

Gemeente Heemskerk
Reconstructie Tolweg

Ruimtelijke onderbouwing

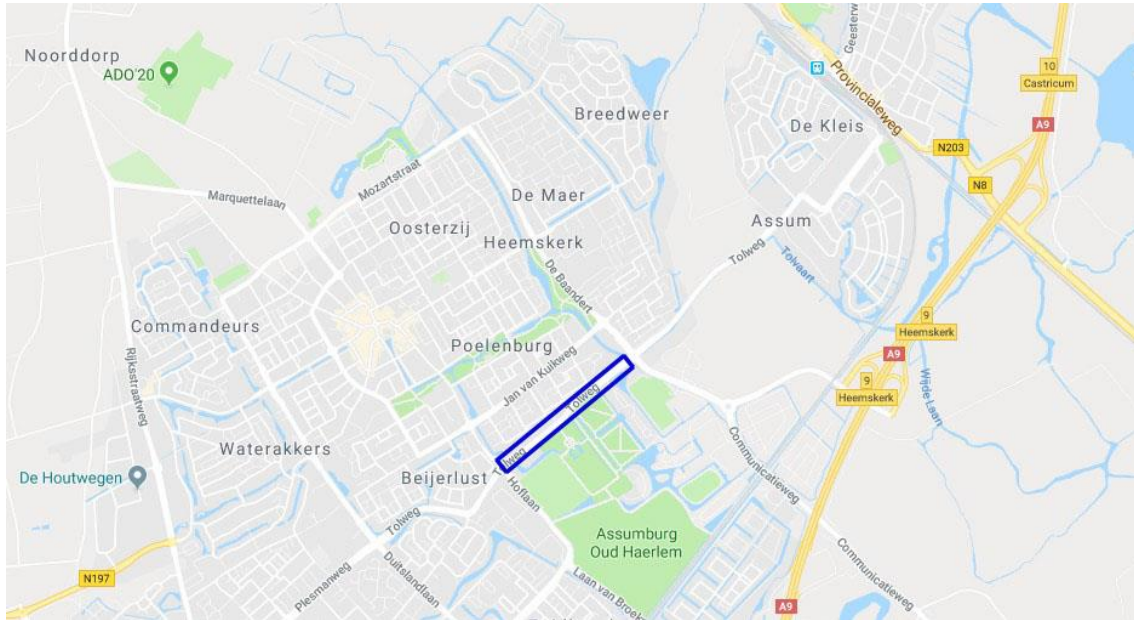
November 2018

Kenmerk 0396-01-T03
Projectnummer 0396-01

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1. Aanleiding en doel	1
1.2. Ligging en begrenzing projectgebied	1
2. Analyse plangebied	3
2.1. Historische ontwikkeling	3
2.2. Functies	3
2.3. Verkeer	3
3. Beleidskader	5
3.1. Rijksbeleid	5
3.2. Provinciaal beleid	7
3.3. Beleid Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	9
3.4. Regionaal beleid	9
3.5. Gemeentelijk beleid	10
4. Het project Reconstructie Tolweg	17
5. Milieuaspecten	20
5.1. Algemeen	20
5.2. Aanmeldnotitie / Vormvrije m.e.r.-beoordeling	20
5.3. Geluid	20
5.4. Externe veiligheid	22
5.5. Bodem	24
5.6. Luchtkwaliteit	26
5.7. Natuurbescherming	27
5.8. Water	34
5.9. Archeologie en Cultuurhistorie	36
6. Uitvoerbaarheid	38
6.1. Economische uitvoerbaarheid	38
6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	38
6.3. Overleg artikel 3.1.1 Bro	38

Afbeelding 1: Ligging in groter verband



1. Inleiding

1.1. Aanleiding en doel

Op vrijdag 22 december 2017 hebben Woonopmaat en de gemeente Heemskerk de samenwerkingsovereenkomst ondertekend die de herstructurering van de flats aan de Debora Bakelaan, het omliggende openbare gebied én de reconstructie van de Tolweg mogelijk maken

Beide partijen kiezen voor sloop en nieuwbouw, omdat dit de kwaliteit van de woningen en de leefomgeving aanzienlijk kan verbeteren. Een stedenbouwkundige visie vormt onderdeel van de overeenkomst.

Niet alleen de flats worden vervangen, ook de hele omgeving krijgt een opknapbeurt. Belangrijk element daarin is de reconstructie van de Tolweg in een verkeersveilige variant, als een zogeheten 'Parkweg'. Zo zijn er kansen om meer veilige verbindingen aan te leggen tussen de woonwijk Slotheerenbuurt en het park Assumburg, met een beter zicht op en een veilige toegang tot Slot Assumburg. Ook biedt het project kansen om aan de noordzijde een ontsluiting aan te brengen naar nieuwe parkeerplaatsen voor de woningbouwontwikkeling aan de Debora Bakelaan. Op deze wijze kan de verkeersafwikkeling van dat project direct plaatsvinden op de Tolweg in plaats van door de daarboven liggende woonwijk.

In het kader van het plan is het onder meer nodig om de bebouwing op het perceel Tolweg 4b te amoveren. Over de aankoop van het perceel en de daarop aanwezige woning is in november 2018 overeenstemming bereikt.

Het project past deels niet in de vigerende bestemmingsplannen "Woongebied I" en "Assumburg / Oud Haerlem". De gemeente heeft aangegeven te willen meewerken aan de reconstructie van de Tolweg door middel van een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder c, van de Wabo, waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan (zogenaamd "projectafwijkingbesluit"). Conform het bepaalde in artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) kan dit besluit uitsluitend worden genomen indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Het voorliggende document vormt de goede ruimtelijke onderbouwing die aan het verlenen van de omgevingsvergunning voor de reconstructie van de Tolweg ten grondslag dient te liggen.

1.2. Ligging en begrenzing projectgebied

Het projectgebied betreft het traject van de Tolweg tussen de Hoflaan / Gerrit van Assendelftstraat in het zuidwesten en de Communicatieweg / De Baandert in het noordoosten.

Ten zuiden van het projectgebied ligt kasteel Assumburg. Het dateert waarschijnlijk oorspronkelijk uit de 13e eeuw en is genoemd naar het buurtschap Assum tussen Heemskerk en Uitgeest. Aan de noordzijde liggen de flats aan de Debora Bakelaan.

Afbeelding 2: Ligging van het projectgebied.



2. Analyse plangebied

2.1. Historische ontwikkeling

De nederzetting Heemskerk is ontstaan op een oude strandwal achter de duinen, in het huidige Kennemerland. De strandwallen vormden van oudsher de meest aantrekkelijke vestigingsplaatsen, gezien de hogere ligging ten opzichte van de omgeving. De voornaamste inkomstenbron voor de Heemskerker bevolking was akkerbouw. Toen in de 19e eeuw de industrialisatie op gang kwam, vond in Heemskerk de omslag plaats naar de bloembollen- en aardbeienteelt. In de 20e eeuw wordt de oorspronkelijke ambachtelijke wijze van telen vervangen door de grootschaligere, meer industriële glastuinbouw.

De ontwikkeling van Heemskerk en omgeving is sterk beïnvloed door de aanleg van het Noordzeekanaal (tussen 1865 en 1872) en de spoorweg tussen Amsterdam en Alkmaar. Het station van Heemskerk komt echter buiten het centrum te liggen. Rondom het Noordzeekanaal bij Beverwijk en IJmuiden ontwikkelt zich het groot industrieterrein het huidige Tata Steel. Door de grote groei van het Hoogoverterrein groeit in eerste instantie vooral Beverwijk. Later breidt ook Heemskerk zich behoorlijk uit, vooral in oostelijke richting, de richting naar het station. Heemskerk en Beverwijk groeien al snel aan elkaar, en zijn wat betreft voorzieningen niet meer los van elkaar te zien.

Eind jaren '90 wordt de snelweg verlegd in oostelijke richting zodat er ruimte ontstaat voor een nieuwe uitbreidingswijk; Broekpolder. Na de voltooiing van Broekpolder ligt het station Heemskerk niet meer aan de rand van, maar binnen de bebouwde kom van Heemskerk.

2.2. Functies

Het ten noorden van de locatie gelegen gebied heeft grotendeels een functie als woonbuurt. Aan de zuidzijde is park Assumburg gevestigd. De gemeente Heemskerk is sinds 2003 actief met het herinrichten van park Assumburg. Er is extra waterberging met natuurlijke waterzuivering gerealiseerd, een manifestatieveld aangelegd, de kasteeltuin van het slot Assumburg is gerestaureerd en er is extra groen, extra speelvoorzieningen en natuurontwikkeling gerealiseerd. Ook is er een bezoekerscentrum gerealiseerd. Momenteel heeft het slot een horecafunctie.

2.3. Verkeer

Heemskerk kent op stadsniveau min of meer een ringstructuur bestaande uit de "Binnenring" en de "Buitenring" met radialen. Eén van deze radialen wordt gevormd door De Gerrit van Assendelftstraat en de Hoflaan. Deze route vormt een radiaal die als aan- en afvoerroute dient voor het centrum en tevens dienst doet als de ontsluitingroute voor de wijk Broekpolder.

Autoverkeer

De Tolweg maakt onderdeel uit van de Buitenring en is één van de belangrijke verkeersaders in de gemeente. De Tolweg is aangeduid als "gebiedsontsluitingsweg type 1" en vormt de as tussen het noorden van Heemskerk (de Baandert, Communicatieweg en Uitgeest) en Beverwijk.

De gehele Buitenring wordt gekenmerkt door een breed wegprofiel bestaande uit twee geasfalteerde rijstroken en is over grote gedeelten gelegen langs singels en overige groene ruimten. De verkeersintensiteit op de Tolweg bedroeg in 2016 circa 16.170 mvt/etmaal.

Fietsverkeer

De fietsroute langs de Tolweg (noordzijde) is een belangrijke verbinding tussen Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest. In het Verkeer- en Vervoerplan Heemskerk 2017 is de route aangegeven als “regionaal doorgaande fietsroute”. Op 22 februari 2018 hebben de gemeenteraden van de IJmondgemeenten besloten de regionaal doorgaande fietsroute te verplaatsen naar de Jan van Kuikweg, waarmee de fietsroute langs de Tolweg wordt afgewaardeerd naar Primaire fietsroute.

In de huidige situatie kunnen de fietsers en voetgangers de Tolweg op 4 punten kruisen, namelijk ter plaatse van de Hoflaan en de Communicatieweg, alsmede daartussen ter plaatse van de aansluiting met kasteel Assumburg en de Beyaertlaan.

3. Beleidskader

3.1. Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 in werking getreden. De structuurvisie infrastructuur en ruimte 2040 (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

Het Rijk stelt heldere ambities voor Nederland in 2040, die inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen tot aan 2040. Het Rijk zet het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Bij besluit van 28 augustus 2012 is het Bro aangepast. In het Bro is de ladder voor duurzame verstedelijking (duurzaamheidsladder) opgenomen. Als gevolg van deze wijziging zijn gemeenten en provincies verplicht om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de duurzaamheidsladder op te nemen, wanneer een zodanig besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. Met ingang van 1 juli 2017 is echter een wijziging in werking getreden. Deze wijziging betekent dat de toelichting bij een bestemmingsplan (of ander ruimtelijk plan) dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving bevat van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Op de nu voorliggende ontwikkeling, die voorziet in de reconstructie van de Tolweg en omliggende paden, groenvoorzieningen en watergangen binnen bestaand stedelijk gebied is de SVIR niet van toepassing.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Ter bescherming van de nationale belangen is door het Rijk het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) opgesteld. Bij het vaststellen van provinciale ruimtelijke verordeningen, bestemmingsplannen, wijzigings- of uitwerkingsplannen en bij projectafwijkingenbesluiten dient rekening te worden gehouden met het Barro.

In het Barro zijn regels opgenomen voor de volgende nationale belangen:

- Rijksvaarwegen;
- Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie
- Hoofdwegen en landelijke spoorwegen
- Elektriciteitsvoorziening;
- Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Ecologische hoofdstructuur (thans Natuur Netwerk Nederland – NNN);
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Geen van de nationale belangen heeft betrekking op het project.

Nationaal Waterplan

In december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen.

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan pleit daarom voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij, daarbij ruimte schepend voor gebiedsgericht maatwerk.

Het Nationaal Waterplan heeft geen rechtsreeks gevolg voor het project.

Nota Belvédère / Visie Erfgoed en Ruimte, Kiezen voor Karakter

Van 1999 tot en met 2009 heeft het programma Belvédère de inzet van cultuurhistorie bij ruimtelijke transformaties gestimuleerd. Het doel van Belvédère was om de cultuurhistorie meer richtinggevend te laten zijn in de ruimtelijke inrichting van Nederland. Het Belvédère-denken is inmiddels wettelijk verankerd in de Modernisering van de Monumentenzorg en heeft in 2011 beleidsmatig een vervolg gekregen via de Visie Erfgoed en Ruimte, Kiezen voor Karakter.

Gevolgen van het Rijksbeleid voor het project

De SVIR en het Barro hebben geen rechtstreekse gevolgen voor de reconstructie van de Tolweg. De reconstructie past wel binnen de beleidsuitgangspunten maar heeft geen betrekking op een nationaal belang. De Visie Erfgoed en Ruimte heeft doorwerking gekregen in het beleid van provincie en gemeente. Ten behoeve van het project Tolweg dient rekening te worden gehouden met eventueel aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarden.

3.2. Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 23 mei 2011 hebben Provinciale Staten de laatste versie van de "Structuurvisie Noord-Holland 2040, kwaliteit door veelzijdigheid" vastgesteld en daarna een aantal malen partieel herzien (laatste herziening 28 september 2015). In de structuurvisie geeft de provincie aan dat Noord-Holland een mooie, veelzijdige en internationaal concurrerende provincie blijft door in te zetten op klimaatbestendigheid, ruimtelijke kwaliteit en duurzaam ruimtegebruik. Om het geschetste toekomstbeeld ruimtelijk te realiseren heeft de provincie Noord-Holland op basis van de bovengenoemde criteria provinciale belangen benoemd. Deze vallen uiteen in drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen. Daarbij richt de provincie zich uitdrukkelijk op ruimtelijke vraagstukken die op regionale en bovenregionale schaal spelen en/of gevolgen hebben.

Voor de ruimtelijke ontwikkeling van stedelijke functies gaat de structuurvisie uit van duurzaam ruimtegebruik. Volgens dit principe moet eerst worden bekeken of er binnen bestaand stedelijk gebied nog ruimte beschikbaar is, of er door herstructurering nog ruimte kan worden gemaakt en of het mogelijk is de ruimte effectiever te benutten. De reconstructie van de Tolweg kan worden gerekend tot het provinciale belang "Behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken". De Tolweg is echter geen provinciale weg. Het plangebied valt binnen het bestaand stedelijk gebied.

Het provinciaal beleid zoals verwoord in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 heeft geen rechtstreekse gevolgen voor het project Tolweg.

Afbeelding 3: Provinciale belangen.

Ruimtelijke kwaliteit	Duurzaam ruimtegebruik	Klimaat-bestendigheid
Behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen	Milieukwaliteiten	Voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast
Behoud en ontwikkeling van natuurgebieden	Behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken	Voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater
Behoud en ontwikkeling van groen om de stad	Voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting	Voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie
	Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij	
	Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten	
	Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor recreatieve en toeristische voorzieningen	

Provinciale Ruimtelijke Verordening

Op 3 februari 2014 hebben Provinciale Staten de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vastgesteld. Naar aanleiding van nieuwe wetgeving en/of provinciaal beleid wordt de PRV regelmatig aangepast. De laatste wijziging van de PRV is op 23 april 2018 door Provinciale Staten vastgesteld en op 1 mei 2018 in werking getreden.

Evenals in de structuurvisie geeft de PRV aan dat onderhavig plangebied binnen het bestaand stedelijk gebied is gesitueerd. De verordening schrijft voor waaraan de inhoud van (gemeentelijke) bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen ter bescherming van de provinciale belangen.

Gelet op de situering binnen bestaand stedelijk gebied en het ontbreken van provinciale belangen zijn er in het geval van het project Tolweg geen belemmeringen vanuit de PRV.

Gevolgen van het provinciaal beleid voor het project

De provinciale structuurvisie en de ruimtelijke verordening hebben geen rechtstreekse gevolgen voor de reconstructie van de Tolweg. De reconstructie past wel binnen de beleidsuitgangspunten maar heeft geen betrekking op een provinciaal belang.

3.3. **Beleid Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier**

Waterprogramma 2016-2021 (WBP5)

Op 16 december 2015 heeft het algemeen bestuur van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier het Waterprogramma vastgesteld. Dit plan is in feite de opvolger van het Waterbeheersplan 2010-2015 'Van veilige dijken tot schoon water' (WBP4).

In het Waterprogramma presenteert het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) het beleid, de maatregelen, de programma's en de projecten die in die planperioden samen met anderen worden uitgevoerd. Daarbij wordt voortgebouwd op de regionale Deltavisie (2012) en de landelijke Deltabeslissingen.

Raamplan Bescherming tegen Wateroverlast Noorderkwartier (BWN 2005)

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) zijn afspraken gemaakt over de aanpak van wateroverlast, watertekort en waterkwaliteit voor de komende jaren. Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten dienen te anticiperen op veranderende omstandigheden zoals klimaatverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling en toename van verhard oppervlak. De opgave voor het terugdringen van de wateroverlast is uitgewerkt in raamplannen. De planperiode beslaat de jaren 2005 tot 2015.

De studie Bescherming Wateroverlast Noorderkwartier, ook wel aangeduid als de faalkansenstudie, heeft inzicht verschaft in de omvang van het overlastprobleem. De resultaten vormen het vertrekpunt voor de knelpuntenanalyse en de uitwerking van de maatregelen. Het raamplan richt zich niet op de aanpassing van de boezemsystemen, maar op kleinschalige maatregelen in de poldersystemen. De problemen worden opgelost waar ze zich voordoen, waarbij als belangrijkste uitgangspunt geldt dat te dempen water geheel moet worden gecompenseerd en dat een toename van de bestaande verharding in voldoende mate dient te worden gecompenseerd.

Het project Tolweg omvat enkele ondergeschikte aanpassingen aan het watersysteem. De uitvoering van de werkzaamheden vindt plaats in overleg met het HHNK.

3.4. **Regionaal beleid**

Regionale Mobiliteitsvisie IJmond

Op 20 februari 2014 heeft de gemeenteraad de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond vastgesteld en daarmee aangegeven de intentie te hebben de regionale bereikbaarheid aan te pakken middels het programma IJmond Bereikbaar. De visie heeft als planhorizon het jaar 2030. De regionale bereikbaarheid richt zich op het IJmondiaal ontwikkelen van:

- de bereikbaarheidsvisie inclusief uitvoeringsprogramma met financiële paragraaf;
- mobiliteitsmanagement woon-werkverkeer;
- dynamisch verkeersmanagement;
- mobiliteitsmanagement goederenvervoer;
- collectief verzamelen en beheren van informatie over wegwerkzaamheden;
- afstemming over planning van wegwerkzaamheden;

- gezamenlijke communicatie over werkzaamheden.

Het reconstrueren van de Tolweg past binnen de beleidsuitgangspunten ten aanzien van de (regionale) bereikbaarheid.

3.5. Gemeentelijk beleid

Vigerend bestemmingsplan

Voor de projectlocatie vigeert grotendeels het bestemmingsplan "Woongebied I" dat op 12 juli 2012 door de gemeenteraad is vastgesteld. In dit bestemmingsplan is aan de locatie voornamelijk de bestemming Verkeer toegekend. Ook geldt ter plaatse de dubbelbestemming "Waarde - Archeologie - 4". Aangezien de reconstructie een aanpassing van het tracé op onderdelen inhoudt gelden tevens de bestemmingen Groen en, Wonen-1.

Ten zuiden van het huidige tracé vigeert het bestemmingsplan Assumburg / Oud Haerlem dat op 22 december 2011 is vastgesteld. Door de reconstructie vallen smalle stroken binnen het projectgebied. Deze stroken hebben de bestemming Groen en Water. Ook geldt hier de dubbelbestemming "Waarde - Archeologie - 4".

Afbeelding 4: Vigerende bestemmingsplannen (globale begrenzing projectgebied binnen rode contour).



Milieubeleidsplan gemeente Heemskerk 2014-2018

In navolging van de voorgaande milieubeleidsplannen heeft de gemeente Heemskerk de volgende missie op het gebied van milieu: "De gemeente Heemskerk wil een goede en gezonde leefomgevingskwaliteit realiseren en duurzaam ontwikkelen".

Een goede en gezonde leefomgevingskwaliteit betekent dat de kwaliteit van de leefomgeving rondom de woning in orde is. Juist op die plek waar het dagelijks leven zich afspeelt, mensen tot rust komen, kinderen opgroeien, moet men geen gezondheidsrisico's of andere risico's lopen. Overlast en hinder dienen tot een minimum beperkt te zijn.

Duurzame ontwikkeling is de ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden, zonder daarbij de mogelijkheden voor toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen of af te wentelen op mensen die elders leven. Duurzame ontwikkeling is een ontwikkelingsproces gericht op het bevorderen van evenwichtige groei van de veerkracht en kwaliteit van de natuur, van het lichamelijke en geestelijke welzijn van mensen en een gezonde economische ontwikkeling.

Het milieubeleid komt tot stand in samenwerking met de inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Uitvoering van het milieubeleid vergt namelijk ook de inzet van andere partners. De gemeente moet het samen doen met de partners en communicatie speelt daarbij een belangrijke rol. De gemeente zal over de voortgang en de resultaten van het milieubeleid communiceren.

Erfgoedverordening gemeente Heemskerk 2016

De Erfgoedverordening is vernieuwd vanwege de invoering van de Erfgoedwet, per 1 juli 2016. De Erfgoedwet vervangt en integreert verschillende wettelijke regelingen op het gebied van het cultureel erfgoed. Naast de Erfgoedwet wordt besluitvorming over cultureel erfgoed in de fysieke leefomgeving op termijn geregeld via de Omgevingswet. De Erfgoedwet anticipeert op de invoering van de Omgevingswet door overgangsrecht als gevolg waarvan delen van de Monumentenwet 1988 van kracht blijven, tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Daarom is deze verordening zowel gebaseerd op de Erfgoedwet als op de Monumentenwet 1988.

Beleidsvisie externe veiligheid kerngemeenten IJmond

De gemeente Heemskerk heeft samen met de overige IJmond-gemeenten de beleidsvisie externe veiligheid kerngemeenten IJmond vastgesteld, het doel is tweeledig. Enerzijds is het doel het inzichtelijk maken welke ruimte er voor welke ontwikkelingen beschikbaar is binnen welke randvoorwaarden betreffende externe veiligheid. Op deze wijze kan een goede, efficiënte afweging worden gemaakt betreffende het ruimtegebruik in de regio IJmond. Anderzijds wordt externe veiligheid een vanzelfsprekend onderdeel van de besluitvorming bij plannen waarbij toetsing aan externe veiligheid in een vroegtijdig stadium van de planontwikkeling gewenst is.

De beleidsvisie externe veiligheid kerngemeenten IJmond is tevens bouwsteen voor de structuurvisies die de gewestgemeenten op grond van de Wet ruimtelijke ordening opstellen en is daarmee ook een bouwsteen voor de bestemmingsplannen. De beleidsvisie externe veiligheid kerngemeenten IJmond is daarmee een document dat voor burgers, bedrijven en alle andere betrokkenen helderheid geeft over de vraag wat de regio nastreeft op het vlak van externe veiligheid.

huidige wensen. Het plan komt voort uit een actualiseringslag van het Verkeerstructuurplan 2009-2015 (VSP) en het Fietsbeleidsplan 2004.

Gemotoriseerd verkeer

Het wegennet is volgens het VVH ingedeeld in verschillende categorieën, afhankelijk van de functie van de weg. De Tolweg is ingedeeld in de categorie Gebiedsontsluitingsweg type 1. Op een dergelijke weg mag binnen de bebouwde kom 50 km/uur worden gereden. Dit type ontsluitingsweg heeft als doel het verkeer in Heemskerk te ontsluiten. Deze wegen vormen dan ook samen de hoofdontsluitingsstructuur. Kenmerk van deze wegen is de scheiding van langzaam en snel verkeer.

Afbeelding 6: Wegencategorieën.



Fietsverkeer

In onderstaande afbeelding is het gewenste fietsnetwerk weergegeven. In dit netwerk zijn de belangrijkste herkomsten en bestemmingen en de belangrijkste fietsrelaties opgenomen. Er is een onderscheid gemaakt tussen een regionale doorgaande route (als opvolger van sternetrou-tes uit het Verkeerstructuurplan 2009-2015), een primaire fietsroute en secundaire fietsroutes. Ook zijn de recreatieve routes aangegeven, voor zover zij niet samenvallen met de eerder ge- noemde routes. Deze hiërarchie maakt ook een prioritering van maatregelen mogelijk.

In het Verkeer- en Vervoerplan Heemskerk 2017 is de route aangemerkt als “regionaal door- gaande fietsroute”.

Op 22 februari 2018 hebben de gemeenteraden van de IJmondgemeenten besloten de regio- naal doorgaande fietsroute te verplaatsen naar de Jan van Kuikweg, waarmee de fietsroute

langs de Tolweg wordt afgewaardeerd naar Primaire fietsroute. De kruisende routes zijn niet van belang op gemeentelijk niveau.

Afbeelding 7: Fietsnetwerk van Heemskerk.



Water- en rioleringsplan Beverwijk en Heemskerk (2017-2021),

Het Water- en rioleringsplan Beverwijk en Heemskerk geeft voor de periode 2017-2021 aan hoe de gemeenten Beverwijk en Heemskerk samen met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, om willen gaan met water in al zijn facetten: regenwater, grondwater, water in sloten en vijvers en gebruikt water. Het plan geeft richting én laat speelruimte voor nieuwe ontwikkelingen en inzichten.

Groenbeleidsplan Heemskerk 2013-2017

De gemeente Heemskerk had in het voorgaande Groenbeleidsplan uit 2009 het credo: 'Heemskerk, mooi groen in de IJmond'. Heemskerk is immers een groene gemeente. De gemeenteraad heeft dan ook uitgesproken voor handhaving van dit credo.

De gemeente Heemskerk geeft in haar beleidsplan aan hoe invulling wordt gegeven aan het 'stand-still principe'. Voor het verwijderen van openbaar groen binnen het stedelijk gebied is het uitgangspunt dat dit op (of in de directe nabijheid van) de locatie gecompenseerd dient te worden.

Het plangebied grenst aan Park Assumburg/Oud Haerlem dat behoort tot de grote parken en groenstructuren.

Park Assumburg/Oud Haerlem behoort tot Heemskerks grootste parken. Deze parken zijn net als de bovenwijkse groenstructuren niet enkel van belang voor de groene uitstraling, sport, spel

en recreatie, maar ook voor de natuur en de ecologie. Voor deze parken is het uitgangspunt dat hier geen nieuwe ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

De bovenwijkse groenstructuren zijn van grote waarde voor Heemskerk. Niet alleen geven ze Heemskerk zijn groene uitstraling en bieden ze mogelijkheden tot recreatief gebruik, ze verbinden ook diverse groengebieden en zones met elkaar en met het buitengebied, en zijn daarmee van grote waarde voor de natuur en ecologie. Het zijn als het ware de 'groene aders' van Heemskerk. De groenstructuren hebben ieder een eigen karakter waar het gaat om openheid en dichte begroeiing.

Afbeelding 8: Bovenwijkse groenstructuren.



Vanwege de grote waarde voor het stedelijk gebied van deze groene zones moeten deze zoveel mogelijk gerespecteerd en behouden blijven. Genoemde groenstructuren mogen dan ook enkel gebruikt worden voor de doelen waarvoor ze bedoeld zijn: groen, natuur, ecologie, sport, spelen en recreatie. In deze groene zones mogen geen nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden die niet onder voornoemde gebruiken vallen. Ontwikkelingen die hier wel onder vallen mogen

plaatsvinden, mits ze zorgvuldig in de groenstructuur worden ingepast, waarbij het groen er niet op achteruit mag gaan. Ook het specifieke karakter van de verschillende groenstructuren moet behouden blijven.

Kwantiteit groen

Voor het weghalen van openbaar groen binnen het stedelijk gebied, bijvoorbeeld voor het realiseren van bebouwing, wegen of parkeerplaatsen, is het uitgangspunt dat dit op of in de directe nabijheid van de locatie gecompenseerd moet worden.

Kwaliteit groen

Bij het aanleggen van nieuw groen in uitleglocaties of inbreidingen is het uitgangspunt dat het groen een toegevoegde waarde of functie moet hebben voor de recreatie, ecologie en/of esthetiek en/of beleving. Het moet onderdeel uitmaken van een groenstructuur. Dit zorgt niet alleen voor een goede invulling van groen met een meerwaarde voor omwonenden, gebruikers en/of de natuur, het zorgt er ook voor dat er bij nieuwe projecten niet onnodig snippergroen wordt gecreëerd.

Compensatie bomen

Ook voor bomen is het uitgangspunt 'Houden wat we nu hebben'. Om de achteruitgang van het bomenbestand tegen te gaan en om het groenniveau, c.q. het aantal bomen zoveel mogelijk gelijk te houden geldt er voor het verwijderen van gemeentelijke bomen binnen het bebouwd gebied een compensatieplicht. Dit houdt in dat voor elke gemeentelijke boom die verwijderd wordt er een boom moet worden teruggeplant. Indien mogelijk op dezelfde locatie, of in hetzelfde gebied. Indien dit beide niet mogelijk blijkt, kan dit in overleg met de gemeente ook elders binnen het stedelijk gebied plaatsvinden.

Afweging groen met andere functies

De ruimte in het stedelijk gebied is beperkt. Binnen deze openbare ruimte moet plaats worden geboden aan diverse functies en gebruiken, waaronder: verkeer, parkeren, recreatie, spelen, natuur, water en niet op de laatste plaats ook aan groen. Uitgangspunt is dat groen niet zomaar vervangen mag worden door andere functies.

Gevolgen van het gemeentelijk beleid voor het project

De reconstructie van de Tolweg past binnen het gemeentelijk beleid omdat het rekening houdt met de functie van de Tolweg zoals aangegeven in het Verkeer en Vervoerplan Heemskerk 2017 en de gewenste ontwikkeling van de Debora Bakelaan zoals aangegeven in de Structuurvisie Heemskerk 2020. Bij de herstructurering wordt rekening gehouden met groencompensatie en watercompensatie.

4. Het project Reconstructie Tolweg

Het plan

Voor het project is een ontwerp¹ vervaardigd. Het doel van het nieuwe wegontwerp is om de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers te vergroten en om de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte te vergroten. Een ander doel van de reconstructie van de Tolweg is om het aantal verkeersbewegingen in de noordelijk gelegen woonwijk te beperken. De gemeente Heemskerk is in samenwerking met Woonopmaat immers bezig met project De Slotvrouwe. Op dit moment wordt onder andere de parkeeroplossing voor de drie te realiseren appartementencomplexen aan de Debora Bakelaan verder uitgewerkt. De parkeerterreinen van de appartementen worden gedeeltelijk ontsloten via de Tolweg, waardoor de verkeersafwikkeling niet meer plaatsvindt via de noordelijk gelegen woonwijk.

Een secundair doel van de reconstructie van de Tolweg is het dusdanig inrichten van de Tolweg dat de weggebruiker zich beter houdt aan de maximum snelheid van 50 km/uur. Dit wordt bereikt door het versmallen van de rijbaan.

Afbeelding 9: Het reconstructieplan voor de Tolweg.



Oversteken langzaamverkeer

Tijdens de voorbereiding is onderzocht of de langzaamverkeerstromen ongelijkvloers of gelijkvloers de Tolweg dienden te kruisen. Er is gekozen voor een gelijkvloerse kruising vanwege de ruimtelijke onmogelijkheden om de hoogteverschillen te overbruggen bij ongelijkvloerse oplossingen. Gelet op de verwachte verkeersintensiteiten is besloten het langzaam verkeer stapsgewijs de Tolweg over te laten steken. Dit heeft daarom geleid tot een ontwerp van de weg met 2 gescheiden rijbanen. Op deze wijze ontstaat er een opstelruimte in de middenberm voor het kruisende langzaamverkeer.

Aansluiting Hoflaan

Het kruispunt is bepalend voor de doorstroming op de Tolweg: hoe meer opstelcapaciteit beschikbaar komt, hoe beter de doorstroming op de Tolweg zal lopen. In verband met de aanslui-

¹ Goudappel Coffeng, Ontwerp Tolweg, 29 januari 2018

ting op de kruising en het vergroten van de opstelcapaciteit op de linksafstrook op het profiel van de Tolweg is het tracé verlegd in noordelijke richting.

Afbeelding 10: Aansluiting Hoflaan.



Aansluiting parkeerterreinen kasteel en Debora Bakelaan

De aansluiting met het parkeerterrein van kasteel Assumburg en het parkeerterrein van de nieuwbouw van de Debora Bakelaan wordt vormgegeven met een voorrangskruispunt. Door de brede middenberm is het voor voetgangers en fietsers mogelijk om in etappes over te steken. Voor voetgangers is een trottoir opgenomen in het ontwerp. Zodoende kunnen voetgangers tussen beide parkeerlocaties lopen.

Afbeelding 11: Aansluiting parkeerterreinen en voetgangers oversteekplaats naar kasteel.



Aansluiting kasteel

De aansluiting bij kasteel Assumburg is alleen toegankelijk voor voetgangers. De oversteek bij perceel Tolweg 5 is vormgegeven als voetgangersoversteek. Ook hier is er sprake van een brede middenberm op de Tolweg om de oversteek voor langzaam verkeer gemakkelijker te maken. Vrachtwagens uit de richting van de Hoflaan kunnen bij de aansluiting van het kasteel het terrein oprijden. Tevens wordt aangemerkt dat de oversteek van de bezoeker aan kasteel en park veelal buiten de spitsperiode valt, waardoor de beschikbare oversteektijd zal toenemen.

Oversteken langzaam verkeer

Ter hoogte van de Willem van Coulsterstraat wordt een doorsteek voor langzaam verkeer gemaakt in de richting van de Tolweg. Daar is het voor voetgangers en fietsers mogelijk om over te steken in de richting van het park. Voetgangers en fietsers hebben geen voorrang.

Oversteek Beyaertlaan & aansluiting Tolweg 1-27/4a

De oversteek bij de Beyaertlaan is vormgegeven met een brede middengeleider. Er is een separate voetgangersoversteeklocatie. Fietsers en voetgangers moeten voorrang verlenen aan het gemotoriseerde verkeer op de Tolweg.

Ter hoogte van de percelen Tolweg 1-27 en Tolweg 4a liggen twee inritten vlak na elkaar. De voorkeursvormgeving gaat uit van een doorsteek voor verkeer komende vanaf de Hoflaan richting beide percelen. Verkeer van beide percelen in de richting van de Communicatieweg kunnen bij de Beyaertlaan omdraaien. Het voordeel van deze vormgeving is dat de opstellengte van de kruispuntstroken geoptimaliseerd kan worden. In het ontwerp zijn twee overgangen 'bromfiets naar rijbaan' opgenomen.

Afbeelding 12: Oversteek Beyaertlaan & aansluiting Tolweg 1-27/4a.



Resultaat reconstructie Tolweg

Door de reconstructie wordt de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers duidelijk verbeterd ten opzichte van de huidige situatie. Door de gescheiden rijbanen van de Tolweg zal tevens de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren. Een deel van de verkeersafwikkeling van het project de Slotvrouw vindt plaats via de Tolweg waardoor het woon- en leefklimaat in de Slotheerenbuurt aan kwaliteit wint.

5. Milieuaspecten

5.1. Algemeen

Het Besluit ruimtelijke ordening stelt in artikel 3.1.1.(onder f.) dat inzicht dient te worden gegeven in de uitvoerbaarheid van het plan. Bovendien dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van het besluit (tot vaststelling van een ruimtelijk plan) de nodige kennis te vergaren omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen (AWB, artikel 3.2). In dit hoofdstuk wordt verslag gedaan van het onderzoek dat is verricht ten behoeve van de in dit plan mogelijk gemaakte reconstructie van de Tolweg, zodat voldaan wordt aan de onderzoeksverplichtingen.

5.2. Aanmeldnotitie / Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Sinds kort zijn er veranderingen opgetreden in de wettelijke bepalingen met betrekking tot milieueffectrapportages (Besluit m.e.r.). Voorheen kon worden volstaan met de conclusie dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde voor m.e.r.(-beoordeling) lag en dus geen m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk was. Onder de nu geldende regeling dient er een motivering te worden gegeven en sinds 16 mei 2017 is het verplicht een aanmeldnotitie op te stellen wanneer sprake is van een vormvrije m.e.r.-beoordeling en de initiatiefnemer een particulier of een ondernemer is. Als het bevoegd gezag zelf initiatiefnemer is, dan neemt deze de beslissing of een vormvrije-milieueffectrapportage moet worden opgesteld in een zo vroeg mogelijk stadium (vóór de terinzagelegging van het ontwerpbesluit).

De reconstructie van de Tolweg kan niet worden opgevat als "de wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg." als bedoeld in 1.2 van de D-lijst. De Tolweg is immers een weg met 2 rijstroken en blijft dat ook in de toekomst.

Een aanmeldnotitie is daarom niet nodig. Er hoeft dan ook niet aan artikel 5, lid 1 van de "Europese richtlijn milieu-beoordeling projecten" te worden voldaan dat aangeeft dat de opdrachtgever in "passende vorm" de in bijlage III bedoelde informatie verstrekt.

Gelet op de aard van de nu voorgestelde ontwikkeling kan dus met zekerheid worden gesteld dat de "Kenmerken van het project", de "Plaats van het project" en de "Kenmerken van het potentiële effect" zo kleinschalig en niet significant voor de omgeving zijn dat met de in dit hoofdstuk beschreven kenmerken en gevolgen voldaan is aan de criteria van 'Bijlage III Europese richtlijn milieu-beoordeling projecten'.

5.3. Geluid

In de Wet geluidhinder zijn geluidhindernormen voor toelaatbare equivalente geluidniveaus opgenomen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in geluid afkomstig van wegen, spoorwegen en industrie. De geluidhindernormen gelden voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidzone van een (spoor)weg of gezoneerd industrieterrein. Een

geluidzone is een aandachtsgebied aan weerszijden van een (spoor)weg en rondom een industrieterrein waarbinnen de geluidhindernormen van de Wet geluidhinder van toepassing zijn.

De Tolweg is een bestaande weg en heeft een geluidzone waarbinnen onderzoek noodzakelijk is indien nieuwe geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd. Dat zal in de nabije toekomst gelden voor het project van Woonopmaat aan de Debora Bakelaan. In het kader van dat project dient een akoestisch onderzoek te worden verricht.

Om te bepalen of met de reconstructie van de weg ook sprake is van een "reconstructie van een weg" als bedoeld in de Wet geluidhinder is bepaald of er sprake is van een toename van de verkeersintensiteit. Dit is van belang omdat er meerdere woningen langs de Tolweg zijn gesitueerd. Indien er geen sprake is van een dergelijke reconstructie is er geen knelpunt als gevolg van een toename van het geluidniveau op de aanliggende woningen.

De verkeersintensiteit van de Tolweg bedroeg in 2016 16.167 mvt/etmaal. Het huidige verkeersmodel (RVMK) geeft aan dat de verkeersintensiteit in 2030 maximaal circa 20.000 mvt/etmaal bedraagt. Deze toename komt geheel voor rekening van de autonome ontwikkeling van het verkeer. Omdat een deel van het parkeren van het project De Slotvrouwe aan de Debora Bakelaan in de toekomst zal afvloeien via de Tolweg mag een lichte extra stijging van de verkeersintensiteit op de Tolweg in 2030 worden verwacht.

Het aantal woningen aan de Debora Bakelaan zal niet wijzigen (192). In de berekening is er van uitgegaan dat 128 woningen (circa 2/3 deel) via de Tolweg zal ontsluiten. Op basis van de kentallen van CROW wordt gerekend met een gemiddelde verkeersgeneratie van 3,6 mvt/etmaal/woning. De totale verkeersintensiteit die wordt afgewikkeld op de Tolweg bedraagt dan circa 460 mvt/etmaal. Uitgegaan wordt van het gegeven dat deze motorvoertuigen gelijk afstromen in westelijke en oostelijke richting. Voor de totale verkeersintensiteit betekent dit een toename van circa 230 mvt/etmaal.

Bepalend voor een "reconstructie van een weg" in het kader van de Wgh is een toename van het geluidniveau met 2 dB. De beperkte toename van circa 230 mvt/etmaal op een totale intensiteit van 20.000 mvt/etmaal zorgt met zekerheid niet tot een verhoging van het geluidniveau met 2 dB. Daar kan nog aan worden toegevoegd dat het geluidsniveau in de toekomst zal dalen omdat bij de herinrichting geluidsarm asfalt wordt toegepast. Er is derhalve geen sprake van een "reconstructie van een weg" als bedoeld in de Wgh. Onderzoek naar geluid als gevolg van het wegverkeer is daarom niet nodig.

Voor het nu voorliggende plangebied is geen onderzoek uitgevoerd naar het geluid als gevolg van het wegverkeer.

5.4. Externe veiligheid

Bij de externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van een risico-opleverende activiteit met gevaarlijke stoffen. Het kan daarbij gaan om industriële activiteiten, transportroutes of buisleidingen. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) van 27 oktober 2004 en de hierin opgenomen Regeling externe veiligheid inrichtingen, geeft aan welke activiteiten/bedrijven risicocontouren kennen, waarmee rekening dient te worden gehouden bij het verlenen van vergunningen in het kader van de Wet milieubeheer en bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Het BEVI heeft tot doel de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld door activiteiten met gevaarlijke stoffen in bedrijven tot het aanvaarde maximum te beperken. Het gaat daarbij om het beperken van de kans op en het effect van een ernstig ongeval vanwege activiteiten met gevaarlijke stoffen binnen inrichtingen. Het doel wordt in het BEVI vertaald naar de begrippen plaatsgebonden risico en groepsrisico.

- Plaatsgebonden risico (PR): Risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als een kans per jaar dat een persoon onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen een inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.
- Groepsrisico (GR): Cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen de inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Bij de normstelling van het groepsrisico wordt rekening gehouden met de beleving van een ongeval, dat wil zeggen met de maatschappelijke ontwrichting die dat tot gevolg kan hebben. Om die reden is de oriënterende waarde (dit is de waarde die in principe niet mag worden overschreden) voor het groepsrisico niet evenredig met de kans op het aantal slachtoffers. Hoe groter de groep slachtoffers (N), hoe kleiner de kans (F) op N mag zijn. Een ongeval met gevaarlijke stoffen waarbij 10 slachtoffers vallen mag maximaal 1 maal in de 100.000 jaar voorkomen. Echter, een ongeval waarbij 100 slachtoffers voorkomen mag slechts 1 maal in de 10.000.000 jaar voorkomen. Dit toegestane risico is dus 100 keer zo laag, terwijl het aantal slachtoffers 10 keer zo laag is. De oriënterende waarde voor het groepsrisico kan worden weergegeven in een grafiek, de zogenaamde FN-curve.

In het BEVI zijn de risiconormen wettelijk vastgelegd. Deze normen zijn niet effectgericht maar gebaseerd op een kansberekening. Tevens geven de risiconormen alleen de kans weer om als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen te overlijden. Gezondheidsschade en de kans op verwonding of materiële schade zijn daarin niet meegenomen. Er is in het BEVI geen harde norm voor het groepsrisico vastgesteld. Voor het groepsrisico geldt geen norm maar slechts een oriëntatiewaarde. Er is sprake van een verantwoordingsplicht in geval van een toename van het groepsrisico.

Woningen vallen onder de definitie van een kwetsbaar object als genoemd in het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen. Langs de Tolweg bevinden zich meerdere woningen en woongebouwen. Nagegaan moet worden of op het gebied van externe veiligheid belemmeringen of beperkingen worden ondervonden als gevolg van het te nemen onderliggend ruimtelijk besluit. Hierbij is van belang dat over de Tolweg het vervoer van (routeplichtige) gevaarlijke stoffen niet is toegestaan.

Het bevoorraden van de LPG-tankstations (paars) gaat via de wegen van de gemeentelijke route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (rood), omdat LPG een routeplichtige gevaarlijke stof is. Niet alle stoffen zijn routeplichtige stoffen. Benzine en diesel zijn dat bijvoorbeeld niet. Bij het bevoorraden van de benzinestankstations (geel) geldt dat de bebouwde kom dient te worden gemedend, tenzij er binnen de bebouwde kom gelost moet worden. De chauffeur is daarbij vrij zijn route te kiezen. Op onderstaand kaartje zijn een aantal mogelijke routes aangegeven (groen). Daarbij valt op dat ook de Tolweg (planlocatie) gebruikt kan worden voor het bevoorraden van bijvoorbeeld het tankstation aan het Euratoplein.

Conclusie

De Tolweg is niet aangewezen als route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het partieel verleggen en scheiden van de rijbanen heeft geen negatieve gevolgen voor aanwezige kwetsbare objecten (woningen). De reconstructie van de Tolweg, waarbij twee gescheiden rijbanen ontstaan met een middenberm vergroot de veiligheid. De kans op een aanrijding wordt kleiner. Het aantal transporten zal niet wijzigen.

5.5. Bodem

Bij ruimtelijke planvorming dient rekening te worden gehouden met de kwaliteit van de bodem ter plaatse. Het is wettelijk verboden om te bouwen op verontreinigde grond. Om te kunnen bepalen of de bodem in het plangebied geschikt is voor het beoogde gebruik dient bij voorgenomen bouwactiviteiten een bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Daarom is in het kader van dit project een (water)bodemonderzoek en verhardingsonderzoek² uitgevoerd. Het projectgebied is opgedeeld in twee onderzoeksgebieden:

1. Het herstructureringsgebied tussen de Tolweg en de Debora Bakelaan
2. Het reconstructiegebied van de Tolweg inclusief fiets en voetpaden, bermen en watergangen.

Op grond van de conceptrapportage kan het volgende geconcludeerd worden:

- Locatie 1, herstructureringsgebied
In de boven- en ondergrond zijn zeer plaatselijk lichte verontreinigingen met PCB, lood en minerale olie aangetoond. In het grondwater is plaatselijk molybdeen licht verhoogd aangetoond.
De licht verhoogde gehalten in grond en grondwater vormen geen aanleiding tot het uitvoeren van een aanvullend of nader bodemonderzoek. De aangetoonde bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen werkzaamheden.
Indicatief getoetst aan het Besluit Bodemkwaliteit voldoet de bodem grotendeels aan klasse 'altijd toepasbaar'. Plaatselijk is de grond indicatief beoordeeld als klasse 'industrie' op basis van een lichte verhoging aan PCB en olie.
- Locatie 2 Reconstructiegebied Tolweg en omliggend terrein en watergangen.
Over het algemeen vormen de resultaten van het bodemonderzoek geen belemmeringen voor de voorgenomen werkzaamheden. Er zijn maximaal lichte verhogingen aangetoond in grond en grondwater. De vrijkomende grond is grotendeels 'Altijd Toepasbaar' en plaatselijk 'Industrie'. In het mengmonster 2.2 M02 is olie licht verhoogd, maar zorgt voor beoordeling 'niet toepasbare' grond op basis van indicatieve toetsing Besluit Bodemkwaliteit. Desgewenst kan het monster worden uitgesplitst om te beoordelen of de grond dan indicatief toepasbaar is.
In afwijking op het bovenstaande zijn ter plaatse van twee boringen sterke verontreinigingen aangetoond:
 - Bij boring 2-43 is in de grond op een diepte van 0,5-0,7 m-mv onder de rijbaan een sterke verontreiniging met zink aangetoond en een matig verhoogd gehalte aan lood.

² MUG, Concept bodemonderzoek, projectnummer 51105618, 8 maart 2018

- Ter plaatse van boring 2-24 is een oud maaiveld aangetroffen, waarbij een sterke verontreiniging met minerale olie is aangetoond (oude motorolie) op een diepte van 1,0-1,7 m-mv.

Naar deze verontreinigingen zal nog nader onderzoek uitgevoerd worden. Omdat beide boringen dicht bij elkaar gesitueerd zijn kan het nader onderzoek gecombineerd worden. Het betreft daarom een beperkt deelgebied weergegeven op onderstaande uitsneden van boorpuntenkaart en luchtfoto.

Afbeelding 14: Nader te onderzoeken gebied ter plaatse van boringen 2-24 en 2-43 (blauw omcirkeld)



Waterbodem

Het vrijkomende slib uit de watergang mag verspreid worden op de aangrenzende percelen. De vijver bevat geen slib. De waterbodem is herbruikbaar.

Asfalt en fundering

De onderste laag van het asfalt in de rijbaan is teerhoudend. In de lagen daarboven is het asfalt geschikt voor hergebruik. Ter plaatse van het fietspad voldoet het asfalt ook aan de norm voor hergebruik.

Plaatselijk is onder het asfalt een fundering van menggranulaat aanwezig. Ter plaatse van de overige asfaltboringen is onder het asfalt een fundering met natuursteen aangetroffen. Indicatief getoetst aan het Besluit bodemkwaliteit voldoen beide monsters aan de samenstellingseisen voor bouwstof. Voor ongeïsoleerd toepassen voldoen beide monsters niet. Voor MM02 (menggranulaat) wordt de emissietoetswaarde voor chloride nipt overschreden. Voor MM03 (natuursteen) wordt de emissietoetswaarde voor vanadium nipt overschreden. Beide materialen zijn op basis van dit indicatieve onderzoek geschikt bevonden voor geïsoleerd toepassen (als IBC-bouwstof).

In het menggranulaat is een stukje asbest aangetroffen. In het samengestelde monster resulteerde dit in een gehalte van 56 mg/kg ds indicatief. Dit is onder de norm van 100 mg/kg.ds. Visueel zijn verder geen waarnemingen gedaan die duiden op verontreiniging met asbest. Aanbevolen wordt om het menggranulaat nader te onderzoeken op asbest na ontgraving. En zowel het menggranulaat als het natuursteen direct te keuren conform Besluit Bodemkwaliteit.

Op locatie kan een depotruimte worden gecreëerd en in sommige gevallen is het ook mogelijk de halfverharding te keuren bij een erkende verwerker.

5.6. Luchtkwaliteit

De Eerste Kamer heeft op 9 oktober 2007 het wetsvoorstel voor de wijziging van de Wet milieu-beheer goedgekeurd (Stb. 2007, 414) en vervolgens is de wijziging op 15 november 2007 in werking getreden. Met name hoofdstuk 5 titel 2 uit genoemde wet is veranderd. Omdat titel 2 handelt over luchtkwaliteit staat de nieuwe titel 2 bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Een belangrijk onderdeel van het instrumentarium is het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), dat naar verwachting in 2009 in werking treedt. Binnen het NSL werken het rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren. Het NSL kan pas in werking treden als de EU derogatie (verlenging van de termijn om luchtkwaliteitseisen te realiseren) heeft verleend.

De uitvoeringsregels behorend bij de wet zijn vastgelegd in algemene maatregelen van bestuur (amvb) en ministeriële regelingen die gelijktijdig met de 'Wet luchtkwaliteit' in werking treden. De belangrijkste zijn het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)" en de "Regeling niet in belangrijke mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)". In deze laatste regeling zijn categorieën aangewezen waarvan op voorhand vaststaat dat zij niet in belangrijke mate bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Tot aan de inwerkingtreding van het NSL gold voor die categorieën een grens van 1% van de betreffende grenswaarde, na de inwerkingtreding van het NSL geldt een grens van 3% van de betreffende grenswaarde. Het NSL is met ingang van 1 augustus 2009 in werking getreden.

Zo dient te worden onderzocht of een project 'in betekenende' mate van invloed is op de luchtkwaliteit. Volgens het Besluit NIBM draagt een project niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging indien het voldoet aan de volgende voorwaarde:

Het project of de activiteit draagt maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarde bij aan de concentraties fijn stof (PM_{10}) of stikstofdioxide (NO_2). Dit komt overeen met een toename van maximaal 1,2 $\mu g/m^3$ voor zowel PM_{10} als NO_2 . Het project is IBM als de toename voor één of beide stoffen hoger is.

In de Regeling NIBM zijn categorieën aangewezen waarvoor bij een vastgestelde maximum omvang sprake is van NIBM. Als een bouwproject bijvoorbeeld voldoet aan de gestelde criteria voor de schaalgrootte van het plan (minder dan 1500 woningen of 100.000 m² kantooroppervlakte) dan hoeft er niet te worden getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen.

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing maakt de reconstructie van de Tolweg mogelijk. De reconstructie is geen aangewezen categorie in de Regeling NIBM. Daarom is een NIBM-toets noodzakelijk. De NIBM-toets richt zich op het effect van het project (de toename) ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Voor het maatgevende jaar is met behulp van de NIBM-rekentool getoetst of er sprake is van NIBM.

De verkeersintensiteit van de Tolweg bedroeg in 2016 circa 16.167 mvt/etmaal. Het huidige verkeersmodel (RVMK) geeft aan dat de verkeersintensiteit in 2030 maximaal circa 20.000 mvt/etmaal bedraagt. Deze toename komt geheel voor rekening van de autonome ontwikkeling van het verkeer. Omdat een deel van het parkeren van het project De Slotvrouw aan de Debora Bakelaan in de toekomst zal afvloeien via de Tolweg mag een lichte extra stijging van de verkeersintensiteit op de Tolweg in 2030 worden verwacht.

Het aantal woningen aan de Debora Bakelaan zal niet wijzigen (192). In de berekening is er van uitgegaan dat 128 woningen (circa 2/3 deel) via de Tolweg zal ontsluiten. Op basis van de kengetallen van CROW wordt gerekend met een gemiddelde verkeersgeneratie van 3,6 mvt/etmaal/woning. De totale verkeersintensiteit die wordt afgewikkeld op de Tolweg bedraagt dan circa 460 mvt/etmaal. Onderstaand is de uitkomst van de NIBM-rekentool opgenomen.

Afbeelding 15: resultaten NIBM-rekentool.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2017
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		460
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,42
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,08
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

Het plan is niet in betekende mate van invloed op de luchtkwaliteit. De conclusie is dat de Wet luchtkwaliteit geen knelpunt vormt voor de realisatie van dit plan.

5.7. Natuurbescherming

De Wet natuurbescherming (Wnb) vervangt vanaf 1 januari 2017 de Flora- en faunawet, Boswet en Natuurbeschermingswet 1998 en is het sluitstuk van de decentralisatie van het natuurbeleid van het Rijk naar de provincies, onder andere vastgelegd in het Bestuursakkoord Natuur (2011) en het Natuurpact (2013). Hiertoe maakt de Wnb onderscheid in het beschermen van gebieden (hoofdstuk 2), dier- en plantensoorten (hoofdstuk 3) en houtopstanden (hoofdstuk 4).

De Wnb gaat in op de bescherming van natuurgebieden van Europees belang die behoren tot het zogenoemde Natura-2000-netwerk. In feite verandert er niet veel ten opzichte van de Na-

tuurbeschermingswet 1998. Natura 2000-gebieden zijn belangrijke delen van het NNN en dragen veel bij aan het bereiken van een goede biologische diversiteit.

De provincies zijn vanaf 1 januari 2017 verantwoordelijk voor het beleidsveld natuur en krijgen te maken met extra taken, bevoegdheden en verplichtingen, waarbij het nieuwe stelsel de Europese regelgeving als uitgangspunt neemt. De provincies hebben de opdracht om de Wnb nader uit te werken in een provinciale Natuurvisie die de strategische hoofdlijnen van het natuurbeleid moet weerspiegelen.

Mede gelet op de situering en in het gebied aanwezige bomen is een quickscan natuurtoets³ opgesteld. Ten behoeve van de Quickscan is het plangebied in de periode april tot en met oktober 2017 maandelijks bezocht door de ecooloog van Bureau Endemica. Tijdens het veldbezoek is aandacht besteed aan de beschermde soorten binnen de actuele natuurwetgeving en vooral aan de juridisch zwaarder beschermde soorten (VRL en HRL). De bomen zijn visueel geïnspecteerd op aanwezigheid van broedvogels met jaarrond beschermde nesten en geschikte holten/ruimten als vaste verblijfplaats voor vleermuizen. In combinatie met de terreingesteldheid, bekende verspreidingsgegevens en expert judgement is vervolgens een uitspraak gedaan over (mogelijk) aanwezige beschermde soorten (Witte 2017a).

Afbeelding 16: Natuurgebied.



Gebiedsbescherming

De Wet natuurbescherming regelt de bescherming van waardevolle natuurgebieden en leefgebieden van soorten en schrijft voor, dat alle activiteiten met significant negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura2000-gebied, in beginsel niet zijn toegestaan.

³ Endemica, Quickscan Natuur Slotvrouw, Heemskerk., 9 juli 2018 en nader aangevuld op 26 februari 2018

Daarom verplicht de Natuurbeschermingswet een initiatiefnemer van een plan of project te onderzoeken of er schadelijke gevolgen voor deze gebieden te verwachten zijn. De planlocatie is gelegen op een relatief grote afstand (circa 3 km) van het Noordhollands Duinreservaat.

Het Programma Aanpak Stikstof 1 juli 2015-1 juli 2021 (PAS) verbindt economische ontwikkeling met het op termijn realiseren van de instandhoudingsdoelstellingen van de voor stikstof gevoelige habitattypen en (leefgebieden van) soorten voor de Natura 2000-gebieden die zijn opgenomen in dit programma. Het gaat daarbij om het voorkomen van achteruitgang (behoud) en om het op termijn waar nodig realiseren van herstel, om op landelijk niveau een gunstige staat van instandhouding voor deze habitattypen en soorten te bereiken. Het programma bevat daartoe brongerichte maatregelen die leiden tot een afname van stikstofdepositie en herstelmaatregelen die leiden tot een versterking van de natuurwaarden in Natura 2000-gebieden. Door deze maatregelen kunnen in en rondom de Natura 2000-gebieden ook nieuwe economische activiteiten worden toegelaten die stikstofemissie met zich brengen. Deze ruimte voor nieuwe activiteiten wordt 'depositie- en ontwikkelingsruimte' genoemd. De depositie van het feitelijk gebruik maakt onderdeel uit van de achtergronddepositie waarmee AERIUS heeft gerekend en die is meegenomen in de passende beoordeling die voor het Programma aanpak stikstof is opgesteld. De autonome ontwikkeling omvat onder meer de algemene maatschappelijke ontwikkelingen zoals de gevolgen van bevolkingsgroei (woningen, verwarming) en de autonome groei van autoverkeer. De PAS gaat daarbij uit van 2,5% economische groei per jaar.

Voor dit project is in het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) een PAS-berekening met behulp van het programma AERIUS vereist. De initiatiefnemer kan op eenvoudige wijze aan zijn meldingsplicht voldoen door de voor de melding vereiste aanvullende gegevens in AERIUS in te vullen en met behulp van AERIUS de melding te doen. Deze melding moet vier weken voordat met de activiteit begonnen wordt ingediend worden. De gegevens die zijn gemeld, worden opgeslagen in AERIUS Register, de registratiemodule van AERIUS. Hierdoor heeft het bevoegd gezag op elk moment inzicht hoeveel depositieruimte nog beschikbaar is. AERIUS Register signaleert automatisch of ten aanzien van één of meer in het programma opgenomen Natura 2000-gebieden een overschrijding dreigt van de beschikbare depositieruimte voor grenswaarden.

Soortenbescherming

Uit de Quickscan⁴ en aanvullende onderzoeken⁵ is gebleken dat binnen het plangebied naast algemene soorten waarvoor de zorgplicht geldt en broedvogels (niet-jaarrond beschermde nesten) alleen de zwaarder beschermde vleermuizen voorkomen. Binnen het plangebied is een cluster aan verblijven gevonden die dienst doen als massawinterverblijf voor de Gewone

⁴ Witte, R.H. (2017a). Quickscan Natuur Slotvrouwe, Heemskerk. Endemica-rapport 17-06. Bureau Endemica, Alkmaar

⁵ Witte, R.H. & J.P. Wondergem, 2017. Vleermuizen Landgoed Beeckestijn, een verkennend onderzoek. Natuurmonumenten. Endemica-rapport 17-18 Bureau Endemica, Alkmaar

dwergvleermuis. Naast de Gewone dwergvleermuis maken ook Ruige dwergvleermuizen hiervan gebruik. Zoals gebruikelijk zijn rondom het winterverblijf in de paartijd diverse baltslocaties van dwergvleermuizen aanwezig. Dezelfde gebouwen die in de winter als winterverblijf dienen zijn in de zomer in gebruik door kleinere aantallen dwergvleermuizen. Vermoedelijk fungeren deze flatgebouwen als zomerverblijven voor kleine hoeveelheden dwergvleermuizen die in het betreffende jaar niet aan de voortplanting deelnemen.

Voor zowel de vliegroute als de naastliggende panden zijn er beperkingen voor het gebruik van verlichting tijdens de reconstructiefase en gebruiksfase van de Tolweg. De beperkingen betreffen het gebruik van bouwlampen, terreinverlichting en straatverlichting. De beperkingen gelden gedurende de actieve periode van de vleermuizen (globaal april – medio oktober).

Voor de Tolweg is de enige aandacht dat het nieuwe ontwerp aansluit bij de eisen die vleermuizen stellen aan vlieg- en foerageroute. Dit betekent onder meer dat de nieuwe aan te brengen straatverlichting vleermuisvriendelijk wordt (beperkingen aan kleur en uitstraling) en dat voor de aankleding gebruikt wordt gemaakt van inheemse beplanting (grote bomen, bijvoorbeeld 6-7 meter hoge Zomereiken, Beuken, Platanen of Spaanse aken) struiken (o.a. Vuilboom, Meidoorn en Liguster) en insectenvriendelijke kruidlaag (bijen- en vlindervriendelijk bloemmengsel). Om effecten te voorkomen en het werk te begeleiden, wordt een ecologisch werkprotocol opgesteld, waarin de werkwijze wordt beschreven die moet worden gevolgd om schade aan de natuurwaarden te voorkomen. Ten aanzien van de aanwezige beschermde natuurwaarden is een ontheffing van de Wet natuurbescherming aangevraagd als bedoeld in artikel 3.8 van de Wet natuurbescherming. Op 18 juli 2018 is de ontheffing verleend door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. De ontheffing is aangevraagd voor de periode van 1 juli 2018 tot en met 31 december 2023. De aanvraag is geregistreerd onder zaaknummer RUD.242117.

Tijdens de reconstructie van de Tolweg moet rekening worden gehouden met algemeen voorkomende soorten binnen het plangebied, en beschermde soorten buiten het perceel. Om effecten te voorkomen en het werk te begeleiden, wordt in het ecologisch werkprotocol de werkwijze beschreven die moet worden gevolgd om schade aan de natuurwaarden te voorkomen en zodoende aan de zorgplicht te voldoen. Het verwijderen van het groen zal onder ecologische begeleiding plaatsvinden. Theoretisch zijn er algemeen voorkomende amfibieën en vissen aanwezig in het plangebied van de Tolweg. De te dempen watergang kan als voortplantingswater functioneren voor Kleine watersalamander, Gewone pad, Bruine kikker, Middelste groene kikker en Meerkikker en eventueel kunnen algemene vissoorten aanwezig zijn. Daarnaast is bekend dat de Bastaardkikker in de modder overwintert en de andere amfibieën veelal op het land overwinteren. Dat maakt dat het dempen van de sloot slechts in een korte venstertijd (augustus/september) veilig uitvoerbaar is, tenzij er wordt voorkomen dat er amfibieën in de sloot aanwezig zijn (Witte & Limpens in prep.).

Algemene maatregelen en voorschriften

1. Het ecologisch werkprotocol (Witte & Limpens in prep.) moet altijd op het werk aanwezig zijn en aan het bevoegd gezag getoond kunnen worden, voorafgaand aan de werkzaamheden wordt een werkbepreking over dit ecologisch protocol gehouden.
2. Voor de werkzaamheden wordt een logboek bijgehouden dat eveneens op verzoek aan het bevoegd gezag kan worden getoond.
3. De achterliggende rapporten moeten eveneens altijd op het werk aanwezig zijn en aan het bevoegd gezag getoond kunnen worden.
4. Tijdens de werkzaamheden worden jaarlijks een of twee onverwachte inspecties uitgevoerd. De resultaten van de inspecties worden opgenomen in het logboek.
5. De uitvoerder is verantwoordelijk voor het correct uitvoeren van de voorschriften uit het ecologisch werkprotocol.
6. De algemene zorgplicht uit de Wet natuurbescherming dient in acht te worden genomen.
7. Voor afwijkingen van het werkprotocol of niet-verwachten gebeurtenissen, dient direct contact te worden opgenomen met de ecooloog. De ecooloog kan een werk schriftelijk 'vrijgeven'. Dit document wordt toegevoegd aan de documenten en die bij het project horen en overhandigd aan de opdrachtgever. Ook de opdrachtgever en het bevoegd gezag worden onmiddellijk geïnformeerd over wijzigingen en calamiteiten.

Tijdsplanning

De voorschriften uit dit hoofdstuk (Witte & Limpens in prep.) moeten worden uitgevoerd voordat de werkzaamheden starten. De volgorde van werken in dit hoofdstuk zijn dwingend van aard.

1. Uit de bouwtekeningen en het inrichtingsplan voor het terrein moet duidelijk zichtbaar zijn dat er geen versturende verlichting op de vleermuisverblijfplaatsen wordt veroorzaakt tijdens de gebruiksfase van Tolweg. Om verrassingen te voorkomen is het verstandig om in een vroeg stadium het verlichtingsplan te laten toetsen door een ecooloog.
2. Om effecten op broedvogels te voorkomen worden de werkzaamheden buiten de broedtijd gestart. De broedperiode van de ekster is van half februari tot half juli. Als dit tot logistieke problemen leidt kan:
 - a. een ecooloog vaststellen of er sprake is van broedende vogels, of:
 - b. er worden voor de broedtijd maatregelen genomen om broedende vogels te voorkomen.
3. Vóór de winterperiode worden struiken en de strooisellaag verwijderd op die plekken waar gewerkt moet gaan worden, materiaal wordt opgeslagen of die anderszins betreden of bereiden worden. Egels bijvoorbeeld, kunnen op beschutte plekken bovengronds slapen.
4. Het plaatselijk dempen van de sloot langs de Tolweg kan worden uitgevoerd op het moment dat er geen voortplanting van amfibieën en vissen is én geen overwinterende dieren in de modder zitten. De beste periode hiervoor is augustus-september.
5. Voorafgaand aan de start van de werkzaamheden wordt gecontroleerd of alle beschikbare gegevens aanwezig en up-to-date zijn.

Uitvoering

1. De werkzaamheden (Witte & Limpens in prep.) worden bij daglicht uitgevoerd. Er wordt geen ondersteunende verlichting gebruikt die op de aangrenzende gebouwen met verblijvende

vleermuizen schijnen of hun vliegroute verlichten. Als de vleermuizen in winterslaap zijn (november tot maart) is het sec verlichten van het werk toegestaan.

2. Voorafgaande aan het verwijderen van het groen wordt door de begeleidende ecooloog vastgesteld dat er geen broedende vogels of rustende dieren (bv egels) aanwezig zijn.
3. De begeleidende ecooloog geeft aan of de betreffende bomen gekapt mogen worden dan wel behouden moeten blijven ten gunste van functies voor vleermuizen.
4. Bij het dempen van watergangen wordt in een richting gewerkt zodat eventueel aanwezige dieren kunnen vluchten.
5. Alle werkzaamheden aan de watergangen in het plangebied vinden plaats bij een watertemperatuur die gelegen is tussen de 4 en 25 graden Celsius.
6. Voor het dempen van de sloot wordt eerst door een ecooloog gecontroleerd op aanwezige dieren. Aangetroffen dieren worden in veiligheid gebracht en buiten het werkgebied uitgezet. Hiervoor kan direct contact worden opgenomen met de begeleidende ecooloog.

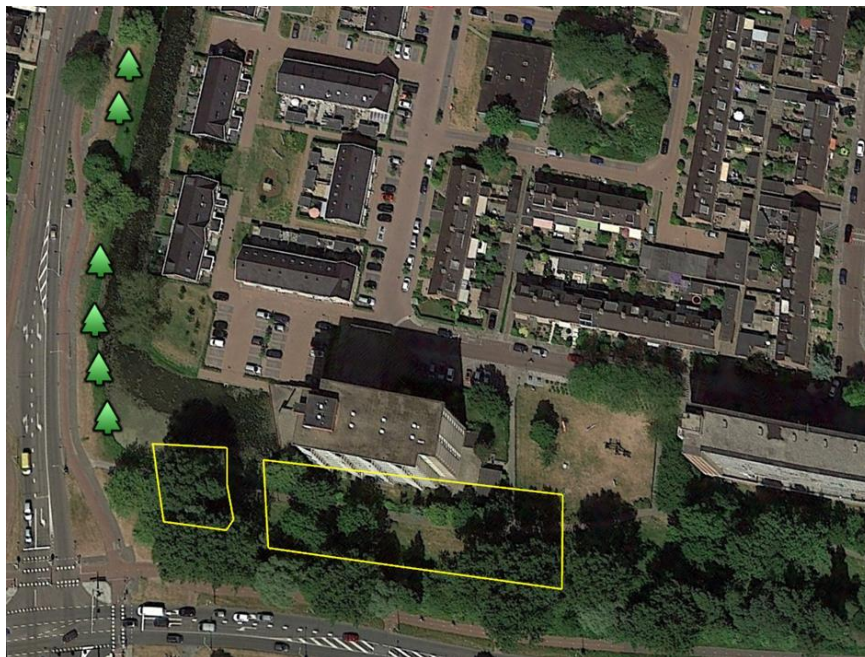
Houtopstanden

Hoofdstuk 4 "Houtopstanden, Hout en Houtproducten" van de Wet natuurbescherming is niet geldig voor houtopstanden binnen de bij besluit van de gemeenteraad vastgestelde grenzen van de bebouwde kom. Wel kunnen de houtopstanden van betekenis zijn voor essentiële vliegroutes en foerageergebieden van vleermuizen.

Het overgrote deel van de bomen aan de noordzijde van de Tolweg zullen vanwege de reconstructie en nieuwbouwproject verdwijnen. Hierbij zijn echter twee uitzonderingen. Allereerst de bomengroep aan de zuidwestzijde van het plangebied, ter hoogte van Huize Polanen (zie afbeelding 16).

En ten tweede de bomengroep ter hoogte van de groene corridor van Kasteel Assumburg naar de Jan van Kuikweg, ten westen van en rondom woonhuis Tolweg 4b (zie afbeelding 17).

Afbeelding 17: Clusters bomen nabij Huize Polanen die gespaard blijven en (indicatief) aanplant nieuwe bomen (6+ m) ter versterking van de uitvliegroute (bron: Witte & Limpens in prep.).



Voor bomen is het gemeentelijke uitgangspunt 'Houden wat we nu hebben'. Om de achteruitgang van het bomenbestand tegen te gaan en om het groenniveau, c.q. het aantal bomen zoveel mogelijk gelijk te houden geldt er voor het verwijderen van gemeentelijke bomen binnen het bebouwd gebied een compensatieplicht. Dit houdt in dat voor elke gemeentelijke boom die verwijderd wordt er een boom moet worden terug geplant. Indien mogelijk binnen het zelfde plangebied. Indien dit beide niet mogelijk blijkt, kan dit in overleg met de gemeente ook elders binnen het stedelijk gebied plaatsvinden. Zoals in afbeelding 17 en 18 al zichtbaar is worden in het kader van dit project bomen geplant langs de Gerrit van Assendelftstraat (zie afbeelding 17) en langs de corridor tussen de Jan van Rietwijkstraat en de Willem van Coulsterstraat (zie afbeelding 18). Daarnaast worden ook grote hoeveelheden bomen geplant in de nieuwe openbare ruimte rond de Tolweg.

Afbeelding 18: Clusters bomen tegenover oprijlaan Kasteel Assumburg die gespaard blijven en (indicatief) aanplant nieuwe bomen (6+ m) ter versterking van de vliegroute naar noordelijk gelegen foerageergebied (bron: Witte & Limpens in prep.).



5.8. Water

Watertoets

In het kader van de voorbereiding van ruimtelijke plannen dient de watertoets te worden doorlopen. De watertoets is een procesinstrument dat wettelijk is verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening en het Nationaal Bestuursakkoord Waterketen. De bedoeling van het instrument is om wateraspecten van meet af aan mee te nemen bij ruimtelijke plannen en besluiten. Hiervoor is in een zo vroeg mogelijk stadium overleg nodig met relevante partijen. Het doel van de watertoets is dat wateraspecten vroegtijdig in de planontwikkeling worden meegenomen. Het gaat hierbij om de thema's: veiligheid, waterkwantiteit, waterkwaliteit, afvalwaterketen en onderhoud. De watertoets moet worden toegepast bij ruimtelijke uitvoeringsinstrumenten die onder de nieuwe Wet ruimtelijke ordening vallen, zoals bestemmingsplannen en projectafwijkingbesluiten. Het instrument watertoets regelt vooroverleg, het opstellen van een waterparagraaf voor de watertoetsplichtige plannen en een moment waarop formeel advies wordt gevraagd aan de waterbeheerder. De watertoets wordt afgesloten met een formele adviesaanvraag van de gemeente aan het hoogheemraadschap. De formele adviesaanvraag behandelt het plan, het proces en de gezamenlijke afspraken die zijn gemaakt over de wateraspecten.

Beschrijving oppervlaktewatersysteem

De ligging van Heemskerk langs het duingebied kenmerkt zich door een sterke variatie in het maaiveldniveau en dientengevolge een sterke variatie van oppervlaktewaterpeilen ten behoeve van de ontwatering en/of afwatering. Globaal stroomt het oppervlaktewater af in oostelijke richting (van duinen naar poldergebied).

Langs de zuidzijde van de Tolweg is een waterloop aanwezig waarin een waterpeil gevoerd wordt van NAP -1,35 meter. De waterloop zorgt voor de afwatering van de omgeving sportvelden en kasteel Assumburg. Daarnaast verzorgt de waterloop in nattere tijden ook de afvoer van een deel van het stedelijk gebied dat via de waterloop langs de Gerrit van Assendelftstraat aanvoerd.

Overleg met het hoogheemraadschap

De verlegging van de Tolweg vereist dat het watersysteem wordt aangepast, maar biedt ook kansen voor verbetering van de werking ervan. Na de hevige regenval in 2014 is onderzocht waar het watersysteem verbeterd kan worden. Eén van de verbetervoorstellen valt samen met dit project. Het betreft het verbeteren van de afvoer vanaf de Gerrit van Assendelftstraat richting de Communicatieweg / Tolweg.

Door de reconstructie van de Tolweg kan de bestaande waterloop langs de Tolweg echter niet gehandhaafd blijven en is er ook geen ruimte om deze te verleggen. De ligging van (grote) kabels en leidingen maken het ook niet mogelijk om de hoofdafvoer te verleggen naar de noordzijde van de Tolweg, binnen het plangebied van de ontwikkeling Debora Bakelaan. Door de verbetering van het watersysteem in zijn geheel te betrekken bij het project, ontstaan er mogelijkheden om bovenstaande problemen op te lossen. In overleg is daarom gekozen voor het volgende pakket aan maatregelen, waarbij er nadrukkelijk wordt gekeken naar een connectie met de ontwikkeling Debora Bakelaan:

- De waterloop langs de Tolweg wordt vervangen voor een duiker van voldoende afmeting;
- Onder de Tolweg wordt een bestaande duikerverbinding opgewaardeerd (nabij de Gerrit van Assendelftstraat) en deze wordt voorzien van een geautomatiseerde stuw;
- Door aftakkingen te maken richting het plangebied Debora Bakelaan wordt voorgesorteerd op een mogelijke inpassing van water in het nieuwe woongebied.

Dit pakket aan maatregelen moet in samenhang worden gezien, waarbij in de nadere uitwerking onderstaande punten van belang zijn:

- Juiste afmetingen en diepteligging van de nieuwe duikerverbindingen en het peilregulerende kunstwerk bepalen;
- Eventuele compensatie van het verlies aan waterberging (door het realiseren van een duikerverbinding ter plaatse van de bestaande waterloop) in het plangebied Debora Bakelaan;
- Vasthouden en bergen van zoveel mogelijk regenwater zodat het watersysteem niet extra wordt belast;
- Gevolgen voor de waterkwaliteit door het direct lozen van het regenwater op het oppervlaktewatersysteem;

- Tijdig aanvragen van de watervergunning voor de maatregelen in het watersysteem.

Voor alle wijzigingen aan het watersysteem is een watervergunning benodigd van het hoogheemraadschap.

Regen- en grondwater

In lijn met het water- en rioleringsplan "Verbinden met water 2017-2021" wordt het regenwater verwerkt op de plek waar het valt. Het regenwater van de nieuwe Tolweg zal in de middenberm of onder de weg worden geborgen (gedimensioneerd op $T=100$, 50 mm/uur). Vanwege de grondopbouw (gemengd zandig en klei) en mogelijke kwel is infiltratie naar de ondergrond waarschijnlijk niet mogelijk. In de zomerperiode kan het afstromende regenwater een welkome aanvulling zijn op de watervoorraad in de bodem, zodat het bodemleven en de beplanting in de middenberm daar profijt van heeft. Er dient wel kritisch gekeken te worden naar de nadelige invloed die het direct afstromende regenwater in verband met strooizout in vorstperiode kan hebben op de beplanting in de middenberm.

Het geborgen regenwater zal (middels een drainageleiding) langzaam worden afgevoerd naar de nieuwe duikerverbinding.

Aan de kant van Assumerhof wordt de zuiveringsvoorziening (lamellenafscheider) gehandhaafd voordat het regenwater wordt geloosd op het open water. Aan de kant van de kruising van de Tolweg met de Hoflaan/Gerrit van Assendelftstraat is het toepassen van een zuiveringsvoorziening gewenst.

Conclusie

Het concept van deze waterparagraaf is voorgelegd aan medewerkers van HHNK. Op 8 maart 2018 heeft HHNK een aantal aanpassingen van het concept voorgesteld die in deze waterparagraaf zijn overgenomen.

5.9. Archeologie en Cultuurhistorie

Archeologie

Ten behoeve van de reconstructie van de Tolweg is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is op zorgvuldige wijze uitgevoerd conform de richtlijnen van de vigerende Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA 4.0). De aanleiding tot het bureauonderzoek werd gevormd door geplande bodemverstorende werkzaamheden die een bedreiging vormden voor eventueel aanwezige archeologische waarden. De werkzaamheden beslaan een oppervlak van ca. 31.000 m² en reiken 2 meter tot plaatselijk 3,5 meter diep, dit maakt archeologisch onderzoek verplicht (op de locatie van het plangebied geldt namelijk alleen vrijstelling bij grondroerende activiteiten met een oppervlakte tot 2500 m² en een diepte tot 40 cm). Het doel van het onderzoek was het verwerven van informatie aan de hand van bestaande bronnen over bekende of te verwachten archeologische waarden binnen het plangebied.

Uit het onderzoek is gebleken dat in het plangebied een kans bestaat op het aantreffen van archeologische resten daterend vanaf de Bronstijd tot aan de Nieuwe Tijd. Twee booronderzoeken aan de noordzijde van het plangebied ten behoeve van het project De Slotvrouwe overlappen ten dele met het onderhavige plangebied. De boringen die hier gedaan zijn leveren informatie over de bodemopbouw binnen het plangebied.

De delen van het plangebied die niet aangeboord zijn bestaan grotendeels uit verharde en nog in gebruik zijnde weg. Uit de twee booronderzoeken is gebleken dat er op drie locaties (ter hoogte van de middelste en oostelijke geplande duiker en in de westhoek van het plangebied) binnen het plangebied een kans bestaat op het aantreffen van archeologische resten.

Gezien de geplande ontgravingsdiepte, de kans op het aantreffen van archeologische resten en de resultaten van de al uitgevoerde boringen binnen het plangebied wordt aanbevolen om het vervolgonderzoek uit te voeren in de vorm van een proefsleuvenonderzoek. Bij voorkeur dienen de sleuven gepland te worden ter hoogte van de middelste aan te leggen duiker waar aanwijzingen gevonden zijn voor de aanwezigheid van een kreekrug, ter hoogte van de meest oostelijk geplande duiker, waar een oeverwal is aangetroffen vanaf 70 cm onder het maaiveld en aan de westkant van het plangebied waar tijdens een boring een fragment kogelpot met daaronder een intacte kleilaag met houtskoolspikkel en daaronder de strandwal is aangetroffen.

De beslissing om bovenstaand advies al dan niet over te nemen (een selectiebesluit) dient door de bevoegde overheid, de gemeente Heemskerk, te worden genomen.

Tot slot dient te worden vermeld dat, ongeacht dit advies en het selectiebesluit, er een wettelijke meldingsplicht bestaat (Erfgoedwet 2016) mochten er onverhoopt toch archeologische overblijfselen worden aangetroffen.

Cultuurhistorie

De historische ontwikkeling van Heemskerk is reeds beschreven in paragraaf 2.1. Binnen het projectgebied bevinden zich geen monumenten. De noordoostelijk-zuidwestelijke oriëntatie van de strandwal is terug te vinden in de belangrijkste wegen, waaronder de Tolweg.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Economische uitvoerbaarheid

Voor de bepaling van de financieel economische uitvoerbaarheid zijn de financiële consequenties van het projectafwijkingsbesluit in beeld gebracht. De reconstructie van de Tolweg zal in beheer van de gemeente Heemskerk worden uitgevoerd. De middelen ter financiering daarvan zijn gereserveerd rekening houdende met een BDU subsidie ter hoogte van 50% van de te maken kosten.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Met betrekking tot het projectafwijkingsbesluit is geen afzonderlijke inspraak georganiseerd. Het herstructureringsproject Debora Bakelaan, waarvan de reconstructie van de Tolweg deel uitmaakt, ondergaat een breed participatietraject. Een klankbordgroep bestaande uit vertegenwoordigers van bewoners en omwonenden van de Debora Bakelaan, wordt vooraf geconsulteerd over de te nemen beslissingen. Aanwonenden en (vertegenwoordigers van) omwonenden van de Tolweg zijn geïnformeerd over het uitgewerkte ontwerp van de Tolweg. Omwonenden en belanghebbenden worden in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen in het kader van de terinzagelegging van het ontwerp van het projectafwijkingsbesluit.

6.3. Overleg artikel 3.1.1 Bro

Op grond van artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht is artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening van overeenkomstige toepassing. Het voorontwerp van het projectafwijkingsbesluit is in het kader van het vooroverleg met het HHNK besproken.

