

Bestemmingsplan Parallelweg N248

Gemeente Schagen

Grontmij Nederland B.V.
Alkmaar, 9 september 2013

Verantwoording

Titel : Bestemmingsplan Parallelweg N248
Subtitel :
Projectnummer : 287849
Referentienummer : GM-0042042
Revisie : 05
Datum : 9 september 2013

Auteur(s) : ing. R.W. Dekker
E-mail adres : ronald.dekker@grontmij.nl
Gecontroleerd door : M.J. Schmeink
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door : ing. R. Jongenburger
Paraaf goedgekeurd :
Contact : Grontmij Nederland B.V.
Robijnstraat 11
1812 RB Alkmaar
Postbus 214
1800 AE Alkmaar
T +31 72 547 57 57
F +31 72 850 26 57
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

TOELICHTING	5
1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding en doelstelling	6
1.2 Vigerende regelingen	6
1.3 Leeswijzer	6
2 Beschrijving van het plangebied	7
2.1 Situering en begrenzing	7
2.2 Ruimtelijke structuur	7
2.3 Functionele structuur	8
3 Beleidskader	9
3.1 Inleiding	9
3.2 Europees beleid	9
3.2.1 Kaderrichtlijn Water	9
3.3 Rijksbeleid	9
3.3.1 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	9
3.3.2 Nota Mobiliteit	10
3.4 Provinciaal beleid	10
3.4.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040	10
3.4.2 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan	11
3.4.3 Actualisatie Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan	11
3.5 Regionaal en gemeentelijk beleid	12
3.5.1 Structuurvisie Schagen 2025	12
3.5.2 Fiets- en wandelpadenplan	12
3.6 Conclusie beleidskader	12
4 Planbeschrijving	13
4.1 Projectbeschrijving	13
4.1.1 Parallelweg	13
4.1.2 Onderdoorgang Trapbrug	13
4.2 Landschappelijke inpassing	14
4.2.1 Schaalniveau: 'eiland in Noord-Holland'	15
4.2.2 Schaalniveau: regionale schakel	15
4.2.3 Schaalniveau van de dijk	15
4.2.4 Schaalniveau van de kralen	15
4.2.5 Schaalniveau van de materialisatie	16
5 Milieu- en omgevingsaspecten	17
5.1 Algemeen	17
5.2 Water	17
5.2.1 Waterkwantiteit	17
5.2.2 Waterkwaliteit	17
5.2.3 Beheer en onderhoud	17
5.2.4 Waterkeringen	18

5.2.5	Hemelwater en ontwatering	18
5.3	Natuur	18
5.3.1	Toetsing Natuurbeschermingswet	18
5.3.2	Toetsing Ecologische Hoofdstructuur	18
5.3.3	Toetsing Flora- en faunawet	18
5.3.4	Conclusies.....	19
5.4	Bodem.....	19
5.5	Archeologie en cultuurhistorie.....	20
5.6	Geluid.....	20
5.7	Luchtkwaliteit.....	21
5.8	Externe veiligheid.....	21
5.8.1	Algemeen.....	21
5.8.2	Inrichtingen.....	21
5.8.3	Transportroutes gevaarlijke stoffen	22
5.8.4	Buisleidingen.....	22
5.9	Kabels en leidingen.....	22
5.10	Besluit milieueffectrapportage.....	22
5.10.1	Kader.....	22
5.10.2	Onderzoek.....	22
5.10.3	Conclusie	22
6	Juridische aspecten	23
6.1	Algemeen.....	23
6.2	Verbeelding	23
6.3	Planregels	23
6.4	Handhaafbaarheid	24
7	Uitvoerbaarheid.....	25
7.1	Algemeen.....	25
7.2	Economische uitvoerbaarheid.....	25
8	Procedure.....	26
8.1	Overleg.....	26
8.2	Inspraak	26
8.3	Ambtelijke wijzigingen van voorontwerp naar ontwerp.....	26
8.4	Procedure.....	26

TOELICHTING

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

De aanleiding voor het opstellen van voorliggend bestemmingsplan is de wens van de Provincie Noord-Holland om langs de provinciale weg N248 tussen de Korte Ruigeweg en de aansluiting met de N245 een parallelweg aan te leggen. Het doel van de provincie is om hiermee de verkeersveiligheid op dit tracé te verbeteren. De verkeersbelasting op de N248 is van een dusdanige diversiteit dat deze ongewenste en onveilige situaties oplevert. De provincie wil deze situatie verbeteren.

1.2 Vigerende regelingen

De bestemmingsplannen die binnen het plangebied in de gemeente Schagen vigeren zijn “Landelijk gebied 1998”¹ en “Groeneweg 1967”².

Voor de N248 en de gronden ten noorden hiervan geldt het bestemmingsplan Landelijk gebied 1998. De bestemmingen die gelden zijn: “Wegen” en “Water”, “Dijk en dijksbermen” (ter hoogte van de Westfriese Omringdijk) en “Agrarische doeleinden, tevens gronden met cultuurhistorische en landschappelijke waarden”. De aanleg van de parallelweg naast de N248 is in strijd met de bestemmingen “Agrarische doeleinden”, “Dijk en dijksbermen” en “Water”.

Voor de gronden binnen het plangebied ten zuiden van het kanaal en ten oosten van de N245 geldt bestemmingsplan “Groeneweg 1967”. De bestemmingen die op deze gronden vigeren zijn “Openbare weg”, “Openbaar groen” en “Water”. De voorgenomen ontwikkeling is in strijd met de bestemmingen “Openbaar groen” en “Water”.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van dit bestemmingsplan wordt een beschrijving van de huidige situatie van het plangebied gegeven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op het vigerende beleid, waarbij het beleid op verschillende bestuursniveaus aan bod komt. In hoofdstuk 4 wordt een planbeschrijving gegeven. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de verschillende milieu- en omgevingsaspecten, waarna in hoofdstuk 6 de juridische aspecten worden toegelicht. Vervolgens wordt in hoofdstuk 7 ingegaan op de uitvoerbaarheid en ten slotte worden in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de procedure uitgewerkt.

¹ Bestemmingsplan Landelijk Gebied 1998, gemeente Schagen, vastgesteld 26 januari 1999, goedgekeurd 17 augustus 1999

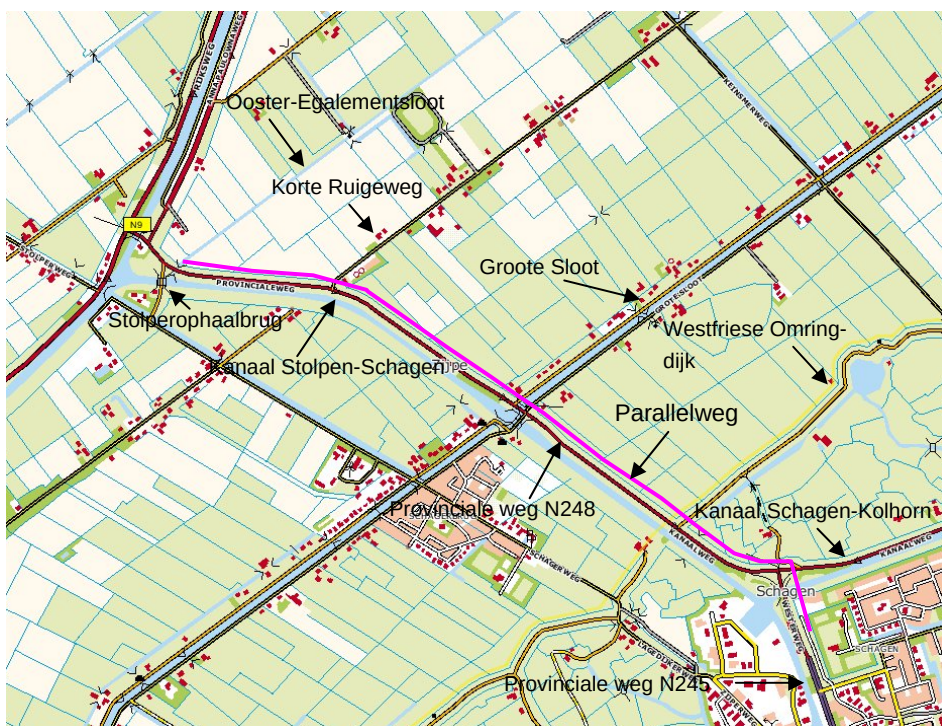
² Bestemmingsplan Groeneweg 1967, gemeente Schagen, vastgesteld 11 september 1968, goedgekeurd 11 maart 1969

2 Beschrijving van het plangebied

2.1 Situering en begrenzing

Het plangebied van de te realiseren parallelweg ligt in het buitengebied van de gemeente Schagen, ten noorden van de provinciale weg N248. Parallel aan de N248 ligt het Kanaal Stolpen – Schagen, een aftakking van het Noordhollandsch Kanaal. De gronden waar dit bestemmingsplan betrekking op heeft, zijn gelegen vanaf de Westfriese Omringdijk tot aan de de Trapbrug over het Kanaal Schagen – Kolhorn. Ook de gronden ten oosten van het begin van de N245 behoren tot het plangebied.

Tot het plangebied behoren ook de gronden van de huidige (lang)parkeerplaatsen aan de Groeneweg, nabij de sporthal. Deze parkeerplaatsen zijn reeds gerealiseerd. In figuur 2.1 is de locatie van het plangebied weergegeven.



Figuur 2.1: plangebied

2.2 Ruimtelijke structuur

De N248 is een weg met één rijstrook per richting, voorzien van een vrijliggend fietspad. De gronden ten noorden van de N248 zijn voornamelijk in gebruik voor bollenteelt, akkerbouw en veeteelt (grasland). De percelen worden doorsneden door kavelsloten.

De N248 sluit met een rotonde aan op de N245, welke via de Trapbrug (figuur 2.2) over het kanaal loopt. Ten zuidoosten van de brug is sporthal Groenord gelegen, bedrijventerrein Lagedijk ligt aan de overzijde van het kanaal. Op korte afstand van de rotonde sluit de N248 aan op de Trapweg, waaraan een woonboerderij met stolpschuur is gelegen.



Figuur 2.2: Trapbrug

2.3 Functionele structuur

De huidige N248 heeft een functie als “stroomweg”, een weg die bestemd is om veel verkeer te verwerken en door te laten stromen met zo min mogelijk oponthoud. Vanwege het gebruik van de weg door langzaam (agrarisch) verkeer is de doorstroming van het doorgaande verkeer verre van optimaal.

3 Beleidskader

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt getoetst in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling past binnen het door de overheid vastgestelde beleid. Achtereenvolgens wordt ingegaan op het Europees, Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.

3.2 Europees beleid

3.2.1 Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn Water heeft tot doel landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen om:

- van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren;
- de beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen;
- het aquatisch milieu in stand te houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;
- de gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

De implementatie van de kaderrichtlijn is mede aanleiding geweest om het Nationaal Bestuursakkoord Water op 25 juni 2008 te actualiseren. In dit akkoord zijn de inspanningen van gemeenten, provincie en de rijksoverheid beschreven om de waterhuishouding tegen de achtergrond van de Kaderrichtlijn Water en de nieuwe klimaatscenario's op orde te brengen en te houden. Dit geactualiseerde bestuursakkoord moet onderdeel zijn van provinciaal beleid en derhalve ook uitgangspunt zijn bij het ontwikkelen van plannen voor de infrastructuur.

3.3 Rijksbeleid

3.3.1 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte³ (SVIR) geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is het de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De Structuurvisie vervangt een aantal rijksbeleidsnota's waaronder de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. De hoofdlijnen van de Structuurvisie gaan over bereikbaarheid, concurrentiekracht, leefbaarheid en veiligheid.

In de Structuurvisie wordt een groot deel van ruimtelijke orderingskwesties bij de provincies en gemeenten neergelegd. Zo staat in de Structuurvisie dat afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap het Rijk aan de provincies en gemeenten overlaat, het budget voor provinciaal en regionaal verkeer en vervoer ook bij provincies en gemeenten komt te liggen en gemeenten ruimte krijgen voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Het beleid dat in de structuurvisie is neergelegd wordt in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) vastgelegd in regelgeving. Hierin zijn directe regels voor provincies en gemeenten opgenomen die de rijksbelangen beschermen.

In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;

³ Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 13 maart 2012

- b. Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Met de voorgenomen aanleg van een parallelweg langs de N248 wordt (met name) invulling gegeven aan het in de Structuurvisie gestelde hoofddoel b en c. De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan de bereikbaarheid en aan een veilige omgeving met respect voor natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

3.3.2 Nota Mobiliteit

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is aangegeven dat essentiële onderdelen van beleid uit de PKB Nota Mobiliteit⁴ van kracht blijven. Eén van deze onderdelen betreft de verkeersveiligheid op de weg.

Het nationale doel is een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden. Het nationale doel is:

- Een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 500 in 2020;
- Een reductie van het aantal ernstig verkeersgewonden tot maximaal 10.600 in 2020;
- Behoud van een plaats in de top vier van de Europese Unie.

De registratie van verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden blijft op een voldoende niveau gehandhaafd.

De nationale doelstelling werkt voor alle betrokken decentrale overheden in gelijke mate door in provinciale en regionale doelstellingen, zodat alle betrokken decentrale overheden de aantallen met eenzelfde percentage terugbrengen als het nationale doel voor 2020. De betrokken decentrale overheden werken deze doelen met bestuurlijke en maatschappelijke partners uit in provinciale en regionale maatregelpakketten die zowel maatregelen op het gebied van gedrag als voertuig als op het gebied van infrastructuur bevatten en waarbij in ieder geval aandacht wordt geschonken aan het goederenvervoer (vracht- en bestelwagens).

Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid. Verkeershandhaving vormt het belangrijke sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid, waarbij de regionale plannen worden afgestemd met de regionale projecten verkeershandhaving. Wegbeheerders brengen in de periode tot 2020 bij nieuwe aanleg en in het kader van beheer en onderhoud essentiële herkenbaarheidskenmerken aan op alle wegen.

3.4 Provinciaal beleid

3.4.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

De Structuurvisie Noord-Holland 2040⁵ is op 21 juni 2010 door Provinciale Staten vastgesteld. In de Structuurvisie is aangegeven dat de provincie Noord-Holland vanuit economisch en maatschappelijk perspectief streeft naar een snel, betrouwbaar, robuust en veilig regionaal wegennetwerk. Gezien de groei van het verkeer, is op een aantal plekken een aanpassing van het wegennetwerk onvermijdelijk. Deze aanpassingen zijn gericht op een verbetering van de capaciteit, robuustheid en leefbaarheid, zodat in reguliere en bijzondere situaties het wegennet blijft functioneren met minimale overlast. Dit kan op verschillende manieren. Enerzijds door extra rijstroken of parallelrijbanen. Anderzijds door in samenhang met ruimtelijk beleid nieuwe wegen aan te leggen of alternatieve routes te verbeteren. Een groot deel van deze aanpassingen wordt momenteel al bestudeerd, voorbereid of uitgevoerd. De parallelweg N248 is één van de projecten die is opgenomen in het Programma Meerjarenprogramma Infrastructuur.

⁴ Nota Mobiliteit, Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid, Ministerie van VenW en VROM, vastgesteld februari 2006

⁵ Structuurvisie Noord-Holland 2040 – Kwaliteit door veelzijdigheid (Ontwerp), provincie Noord-Holland, vastgesteld 21 juni 2010

Het uitgangspunt in de structuurvisie is stedelijke ontwikkelingen zoveel mogelijk te realiseren binnen het Bestaand Bebouwd Gebied (BBG). De provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie regelt dat stedelijke ontwikkelingen buiten BBG enkel mogelijk zijn onder bepaalde voorwaarden.

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan is in de structuurvisie grotendeels weergegeven als productielandschappen en valt hiermee buiten het stedelijk gebied. De kaart behorende bij de provinciale ruimtelijke verordening geeft aan dat het plangebied gelegen is buiten Bestaand Bebouwd Gebied (BBG).

De kaart behorende bij de provinciale ruimtelijke verordening geeft aan dat het plangebied binnen weidevogelleefgebied is gelegen. In de verordening is een verbod opgenomen voor de aanleg van nieuwe infrastructuur binnen weidevogelleefgebied. Van dit verbod kan worden afgeweken indien er voor de ingreep geen aanvaardbaar alternatief aanwezig is en er bovendien een groot openbaar belang wordt gediend. Op grond van het bovenstaande wordt in een separate bijlage van dit bestemmingsplan nader op deze aspecten ingegaan⁶. Tevens is in hoofdstuk 4 van dit bestemmingsplan een onderbouwing van de nut en noodzaak en landschappelijke inpassing (ruimtelijke kwaliteit) opgenomen.

3.4.2 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Provinciale Staten hebben in februari 2003 het Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland⁷ (VVNH) met de titel 'Ruimte voor Mobiliteit' vastgesteld. Met dit plan geeft de provincie aan welke visie zij heeft op verkeer en vervoer in Noord-Holland. Door de actualisatie in 2007 (zie volgende paragraaf) is dit beleid nog maar gedeeltelijk van kracht.

Het beleid gaat uit van vraaggericht beleid en het faciliteren van het verkeer in het algemeen, waarbij de vrijheid van de vervoerskeuze niet aangetast mag worden. De automobiliteit zal de komende jaren alleen maar verder toenemen. Om al die voertuigen goed te laten doorstromen, zullen pakketten van maatregelen ingezet moeten worden waar ondermeer in zitten: betere benutting van bestaande infrastructuur, nieuwe infrastructuur, openbaar vervoer, innovatieve technologieën en verkeersmanagement. De aandacht van de provincie gaat vooral uit naar het aanpakken van notoire knelpunten met veel voorkomende verkeersopstoppen op het wegennet. Hierbij wordt tevens rekening gehouden met de verkeersveiligheid.

De realisatie van een parallelweg langs de N248 met als doel het verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid vloeit voort uit de hierboven beschreven visie in het provinciaal verkeers- en vervoersplan.

3.4.3 Actualisatie Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Provinciale Staten heeft op 1 oktober 2007 het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, Actualisatie van het PVVP 2007 – 2013 vastgesteld en bouwt voort op het vigerende PVVP. De algemene beleidsdoelstelling is en blijft 'vlot en veilig door Noord-Holland'. De uitdaging voor Noord-Holland is om bij groeiende mobiliteit de bereikbaarheid de komende jaren te waarborgen.

De verkeersveiligheid en het milieu blijven aandachtspunten. Wat betreft verkeersveiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen de verschillende verkeerssoorten. Verkeersveiligheid is een belangrijke drijfveer om voorzieningen te treffen bij het scheiden van verkeerssoorten en bij kruisingen. Ook wordt het belang van bereikbaarheid beschreven. Een van de punten waarop de provincie wil sturen is het garanderen van een tijdige bereikbaarheid van locaties. De aanleg van de parallelweg N248 is een treffend voorbeeld van het verbeteren van de verkeersveiligheid en het garanderen van een goede bereikbaarheid.

⁶ Parallelweg N248, Gemeente Schagen, Onderbouwing voorwaarden artikel 25 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (Weidevogelleefgebied)

⁷ Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, provincie Noord-Holland, vastgesteld 10 februari 2003

3.5 Regionaal en gemeentelijk beleid

3.5.1 Structuurvisie Schagen 2025

Op 22 februari 2011 heeft de gemeenteraad van Schagen de Structuurvisie 2025⁸ vastgesteld. Hierin wordt de visie van Schagen op de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingsrichting gegeven. De N248 wordt hierin niet specifiek genoemd. Op de Structuurvisiekaart staat de N248 wel als belangrijke verbinding aangegeven.

3.5.2 Fiets- en wandelpadenplan

De gemeente Schagen heeft een integraal plan⁹ voor fiets- en wandelpaden in en rondom Schagen op laten stellen. In dit plan zijn de gewenste fiets- en wandelroutes binnen de gemeente weergegeven. Binnen het plangebied is een wandelverbinding via een onderdoorgang onder de huidige Trapbrug opgenomen.

3.6 Conclusie beleidskader

Het voorliggende bestemmingsplan past binnen het beleid op Europees, rijks- provinciaal-, regionaal- en gemeentelijk niveau.

⁸ Structuurvisie Schagen 2025, gemeenteraad Schagen, vastgesteld op 22 februari 2011

⁹ Fiets- en wandelpadenplan, VVK Architectuur en Stedebouw bv, 18 oktober 2006

4 Planbeschrijving

4.1 Projectbeschrijving

De ruimtelijke ontwikkeling die met dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt is onder te verdelen in twee deelontwikkelingen, te weten:

- aanleg van de parallelweg;
- realisatie van een onderdoorgang ter plaatse van de Trapbrug;

Bovenstaande deelontwikkelingen worden hieronder achtereenvolgens toegelicht:

4.1.1 Parallelweg

De provincie Noord-Holland wil langs de N248 een parallelweg aanleggen tussen de Korte Rui-geweg en de aansluiting met de N245. Aanleiding voor de aanleg van de parallelweg vormt de verkeersveiligheid. De verkeersbelasting op de N248 is van een dusdanige diversiteit dat deze ongewenste en onveilige situaties oplevert. De provincie wil deze situatie verbeteren. Door langs de bestaande N248 een parallelweg aan te leggen kan het gebiedsdoorkruisende verkeer worden losgekoppeld van het langzame(re) lokale (agrarische) verkeer. Tevens wordt deze nieuwe (parallel)weg op een goede wijze ingepast in de omgeving en worden aansluitingen gemaakt op het wegennet in de gemeente Schagen.

Een strook van circa 20 meter ten noorden van de N248 zal worden heringericht. Om goede aansluitingen op de N248 en de parallelweg te verkrijgen zullen de kruispunten ter hoogte van de Korte Ruigeweg, de Grote Sloot, de Westfriesse Omringdijk, de Trapweg en de N245 worden aangepast. Het bestaande fietspad langs het Kanaal Stolpen – Schagen wordt verwijderd. De fietsers zullen gebruik gaan maken van de aan te leggen parallelweg. Ook de bermsloot wordt verplaatst naar de noordkant van de parallelweg ten behoeve van waterberging, waterafvoer en afscheiding van de terreinen.

De snelheid op de verlegde N248 blijft 80 km/uur. De snelheid op de parallelweg langs de N248 wordt 60 km/uur. De parallelweg zal worden voorzien van snelheidsregulerende maatregelen.

Ten behoeve van de nieuw aan te leggen parallelweg wordt naast de huidige Trapbrug in de N245 een tweede Trapbrug gebouwd over het Kanaal Schagen – Kolhorn. De parallelweg zal voorbij de brug aansluiten op de Groeneweg.

Aan de oostzijde van de Westfriesdijk wordt een nieuwe faunapassage aangelegd. Deze faunapassage gaat zowel onder de N248 als onder de toekomstige parallelweg door. De fauna-passage is een schakel binnen de ecologische verbinding Zwanenwater - IJsselmeer.

4.1.2 Onderdoorgang Trapbrug

De gemeente Schagen heeft de wens op binnen de komende tien jaar een onderdoorgang onder de huidige en nog te realiseren Trapbrug ten behoeve van langzaam verkeer te realiseren. Het voornemen is om deze onderdoorgang gelijktijdig met de vervanging van de huidige trapbrug te realiseren. Deze ontwikkeling is in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt. In de regels van dit bestemmingsplan is opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding 'brug' een onderdoorgang voor fiets- en/of voetgangers mogelijk is.

4.2 Landschappelijke inpassing

De N248 ligt op de noordelijke kade van het Kanaal Stolpen-Schagen. Het kanaal doorsnijdt de Westfriese Omringdijk. Ten westen van de omringdijk ligt het kanaal in het 'aandijkingenland-schap', ten oosten in het 'oude zeekleilandschap' van West-Friesland.



Figuur 4.2: Kaart Cultuurlandschappen (bron: Structuurvisie Noord-Holland 2040)

Voor deze landschappen zijn de kernkwaliteiten beschreven in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie van de Provincie. De relevante ruimtelijke kwaliteiten waarmee hier rekening gehouden moet worden zijn:

Aandijkingenlandschap:

Hoofdstructuur van (5) evenwijdig aan het oude land lopende land- en waterwegen (veelal met lintbebouwing) met haaks daarop (5) verbindingen tussen oud land en jonge duinen (zonder lintbebouwing). De Grote Sloot vormt hierbinnen de belangrijkste lijn. Monumentale stolpboerderijen langs de Grote Sloot (met groensingel en beplanting). Mate van openheid: Zeer open

Oude zeekleilandschap:

Mate van openheid: landschap met een half-open karakter.

Westfriese Omringdijk

Op ingrepen op en rond de Westfriese Omringdijk is het "Beeldkwaliteitsplan Westfriese Omringdijk"¹⁰ van toepassing. De Westfriese Omringdijk wordt door de provincie beschermd door zijn status als provinciaal monument. Hierbij wordt alleen het dijklichaam zelf beschermd. Het beleid van de provincie is om zijn monumenten te beschermen onder het motto 'behoud door ontwikkeling'. Dit betekent dat nieuwe ontwikkelingen bijdragen aan het behoud en de versterking van de cultuurhistorische en landschappelijke waarde en het karakter van de Westfriese Omringdijk. De provincie zet zich in om het monument te behouden en te ontwikkelen. Daarnaast moet de dijk beter toegankelijk en beleefbaar worden.

¹⁰ Beeldkwaliteitsplan Westfriese Omringdijk, Provincie Noord-Holland, Juni 2009

De belangrijkste inpassingvraagstukken voor de parallelweg van de N248 moeten en kunnen vanuit de daarin beschreven richtlijnen worden gestuurd. Daarbij zijn 5 schaalniveaus onderscheiden die helpen bij het beschrijven van de landschappelijke inpassing van de parallelweg:

- Schaalniveau: 'eiland in Noord-Holland'
- Schaalniveau: regionale schakel
- Schaalniveau van de dijk
- Schaalniveau van de kralen
- Schaalniveau van de materialisatie

4.2.1 Schaalniveau: 'eiland in Noord-Holland'

Van belang zijn openheid en zicht. Deze moeten gewaarborgd blijven. De voorkeur heeft het dan ook dat er geen beplanting langs de parallelweg wordt aangebracht en zo mogelijk wordt verwijderd waar deze nu langs de N248 staat. Een andere mogelijkheid is het laten staan van de beplanting langs de weg in het Oude zeekleilandschap (oostzijde tracé). Hiermee wordt onderscheid gemaakt tussen de binnen en buitenkant van het 'eiland'. De binnenkant is daarbij halfopen en de buitenkant, het Aandijkingenlandschap, zeer open. Dit komt overeen met de kernkwaliteiten van de landschappen. Daarvoor zal een klein deel van de beplanting die nu nog tussen de beide dijkdelen staat (zowel aan noord- als zuidkade) gekapt moeten worden. Dit komt ook ten goede aan de continuïteit van de omringdijk.

Verder zijn hier de kernkwaliteiten van beide landschappen van toepassing. Bij inpassing van elementen zoals bermsloten en kades moet uitgegaan worden van het daar aanwezige verkavelingspatroon en vormtaal. Dit geldt ook voor het geval de parallelweg op het maaiveldniveau wordt aangelegd. Hierdoor ontstaat onderscheid tussen de beide landschapstypen.

Waar het gaat om de kade langs het Kanaal Stolpen-Schagen zelf, moet deze zo veel als mogelijk een eenduidige opbouw en profiel krijgen, ook als de parallelweg op het niveau van de kade wordt gelegd.

4.2.2 Schaalniveau: regionale schakel

De omringdijk is zowel een recreatieve als een ecologische schakel. Natuurontwikkelingen zijn goed, mits hierbij opgelet wordt dat bij de aanleg van 'nieuwe natte natuur' niet de indruk wordt gewekt dat het een wiel of kleiput is. Afwijkende vormen kunnen bijvoorbeeld gebaseerd worden op de onderliggende verkaveling of de geologische situatie. Water dient bij voorkeur uitgevoerd te worden als plas-dras en opgaande beplanting dient te worden beperkt.

4.2.3 Schaalniveau van de dijk

De karakteristieke vormkenmerken van het dijkprofiel moeten worden behouden en waar mogelijk hersteld. Deze valt onder het traject 'boven het landschap' zoals aangegeven in het beeldkwaliteitsplan; de dijk slingert sterk en is hoog en smal met steile taluds en aan beide kanten een dijksloot.

De continuïteit van het dijkprofiel is van belang. Het dijkprofiel mag niet vertroebelen. Bestaande kruisingen zouden bij aanpassing ruimtelijk moeten worden verbeterd ten gunste van de Omringdijk. Waar wegen aansluiten op de weg op de dijk, worden deze dan ook schuin in het dijktaalud opgenomen. Aansluitingen dwars op de dijk zijn onwenselijk.

Een heldere doorsnijding van de parallelweg ten opzichte van de dijk is hier wenselijk. Bij het toevoegen van dijkdelen en coupures, zodat de dijk zo veel mogelijk als continue element doorloopt, moeten de vormkenmerken van het bestaande profiel worden overgenomen.

4.2.4 Schaalniveau van de kralen

Op dit schaalniveau zijn hier geen richtlijnen van toepassing. Op deze locatie bevinden zich namelijk geen zogenaamde kralen (elementen langs de dijk zoals aangegeven in het beeldkwaliteitsplan).

4.2.5 Schaalniveau van de materialisatie

Kunstwerken (coupures) hebben een stoere en ingetogen uitstraling en materialisering. De vormgeving is verfijnd en op de plek toegespitst.

De doorgaande weg op de dijk moet helder zijn en zoveel als mogelijk uit één materiaal en kleur bestaan. Op- en afritten zijn daarom van een ander materiaal; halfverharding of straatstenen. Verder moet worden voortgebouwd op de bestaande uitstraling. Te denken valt aan houten hekjes en palen, betonnen trappen, asfalt, gras, etc.

Bebording wordt beperkt tot het hoogst noodzakelijke en staan niet te hoog op de dijk. De borden die verwijzen naar de cultuurhistorie van de dijk moeten een samenhangende stijl hebben.

5 Milieu- en omgevingsaspecten

5.1 Algemeen

De kwaliteit van milieu- en omgevingsaspecten vormt een belangrijke afweging bij de ontwikkeling van ruimtelijke functies. In dat verband dient bij de afweging van het al dan niet toelaten van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen te worden onderzocht welke milieuaspecten daarbij een rol (kunnen) spelen. Ter voorbereiding van het bestemmingsplan zijn daarom onderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn noodzakelijk om te kunnen bepalen of de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn.

5.2 Water

In het Besluit ruimtelijke ordening is het uitvoeren van de watertoets verplicht bij het wijzigen van een bestemmingsplan. Met de watertoets vindt vroegtijdige afstemming plaats tussen de waterbeheerder, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) en de initiatiefnemers.

5.2.1 Waterkwantiteit

Om het watersysteem in de toekomstige situatie niet te verslechteren gelden de volgende eisen:

- het te dempen wateroppervlak dient volledig te worden gecompenseerd (dempen = graven);
- Van het toegenomen verhard oppervlak (weg en parkeerplaatsen) dient voor de verschillende polders een bepaald percentage gecompenseerd te worden in de vorm van waterberging:
 - Zijpe- en Hazepolder: 10%
 - Noorderkaag: 13%
 - Neskaag: 7%
- De waterberging moet in dezelfde polder worden gerealiseerd als de toename van de verharding.

Het totale watertekort op dit traject is daardoor 1.011 m². De gemeente Schagen heeft toegezegd dat dit tekort wordt opgenomen in het ontwerp van de woonwijk Nes-Noord. Deze nog te bouwen woonwijk waar reeds vergunning voor is verleend ligt in de polder Neskaag, op het NAP -1,90 m waterpeil. De watercompensatie is gereed in maart 2012.

5.2.2 Waterkwaliteit

Het hemelwater afkomstig van de bestaande provinciale weg wordt geïnfiltreerd in de berm en zal via een drain afwateren naar de nieuwe wegsloot langs de parallelweg. Het water afkomstig van de parallelweg zal eveneens in de berm infiltreren en in de wegsloot terechtkomen. Door berinfiltratie wordt het wegwater gezuiverd, waardoor geen negatief effect op de oppervlaktewaterkwaliteit optreedt. Dit sluit aan bij de voorkeursvolgorde uit het Besluit lozen buiten inrichting namelijk, gecontroleerd infiltreren in de bodem (berm) heeft de voorkeur boven lozen in een oppervlaktewaterlichaam.

5.2.3 Beheer en onderhoud

De te graven sloten krijgen, uitgezonderd het gedeelte hoofdwaterloop, de classificatie schouw-sloot. Dit betekent voor beheer en onderhoud dat de helft van de sloot voor rekening komt van de aanliggende eigenaren. De eigenaren moeten hiervan op de hoogte zijn en daarmee instemmen. Voor de aanvraag van de watervergunning is een schriftelijk akkoord van de eigenaren noodzakelijk. De andere helft wordt onderhouden door de Provincie. De parallelweg komt

op het niveau van het huidige maaiveld. De watergang kan onderhouden worden vanaf de parallelweg.

Ten behoeve van het onderhoud dienen onderhoudstroken van 5,0 m breed aan weerszijden te worden gereserveerd voor sloten met een waterbreedte tussen 4,0 tot 6,0 m. Voor sloten tot 4,0 m kan met een onderhoudsstrook aan een zijde worden volstaan.

De inlaat wordt in principe in beheer, onderhoud en bediening overgenomen door het Hoogheemraadschap.

5.2.4 Waterkeringen

De parallelweg ligt binnen het waterstaatswerk van de waterkering langs het kanaal Stolpen-Schagen. De N248 ligt op de huidige waterkering. De parallelweg komt lager te liggen op het huidige maaiveld. Naast de parallelweg wordt een nieuwe watergang gegraven die ook binnen het waterstaatswerk ligt. Getoetst moet worden of de constructie van de weg en de nieuwe watergang geen negatieve effecten heeft op de stabiliteit van de waterkering.

Ter hoogte van Schagen wordt naast de bestaande brug een nieuwe brug aangelegd over het kanaal Schagen-Kolhorn. Net als de oude brug, komt de nieuwe brug over de kade heen te liggen. Door middel van een geotechnisch vooronderzoek zal in het kader van de aanvraag van de watervergunning getoetst te worden of de constructie van de weg negatieve effecten heeft op de stabiliteit van de kade.

5.2.5 Hemelwater en ontwatering

De huidige provinciale weg is niet gerioleerd. Afstromend water van de weg wordt in de berm opgevangen en dan via bodempassage afgevoerd naar het oppervlaktewater (bestaande wegsloot). Deze wegsloot wordt met de aanleg van de parallelweg gedempt. Voor de afwatering van de bestaande weg wordt naast de weg een greppel en drain aangelegd. De drain watert af via een pvc-pijp af op de nieuw te graven sloot. De drain dient doorgespoeld te kunnen worden om verstopping te voorkomen.

Afstromend hemelwater afkomstig van de nieuwe parallelweg wordt in de berm opgevangen en dan via bodempassage afgevoerd naar de nieuwe wegsloot.

5.3 Natuur

In januari 2005 heeft Grontmij een natuurtoets verricht in het plangebied met als doel inzichtelijk te maken of er beschermende natuurwaarden aanwezig zijn in of nabij het gebied van de Parallelweg N248. In de natuurtoets is tevens aangegeven of geconstateerde natuurwaarden nadelige effecten ondervinden als gevolg van de plannen voor de parallelweg. In 2005 heeft tevens aanvullend veldonderzoek plaatsgevonden gericht op de rugstreeppad en beschermde vissoorten. In 2011 is deze natuurtoets geactualiseerd¹¹.

5.3.1 Toetsing Natuurbeschermingswet

Binnen de invloedsfeer van het plangebied bevinden zich geen Natura 2000-gebieden en/of Beschermde Natuurmonumenten. In dit kader treden dan ook geen negatieve effecten op.

5.3.2 Toetsing Ecologische Hoofdstructuur

De toekomstige parallelweg van de N248 zal de ecologische verbindingszone binnen de EHS doorkruisen. In het ontwerp van de voorgenomen plannen is de aanleg van een faunapassage meegenomen. Daarnaast worden tevens rasters, struikgewas en eventueel natuurlijke oevers aangelegd. Met deze maatregel blijft de functie van de Ecologische Hoofdstructuur voldoende gewaarborgd en hoeven geen verdere procedures in gang te worden gezet.

5.3.3 Toetsing Flora- en faunawet

Uit de natuurtoets blijkt dat zoogdieren, vogels en vissen binnen het plangebied kunnen voorkomen, die beschermd zijn onder Flora- en faunawet tabel 2 en 3.

¹¹ Natuurtoets Parallelweg N248, Grontmij Nederland bv, 15 november 2011

- In 2012 is een visseninventarisatie¹² uitgevoerd. Tijdens deze inventarisatie is de kleine modderkruiper aangetroffen. Aangezien nieuw open water wordt gegraven is er geen sprake van vernietiging van het leefgebied van de kleine modderkruiper. Wel treedt er een tijdelijke verstoring op. Verstoring van de kleine modderkruiper is vanuit de Flora- en faunawet niet toegestaan. Verstoring zal worden voorkomen door te werken conform de goedgekeurde gedragscode van Unie van Waterschappen.
- Er zijn slechts twee algemene vissoorten aangetroffen, namelijk driedoornige stekelbaars en tiendoornige stekelbaars. Van beide soorten werden honderden aangetroffen. Tijdens de inventarisatie zijn geen beschermde vissoorten aangetroffen. Er is om deze reden voor de demping geen ontheffing van de Flora- en faunawet noodzakelijk.
- In 2005 heeft een rugstreeppadinventarisatie plaatsgevonden. Tijdens deze inventarisatie zijn geen rugstreeppadden aangetroffen. Bij het natuurloket en op www.waarneming.nl zijn ook geen recente waarnemingen bekend van de rugstreeppad. De rugstreeppad is een zwaar beschermde soort, welke vaak opduikt op bouwrijp terrein. Wanneer ten behoeve van de parallelweg zand wordt opgebracht ontstaat (tijdelijk) geschikt leefgebied voor de rugstreeppad. Door het ontbreken van waarnemingen (nu en in het verleden) kan met een aangrenzende redelijkheid worden uitgesloten dat de rugstreeppad voorkomt binnen het plangebied.
- Boven het kanaal en in de oeverzone komen naar verwachting foeragerende en vliegende vleermuizen voor. Bij het toepassen van nieuwe verlichting dient verstrooiing van het licht op het kanaal en de oeverzone te worden voorkomen.
- Met betrekking tot de broedvogels wordt aanbevolen om verstorende werkzaamheden, zoals kapwerkzaamheden, buiten het broedseizoen uit te voeren. Het broedseizoen is per soort verschillend maar over het algemeen wordt de periode 15 maart tot 15 juli aangehouden.

5.3.4 Conclusies

Natuurbeschermingswet

Er hoeven geen verdere procedures in gang te worden gezet.

Ecologische Hoofdstructuur

Er hoeven geen verdere procedures in gang te worden gezet.

Flora- en faunawet

- Verstrooiing van het licht op het kanaal en oeverzone voorkomen.
- Verstorende werkzaamheden dienen buiten het broedseizoen (circa 15 maart- 15 juli) te worden uitgevoerd.

Zorgplicht

Tijdens de werkzaamheden dient ten alle tijden de zogenaamde zorgplicht nageleefd te worden. "Deze zorgplicht houdt in dat menselijk handelen geen nadelige gevolgen voor flora en fauna mag hebben. De zorgplicht geldt voor alle planten en dieren, beschermd of niet. In het geval van beschermde planten of dieren geldt de zorgplicht ook als er een ontheffing of vrijstelling is verleend. De zorgplicht voor dieren betekent niet dat er geen dieren mogen worden gedood, maar wel dat dit, indien noodzakelijk, met zo min mogelijk lijden gepaard gaat" (bron, Ministerie LNV, 2008).

5.4 Bodem

Grontmij heeft in februari 2005 een verkennend bodemonderzoek¹³ uitgevoerd ter plaatse van het uitbreidingstracé van de N248 Parallelweg.

Uit het onderzoek komt naar voren dat in de bovengrond over het gehele tracé licht verhoogde gehalten aan PAK voorkomen. In de bovengrond is plaatselijk een licht verhoogd gehalte aan EOX aangetroffen. In het grondwater komen over het gehele tracé licht verhoogde gehalten aan

¹² Visinventarisatie parallelweg N248 Schagen, Grontmij Nederland bv, 23 april 2012

¹³ Verkennend bodemonderzoek, Grontmij Nederland bv, doc.nr. 302976, februari 2005

lood en chroom voor. Gezien de relatief lage gehalten is er echter geen aanleiding tot het verrichten van vervolgonderzoek.

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek behoeven er vanuit milieuhygiënisch oogpunt gezien geen beperkingen te worden gesteld aan het toekomstige gebruik van de locatie. De aangetroffen gehalten vormen geen belemmeringen voor de voorgenomen aanleg van de parallelweg langs de N248.

Voor de geldigheidsduur van bodemonderzoeksrapporten zijn er geen wettelijke regels. Omdat sinds het bodemonderzoek in het plangebied geen andere functies hebben plaatsgevonden kan worden volstaan met een actualisatie van het bureauonderzoek en een terreininventarisatie.

In de actualisatie¹⁴ van het historisch bodemonderzoek ter plaatse van het plangebied zijn voor de periode 2005 tot heden geen (nieuwe) activiteiten aangetroffen die de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem nadelig hebben beïnvloed. De in 2004 – 2005 gemeten concentraties voldoen aan de vigerende normen. Het uitvoeren van (aanvullend) veld- en laboratoriumonderzoek is in dit kader niet noodzakelijk. Vanuit het milieuhygiënisch oogpunt zijn geen belemmeringen voor de bestemmingsplanprocedure.

5.5 Archeologie en cultuurhistorie

In februari 2005 heeft Grontmij een archeologisch inventariserend veldonderzoek¹⁵ uitgevoerd voor het plangebied. Voorafgaand aan de veldwerkzaamheden is allereerst een bureauonderzoek uitgevoerd. Daaruit bleek dat in het gebied ten zuidoosten van de Westfriesche Omringdijk archeologische waarden uit de Romeinse Tijd, het Neolithicum, de IJzertijd, de Middeleeuwen en de Nieuwe Tijd konden worden verwacht. In het gebied ten noordwesten van de Westfriesche Omringdijk was de verwachting laag.

Uit de resultaten van het veldonderzoek blijkt dat in het gebied over het algemeen geen archeologische resten worden verwacht. Hier gelden dan ook geen beperkingen met betrekking tot archeologie. De Westfriesche Omringdijk is echter wel een terrein van hoge archeologische waarden. Indien er ter plaatse van de dijk dieper dan 0,3 meter wordt gegraven, is aanvullend archeologisch onderzoek noodzakelijk.

De Westfriesche Omringdijk is een Provinciaal Monument. Vanuit die status dient er voor de aanleg van de Parallelweg een vergunning te worden aangevraagd op grond van de monumentenverordening 2005. Vanwege de status als Provinciaal Monument is het niet toegestaan de Omringdijk aan te tasten voor de aanleg van de Parallelweg. Om deze reden wordt de weg als het ware “over de dijk” heen gelegd. Op deze zijde wordt de dijk niet aangetast en wordt er ook niet (dieper als 0,30 meter) gegraven.

Het archeologisch onderzoek is in de huidige situatie nog toereikend. In de tussenliggende periode kunnen er niet meer archeologisch interessante elementen in de bodem zijn gekomen. Met inachtneming van hierboven beschreven restrictie kan worden gesteld dat het onderzoek voldoende basis geeft om de geplande werkzaamheden uit te voeren.

5.6 Geluid

Door Grontmij is in 2009 een akoestisch onderzoek¹⁶ voor de voorgenomen ontwikkeling uitgevoerd. De aanleg van de parallelweg langs de N248, is getoetst aan het wettelijke regime “nieuwe aanleg van een weg”, zoals vermeldt in de Wet geluidhinder.

De te verwachten geluidbelasting vanwege deze weg is onderzocht ter plaatse van een viertal verspreid liggende aanwezige woningen.

¹⁴ Actualisatie historisch bodemonderzoek Parallelweg N248 ter hoogte van de Westfriesche Omringdijk en de aansluiting met de N245 te gemeenten Schagen en Zijpe, 25 oktober 2011

¹⁵ Archeologisch onderzoek Parallelweg N248, inventariserend veldonderzoek, onderdeel van de gebiedstoets Parallelweg N248, Grontmij Nederland bv, 3 februari 2005

¹⁶ Aanleg parallelweg N248, akoestisch onderzoek, Grontmij Nederland bv, 11 mei 2012

Uit de resultaten van de geluidsberekeningen, naar de te verwachten geluidsbelasting op de gevels van de bestaande woningen langs de nieuw aan te leggen parallelweg van de N248, blijkt dat deze op de gekozen waarneempunten ruimschoots onder de voorkeurgrenswaarde van 48 dB van de Wet geluidhinder blijft.

Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de normen en grenswaarden van de Wet geluidhinder en zijn geen verdere acties en of procedures in het kader van deze wet noodzakelijk.

Nader onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen, zoals bron- of overdrachtsmaatregelen, of verdere procedures in het kader van de Wet geluidhinder zijn niet vereist.

5.7 Luchtkwaliteit

Op basis van wetgeving in de Wet luchtkwaliteit, zoals die is opgenomen onder hoofdstuk 5, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, kunnen ruimtelijk-economische initiatieven worden uitgevoerd als aan één of meer van de voorwaarden wordt voldaan. Onder deze voorwaarden vallen ook het besluit en de regeling 'niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen'. In eerste instantie wordt bekeken of het initiatief omschreven is in de regeling 'niet in betekenende mate'. In dit geval valt het initiatief niet binnen één van de genoemde categorieën van de regeling 'niet in betekenende mate'.

In het luchtkwaliteitsonderzoek¹⁷ zijn de concentraties van NO₂ en PM₁₀ van de planbijdrage getoetst aan de grenswaarde van de jaargemiddelde concentraties van NO₂ en PM₁₀. Zowel voor de autonome situaties als voor de plansituatie zijn voor de toetsjaren 2011, 2015 en 2020 berekeningen uitgevoerd. Voor alle toetsjaren blijkt dat de grenswaarden voor de concentraties NO₂ en PM₁₀ en het aantal overschrijdingsdagen voor PM₁₀ en het aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie van NO₂ niet worden overschreden. Gebaseerd op de resultaten van dit onderzoek kan het plan wat betreft de effecten op de luchtkwaliteit zonder meer worden uitgevoerd.

5.8 Externe veiligheid

5.8.1 Algemeen

In het kader van ruimtelijke procedures conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro), zoals bestemmingsplanprocedures, dient het aspect externe veiligheid in acht te worden genomen. Het gaat hierbij om risico's ten aanzien van het vervoer, de opslag en het bewerken van gevaarlijke stoffen. De risico's met betrekking tot gevaarlijke stoffen worden gedeeld in het zogenaamde Plaatsgebonden risico (PR) en het Groepsrisico (GR).

Een toename van het groepsrisico dient verantwoord te worden. De verantwoording is erop gericht om een weloverwogen besluit te nemen over situaties waarin sprake is van een (toename) van het groepsrisico. Het uiteindelijke besluit is aan het bevoegd bezag.

Plaatsgebonden risico (PR)

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

Groepsrisico (GR)

De kans per jaar dat in één keer een groep mensen komt te overlijden bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.

5.8.2 Inrichtingen

Nabij het plangebied is geen LPG-tankstation of andere risicovolle inrichtingen gevestigd. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) heeft geen betrekking op infrastructurele voorzieningen (zoals wegen, parkeerplaatsen en fietspaden). De reden is dat verkeersdeelnemers slechts gedurende korte tijd op een bepaalde tijd aanwezig zijn en daardoor geen bescherming behoeven. Het groepsrisico en plaatsgebonden risico is dit kader dan ook niet relevant omdat een weg/fietspad geen kwetsbaar object is als bedoeld in het Bevi.

¹⁷ Aanleg parallelweg N248, onderzoek luchtkwaliteit, 11 mei 2012

5.8.3 Transportroutes gevaarlijke stoffen

De N248 maakt onderdeel uit van een route gevaarlijke stoffen. Omdat de ligging van de provinciale weg niet wijzigt en er geen gevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt, heeft de voorgenomen ontwikkeling geen invloed op het groepsrisico en het plaatsgebonden risico. Een verdere toetsing is daarom niet benodigd.

5.8.4 Buisleidingen

Op circa 280 meter ten westen van de Westfriese Omringdijk, kruist de nieuw aan te leggen parallelweg een buisleiding. De voorgenomen ontwikkeling binnen het plangebied heeft geen invloed op de buisleiding.

5.9 Kabels en leidingen

Er bevinden zich kabels en leidingen in het plangebied. Er vindt overleg plaats met de diverse beheerders van kabels en leidingen om tot de noodzakelijke aanpassingen te komen.

5.10 Besluit milieueffectrapportage

5.10.1 Kader

Op 1 april 2011 is het nieuwe Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Een belangrijke wijziging die daarin is aangebracht, is dat voor de vraag of een m.e.r.-beoordelingsprocedure moet worden doorlopen, toetsing aan de drempelwaarden in de D-lijst niet toereikend is. Indien een activiteit een omvang heeft die onder de grenswaarden ligt, dient op grond van de selectiecriteria in de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling te worden vastgesteld of belangrijke nadelige gevolgen van de activiteit voor het milieu kunnen worden uitgesloten. Pas als dat het geval is, is de activiteit niet m.e.r.- (beoordelings)plichtig. In het kader van de wijziging van het Besluit m.e.r. is een handreiking opgesteld over de vraag hoe moet worden vastgesteld of een activiteit met een omvang onder de drempelwaarde toch belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. In de handreiking is opgenomen dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst en die een omvang hebben die beneden de drempelwaarden liggen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gebruikt. Uit deze toets kunnen twee conclusies volgen: belangrijke nadelige milieueffecten zijn uitgesloten of belangrijke nadelige milieueffecten zijn niet uitgesloten. In het eerste geval is de activiteit niet m.e.r.- (beoordelings)plichtig in het andere geval dient een m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd en de bijbehorende procedure te worden gevolgd. De toetsing in het kader van de vormvrije m.e.r.-beoordeling dient te geschieden aan de hand van de selectiecriteria in bijlage III van de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling.

5.10.2 Onderzoek

In het Besluit milieueffectrapportage is aangegeven dat onder activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan een m.e.r.- (beoordelings)plicht geldt, uitsluitend wordt verstaan:

Aanleg, wijziging of uitbreiding 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

Het onderhavige bestemmingsplan heeft betrekking op de aanleg van een parallelweg met 2 rijstroken. Er geldt dan ook geen m.e.r.- (beoordelings)plicht.

In het kader van de voorbereiding is geconstateerd dat het plan niet binnen een kwetsbaar of waardevol gebied is gelegen. Dit is bekrachtigd in de uitgevoerde milieuonderzoeken. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat het milieubelang in voldoende mate is afgewogen en dat er geen nadelige effecten zijn te verwachten.

5.10.3 Conclusie

Het plan is niet binnen een kwetsbaar of waardevol gebied gelegen waardoor de ontwikkeling niet m.e.r.- (beoordelings)plichtig is.

6 Juridische aspecten

6.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling van aanleg van de parallelweg juridisch is vertaald.

Het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van deze gronden, regels omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van op te richten bouwwerken. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende onderdeel van het bestemmingsplan. De toelichting heeft geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels. In dit hoofdstuk zal worden ingegaan op de systematiek en leeswijzer bij de verbeelding en regels en de handhaafbaarheid.

6.2 Verbeelding

De verbeelding geeft de bestemmingen van de gronden aan. Tevens wordt met functieaanduidingen de gebruiksmogelijkheden nader gespecificeerd. In de planregels staat per bestemming en aanduiding vastgelegd wat de beperkingen en mogelijkheden van de gronden met de bestemming, zoals aangegeven op de verbeelding, zijn.

6.3 Planregels

In dit bestemmingsplan komen de volgende bestemmingen voor:

- Verkeer (V)
- Waarde – Cultuurhistorie (WR-C)

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Dit zijn de inleidende bepalingen van de regels.

- Artikel 1: Begrippen
geeft de betekenis aan een aantal in de regels voorkomende begrippen. Hierdoor wordt de interpretatie van de begrippen vastgelegd, waardoor de duidelijkheid wordt vergroot.
- Artikel 2: Wijze van meten
geeft aan hoe bepaalde maten dienen te worden berekend.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Deze artikelen bevatten de regels welke direct verband houden met de op de verbeelding aangegeven bestemmingen. Per bestemming en per artikel geldt in de meeste gevallen het volgende stramien:

- a. een beschrijving van de bestemming;
- b. de bouwregels: regels omtrent hoogte, bebouwingsdichtheid enz. De bouwregels geven aan welke bouwwerken mogen worden opgericht.
- c. (eventueel) een afwijkmogelijkheid met betrekking tot bouwregels;
- d. (eventueel) een omschrijving van de specifieke gebruiksregels;
- e. (eventueel) een afwijkmogelijkheid met betrekking tot gebruiksregels;

De aanduidingen zijn op de verbeelding met een lettercode aangegeven, die in de regels terug zijn te vinden.

Beschrijving van de bestemmingen:

- Artikel 3: Verkeer

Op de gronden met de bestemming 'Verkeer' is de parallelweg met naastgelegen bermen voorzien. Binnen deze bestemming is een aanduiding voor een brug opgenomen. Daarnaast zijn de reeds gerealiseerde parkeerplaatsen langs de Groeneweg met een aanduiding opgenomen.

- Artikel 4: Waarde - Cultuurhistorie

Voor de Westfriese Omringdijk is een dubbelbestemming "Waarde – Cultuurhistorie" opgenomen, om de waarden van deze dijk te beschermen. Ter plaatse van deze dubbelbestemming is het verboden om zonder vergunning werkzaamheden uit te voeren, zoals graven, ophogen en beplanten van gronden. Tevens zijn extra regels met betrekking tot het bouwen opgenomen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Deze artikelen bevatten algemene regels die op de bestemmingen van toepassing zijn. De diverse artikelen zullen hieronder kort worden toegelicht.

- Artikel 5: Antidubbeltelregel

Op grond van de antidubbeltelregel is bepaald dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijft (artikel 3.2.4 Bro). Deze bepaling voorkomt dat er meer kan worden gebouwd dan er wenselijk is indien een kavel wordt gesplitst en op grond daarvan een nieuw bouwperceel ontstaat. Elk bouwperceel heeft immers in principe recht op een bepaalde hoeveelheid bebouwing.

- Artikel 6: Algemene afwijkingsregels

Deze bepaling geeft burgemeester en wethouders de bevoegdheid ontheffing te verlenen ten aanzien van het bouwen van kleine niet voor bewoning dienende gebouwtjes, het overschrijden van bepalingen inzake goothoogte, hoogte, oppervlakte en inhoud van bouwwerken.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk bevat de laatste bepalingen van de bestemmingsregels. Hieronder worden de verschillende artikelen toegelicht.

- Artikel 7 Overgangsrecht

Het overgangsrecht is tweeledig en heeft betrekking op bouwwerken en gebruik.

- Artikel 8: Slotregel

Dit artikel geeft de naam en datum van het bestemmingsplan aan.

6.4 Handhaafbaarheid

Een van de uitgangspunten bij de ontwikkeling van een bestemmingsplan, dus ook bij de ontwikkeling van het bestemmingsplan 'Parallelweg N248, is dat de in het plan opgenomen regels handhaafbaar dienen te zijn. Handhaving van het ruimtelijk beleid verdient meer aandacht omdat het een voorwaarde is voor het behoud en de ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit in het plangebied. Bij de totstandkoming van het bestemmingsplan is aandacht besteed aan de handhaafbaarheid van de in het plan opgenomen regels. Ten behoeve van een goede handhaving van de regels zijn de volgende factoren van belang:

- Voldoende kenbaarheid geven aan het plan;
- Voldoende draagvlak voor het beleid en de regelgeving in het plan;
- Inzichtelijke en realistische regeling.

7 Uitvoerbaarheid

7.1 Algemeen

Ingevolge artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient er in het kader van het bestemmingsplan een onderzoek te worden gedaan naar de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de economische haalbaarheid van het plan. De maatschappelijke aspecten worden aan de hand van de inspraak in hoofdstuk 8 toegelicht.

7.2 Economische uitvoerbaarheid

De gemeenteraad stelt in het kader van artikel 6.12 Wro een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen (bouw)plan is voorgenomen. In artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening zijn de bouwplannen opgesomd waarvoor dit geldt. Omdat de reconstructie van wegen niet hieronder vallen, is het niet noodzakelijk dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt. Bovendien is een exploitatieplan niet nodig, omdat de kosten voor realisatie van dit project voor rekening komen van de provincie Noord-Holland en als zodanig zijn opgenomen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) 2009-2013. Zodra de bestekken gereed en de ramingen bekend zijn, zal bij Provinciale Staten krediet worden aangevraagd om de voorgenomen werkzaamheden uit te voeren. Op grond van deze gegevens kan de financiële uitvoerbaarheid van het plan in voldoende mate gewaarborgd worden geacht.

Voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld wordt in af te sluiten planschadeovereenkomst met de provincie Noord-Holland bepaald dat eventuele uit te keren planschade voor rekening komt van de provincie.

8 Procedure

8.1 Overleg

Ingevolge artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro), dienen burgemeester en wethouders overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

In verband hiermee is het voorontwerp bestemmingsplan medio juni 2012 toegezonden aan verschillende instellingen, diensten en organisaties. De volgende instanties hebben een reactie op het voorontwerp bestemmingsplan gegeven:

- Gasunie
- Kamer van Koophandel voor Noordwest-Holland;
- Provincie Noord-Holland;
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

De reacties zijn samengevat en van een beantwoording voorzien in de Reactienota d.d. 7 juni 2013, die als bijlage bij dit bestemmingsplan is opgenomen. In de nota is tevens aangegeven of de reactie heeft geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

8.2 Inspraak

Burgers en maatschappelijke organisaties zijn bij de voorbereiding van het bestemmingsplan betrokken door het voorontwerp ter inzage te leggen. In combinatie hiermee is de mogelijkheid geboden om een inspraakreactie te geven.

Het voorontwerp heeft in de periode van 21 juni tot en met 1 augustus 2012 ter inzage gelegen. Tevens is op 9 juli een inloopavond georganiseerd in Best Western Slothotel Igesz. Er zijn geen inspraakreacties ingediend.

8.3 Ambtelijke wijzigingen van voorontwerp naar ontwerp

Naar aanleiding van de overlegreactie van de provincie Noord-Holland is contact opgenomen over de strijdigheden met de provinciale ruimtelijke verordening. Op basis van dit contact is een separate rapportage opgesteld waarin de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op het weidevogelleefgebied inzichtelijk zijn gemaakt. Daarnaast is in deze rapportage aangetoond dat wordt voldaan aan de afwijkingsregels zoals gesteld in de provinciale ruimtelijke verordening. De rapportage is als bijlage het bestemmingsplan gevoegd.

In het voorontwerp bestemmingsplan was een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor de aanleg van een brug over het kanaal Stolpen – Schagen, de 'Westfriese brug'. In de nieuwe gemeente Schagen is de brug niet opgenomen in het collegeakkoord. Om deze reden is de wijzigingsbevoegdheid niet opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan. De onderliggende bestemmingen Water en Groen zijn tevens verwijderd. Het bestemmingsplan richt zich nu puur op de aanleg van de parallelweg en de onderdoorgang bij de Trapbrug.

8.4 Procedure

Het ontwerp bestemmingsplan heeft vanaf 11 juli 2013 gedurende zes weken, tot 22 augustus 2013, ter inzage gelegen, waarbij door een ieder zienswijzen bij de gemeenteraad konden worden ingediend. Tijdens deze periode zijn geen zienswijzen ingediend. Na een beroepstermijn van zes weken treedt het bestemmingsplan in werking, tenzij conform artikel 8.4 Wro een verzoek om voorlopige voorziening wordt gedaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State.