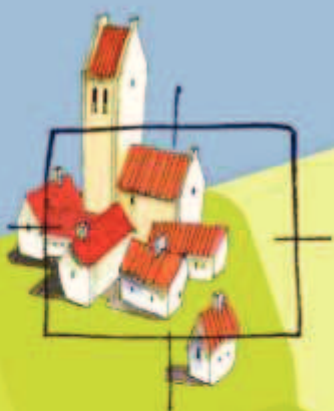


Bestemmingsplan Tankstation Stolperophaalbrug

V A S T G E S T E L D



BügelHajema
Plek voor ideeën

Bestemmingsplan Tankstation Stolperophaalbrug

V A S T G E S T E L D

Inhoud

Toelichting + bijlagen

Regels

Verbeelding

27 januari 2015

Projectnummer 300.22.00.26.00



Overzichtskaart



Toelichting

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Het plan	7
2.1	Reconstructie Stolperophaalbrug en aansluiting N248 - N9	7
2.1.1	Huidige situatie	7
2.1.2	Toekomstige situatie	8
2.2	Nieuwbouw tankstation	10
3	Beleidskader	13
3.1	Provinciaal beleid	13
3.1.1	Structuurvisie Noord Holland	13
3.1.2	Provinciale Ruimtelijke Verordening	14
3.1.3	Integraal tankstationbeleid	17
3.1.4	Intentieverklaring Gedeputeerde Staten	17
3.1.5	Conclusie provinciaal beleid	18
3.2	Gemeentelijk beleid	18
3.2.1	Toekomstvisie gemeente Zijpe 2005-2015	18
3.2.2	Welstandsnota 2008	18
3.2.3	Beleidsnota archeologie gemeente Zijpe 2007	19
3.2.4	Uitvoeringsprogramma (2014-2018) Naar een meer energieneutrale gemeente Schagen	19
3.2.5	Handhaving	19
3.2.6	Veelkleurig landschap	20
3.2.7	Conclusie gemeentelijk beleid	20
4	Onderzoeken	21
4.1	Wegverkeerslawaaï	21
4.2	Bedrijven en (milieu)hinder	21
4.3	Luchtkwaliteit	23
4.4	Externe veiligheid	24
4.5	Bodemkwaliteit	28
4.6	Waterhuishouding	29
4.7	Ecologische waarden	31
4.8	Archeologische en cultuurhistorische waarden	33
4.9	Kabels en leidingen	34
4.10	Vormvrije m.e.r. -beoordeling	34

5	Beeldkwaliteit	37
5.1	Ontstaansgeschiedenis	37
5.2	Karakter van en ordeningsprincipes in het landschap	38
5.3	Relatie met provinciaal en gemeentelijk beleid	40
5.4	Inpassing in de ruimere omgeving	42
5.5	Uitwerking in beeldkwaliteitsrichtlijnen en simulaties	44
6	Juridische toelichting	47
6.1	Juridische vormgeving	47
6.2	Bestemmingen	48
7	Uitvoerbaarheid	49
7.1	Economische uitvoerbaarheid	49
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	49

Bijlagen

Inleiding



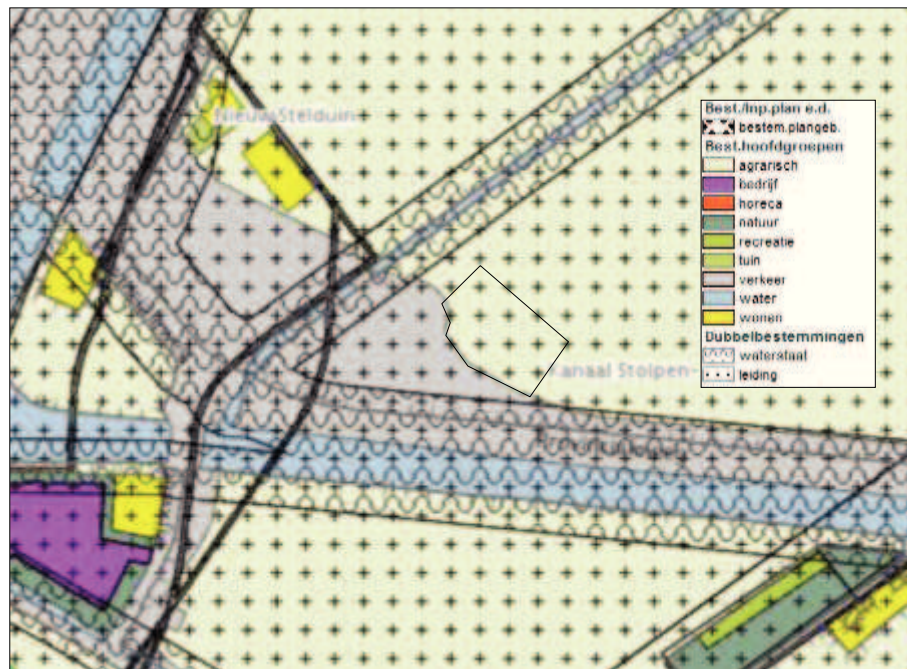
MTP Stolpen (hierna: initiatiefnemer) is voornemens twee bestaande tankstations, aan de Ketelduinweg 1 te Petten en de Stolperweg 17 te Schagerbrug, te saneren. Voor een nieuwe locatie voor een tankstation is het oog gevallen op een locatie nabij de N248, tussen de Korte Ruigeweg en De Stolpen. De infrastructuur op deze locatie wordt door de provincie gereconstrueerd. Initiatiefnemers streven een kwalitatief hoge uitstraling na. De gemeente heeft al in 2009 aangegeven in principe planologische medewerking te willen verlenen aan het initiatief onder voorwaarde dat de bestaande genoemde tankstations worden gesaneerd en de bestemmingen van deze tankstations worden gewijzigd.

Het geldende plan voor het plangebied is het bestemmingsplan Buitengebied Zijpe, dat op 22 april 2014 door de gemeenteraad is vastgesteld. In dit plan hebben de gronden ter plaatse van het nieuwe tankstation de bestemmingen 'Agrarisch' en 'Verkeer' met de dubbelbestemmingen 'Waarde - archeologie 5' en 'Waterstaat - Waterkering' en de gebiedsaanduiding 'overige zone - bollenconcentratiegebied'. Op de archeologische waarde van het plangebied wordt nader ingegaan in paragraaf 4.8. In figuur 1 is een uitsnede opgenomen van de verbeelding van het nieuwe bestemmingsplan.

GELDENDE PLANNEN

Ook de locatie Stolperweg 17 te Schagerbrug valt onder het nieuwe bestemmingsplan Buitengebied Zijpe. Hierin heeft de locatie een bedrijfsbestemming gekregen. Omdat het bestemmingsplan Buitengebied Zijpe eerder is vastgesteld dan het voorliggende bestemmingsplan, hoeft de bestemming van deze locatie niet middels het voorliggende plan te worden gewijzigd.

De locatie aan de Ketelduinweg 1 te Petten maakt deel uit van bestemmingsplan Petten, 't Zand, Callantsoog en Groote Keeten en is hierin bestemd als "Verkeer - Verblijfsgebied" met de aanduiding "verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg". Ook op deze locatie wordt het tankstation gesaneerd en zal de bestemming hierop worden aangepast.



Figuur 1. Uitsnede bestemmingsplan Buitengebied Zijpe; plangebied globaal rood begrensd

LEESWIJZER

De toelichting van het bestemmingsplan is als volgt opgebouwd. Na deze inleiding volgt een hoofdstuk over de huidige en toekomstige situatie in het plangebied. Hoofdstuk 3 bespreekt de relevante beleidskaders op provinciaal en gemeentelijk niveau. Hoofdstuk 4 gaat in op de verschillende planologische en milieuaspecten die een beperking zouden kunnen opleveren voor de realisatie van het plan op de betreffende locatie. In hoofdstuk 5 is de beeldkwaliteitsparagraaf opgenomen. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de juridische regeling van het plan en het zevende en laatste hoofdstuk omvat een samenvatting van het distributieplanologisch onderzoek en de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het voornemen.

Het plan

2

2.1

Reconstructie Stolperophaalbrug en aansluiting N248 – N9

2.1.1

Huidige situatie

De bestaande Stolperophaalbrug is ontworpen voor verkeer met een maximum gewicht tot 30 ton. In de praktijk wordt door weggebruikers onvoldoende rekening gehouden met het maximaal toelaatbare gewicht. Hierdoor zijn zowel de brug als de funderingen niet meer toereikend. Vanwege de beperkingen in het maximaal toelaatbare gewicht moet het verkeer dat zwaarder is, omrijden via Schagerbrug.

Het vrachtverkeer is nu genoodzaakt om via smalle binnenwegen en de bebouwde kom van Schagerbrug het bedrijventerrein in Schagerbrug, de bezandingslocaties of de N248 te bereiken. Dit veroorzaakt een verkeersonveilige situatie in Schagerbrug. De bestaande Stolperophaalbrug is ook te smal waardoor er maar één voertuig per keer de brug kan passeren. Tegemoetkomend verkeer moet wachten tot de brug vrij is. Daarnaast beschikt het langzaam verkeer niet over een vrijliggende voorziening en moet ook wachten tot de brug vrij is van gemotoriseerd verkeer. Dit veroorzaakt ook een verkeersonveilige situatie bij de Stolperophaalbrug.

Ten oosten van het punt waar de Stolperbasculebrug aansluit op de N9 (Alkmaar-Den Helder) is ook sprake van een verkeersonveilige situatie ter plaatse van de aansluiting van de N248 op de N249. Deze verkeersonveilige situatie wordt veroorzaakt door de concentratie van de verkeersregelinstantie (VRI) op de aansluiting met de N9, de brugopeningen en de aansluiting van N249 dicht op de Stolperbasculebrug over het Noordhollandsch kanaal. Door de aanwezige VRI en de brugopeningen ontstaan zowel op de N248 als op de N249 wachtrijen in de richting van de N9. Het verkeer dat echter niet richting N9 wil, maar richting Schagen of Anna Paulowna blijft niet in de wachtrij staan en passeert de wachtrij op de verkeerde weghelft.

De VRI vervult een belangrijke functie en kan niet gemist worden, terwijl de brugopeningen noodzakelijk zijn voor het scheepvaartverkeer.

2.1.2

Toekomstige situatie

Door de aanleg van een nieuwe Stolperophaalbrug komt een beweegbare brug, geschikt voor een belasting tot 60 ton, beschikbaar ten behoeve van het afwikkelen van het vrachtverkeer dat op dit moment nog door het centrum van Schagerbrug moet rijden. De nieuwe brug zal een vrijliggende voorziening hebben voor het langzame verkeer en voldoende breed zijn om verkeer van beide zijden gelijktijdig te laten passeren.

Door de aansluiting van de N249 met de N248 oostwaarts richting Schagen te verplaatsen en te vervangen door een rotonde waarop ook de verlegde aansluiting van de Dijkweg kan worden aangesloten, ontstaat voldoende wachtruimte voor het verkeer in de richting van de N9 en hoeft het overige verkeer niet achter aan te sluiten in de wachtrijen, maar kan ongehinderd zijn weg vervolgen (zie figuur 2 op de volgende pagina).



Figuur 2. Huidige en beoogde nieuwe situatie kruising N248-N249 (nieuw tankstation rood omcirkeld). Bron: Bing Maps en ontwerp provincie

De aanleg van de nieuwe brug in samenhang met de reconstructie van de aansluiting van de N248 op de N249 draagt bij aan een adequate verkeersstructuur in de gemeente Zijpe waardoor het bedrijventerrein in Schagerbrug en de bezandingslocaties op een goede wijze kunnen worden ontsloten, de afwikke-

lingsproblemen ter hoogte van de Stolperophaalbrug en de Stolperbasculebrug kunnen worden opgelost, een belangrijke bijdrage kan worden geleverd aan de vermindering van de verkeersdruk in het gebied en de verkeersveiligheid kan worden bevorderd.

De nieuwe brug en nieuwe ontsluiting hebben met name een regionale functie waardoor deze enerzijds functioneren voor het externe verkeer, zoals in het kader van de bereikbaarheid van de kust en bereikbaarheid van een bedrijven-terrein en anderzijds een functie voor het ontlasten van een woonkern.

2.2

Nieuwbouw tankstation

Zoals in hoofdstuk 1 is aangegeven, is MTP Stolpen voornemens twee bestaan-de tankstations, aan de Ketelduinweg 1 te Petten en de Stolperweg 17 te Schagerbrug, te saneren. Voor de nieuwe locatie voor een tankstation is het oog gevallen op een locatie nabij de N248, tussen de Korte Ruigeweg en De Stolpen.

De initiatiefnemer wil op deze locatie Multi Tank Point realiseren, waarbij naast de traditionele brandstoffen diesel, benzine en LPG, ook innovatieve brandstoffen als biodiesel worden aangeboden, alsmede een oplaadpunt voor elektrisch aangedreven voertuigen. Ook voorziet het plan in een service-/tank-shop, een ultramoderne en duurzame wasstraat en parkeervoorzieningen. Het complete programma van het tankstation omvat de volgende elementen:

- 4 tankeilanden onder overkapping, waaronder 1 met LPG, met 8 opstelplaatsen voor voertuigen, daarvan zijn 2 opstelplaatsen geschikt voor vrachtwagens;
- 3 doe-het-zelf wasboxen;
- 1 wasstraat;
- circa 250 m² voor verkoopruimte, magazijn, kassa en sanitaire voorzieningen.
- circa 22 parkeervoorzieningen voor personenauto's, waarvan minimaal 10 parkeerplaatsen zo dicht mogelijk bij de entree van de shop;
- parkeervoorzieningen voor circa 6 vrachtwagencombinaties;
- vulpunt voor LPG;
- locatie voor LPG-tank met daaromheen een hekwerk;
- ondergronds tankpark met vulpunt.

Figuur 3 biedt inzicht in de toekomstige inrichting.



Figuur 3. Inrichtingsschets tankstation

3.1

Provinciaal beleid

3.1.1

Structuurvisie Noord Holland

In september 2006 heeft Provinciale Staten besloten één structuurvisie te maken voor de hele provincie Noord-Holland. Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening op 1 juli 2008 is elke overheidslaag verplicht een structuurvisie op te stellen en haar ruimtelijke belangen te benoemen. Op basis van deze belangen kan elke overheid bepalen welke rol zij voor zichzelf ziet weggelegd en welke instrumenten zij toe wil passen om dit ruimtelijke belang te waarborgen of te bereiken. De structuurvisie Noord-Holland 2040 “Kwaliteit door veelzijdigheid” is op 21 juni 2010 vastgesteld.

In de structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met de verschillende toekomstige ontwikkelingen, trends en keuzes omgaat en schetst ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien. De provincie zorgt dat Noord-Holland ook in de toekomst mooi, veelzijdig en internationaal concurrerend blijft. Om dit te realiseren zal ingezet worden op drie hoofdbelangen: Klimaatbestendigheid, Ruimtelijke kwaliteit en Duurzaam ruimtegebruik.

Ruimtelijke kwaliteit	Duurzaam ruimtegebruik	Klimaatbestendigheid
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	

Figuur 4. Provinciale belangen

De structuurvisie is uitsluitend bindend voor de provincie zelf en niet voor gemeenten en burgers. Om de provinciale belangen, die in de structuurvisie zijn gedefinieerd, door te laten werken, heeft de provincie de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie opgesteld. Hierin wordt een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijk als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is.

3.1.2

Provinciale Ruimtelijke Verordening

Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid staan de provincie, naast bestuurlijke middelen als subsidies, overleg, convenanten en dergelijke, diverse juridische instrumenten ter beschikking, waaronder de provinciale ruimtelijke verordening. De provinciale verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Uiteraard moet altijd het provinciale belang de inzet van de verordening rechtvaardigen.

Voor de inzet van de verordening is het nodig dat:

- a. de provincie zich verantwoordelijk acht voor de doorwerking van het provinciale belang;
- b. het belangen betreffen die generiek van aard zijn dus voor alle - of in ieder geval een groot aantal - gemeenten eenduidige normstelling vragen ten behoeve van de ontwikkeling van hun planologisch beleid;
- c. regeling in bestemmingsplannen of beheersverordening mogelijk is, en;
- d. het niet gaat om tijdelijke situaties.

De Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) van Noord Holland vloeit voort uit het Uitvoeringsprogramma van de Provinciale Structuurvisie. In dit uitvoeringsprogramma is aangegeven voor welke onderdelen van beleidsdoelstellingen (provinciale belangen) uit de visie de verordening als algemene regel noodzakelijk is voor de doorwerking van het provinciale ruimtelijke beleid. Uitgangspunt is geweest niet meer te regelen dan strikt noodzakelijk. Waar sectorregelgeving voldoende werd geacht is dus geen regeling in deze ruimtelijke verordening opgenomen. De verordening is op 3 februari 2014 (opnieuw) vastgesteld.

In de verordening zijn verschillende regels opgenomen. Er zijn regels voor zowel het bestaand bebouwd gebied als het landelijk gebied, regels voor uitsluitend het bestaand bebouwd gebied en regels voor uitsluitend het landelijk gebied. Op verschillende regels die van belang zijn voor het plangebied wordt in het navolgende ingegaan.



Figuur 5. Situering plangebied en bestaand bebouwd gebied

Het terrein van het nieuwe tankstation is aangemerkt als landelijk gebied. In de Verordening is bepaald dat een bestemmingsplan niet mag voorzien in nieuwe bedrijventerreinen of nieuwe kantoorlocaties in landelijk gebied. Daarbij geldt een uitzondering voor ontwikkelingen die passen binnen de provinciale planningsopgave. Daarbij moet onder meer het volgende worden aangetoond:

- a. het bedrijventerrein of de kantoorlocatie of de uitbreiding past in de regionale verdeling van deze terreinen over de gemeenten;
- b. het bedrijventerrein of de uitbreiding past in de afgesproken vestigingsmilieus;
- c. op bestaande terreinen binnen Bestaand Bebouwd Gebied is geen ruimte meer beschikbaar of kan geen ruimte worden verkregen na herstructurering of intensivering;
- d. het bedrijventerrein of de kantoorlocatie of de uitbreiding past in een af te spreken tijdsfasering;
- e. er is in voldoende mate aangetoond dat behoefte bestaat aan een nieuw bedrijventerrein of een nieuwe kantoorlocatie of uitbreiding van bestaand terrein en;
- f. de bereikbaarheid van het bedrijventerrein of de kantoorlocatie is passend bij de geboden vestigingsmilieus.

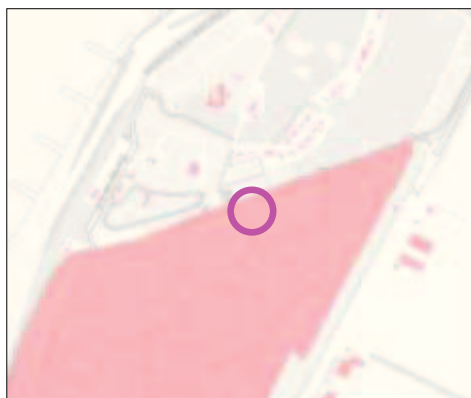
Bovendien moet rekening worden gehouden met de uitgangspunten van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie, onder meer wat betreft landschappelijke inpassing en aardkundige en cultuurhistorische waarden.

Over de realisatie van het nieuwe tankstation bestaat al lange tijd overeenstemming met provincie en gemeente:

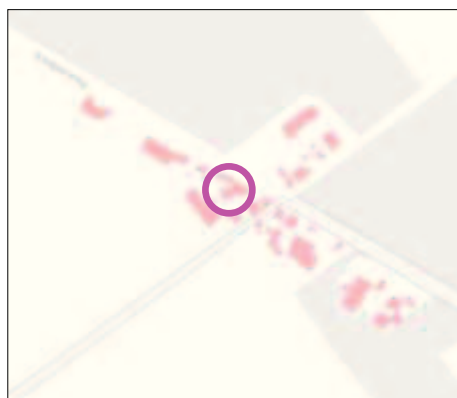
- Het plan voorziet in sanering van de bestaande verouderde tankstations aan de Stolperweg 17 bij Schagerbrug en de Ketelduinweg 1 in Petten. Op de locaties van deze tankstations zijn geen mogelijkheden tot herstructurering. De tankstations liggen in gebieden met een woonfunctie. De sanering draagt bij aan het woon- en leefklimaat op de te verlaten locaties.
- Het gaat alleen om de realisatie van een tankstation in de nabijheid van een knooppunt van infrastructuur op afstand van woningen en andere milieugevoelige functies. Mede in verband met de voorgenomen verkoop van LPG is een voor een tankstation geschikte locatie binnen bestaand bebouwd gebied geen reële optie.
- De locatie is uitstekend ontsloten.
- De locatie wordt landschappelijk ingepast met flankerende beplanting als een 'erf in het landschap'.

In hoofdstuk 5 is een beeldkwaliteitsparagraaf opgenomen waarmee wordt voldaan aan de voorwaarden zoals die in de verordening zijn uiteengezet.

Naast de locatie waar de nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden, maakt ook de locatie in Petten, waar in de huidige situatie een tankstation aanwezig is, deel uit van het plangebied. Dit tankstation ligt binnen bestaand bebouwd gebied. Zoals eerder aangegeven wordt de bestemming van de locatie Stolperweg 17 gewijzigd in het kader van het bestemmingsplan Buitengebied van de (voormalige) gemeente Zijpe.



Locatie Petten, Ketelduinweg 1



Locatie Stolperweg 17, Schagerbrug

Figuur 6. Ligging beide bestaande tankstations (bestaand bebouwd gebied roze aangeduid)

3.1.3

Integraal tankstationbeleid

Op 7 mei 2012 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland het Tankstationbeleid provincie Noord-Holland vastgesteld. Hierin is vastgelegd aan welke voorwaarden tankstations in de provincie moeten voldoen. De volgende toetsingscriteria worden daarbij in beschouwing genomen:

- afstand;
- verkeersveiligheid;
- milieu-, natuur- landschaps- en ruimtelijke ordeningsaspecten;
- de categorisering van tankstations.

Om de veiligheid van de provinciale wegen te waarborgen, streeft de provincie een evenwichtige spreiding van tankstations na. Gestreefd wordt naar een gemiddelde van één tankstation per 10 km per rijrichting. In uitzonderlijke gevallen wordt een afstand van 5 km aangehouden.

In samenhang met de verkeersveiligheid wordt gekeken naar de functie van de weg. Hierbij is de categorisering van de wegen van belang. Er worden drie soorten wegen onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erf-toegangswegen. Voor gebiedsontsluitingswegen (als N248 en N249) geldt dat een tankstation vrijliggend vanaf de hoofdrijbaan wordt aangelegd, waarbij de voorkeur uitgaat naar een tweezijdige ligging. Als hiervan afgeweken wordt, dan moet de vormgeving van het terrein, de weg en de aan- en afvoerwegen volgens de provinciale verkeerstechnische inzichten en constructie-eisen worden aangepast. De keuze voor een één of tweezijdige ligging heeft gevolgen voor de inrichting van het wegvak en de ontsluiting van het tankstation.

De potentiële locatie moet ook vanuit het oogpunt van milieu-, natuur- en landschappelijke en ruimtelijke ordeningsaspecten acceptabel zijn. Hierbij gaat het om zaken zoals externe veiligheid, hinder van bedrijven, waterhuishouding, landschap, cultuurhistorie en natuur- en milieu. Op deze aspecten wordt in hoofdstuk 4 nader ingegaan.

Qua categorisering is het tankstation bij Stolperophaalbrug een 'full-size' tankstation, waar alle brandstoffen worden aangeboden, inclusief LPG en eventueel aardgas. Daarnaast zijn er een shop met eventueel verkoop van snacks, 3 wasboxen en een wasstraat aanwezig. Over de komst van het tankstation bestaat overeenstemming tussen initiatiefnemer, provincie en gemeente.

3.1.4

Intentieverklaring Gedeputeerde Staten

Bij brief van 7 september 2009 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland aangegeven bereid te zijn om met de initiatiefnemer in overleg te treden over de mogelijke aanleg van een tankstation op de locatie De Stolpen. Het overleg betreft een voortraject waarna de initiatiefnemer een formele

aanvraag kan indienen. De intentieverklaring is als bijlage 1 bij deze toelichting opgenomen.

3.1.5

Conclusie provinciaal beleid

Het planvoornemen van de initiatiefnemer past binnen de uitgangspunten van het provinciaal beleid.

3.2

Gemeentelijk beleid

3.2.1

Toekomstvisie gemeente Zijpe 2005-2015

Op 28 september 2004 is door de gemeenteraad van de toenmalige gemeente Zijpe de 'Toekomstvisie 2005-2015' vastgesteld. De toekomstvisie is opgesteld om in de ontwikkelingen, uiteenlopend van veranderend beleid van het Rijk en de provincie tot een veranderende samenstelling van de inwoners van de dorpen in de gemeente, samenhang te brengen. In de toekomstvisie zet de gemeente haar visie op hoofdlijnen voor de ontwikkeling van de gemeente in de periode van 2005 tot 2015 uiteen. De toekomstvisie gaat niet specifiek in op de locatie in onderhavig plan. Wel kan gesteld worden dat door de sanering van de tankstations in Petten en Schagerbrug de leefbaarheid ter plekke kan worden vergroot en de overlast wordt beperkt.

3.2.2

Welstandsnota 2008

De gemeenteraad heeft op 27 mei 2008 de "Welstandsnota 2008" vastgesteld. Daarmee is het welstandsbeleid zoals dat is opgenomen in de Welstandsnota 2003 bijgewerkt. Het welstandsbeleid is erop gericht om bij te dragen aan een goede ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente. Ontwikkelingen die hiermee in strijd zijn kunnen op basis van het welstandsbeleid in de hand worden gehouden.

In de welstandsnota worden gebiedsgerichte welstandscriteria onderscheiden. Deze welstandscriteria zijn gericht op 'hoe een bouwwerk zich moet gedragen' in een bepaald (welstands)gebied. De bestaande situatie is daarbij het uitgangspunt voor een eigentijdse vormgeving. In de welstandsnota zijn verschillende welstandsgebieden onderscheiden. Voor het plangebied geldt welstandsgebied 3 'Buitengebied polders'. Over dergelijke gebieden vermeldt de welstandsnota dat de agrarische functie van groot belang blijft, maar dat de inrichting beter afgestemd dient te worden op eisen die aan het gebied gesteld worden vanuit de recreatie, natuur- en landschapsontwikkeling. Er geldt een regulier welstandsregime waarbij voor de karakteristieke bebouwing een zwaarder regime van kracht is.

Vanwege de specifieke functie van het bouwplan is voor deze locatie het aspect beeldkwaliteit nader beschouwd. In hoofdstuk 5 is een beeldkwaliteitsparagraaf opgenomen.

3.2.3

Beleidsnota archeologie gemeente Zijpe 2007

Op 29 mei 2007 heeft de gemeenteraad van de voormalige gemeente Zijpe de 'Beleidsnota archeologie gemeente Zijpe 2007' vastgesteld. Hierin zet de gemeente haar archeologiebeleid uiteen. De nota is opgesteld naar aanleiding van de herziening van de Monumentenwet 1988. In de nota zijn beleidsregels opgenomen om bij ruimtelijke ontwikkelingen archeologische waarden wanneer mogelijk te behouden.

Het archeologisch beleid van de gemeente is gericht op het behouden van archeologische waarden. Hiervoor zijn bestemmingsplannen van belang. In bestemmingsplannen moeten (mogelijke) archeologische waarden in het plangebied uitdrukkelijk overwogen worden. Bij het opstellen van bestemmingsplannen moet daarom onderzoek naar (mogelijke) archeologische (en cultuurhistorische) waarden in het plangebied worden uitgevoerd. In paragraaf 4.8 wordt aandacht besteed aan dit aspect.

3.2.4

Uitvoeringsprogramma (2014-2018) Naar een meer energieneutrale gemeente Schagen

In dit programma (vastgesteld door de gemeenteraad op 26 november 2013) ontvouwt de gemeente Schagen haar klimaatdoelen. Dit als lokale invulling op het rijksbeleid om in 2020 minimaal 20% minder CO₂-uitstoot te realiseren ten opzichte van 1990. De gemeente streeft een zelfredzame en duurzame maatschappij na met als kenmerken: zelfvoorzienend in de energiebehoefte, efficiënt en een gering verbruik. Deze punten zijn ook van toepassing op bedrijven en bedrijventerreinen. Voor de periode tot en met 2018 is het streven: 16% energiereductie en 24% opwekking van duurzame energie. Een belangrijk onderdeel hierbij is de reductie van CO₂-uitstoot door vermindering van het gebruik van traditionele transportbrandstoffen. De gemeente ondersteunt dan ook de realisatie van aardgas- en/of biobrandstofvulpunten, als ook het plaatsen van laadpunten voor elektrische auto's.

3.2.5

Handhaving

Met handhaving wilde de voormalige gemeente Zijpe bereiken dat het bestemmingsplan wordt nageleefd, overtredingen snel worden gesignaleerd en dat tegen overtredingen van bestemmingsplanregels met succes kan worden

opgetreden. Een belangrijke voorwaarde voor een adequaat handhavingsbeleid is dat de bedoeling van de regelgeving duidelijk uit het bestemmingsplan blijkt. Dit vraagt om heldere, leesbare en eenduidig te interpreteren regels. Ook moet het plan actueel zijn en gebaseerd op een goed gedocumenteerde uitgangssituatie. Alleen dan kunnen eventuele strijdige bebouwings- en gebruiksvormen worden geconstateerd en effectief worden bestreden. Dit bestemmingsplan voorziet in zo'n actuele regeling.

3.2.6

Veelkleurig landschap

De gemeente Zijpe heeft het document 'Streefbeelden voor een veelkleurig landschap' opgesteld. Het document is vastgesteld op 8 december 2009. Hierin wordt ingegaan op hoe de landschappelijke kwaliteit van Zijpe versterkt kan worden. In hoofdstuk 5 is nader ingegaan op de landschappelijke inpassing van het tankstation Stolperophaalbrug. Bij het opstellen van de landschappelijke inpassing is rekening gehouden met de uitgangspunten van "Streefbeelden voor een veelkleurig landschap".

3.2.7

Conclusie gemeentelijk beleid

Het planvoornemen van de initiatiefnemer past binnen de uitgangspunten van het beleid, zoals dat door de voormalige gemeente Zijpe is geformuleerd. Dit beleid wordt op hoofdlijnen door de nieuwe gemeente Schagen onderschreven, zoals blijkt uit de nota 'De visie en de missie van de gemeente HSZ; een dijk van een gemeente met een zee aan ruimte' (december 2011).

O n d e r z o e k e n

4

In het navolgende komen de diverse planologische randvoorwaarden aan bod. De Milieudienst Kop van Noord-Holland heeft in 2010 een advies gegeven over de randvoorwaarden. De uitkomsten van deze toetsing zijn in de navolgende paragrafen verwerkt. Hoewel het ontwerp is gewijzigd, zijn de conclusies van de Milieudienst nog steeds van toepassing. Het advies van de Milieudienst is in bijlage 2 bij deze toelichting opgenomen.

4.1

Wegverkeerslawaaï

In de Wet geluidhinder is bepaald dat elke weg een zone heeft, waarbinnen onderzoek plaats moet vinden naar de geluidbelasting aan de gevels van nieuwe bouwen woningen en gebouwen ten behoeve van andere geluidgevoelige functies. Een uitzondering geldt voor:

- wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km/uur.

Indien binnen een geluidzone nieuwe geluidgevoelige objecten worden gerealiseerd, moet door middel van akoestisch onderzoek worden vastgesteld of aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder wordt voldaan. De ontwikkeling voorziet in de bouw van een tankstation met enkele opstelplaatsen voor vrachtwagens. Het gaat daarbij niet om geluidsgevoelige functies.

Omdat er geen nieuwe geluidgevoelige functies worden gerealiseerd, is een akoestisch onderzoek niet nodig. De uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan wordt niet door geluidhinder vanwege wegverkeerslawaaï belemmerd.

CONCLUSIE

4.2

Bedrijven en (milieu)hinder

Bedrijven (of andere milieubelastende bedrijvigheid) in de directe omgeving van woningen (of (andere) milieugevoelige gebieden) kunnen daar (milieu)hinder vanwege geur, stof, geluid, gevaar en dergelijke veroorzaken. Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening, zoals die uitgangspunt is van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), is het waarborgen van voldoende afstand tussen bedrijven en woningen noodzakelijk.

Uit de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) wordt de richtafstandenlijst voor milieubelas-

tende activiteiten gehanteerd, zowel voor bedrijven als maatschappelijke instellingen als scholen en sportvoorzieningen. Per bedrijfstype zijn voor elk van de aspecten geur, stof, geluid en gevaar de minimale afstanden aangegeven die in de meeste gevallen kunnen worden aangehouden tussen een bedrijf en woningen om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden. De grootste afstand is bepalend. De genoemde maten zijn richtinggevend, maar met een goede motivering kan en mag hiervan worden afgeweken.

Een benzineservice station met een LPG doorzet van minder dan 1000 m³/jr, is in de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' opgenomen als een categorie 3.1 bedrijf. Dat betekent dat een afstand van 50 meter in acht moet worden genomen tot omliggende milieugevoelige bebouwing. Deze afstand is opgenomen vanwege het aspect gevaar. De andere functies die bij het tankstation worden gerealiseerd, kennen een kleinere richtafstand.

Er dient te worden aangetoond dat het plan buiten de invloedssfeer van bedrijvigheid in de nabije omgeving valt. Tevens dient te worden aangetoond dat het plan geen belemmering vormt voor de nabijgelegen functies.

Een tankstation is geen milieugevoelig object. Omliggende bedrijven zullen dan ook niet belemmerend werken voor de bedrijfsvoering van een tankstation. De dichtstbijzijnde milieugevoelige bebouwing betreft de woning aan de Anna Paulownaweg 2a. Deze woning ligt op een afstand van meer dan 180 meter van het tankstation. De woning ligt derhalve op voldoende afstand van het tankstation. Verder moet worden opgemerkt dat de eigenaar van deze woning voornemens is de woning in noordwestelijke richting te verplaatsen, dus verder van het tankstation verwijderd.

De beide bestaande tankstations aan de Stolperweg 17 te Schagerbrug en de Ketelduinweg 1 te Petten worden gesaneerd. Voor tankstations zonder LPG, waarvan sprake was op de betreffende locaties, geldt een milieuafstand van 30 meter. Voor de locatie aan de Ketelduinweg 1 levert dit een verbetering op ten opzichte van de huidige situatie: de aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen' verdwijnt en er resteert alleen de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Het perceel Stolperweg 17 heeft in het nieuwe bestemmingsplan Buitengebied van de voormalige gemeente Zijpe een bedrijfsbestemming behouden. Hierbinnen bedrijven van categorie 1 en 2 zijn toegestaan, waarvoor een maximale milieuafstand van 30 meter geldt. Dit is dezelfde richtafstand als in de bestaande situatie.

CONCLUSIE

De uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan wordt niet door (milieu)hinder van bedrijven (of andere milieubelastende bedrijvigheid) belemmerd.

4.3

Luchtkwaliteit

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit. De ministerraad heeft op voorstel van de minister van VROM ingestemd met het NSL. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Ook projecten die ‘niet in betekenende mate’ (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm. In de AMvB-nibm is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) als ‘niet in betekenende mate’ wordt beschouwd.

Voor de gemeente Zijpe is een onderzoek naar de luchtkwaliteit (fijn stof en stikstofdioxide) uitgevoerd. Over de uitkomsten hiervan is gerapporteerd in “Onderzoek luchtkwaliteit, Gemeente Zijpe” (april 2009). In de rapportage is in beeld gebracht of er binnen de gemeentegrenzen knelpunten zijn ten aanzien van luchtkwaliteit. Het onderzoek beperkt zich tot de door het wegverkeer veroorzaakte invloed op de luchtkwaliteit. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat er binnen de grenzen van de gemeente geen knelpunten met betrekking tot de luchtkwaliteit zijn.

ONDERZOEK LUCHTKWALITEIT, GEMEENTE ZIJPE

In het kader van de aanpassing van de N248 bij de Stolperophaalbrug is door Grontmij onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de aanpassing van de N248 bij de Stolperophaalbrug voor de luchtkwaliteit (*Stolperophaalbrug en luchtkwaliteit, 4 februari 2005, projectnummer 177756*). Bij dit onderzoek is gerekend met een autonome groei van het verkeer met 2% per jaar. Uit dit onderzoek is gebleken dat de aanpassing van de verkeerssituatie geen gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit in het plangebied.

STOLPEROPHAALBRUG EN LUCHTKWALITEIT

Voor kleinere projecten heeft het voormalige ministerie van Volkhuysvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu samen met InfoMil de zogenoemde NIBM-tool ontwikkeld. Op basis hiervan wordt de toename van NO₂ en PM₁₀ vanwege het project bepaald. Hierdoor kan eenvoudig worden bepaald of er sprake is van een ‘in betekende mate’ afname van de luchtkwaliteit.

ONDERZOEK

In het voorliggende bestemmingsplan is een nieuw tankstation voorzien. Initiatiefnemer verwacht dat 2,14% van het verkeer dat over de N248 komt, bij het

tankstation zal gaan tanken. Deze inschatting is redelijk aan de hoge kant voor een locatie zonder direct nabijgelegen kern. Desalniettemin wordt verondersteld dat zowel de N9 als de plaats Schagen een belangrijke regionale functie hebben in de kop van Noord-Holland, in combinatie met een behoorlijk schaars tankstationaanbod, wanneer rekening wordt gehouden met de afstanden die automobilisten af moeten leggen om te kunnen tanken. De verkeersprognose voor de N248 in de omgeving van het plangebied bedraagt zo'n 15.000 motorvoertuigenbewegingen op een gemiddelde weekdag in 2015. Hiervan is 6% middelzwaar/zwaar verkeer. Op grond van voorgaande kan gesteld worden dat het tankstation 321 van deze motorvoertuigbewegingen voor zijn rekening neemt. In figuur 7 is aangegeven dat zich bij deze verkeersintensiteit geen problemen voordoen wat betreft de luchtkwaliteit: de bijdrage is 'niet in betekende mate'. Een aanvullend onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit is dan ook niet noodzakelijk en het plan voldoet hiermee aan het gestelde in de Wet milieubeheer.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		321
Aandeel vrachtverkeer		10.0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0.73
	PM ₁₀ in µg/m ³	0.12
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1.2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 7. Resultaten NIBM-tool (versie 21-05-2013)

CONCLUSIE De uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan wordt niet door onaanvaardbare gevolgen voor de luchtkwaliteit belemmerd.

4.4

Externe veiligheid

Het beleid ten aanzien van het produceren, verwerken, opslaan en vervoeren van gevaarlijke stoffen begint steeds vastere vormen aan te nemen. De overheid werkt aan het vastleggen van veiligheidsnormen die in acht moeten worden genomen en waarmee zowel op het gebied van milieu als op het gebied van de ruimtelijke ordening rekening moet worden gehouden. Afwegingen ten aanzien van risico's op ongevallen die doden en gewonden tot gevolg kunnen hebben, moeten duidelijk zichtbaar worden gemaakt en mogen niet onbewust of impliciet plaatsvinden.



Figuur 8. Fragment risicokaart (plangebied groen omcirkeld)
(Bron: Provincie Noord-Holland, 7 februari 2014)

Om na te gaan of er in of in de directe omgeving van het plangebied risico-bronnen zijn, is de professionele Risicokaart van de provincie Noord-Holland geraadpleegd. Hieruit blijkt dat het plangebied in de omgeving ligt van een weg waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

RISICOKAART

Voor de drie voormalige gemeenten binnen de nieuwe gemeente Schagen is de 'Beleidsvisie externe veiligheid 2012-2015, Harenkarspel, Schagen en Zijpe' opgesteld. In deze visie is een beeld geschetst hoe de drie gemeenten willen omgaan met externe veiligheid. Met dit document is het beleid vastgelegd. Er zijn drie primaire doelen gesteld, namelijk:

BELEIDSVISIE EXTERNE
VEILIGHEID

- voldoen aan wettelijke bepalingen;
- de kans op incidenten beperken tot een algemeen aanvaard niveau, en;
- het ontstaan van nieuwe conflicterende situaties voorkomen.

Risicovolle inrichtingen

Anders dan het tankstation zelf, is in en nabij het plangebied geen inrichting bekend die op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) als risicobron moet worden aangemerkt.

Zoals aangegeven is het tankstation een risicovolle inrichting. De regelgeving omtrent de externe veiligheid rond LPG-tankstations is neergelegd in het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)'. In het Bevi zijn risiconormen met betrekking tot de externe veiligheid opgenomen waaraan bedrijven met gevaarlijke stoffen moeten voldoen. Een tankstation waar LPG wordt verkocht is

een dergelijke risicovolle inrichting. Het besluit wil die risico's beperken en zo de burgers een minimum beschermingsniveau bieden.

In de 'Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi)' zijn, ter uitvoering van het Bevi, regels gesteld met betrekking tot de aan te houden afstanden tussen het risicoveroorzakend bedrijf en de objecten die bescherming behoeven. Zo zijn er voor LPG-tankstations vaste afstanden opgenomen en weergegeven in tabellen. Tevens wordt aangegeven vanaf welk punt en tot welk punt deze afstanden gelden. Voor de verantwoording van het groepsrisico is het invloedsgebied van belang en ook hier zijn regels voor opgenomen in de Revi.

Met betrekking tot risico's wordt in dat besluit onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). Het PR is de kans op het overlijden van een individu als gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR is de kans op het gelijktijdig overlijden van een bepaald aantal mensen als gevolg van een ramp. Op grond van het besluit moet rekening worden gehouden met de risicocontouren rondom het vulpunt, de afleverzuil en het ondergronds reservoir van de LPG-installatie.

PLAATSGEBONDEN RISICO

Bij een nieuwe situatie moet rekening worden gehouden met de afstanden zoals aangegeven in tabel 1.

Tabel 1. Afstanden in meters tot al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten, waarbij wordt voldaan aan de grenswaarde 10^{-6} per jaar, onderscheidenlijk de richtwaarde 10^{-6} per jaar

Doorzet (m ³) per jaar	Afstand (m) vanaf vulpunt	Afstand vanaf ondergronds reservoir	afstand (m) vanaf afleverzuil
≥ 1000	110	25	15
< 1000	45	25	15

De doorzet van het tankstation zal minder dan 1.000 m³ per jaar bedragen. Het dichtstbijzijnde kwetsbare object betreft de woning aan de Anna Paulownaweg 2a. Deze woning is op meer dan 180 meter van het toekomstige vulpunt gelegen en ligt derhalve op ruim voldoende afstand van het tankstation.

Het LPG-vulpunt, de LPG-opslagtank en de LPG-afleverzuil, alsmede de bijbehorende risicocontouren zijn op de verbeelding vastgelegd.

GROEPSRISICO

Een LPG-tankstation heeft een invloedsgebied van 150 meter rondom de inrichting. In dit gebied komen in de huidige situatie geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten, zoals woningen, scholen of bedrijven, voor. Ook in de nieuwe situatie is dit niet het geval. Het groepsrisico is in beide situaties nul. Om die reden is, in overleg met de Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord (zie ook bijlage 6) afgezien van een berekening en verantwoording van het groepsrisico.

De voorgenomen ontwikkeling is ook voorgelegd aan de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord. De Veiligheidsregio heeft op het voornemen gereageerd middels een brief (d.d. 28 oktober 2010), deze brief is als bijlage 3 bij de toelichting opgenomen. In deze brief is nog uitgegaan van de realisatie van een Boerenbondwinkel en een standplaats voor kampeerauto's en campers bij het tankstation; dit zijn 'beperkt kwetsbare objecten'. Nu de winkel en de standplaatsen van kampeerauto's en campers niet worden gerealiseerd, komen er geen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten in de nabijheid van het tankstation. Het is daarmee niet nodig een verantwoording van het groepsrisico op te stellen en is er geen sprake van een conflicterende situatie met het oog op het plaatsgebonden risico.

REACTIE
VEILIGHEIDSREGIO

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

De provinciale wegen worden door de gemeente beschouwd als belangrijke transportaders waarover gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd. Dat betekent dat aan weerszijden van deze provinciale wegen een veiligheidszone van 200 meter vanaf de kant van de weg wordt aangehouden. Dit is het effectgebied vanaf de weg. Binnen deze zone verdient het de voorkeur geen nieuwbouw van kwetsbare objecten plaats te laten vinden. In de genoemde gemeentelijke 'Beleidsvisie externe veiligheid', wordt als afstand waarbinnen rekening moet worden gehouden met het vervoer van gevaarlijke stoffen zelfs 325 meter genoemd. In de nota wordt echter ook aangegeven dat er zich, wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen, in de gemeente momenteel geen knelpunten voordoen. Hiernaar is door de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord in samenwerking met de gemeenten in 2005/2006 een onderzoek gedaan. De uitgevoerde risico-inventarisatie wijst uit dat er binnen de gemeente geen overschrijding van de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico wordt veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg.

Het plangebied ligt binnen de invloedssfeer van de provinciale wegen N248. Het tankstation met bijbehorende activiteiten is echter geen kwetsbaar object in de zin van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Een verantwoording van het groepsrisico vanwege het transport van gevaarlijke stoffen is niet nodig.

De Veiligheidsregio heeft op het plan gereageerd middels een brief, waarin zij aanvullen dat in de risicoatlas een $PR=10^{-8}$ -contour is aangegeven van 38 meter en dat deze kan worden beschouwd als een praktische maat voor het invloedsgebied waarbinnen bevolking nog relevant bijdraagt aan het groepsrisico. Binnen de $PR=10^{-8}$ -contour worden geen gebouwen gesitueerd.

REACTIE
VEILIGHEIDSREGIO

Vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden met de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb). Dit besluit omvat de nieuwe regelgeving op het gebied van buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In plaats van de bebouwings- en toetsingsafstanden waar in de oude circulaire van werd uitgegaan,

dienen nu de belemmerende strook (5 m), de plaatsgebonden risicocontour (10^{-6}) en het invloedsgebied van het groepsrisico in acht te worden genomen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Het plangebied is niet gelegen nabij een buisleiding voor vervoer van gevaarlijke stoffen.

CONCLUSIE De uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan wordt niet door risico's van ongevallen met gevaarlijke stoffen belemmerd.

4.5

Bodemkwaliteit

In de Woningwet is bepaald dat door de gemeenteraad in de bouwverordening regels moeten worden opgenomen om het bouwen op verontreinigde bodem te voorkomen. Deze regels hebben onder andere betrekking op het uitvoeren van een (bodem)onderzoek naar de aard en schaal van de verontreiniging van de bodem. Ook is bepaald dat B&W een beslissing op een aanvraag om bouwvergunning moeten aanhouden als blijkt dat de bodem is verontreinigd dan wel het vermoeden bestaat dat er sprake is van ernstige verontreiniging.

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in de toelichting van een bestemmingsplan inzicht verkregen moet worden in de uitvoerbaarheid van het plan. Dit betekent dat er onder andere inzicht verkregen moet worden in de noodzakelijke financiële investering van een (mogelijk noodzakelijke) bodemsanering. Een onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is dus feitelijk een onderdeel van de onderzoeksverplichting van B&W en de gemeenteraad bij de voorbereiding van een bestemmingsplan.

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening moet het bestemmen van gronden met een bodem van onvoldoende milieuhygiënische kwaliteit met een hiervoor gevoelige bestemming in beginsel worden voorkomen.

De provincie Noord-Holland heeft het zogenaamde bodemloket ontwikkeld. Het bodemloket biedt informatie over bodemonderzoeken en -saneringen die zijn uitgevoerd. Ook is er informatie opgenomen over bedrijven of terreinen waar 'verdachte' werkzaamheden hebben plaatsgevonden die mogelijk bodemverontreiniging hebben veroorzaakt en waar mogelijk bodemonderzoek moet worden uitgevoerd. In figuur 9 is het voor het plangebied betreffende fragment van de bodemkaart opgenomen.



Figuur 9. Fragment van de bodemkaart (plangebied rood omcirkeld)
(Bron: www.bodemloket.nl, 6 maart 2014)

Uit de informatie van het bodemloket blijkt dat er in en in de directe omgeving van het deel van het plangebied geen uitgevoerde bodemonderzoeken en saneringen bekend zijn. Ook zijn er bij de Milieudienst Kop van Noord-Holland geen bedrijven of terreinen bekend waar ‘verdachte’ werkzaamheden hebben plaatsgevonden.

De uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan wordt niet door onvoldoende milieuhygiënische kwaliteit van de bodem belemmerd.

CONCLUSIE

4.6

Waterhuishouding

In onder andere de Europese Kaderrichtlijn water, de vierde Nota Waterhuishouding en de adviezen van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw, is het beleid met betrekking tot het water(beheer) vastgelegd. Het beleid is gericht op het duurzaam behandelen van water. Dit betekent onder andere het waarborgen van voldoende veiligheid en het beperken van de kans op hinder vanwege water; dit ook in verhouding tot ontwikkelingen als de verandering van het klimaat, het dalen van de bodem en het stijgen van de zeespiegel.

In de nota ‘Anders omgaan met water’ is bepaald dat de gevolgen van (ruimtelijke) ontwikkelingen voor de waterhuishouding uitdrukkelijk in onder andere bestemmingsplannen moeten worden overwogen. Hiervoor moet de zogenoem-

de watertoets worden uitgevoerd. De watertoets is het vroeg informeren (van de waterbeheerder), het adviseren (door de waterbeheerder), het overwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige belangen in ruimtelijke plannen en besluiten.

Ook in het Bro is uitdrukkelijk bepaald dat in de toelichting op een bestemmingsplan inzicht verkregen moet worden in de gevolgen van het bestemmingsplan voor de waterhuishouding en hoe deze gevolgen in het bestemmingsplan zijn betrokken.

In het kader van de watertoets is een wateradvies aangevraagd bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Het Hoogheemraadschap heeft gereageerd middels een brief (d.d. 18 maart 2014). Dit wateradvies is opgenomen in bijlage 4. Het wateradvies vervangt het advies dat eerder in 2011 is verstrekt.

WATERCOMPENSATIE

Door de realisatie van het plan ontstaat een toename van verhard oppervlak met circa 5000 m², waarvan 750 m² in halfverharding. Door deze toename aan verhard oppervlak zal de neerslag versneld worden afgevoerd van het terrein. Zonder compenserende maatregelen zal de waterhuishoudkundige situatie hierdoor verslechteren. Om de effecten van de verhardingstoename te compenseren zal het wateroppervlak in het plangebied uitgebreid moeten worden met 10% van de toename aan verhard oppervlak. De compensatie dient plaats te vinden in hetzelfde peilgebied. De watercompensatie wordt bereikt door aan de oost-, west- en noordzijde van het tankstation nieuwe sloten te graven met een totaal oppervlak van ruim 500 m². Wel moet een watervergunning worden aangevraagd, omdat meer dan 800 m² verhard oppervlak wordt aangelegd.

WATERKERINGEN

Aan de zuidzijde van de N248 bevindt zich het boezemkanaal naar Schagen. De zone waterstaatswerk grenst aan beide kaden langs deze waterloop op circa 40 meter uit de waterlijn. De opslagtanks van het tankstation komen op circa 50 meter uit de zuidelijk gelegen waterkering. Met het oog op ontploffingsgevaar zijn deze daarmee voldoende ver uit de waterkeringen gepland. Wel ligt de locatie van het tankstation binnen de beschermingszone van de waterkering. In dat licht moet een watervergunning worden aangevraagd. Dit geldt ook voor de beschermingszone van de waterloop ten (noord)westen van het plangebied.

WATERKWALITEIT

In relatie tot het watersysteem is ook het in het plangebied aanwezige rioleeringsstelsel van belang. Het Hoogheemraadschap hanteert het uitgangspunt dat een gescheiden rioolstelsel wordt aangelegd met zuiverende randvoorzieningen waar dat nodig is. Met het oog op duurzaam bouwen, adviseert het Hoogheemraadschap afvalwaterstromen binnen het plan in ieder geval gescheiden aan te leggen en terughoudend om te gaan met het gebruik van uitloogbare materialen zoals koper, lood en zink.

In verband met de realisatie van ondergrondse (brandstof)tanks zal mogelijk bronbemaling worden toegepast. Hiervoor is een watervergunning of melding in het kader van de Waterwet noodzakelijk. Voor het lozen van grondwater op het oppervlaktewater dient te worden overlegd met het Hoogheemraadschap en voor het retourbemalen van onttrokken water, met de provincie. Bij lozing van bemalingswater op het riool moet contact worden opgenomen met de gemeente Schagen.

GRONDWATER

Het plan mag voor wat betreft het aspect water uitvoerbaar worden geacht, mits een watervergunning wordt aangevraagd voor

CONCLUSIE

- het aanbrengen van meer dan 800 m² nieuw verhard oppervlak, alsmede het graven van een extra sloot ter compensatie;
- het aanbrengen van opslagtanks (met overdruk) voor brandstof in de beschermingszone van de waterkeringen in de omgeving;
- een melding/vergunning voor het onttrekken van grondwater alsmede het lozen van grondwater op oppervlaktewater.

Hierover zal tijdig contact worden gezocht met het Hoogheemraadschap.

4.7

Ecologische waarden

Om de uitvoerbaarheid van onderhavig plan te toetsen, is een ecologische inventarisatie van de natuurwaarden in het plangebied uitgevoerd. Tevens is gekeken naar de effecten op beschermde gebieden in de omgeving. Het doel hiervan is om na te gaan of een vooronderzoek in het kader van de Flora- en faunawet en/of een oriënterend onderzoek in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 of de Ecologische Hoofdstructuur noodzakelijk is. Het plangebied is daartoe op 28 januari 2010 bezocht door een ecooloog van BügelHajema Adviseurs. Omdat er sindsdien geen wijzigingen in de ruimtelijke inrichting van het plangebied zijn geweest, wordt aangenomen dat deze conclusies nog steeds van toepassing zijn.

Soortbescherming

Uit de informatie van Het Natuurloket¹ (kilometerhok 111-536, d.d. 27 januari 2010) blijkt dat in de directe omgeving van het plangebied naast twee in het kader van de Flora- en faunawet licht beschermde soorten, ook één zwaar beschermde diersoort voorkomt.

INVENTARISATIE

Op basis van het veldbezoek blijkt dat het plangebied, dat uit agrarisch bouwland bestaat een zeer beperkte natuurwaarde kent. Gezien de inrichting en het gebruik van het plangebied worden alleen enkele licht beschermde soorten

¹ Het Natuurloket is een onafhankelijke informatiemakelaar die gegevens over beschermde soorten toegankelijk maakt. Deze gegevens zijn afkomstig uit de databanken van talloze organisaties, verenigd in de Vereniging Onderzoek Flora en Fauna (VOFF). Het Natuurloket bezit zelf geen gegevens. Het Natuurloket is een initiatief van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en de organisaties binnen de VOFF (www.natuurloket.nl).

(zoals veldmuis) en zwaarder beschermde vogels in en direct rond het plangebied verwacht. In het betreffende en het omliggende bouwland kunnen algemene akkervogels zoals kievit en scholekster tot broeden komen. Alle inheemse vogelsoorten zijn in het kader van de Flora- en faunawet zwaar beschermd.

EFFECTEN De aanwezige licht beschermde soorten worden niet in hun voortbestaan bedreigd en vallen in de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen. Voor deze soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd. Wel geldt voor deze soorten de zorgplicht van de Flora- en faunawet.

Het is verboden nesten van vogels (indien nog in functie) te vernietigen of te verstoren. Met betrekking tot de uitvoering van de werkzaamheden dient derhalve rekening te worden gehouden met het broedseizoen. De Flora- en faunawet kent geen standaardperiode voor het broedseizoen. Het is van belang of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Voor de meeste vogels geldt dat het broedseizoen ongeveer van 15 maart tot 15 juli duurt.

Gebiedsbescherming

INVENTARISATIE Het plangebied ligt niet in of grenst niet aan een beschermd gebied in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Het meest nabijgelegen beschermde gebied betreft het Natura 2000-gebied Zwanenwater & Pettemerduinen, dat op ongeveer tweeënhalve kilometer afstand ten oosten van het plangebied ligt. Het meest nabijgelegen beschermde gebied in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur betreft het Ananasbos, op ruim één kilometer ten zuidwesten van het plangebied.

EFFECTEN Gezien de huidige situatie, de aard van de ontwikkelingen en de ligging van beschermde gebieden, worden met betrekking tot de voorgenomen ontwikkelingen geen negatieve effecten op beschermde gebieden in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en de Ecologische Hoofdstructuur verwacht. Het is aan het bevoegd gezag, het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland, om deze conclusie te bevestigen.

Conclusie

Uit de ecologische inventarisatie is naar voren gekomen dat geen noodzaak bestaat voor een vooronderzoek in het kader van de Flora- en faunawet of een oriëntatiefase in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 dan wel een analyse van de Ecologische Hoofdstructuur. Het plan is op deze punten uitvoerbaar.

4.8

Archeologische en cultuurhistorische waarden

Begin 1992 ondertekende Nederland het Verdrag van Valletta/Malta. Daarmee heeft de zorg voor het archeologische erfgoed een prominentere plaats gekregen in het proces van de ruimtelijke planvorming. Uitgangspunten van het verdrag zijn het vroegtijdig betrekken van archeologische belangen in de planvorming, het behoud van archeologische waarden in situ (ter plaatse) en de introductie van het zogenaamde “veroorzakerprincipe”. Dit principe houdt in dat degene die de ingreep pleegt financieel verantwoordelijk is voor behoudsmaatregelen of een behoorlijk onderzoek van eventueel aanwezige archeologische waarden. Ondertussen is dit vertaald in de Wet op de archeologische monumentenzorg (WAMZ) die op 1 september 2007 van kracht is geworden. Met name de Monumentenwet is door de WAMZ aangepast en gaat concreet in op de bescherming van archeologische waarden in bestemmingsplannen. De regeling in dit bestemmingsplan is hiervan afgeleid.



Figuur 10. Fragment kaart archeologiegebieden (plangebied rood omcirkeld). Bron: voormalige gemeente Zijpe

In de Beleidsnota archeologie gemeente Zijpe 2007 zet de voormalige gemeente uiteen hoe verantwoordelijkheid wordt genomen voor het eigen erfgoed. In deze nota is een inventarisatie weergegeven van het gemeentelijk bodemarchief. Op basis van bekende en verwachte archeologische waarden is een aantal categorieën opgesteld met verschillende regimes voor het uitvoeren van bodemonderzoek. Voor het plangebied geldt dat bij een planomvang van meer dan 2.500 m² met een diepte van meer dan 50 cm aandacht besteed dient te worden aan archeologie.

BELEIDSNOTA
ARCHEOLOGIE

Het oorspronkelijke plan uit 2010/2011 had betrekking op een groter plangebied en meer bebouwing dan het voorliggende plan. Hierop is het archeologische onderzoek gebaseerd. Het plangebied van het voorliggende plan is verkleind, maar nog steeds groter dan 2.500 m². Omdat de situatie in het plangebied niet is gewijzigd, zijn de uitkomsten van het archeologisch onderzoek ook bruikbaar voor het voorliggende plan.

ONDERZOEK Het archeologisch onderzoek is uitgevoerd door archeologisch onderzoeks- en adviesbureau De Steekproef. De uitkomsten van dit onderzoek zijn opgenomen in 'Stolperophaalbrug, Tankstation gemeente Zijpe (NH), een inventariserend archeologisch veldonderzoek' (juni 2011). Dit onderzoek is als bijlage 5 bij de toelichting opgenomen.

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat in geen van de boringen archeologische indicatoren aangetroffen zijn. Ook tijdens de eveneens uitgevoerde oppervlaktekartering zijn geen archeologische indicatoren waargenomen. Gezien het ontbreken van bewoonbare afzettingen voorafgaande aan de afzetting van strandzand en het ontbreken van archeologische indicatoren in dit strandzand, geven de resultaten van het onderzoek geen aanleiding tot het adviseren van beschermde en/of beperkende maatregelen of archeologisch vervolgonderzoek.

CONCLUSIE Vanuit het oogpunt van archeologie mag het plan uitvoerbaar worden geacht.

4.9

Kabels en leidingen

Aan de noordwestzijde van het plangebied is op de noordelijke oever van het boezemkanaal een rioolpersleiding gelegen. De planontwikkeling is hierop niet van invloed.

4.10

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Op 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. Het aantal situaties waarvoor een milieueffectrapportage (m.e.r.) verplicht moet worden uitgevoerd, is verminderd. Er zijn nu meer situaties waar eerst beoordeeld kan worden of een m.e.r. moet worden uitgevoerd. Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkom(t)en op de D-lijst van het Besluit die beneden de drempelwaarden vallen, een toets moet worden uitgevoerd of er belangrijke nadelige milieugevolgen zijn. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Het onderhavige project komt voor onder D.25.3: 'De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor de ondergrondse opslag van gasvormige

brandstoffen' en D.25.4: 'De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor bovengrondse opslag van fossiele brandstoffen'.

Het voorliggende plan voorziet in beperkte voorzieningen voor de opslag van LPG en fossiele brandstoffen, ruim beneden de drempelwaarden uit de genoemde D-lijst. Uit de paragrafen 4.1 tot en met 4.9 is gebleken dat er geen milieubelemmeringen zijn voor de realisatie van het plan. De voorgaande toelichting kan daarom worden beschouwd als vormvrije m.e.r.

SITUATIE PLANGEBIED

Gezien de milieueffecten wordt voldaan aan de criteria zoals die zijn opgenomen in bijlage III bij de 'EU-richtlijn milieubeoordeling projecten'². Het voorliggende plan geeft geen aanleiding voor een vervolgonderzoek in het kader van een m.e.r. of een m.e.r.-beoordeling.

CONCLUSIE

² Zie: <http://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/mer/procedurehandleiding/procedurele-0/beslissing/bijlage-iii-eu/>

In verband met het bepaalde in de Provinciale Ruimtelijke Verordening is een beeldkwaliteitsparagraaf opgesteld. De ruimtelijke ingreep in het plangebied is het realiseren van een tankstation tussen de Korte Ruigeweg en De Stolpen. Bij het opstellen van deze paragraaf is gebruik gemaakt van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie van de Provincie Noord-Holland uit 2010 en het landschapsontwikkelingsplan 'Veelkleurig Landschap' van de gemeente Zijpe uit 2009.

5.1

Ontstaansgeschiedenis

Kop van Noord-Holland

Het water is van grote invloed geweest op het ontstaan van de Kop van Noord-Holland. Na de voorlaatste ijstijd, in het holoceen, veranderde de Kop van Noord-Holland, met uitzondering van de stuwwallen op Texel en Wieringen, in een soort waddengebied met geulen, kwelders en zandplaten. In de periode daarna, in het laat-neolithicum, waarin het stijgen van de zeespiegel afnam, ontstonden langs de kust zandruggen, zogenoemde 'strandwallen'. Door verstuing van zand ontstonden op de strandwallen lage duinen. De invloed van het zeewater op het land nam door deze strandwallen en lage duinen af. Toch bleef er, door het afsluiten van onder andere het Zeegat van Bergen (om en nabij 1300 v. Chr.) sprake van een moeilijke waterhuishoudkundige situatie. Het gebied veranderde in een veenmoeras. In de Romeinse tijd vestigden zich nauwelijks mensen. Slechts aan de oostelijke zijde van de voormalige gemeente Zijpe werd gewoond.

AANDIJKINGSLANDSCHAP

Rond 700-800 na Chr. werd het gebied door de mens nadrukkelijker in gebruik genomen. De mensen vestigden zich op de strandwallen of andere hoge delen van het gebied. Vanaf hier werd het veen ontgonnen. Van een voldoende ontwatering was echter geen sprake, zodat ook toen lange tijd sprake bleef van een moerasachtige situatie.

In de periode van ongeveer 800-900 na Chr. ontstond in de strandwal tussen Petten en Callantsoog een opening. De zee schuurde hier een diepe geul uit. Door de zee werd zand en klei afgezet in wat nu de Zijpepolder is. In deze periode ontstond er een strandvlakte, waar door verstuing van zand ook duinen ontstonden. Rond 1340 waren deze onderdeel van een waterkering met ook dijken. Bij stormvloed brak de zee nog wel eens door de waterkering heen. Zo ook tijdens de Sint-Elizabetsvloed van 1421. Daarna bleef het zeegat tot in de periode van 1500-1600 bestaan.

Aandijkingenlandschap

De eerste bekende plannen voor het inpolderen van de voormalige gemeente Zijpe zijn van 1388. Vanaf de aangrenzende hogere gronden werden de aangeslibde zand- en slibplaten ingedijkt en toegevoegd aan het land. Pas in 1552 en 1553 lukte het om het gehele gebied in te polderen. Het gebied werd verdeeld in 20 polders, die werden onderverdeeld in kleinere percelen. Na de inpoldering brak de zee nog enkele keren door. Twee met zand opgevulde watergangen werden uiteindelijk wegen, de Ruigeweg en de Belkmerweg. Ook werden nieuwe (afwaterings)sloten gegraven. In de 19^{de} eeuw werd ook het Noordhollandsch Kanaal aangelegd.

Plangebied

De N248 waaraan het plangebied is gelegen, ligt in de Zijpepolder, een van de oudste aandijkingen in de Kop van Noord-Holland. Het plangebied is gelegen in Polder OT.



Figuur 11. Fragment van de historische kaarten van de Stolpen en omgeving om en nabij 1925 (links) en 2004 (rechts); plangebied globaal ter plaatse van cirkel.

5.2

Karakter van en ordeningsprincipes in het landschap

Landschap

Het zogenoemde aandijkingenlandschap heeft een overwegend open karakter, waarbij deze openheid vooral in de richting van langgerekte ruimten begrensd door de bebouwingslinten wordt ervaren. Dit is van zuidwest- tot noordoostelijke richting. Ter plekke van het plangebied is relatief wat meer beplanting aanwezig, mede door de aanwezigheid van bebouwing langs de N9, in de Stolpen en aan het Noordhollandsch Kanaal.



Figuur 12. Ervaring van openheid

Het aandijkingslandschap wordt voorts gekenmerkt door een patroon van kreekruigen, waarop de oude ontginningsdorpen liggen en een samenhangend patroon van boezemvaarten, lintdorpen en binnendijken.

In de Zijpepolder bestaat een opbouw met langgerekte, noord-zuidgeoriënteerde blokken en de karakteristieke knik die de polder halverwege maakt. Er is sprake van een rechthoekig, rationeel patroon van verkaveling, wegen en waterwegen. De genoemde structuren worden met name versterkt door bebouwing langs deze lange lijnen. Het groen langs deze structuren bestaat voornamelijk uit beplanting op (boeren)erven (puntvormige structuur). De wegen worden incidenteel begeleid door bomen.

Kijkend naar de netwerken valt op dat het water en de bebouwingslinten een sterke noordoost-zuidwestoriëntatie hebben. In het wegenpatroon komen voorts dwarswegen voor, zodat een ruitpatroon ontstaat.

Het Noordhollandsch Kanaal doorsnijdt als het ware de verkavelingsstructuur. Op sommige punten ontstaan daardoor kavels met vreemde hoeken. Voor de N9 en de aansluiting op de N248 wordt een opwaardering beoogd, die in de directe omgeving van het plangebied tot belangrijke veranderingen leidt. Ten oosten van het kanaal komt een rotonde in de N248. Vanaf deze rotonde is het lokale wegennet, zowel in noordoostelijke als zuidwestelijke richting, ontsloten. Eveneens vanaf deze rotonde loopt de N248 omhoog naar de brug over het kanaal, om daar aan te sluiten op de N9. In het kader van de aanleg van de nieuwe infrastructuur wordt de weg op het talud richting de nieuwe brug met beplanting versterkt.



Figuur 13. Water- en wegenstructuren in het landschap

Bebouwingskarakteristiek

De bebouwing in de linten in de omgeving van het plangebied heeft een sterk individueel karakter. De bebouwingsdichtheid varieert evenals de soort bebouwing en de bebouwingsafstand tot de weg. De meest opvallende bebouwing voor dit deel van Noord-Holland is de stolpboerderij. Opvallend is dat de bedrijfsgebouwen achter de bedrijfswoning steeds groter worden. Hierdoor ontstaat het beeld vanaf de weg van een huis gekoppeld aan de weg (afstand huis-weg is variabel), met daarachter de grote bedrijfsgebouwen.

Het plangebied ligt ten noordoosten van De Stolpen en ten westen van de bebouwing aan de Korte Ruigeweg. De Stolpen is een kruising van twee linten met daaraan een cluster van individuele vrijstaande woningen met bedrijfsgebouwen. Het bebouwingsbeeld in de directe omgeving van het plangebied bestaat uit verspreid aan de linten gelegen agrarische hoofdvormen met bijgebouwde schuren. Verder is er verspreid en in clusters langs de wegen in de omgeving een aantal woningen (overwegend in één bouwlaag met kap) aanwezig. De bebouwing staat overwegend met de nokrichting haaks op de weg en is rechthoekig van vorm.

5.3

Relatie met provinciaal en gemeentelijk beleid

Leidraad landschap en cultuurhistorie

In de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord Holland zijn de kernkwaliteiten van het landschap benoemd. Zoals eerder aangegeven, valt het plangebied in het zogenoemde aandijkingslandschap. In het navolgende zijn met name de kernkwaliteiten van dit landschap opgenomen die voor het betrokken plangebied en de directe omgeving daarvan, van toepassing zijn.

Historische structuurlijnen:

- Zijpe (Zijpe- en Hazepolder) met een hoofdstructuur van evenwijdig aan het oude land lopende land en waterwegen met haaks daarop verbindingen tussen oud land en jonge duinen.
- De Grote Sloot vormt hierbinnen de belangrijkste lijn.

Cultuurhistorische objecten:

- Monumentale stolpboerderijen langs de Grote Sloot in de voormalige gemeente Zijpe en in het lint van Wieringerwaard.
- Stolpboerderijen langs de wegen en vaarten zijn kenmerkende elementen.

Openheid:

- Grootchalige zeekleipolders en jonge droogmakerijen (voormalige gemeente Zijpe, Wieringermeerpolder).
- Open en vlak, bouwland. Getij-afzettingsvlakte, kalkarme zandgrond, lichte en zware oude klei en terpen.
- Mate van openheid: zeer open.



Figuur 14. Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie provincie Noord-Holland

De Leidraad onderscheidt verschillende typen openheid. Zoals weergegeven in de hierbij horende figuur, is voor de omgeving van het plangebied in hoofdzaak sprake van tweezijdig begrensde ruimten. Dit heeft alles te maken met het ontginningspatroon waarbij de verdichtingen in het gebied zijn gekoppeld aan de bebouwingslinten die van zuidwest naar noordoost zijn gelegen. Hoewel in de kernkwaliteiten wordt gesproken van een zeer open karakter voor het gehele gebied van het aandijkingenlandschap, is in de directe omgeving van het plangebied aan diverse zijden sprake van verdichting in de vorm van beplanting en bebouwing. Dit komt omdat naast de bebouwingslinten in de richting zuidwest/noordoost ook beplanting aanwezig is in de Stolpen en langs het ka-

naal. Dit brengt met zich mee dat ter plekke van het plangebied, vanaf de N248, met name in noordoostelijke richting een open omgeving wordt ervaren.

Nota Veelkleurig landschap

De voormalige gemeente Zijpe heeft het document 'Streefbeelden voor een veelkleurig landschap' opgesteld (vastgesteld op 8 december 2009). Hierin wordt aangegeven hoe de landschappelijke kwaliteiten van de voormalige gemeente Zijpe versterkt kunnen worden. In hoofdlijnen wordt in deze nota meegegeven dat:

- de openheid en het agrarische karakter van alle polders behouden en benadrukt moeten worden;
- nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen landschappelijk moeten worden ingepast;
- het waterpatroon in het polderlandschap zowel functioneel als visueel in stand moet worden gehouden;
- er bij nieuwbouw gestreefd moet worden naar nokrichtingen loodrecht op de ontginningsas.

Zowel in het provinciale als in het gemeentelijke beleid wordt de openheid als een belangrijke kwaliteit aangemerkt. Bij de inpassing van het planvoornemen is het dan ook het uitgangspunt geweest om de bebouwing zoveel mogelijk te comprimeren, en hoogten en volumes zo beperkt mogelijk te houden. Veelkleurig landschap gaat daarnaast uit van inpassing van nieuwe ontwikkeling naar het voorbeeld van (agrarische) erven in het landschap. Om die reden is aangegeven dat beplanting zou moeten worden toegepast. Dit is voor het ontwerp voor het tankstation dan ook uitgangspunt geweest.

5.4

Inpassing in de ruimere omgeving

Tankstation bij de weg gekoppeld aan afslagen en overbrugging

Het plangebied is gelegen in het open gebied. Het tankstation is een nieuw element in het landschap dat vanuit zijn functie gekoppeld is aan de weg. Om deze reden wordt gekozen voor een duidelijke oriëntatie op de provinciale weg. In de richtingen van het te ontwikkelen tankstation (rooilijnen en vorm van de overkapping) wordt enerzijds aangesloten bij de ligging van deze weg. Dit gebeurt aan de voorzijde van het tankcomplex. Anderzijds wordt aansluiting gezocht bij het verkavelingspatroon. Dit gebeurt aan de zijkanten en aan de achterzijde van het complex.

De ligging van het tankstation is bewust gekoppeld aan de locatie waar de aantakkingen van het lokale wegennet op de provinciale weg liggen en bewust dicht bij de overbrugging van het water. Zo worden op- en afritten zo goed mogelijk gecombineerd gebruikt. Ook is door de hoogte van de weg ten opzichte van het maaiveld ter plekke van de overbrugging van het water, het nieuwe tankstation van beperkte invloed op de openheid.

Comprimeren bebouwing

De onderdelen van het programma die in een gebouw moeten worden ondergebracht, worden in één bouwvolume opgenomen. Dit leidt landschappelijk gezien tot een rustig en gecomprimeerd beeld, dat zo min mogelijk effect heeft op de openheid. Daarnaast is een bouwvolume ook qua duurzaamheid het meest ideaal. Er is gekozen voor één samenbindende overkapping, die gebouw en losse elementen (de tankeilanden) omvat. Ook dit zorgt voor rust in het totale beeld.

Bouwhoogten

De hoogte van de bebouwing blijft zoveel mogelijk beperkt. De overkapping moet ruimte bieden voor zowel personenauto's als vrachtwagens en is maximaal 6,5 meter hoog. Gezien vanaf de provinciale weg, is doorzicht mogelijk naar het achterliggende land, onder de overkapping door. De gebouwde voorziening voor de shop, wasstraten en wasboxen blijft structureel lager. Tevens is deze qua oppervlakte beperkt (vergelijkbaar met de oppervlakte van een dubbele eengezinswoning met een plat dak). Het pricesign is opgesteld bij de entree van het tankstation. Dit is een ijl element met een maximumhoogte van 10 meter. De hoogte van de gebouwde voorzieningen moet mede afgezet worden tegen de hoogteverschillen tussen de beoogde nieuwe infrastructuur en het geplande tankstation (zie hierna).

Hoogteligging

De gronden van het tankstation komen op een hoogte van -0.20 meter ten opzichte van NAP. Dit levert geen waarneembare hoogteverschillen op ten opzichte van het achterliggende land. Ook de hoogte van de open gedeelten met gras die grenzen aan de op- en afritten van de N248 naar het lokale wegennet, zijn gelegen op -0.20 meter ten opzichte van NAP. De rotonde ligt op een afstand van 100 meter ten opzichte van de inrit naar het tankstation. Binnen deze afstand kan het hoogteverschil tussen de inrit van het tankstation en de rotonde goed worden opgevangen. De rotonde is 1.40 meter boven NAP gelegen, en het brugdek op circa 4.00 meter boven NAP. Dit betekent dat de ervaring van de bouwvolumes van het tankstation vanaf de oplopende N248 wordt verzacht. Ter plekke van de rotonde is immers sprake van een hoogteverschil van in totaal 1.60 meter met het maaiveld. Ten opzichte van de brug over het kanaal is dit hoogteverschil nog beduidend ruimer.

Materiaal- en kleurgebruik

Het is noodzakelijk dat vrachtverkeer om het station heen kan rijden, gezien de draaicirkels die voor vrachtwagencombinaties van toepassing zijn. Ook personenauto's moeten kunnen omrijden, mede gezien de gebruiksmogelijkheden van de verschillende wasmogelijkheden, de parkeervoorzieningen en het oplaadpunt voor elektrische voertuigen. De lus om het tankstation heen wordt in asfalt uitgevoerd, maar de parkeervoorzieningen daaromheen in een verhardingstype, waar het gras doorheen kan groeien. Hiermee ontstaat als vanzelf een diffuse overgang naar de groene omgeving. Het perceel wordt begrensd door een omringende beplanting en kavelsloten, die voorzien in de noodzake-

lijke waterberging. In kleur- en materiaalgebruik van de bebouwing en overkapping wordt zorggedragen voor niet-reflecterende gedekte tinten en materialen. In samenhang met de functie kunnen reclame-uitingen of bedrijfskleuren op ondergeschikte onderdelen van bebouwing en andere bouwwerken worden toegepast, mits niet overheersend en in harmonie met de totale architectonische uitwerking van het gebouw.



Figuur 15. Effecten van het planvoornemen op de openheid

5.5

Uitwerking in beeldkwaliteitsrichtlijnen en simulaties

Kwaliteiten van de Zijpepolder die gerespecteerd moeten worden zijn de openheid en het verkavelingspatroon. Zoals hiervoor toegelicht wordt hieraan inhoud gegeven door het comprimeren van bebouwing en het aansluiten bij de richtingen van het landschap in de kavelgrenzen en belijning van de overkapping. Tevens wordt het tankstation in de lijn van de beleidsnota 'Veelkleurig landschap' behandeld als een erf met omringende beplanting.



Figuur 16. Inrichting van het plangebied

Beeldkwaliteitsrichtlijnen

Landschappelijke inpassing erf

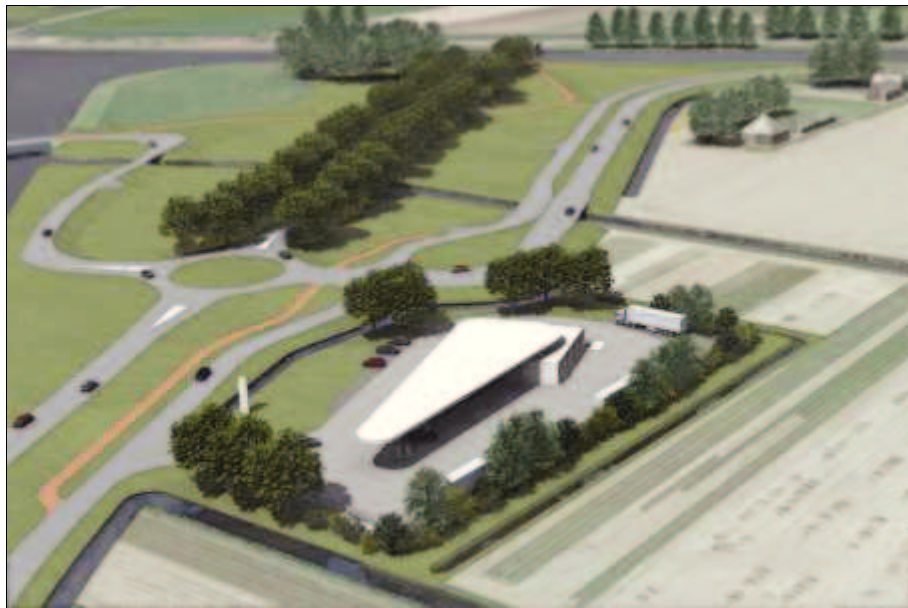
- Het erf dient te worden omringd door kavelsloten en beplanting; aan de 'buitenzijde' van de kavelsloot wordt een strook van ten minste 4 meter breed aangelegd voor onderhoud.
- Aan de zij- en achterkanten van het erf bestaat de beplanting uit inheems bosplantsoen met hier en daar een solitaire boom.
- De beplanting bestaat, zoals aangegeven op de schets, aan de voorzijde van het erf uit solitaire bomen. Ook deze zijn inheems en passend op de ter plaatse aanwezige grondsoort.
- De verharding op het erf dient aan de buitenranden te worden ingericht met gras en verharding, waar gras doorheen kan groeien.

Randvoorwaarden bebouwing

- Het tankstation wordt georiënteerd op de N248.
- De bebouwing wordt zoveel mogelijk gecompriëerd.
- Bebouwing en tankeilanden worden door een samenbindende overkapping met elkaar verbonden.

- In richting wordt aan de voorzijde aangesloten bij de richting van de N248, aan de achterzijde en zijkanten bij de richtingen van het verkavelingspatroon.
- De bebouwing heeft richting de N248 een representatief karakter.
- Het kleur- en materiaalgebruik bestaan in hoofdzaak uit niet-reflecterende materialen en gedekte tinten.
- In samenhang met de functie kunnen reclame-uitingen of bedrijfskleuren op ondergeschikte onderdelen van bebouwing en andere bouwwerken worden toegepast, mits niet overheersend en in harmonie met de totale architectonische uitwerking van het gebouw.

Simulaties



Figuur 17. Tankstation, gezien vanaf het oosten



Figuur 18. Tankstation, gezien vanaf het zuiden

Juridische toelichting

6.1

Juridische vormgeving

Op grond van artikel 3.1.3 Bro en artikel 3.1.6 Bro moet een bestemmingsplan worden vervat in:

1. een beschrijving van de bestemmingen, waarbij per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven;
2. bestemmingen die bij of krachtens wet kunnen worden voorgeschreven;
3. regels die bij of krachtens wet kunnen worden voorgeschreven;
4. voor zover nodig uitwerkings-, wijzigings- en ontheffingsregels.

Daarnaast dient een dergelijk plan vergezeld te gaan van een toelichting, waarin de aan het plan ten grondslag liggende gedachten, de uitkomsten van het onderzoek, de uitkomsten van het overleg en de rapportering van de inspraak zijn vermeld.

De invoering van de Wro en het Bro heeft op 1 juli 2008 plaatsgevonden. Bij het opstellen van het bestemmingsplan is deze wet- en regelgeving toegepast. Dit houdt onder andere in dat de strafbepaling en de algemene gebruiksbepaling niet meer in het bestemmingsplan zijn opgenomen omdat deze onderdeel zijn geworden van de Wro.

In het Bro is een formulering opgenomen ten aanzien van de anti-dubbel-telregel en het overgangsrecht. Deze teksten zijn opgenomen in de regels. De nieuwe regelingen hebben als gevolg dat het bestemmingsplan wat betreft de vorm en de inhoud enigszins kan afwijken van de tot nu toe gebruikelijke indeling.

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan zijn de Wet ruimtelijke ordening (Wro), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (SVBP2012) en de werkafspraken omtrent de SVBP uit 2010 toegepast.

Bij de vormgeving van de regels en de verbeelding is aangesloten bij de systematiek die is voorgeschreven door de SVBP2012. Dit heeft tot gevolg dat er meer uniformiteit in bestemmingsplannen ontstaat.

Digitaal uitwisselbaar

Het bestemmingsplan is zodanig vorm gegeven dat er sprake is van een digitaal uitwisselbaar plan, dat wil zeggen dat:

- aan alle verschillende kaartobjecten IMRO-coderingen zijn toegekend;
- de digitale kaart is vertaald naar de standaardtechniek van uitwisseling NEN 3610;
- de toelichting en regels in digitale vorm aan de bijbehorende digitale kaart zijn gekoppeld.

Gebruik van de IMRO-coderingen zorgt er voor dat de bestemmingen in het plan eenduidig worden geclassificeerd en dat, met behulp van een conversieprogramma, de digitale kaart met regels ook door de ontvanger kan worden gelezen. Het bestemmingsplan is daarmee geschikt voor digitale raadpleegbaarheid.

6.2

Bestemmingen

BEDRIJF - TANKSTATION

De gronden ter plaatse van het nieuwe tankstation zijn bestemd als 'Bedrijf - Tankstation'. De gronden zijn bedoeld voor het LPG-tankstation met bijbehorende voorzieningen. Bedrijfswoningen zijn niet toegestaan. Gebouwen dienen binnen het bouwvlak gebouwd te worden. De toegestane maatvoering en het maximale bebouwingspercentage zijn op de verbeelding aangegeven. Het LPG-vulpunt, de LPG-afleverzuil en de LPG-opslagtank, alsmede de bijbehorende risicocontouren zijn op de verbeelding vastgelegd. Binnen de bestemming zijn groen en water als zodanig aangeduid. Het tankstation mag pas in gebruik worden genomen als het groen aan de randen van het terrein is ingericht.

De gronden die zijn gelegen binnen de plaatsgebonden risicocontouren zijn gelegen, maar die niet tot het tankstation zelf behoren, hebben de bestemmingen gekregen die in het geldende bestemmingsplan Buitengebied Zijpe zijn opgenomen. Het gaat om de bestemmingen 'Agrarisch' en 'Verkeer' en de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 5' en 'Waterstaat - Waterkering'. Verder kennen de gronden de aanduiding "overige zone - bollenconcentratiegebied".

VERKEER - VERBLIJFSGEBIED

Het perceel aan de Ketelduinweg 1 te Petten heeft de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Dit is bedoeld voor wegen en bijbehorende voorzieningen, zoals een parkeerterrein. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd. De in het vigerende plan opgenomen aanduiding 'verkoop-punt motorbrandstoffen' voor het perceel Ketelduinweg 1 vervalt.

Uitvoerbaarheid



7.1

Economische uitvoerbaarheid

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld naar aanleiding van een concreet bouwvoornemen voor de bouw van een tankstation. De noodzakelijke kosten voor de uitvoering van het bouwplan en de noodzakelijke onderzoeken voor dit bestemmingsplan zullen door de initiatiefnemer worden gedragen. De noodzakelijke kosten van de gemeente bestaan uit de gebruikelijke kosten voor de planbegeleiding.

Door de herziening van het voor de betreffende gronden geldende bestemmingsplan is er de kans dat door eigenaren van de gronden in de directe omgeving van het plangebied bij de gemeente op grond van artikel 6.1 van de Wro een verzoek tot tegemoetkoming in de planschade wordt ingediend. De mogelijke kosten die samenhangen met deze tegemoetkoming in de planschade zullen door initiatiefnemer worden gedragen. Hiervoor zal tussen de gemeente en initiatiefnemer een planschadeovereenkomst worden gesloten.

Op basis van deze overweging mag het voorliggende bestemmingsplan economisch uitvoerbaar worden geacht. De exploitatiekosten zijn dan ook anderszins verzekerd. Een exploitatieplan op grond van de Grondexploitatiewet is dan ook niet noodzakelijk. Dit betekent dat de uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan niet door onvoldoende economische uitvoerbaarheid wordt belemmerd.

7.2

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van het wettelijk voorgeschreven vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is een aantal instanties op 1 mei 2014 digitaal geïnformeerd over het voorontwerp bestemmingsplan “Tankstation Stolperophaalbrug” en uitgenodigd hierop te reageren. Daarnaast heeft het voorontwerpbestemmingsplan met ingang van 8 mei 2014 gedurende 6 weken ter inzage gelegen voor inspraak. In totaal zijn er vier overlegreacties ontvangen. In bijlage 6 is een samenvatting weergegeven van de reacties en de beantwoording daarvan. Bij de beantwoording is aangegeven of een vooroverlegreactie aanleiding geeft tot aanpassing van het plan. Er zijn geen inspraakreacties ingediend.