

Opdrachtgever – Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Steller – (10)(2e)

Status – v4 | definitief | 22 februari 2013



**Ruimtelijke onderbouwing
wegaanpassing en aanleg fietspad
Westfriese Omringdijk - Winkel**

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Ligging Plangebied	5
1.3	Afwijking bestemmingsplan	6
1.4	Leeswijzer	6
2	BELEID	7
2.1	Rijksbeleid	7
2.1.1	<i>Nota Ruimte</i>	7
2.1.2	<i>Nota Mobiliteit</i>	7
2.2	Provinciaal beleid	7
2.2.1	<i>Structuurvisie Noord-Holland 2040 (2010)</i>	7
2.2.2	<i>Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie</i>	9
2.2.3	<i>Beeldkwaliteitsplan Westfriese Omringdijk</i>	9
2.2.4	<i>Provinciaal Verkeers- en vervoerplan 2007-2013 (2007)</i>	10
2.2.5	<i>Provinciale Milieuverordening (2011)</i>	10
2.2.6	<i>Leidraad Landschap en Cultuurhistorie</i>	10
2.2.7	<i>Conclusie</i>	10
2.3	Beleid Hoogheemraadschap	11
2.4	Gemeentelijk beleid	11
3	RUIMTELIJK KADER EN PLAN	13
3.1	Historische context	13
3.2	Ruimtelijke karakteristiek	13
3.3	Inrichtingsvoorstel	14
4	ONDERZOEK OMGEVINGSASPECTEN	17
4.1	Inleiding	17
4.2	Verkeerskundig	17
4.3	Kabels en leidingen	17
4.4	Milieu en bodem	17
4.4.1	<i>Gehuid</i>	17
4.4.2	<i>Luchtkwaliteit</i>	17
4.4.3	<i>Bodemkwaliteit</i>	18
4.4.4	<i>Externe veiligheid</i>	19
4.4.5	<i>Ecologie</i>	19
4.4.6	<i>Water</i>	20
4.5	Archeologie en monument	20
4.5.1	<i>Archeologie</i>	20
4.5.2	<i>Monument</i>	21
5	UITVOERBAARHEID	24
5.1	Economische uitvoerbaarheid	24
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	24

Bijlagen

1. Inrichtingsvoorstel
2. Bodemonderzoek
3. Ecologisch onderzoek
4. Archeologisch bureauonderzoek
5. Archeologisch veldonderzoek
6. Memo Cultuurcompagnie
7. Memo Proces totstandkoming Voorlopig Ontwerp
8. Verslag informatieavond dd. 21 november 2012

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

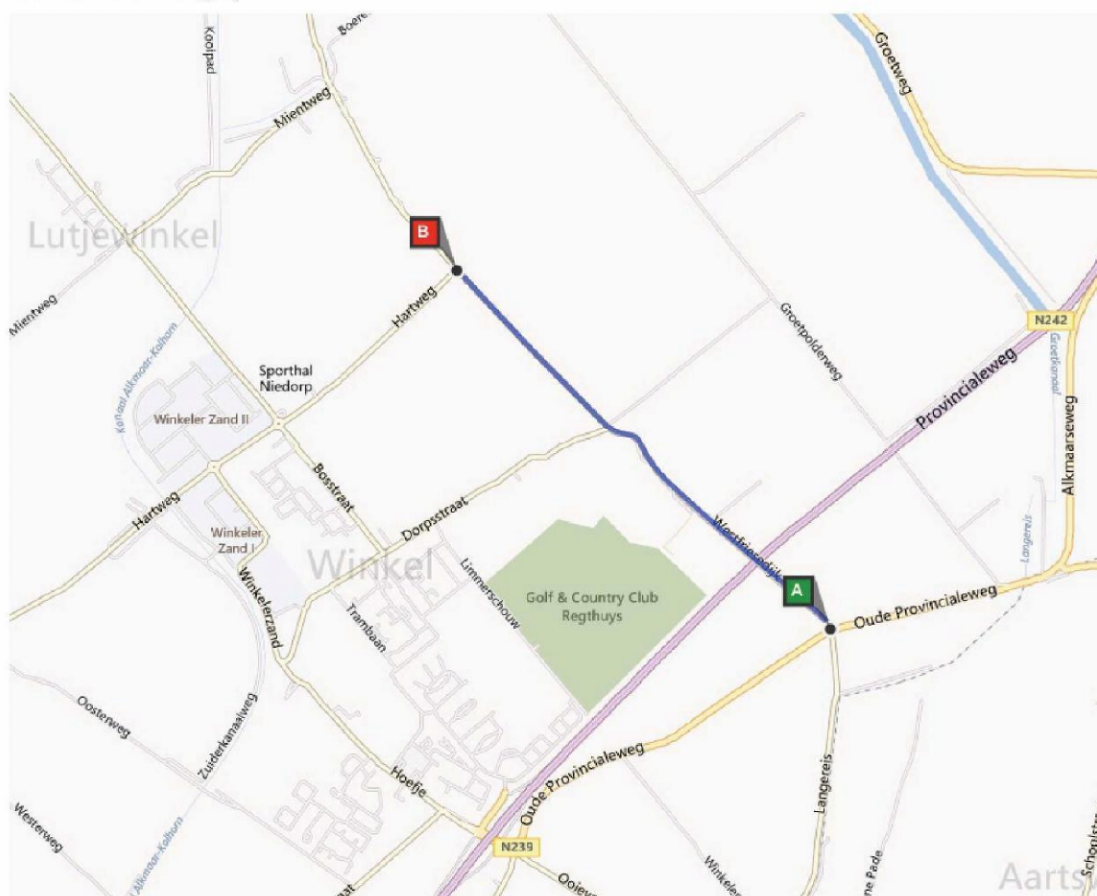
Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) is wegbeheerder van de infrastructuur gelegen op en aan de Westfriese Omringdijk. Dit dijklichaam vormt een langgerekt historisch en ordenend element in het Noord-Hollandse landschap en is aangewezen als provinciaal monument. HHNK voert op een deel van de Westfriese Omringdijk een project uit, dat de veiligheid van het infrastructurele netwerk verder moet vergroten.

Het tracé op de dijk rondom Winkel is aangewezen als gebiedsontsluitingsweg (GOW). Hierdoor heeft de weg een andere functie en is sprake van meer vrachtverkeer. HHNK is op grond van haar Verkeersveiligheidsplan een project gestart dat moet leiden tot het scheiden van gemotoriseerd verkeer van fietsverkeer. In eerdere instantie zijn de benodigde vergunningen ten behoeve van de aanleg van het gehele project verleend en is de uitvoering gestart, maar is de vergunning uiteindelijk ingetrokken wegens strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan.

Nu voor de aanleg van het aparte fietstracé op grond van het bestemmingsplan “Buitengebied” een afwijking van de opgenomen wegprofielen ontstaat is het noodzakelijk opnieuw een omgevingsvergunning voor afwijking van het bestemmingsplan aan te vragen.

1.2 Ligging Plangebied

Het plangebied ligt even ten noordoosten van Winkel op de Westfriese Omringdijk, in de gemeente Hollands Kroon. Het tracé is gelegen naast de Golf & Country Club Regthuys en kruist de Provincialeweg N242. Het tracé is circa 2,4 km lang en ligt deels op en deels onderlangs de Westfriese Omringdijk.



figuur 1.1 Ligging plangebied fietstracé

1.3 Afwijking bestemmingsplan

HHNK kiest voor een weginrichting waarbij het fietsverkeer gescheiden van het gemotoriseerd verkeer wordt georganiseerd. Voor de realisatie hiervan is een apart fietspad benodigd deels op en deels onderlangs het dijklichaam. Deze uitvoering is binnen het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied' niet voorzien in de opgenomen wegprofielen. Voor de afwijking van het bestemmingsplan is een ruimtelijke onderbouwing benodigd, welke dient als motivering voor de vergunningaanvraag op grond van artikel 2.12, lid 1 onder a onder 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Aan de hand hiervan kan worden aangetoond dat geen strijd bestaat met de goede ruimtelijke ordening.

De onderbouwing geeft een uiteenzetting van de aan het plan ten grondslag liggende gedachten en uitkomsten van de benodigde onderzoeken.

1.4 Leeswijzer

De onderbouwing is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van het relevante en geldende beleidskader voor het gebied. Hoofdstuk 3 beschrijft de huidige situatie en het onderhavige plan. Hoofdstuk 4 gaat in op de milieu- en omgevingsaspecten en beschrijft de resultaten van de benodigde onderzoeken. Tot slot komen de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde in hoofdstuk 5.

2 BELEID

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Nota Ruimte

Het ruimtelijk beleid voor Nederland is weergegeven in de **Nota Ruimte** waarin het beleid is vastgelegd tot 2020, met een doorkijk naar 2030. De nota is op 27 februari 2006 in werking getreden.

De Nota Ruimte bevat de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het schept ruimte voor ontwikkeling, uitgaande van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' en verschuift het accent van het stellen van ruimtelijke beperkingen naar het stimuleren van gewenste ontwikkelingen. De nota ondersteunt gebiedsgerichte ontwikkeling. Medeoverheden, maatschappelijke organisaties, burgers en marktpartijen worden uitdrukkelijk uitgenodigd mee te denken en mee te doen om te komen tot gebiedsgerichte en breed gedragen regionale en lokale visievorming en beleidsuitvoering. Beperking door het rijk wordt alleen gesteld indien een nationaal belang in het geding is.

Het kabinet streeft naar een basiskwaliteit voor steden en dorpen en de bereikbaarheid daarvan. De minimale kwaliteitseisen hebben betrekking op gezondheid, veiligheid, milieu en natuur. Het rijk beperkt zich tot het aangeven van kaders en normen. Op het gebied van mobiliteit hanteert het rijk de Ruimtelijke Hoofdstructuur. Het plangebied en omgeving behoren niet tot de Ruimtelijke Hoofdstructuur.

2.1.2 Nota Mobiliteit

Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten zijn ieder voor zich verantwoordelijk voor een deel van de infrastructuur en voor het borgen van een basiskwaliteit hierop. Provincies, waterschappen en gemeenten zijn verantwoordelijk voor de op de rijkshoofdinfrastructuur aansluitende regionale en lokale verbindingen. De opgave is de bereikbaarheid integraal te verbeteren. Bij het invullen van deze verantwoordelijkheid neemt het bundelingsprincipe een belangrijke plaats in. Bundeling van infrastructuur betekent dat de groei van de mobiliteit op bepaalde, voor het overgrote deel bestaande, verbindingen wordt geconcentreerd. Bij de bundeling van infrastructuur vormt een goede inpassing conform de wettelijke en beleidsmatige eisen een belangrijke randvoorwaarde. De verdere uitwerking van het bundelingsbeleid voor infrastructuur vindt plaats in de provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling sluit aan bij de uitgangspunten van de geldende relevante rijksnota's in het streven naar verbetering van de verkeersveiligheid en optimale aan- en inpassing van de infrastructuur. Het onderhavige weggedeelte is nog een ontbrekende schakel in de verbinding tussen Winkel en de snelweg A7.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040 (2010)

De structuurvisie beoogt primair de provinciale belangen te waarborgen en aan te geven welk belang prioriteit krijgt boven het andere. Een van de drie hoofdbelangen in de structuurvisie richt zich onder andere op *ontwikkeling van verkeersnetwerken*. De provinciale belangen worden gewaarborgd middels de bij de structuurvisie behorende Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie van Noord-Holland (PRV). Daarmee kunnen Gedeputeerde Staten middels een vergunningstelsel sturing geven aan de uitwerking van ruimtelijke ingrepen.

Ontwikkeling van verkeersnetwerken

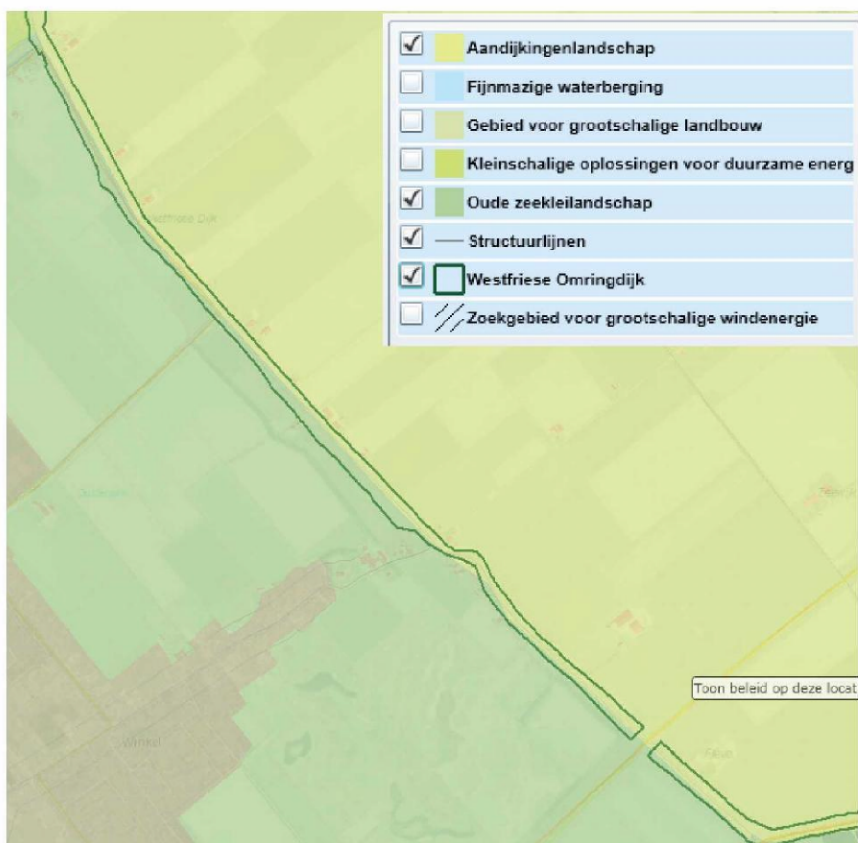
De provincie streeft naar een snel, veilig, betrouwbaar en robuust regionaal wegennet. De structuur van het huidige wegennet is relatief fijnmazig. Om robuust en betrouwbaar te functioneren moet het wegennet worden verbeterd.

De provincie wil de huidige kwaliteit van het netwerk handhaven en waar nodig verbeteren. Primair wil ze dit doen door benutten en beprijzen. Gezien de groei van het verkeer, is op een aantal plekken een aanpassing van dit netwerk niettemin onvermijdelijk. Zonder aanvullende maatregelen worden files steeds langer, neemt de betrouwbaarheid van de reistijd verder af en stijgt de overlast voor omwonenden. De aanpassingen zijn gericht op een verbetering van de capaciteit, robuustheid en leefbaarheid, opdat 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.

Ruimtelijke kwaliteit

De provincie onderstreept het belang van de verschillende landschappen en de rijkdom aan cultuurhistorie die eruit voortkomt, zoals het aandijkingen- en oude zeekeilandschap rondom de Westfriese Omringdijk. In algemene zin wordt gesteld dat de (cultuur)elementen en landschappen Noord-Holland tot een prettige provincie maken om te wonen, te werken en te recreëren.

Figuur 2.1 Onderdeel van het kaartbeeld met van toepassing zijnde aanduidingen voor de Westfriese Omringdijk.



Bron: *Structuurvisie Noord-Holland 2040*

+ Aandijkingen- en oude zeekeilandschap

De verschillende landschappen tonen structuren en objecten uit verschillende perioden van de geschiedenis. Hoe langer die ontwikkelingsgeschiedenis is, hoe meer 'lagen' van deze objecten over elkaar heen liggen. In elke periode wordt weer een nieuwe laag toegevoegd.

De provincie gaat uit van een ontwikkelingsgerichte benadering: ook tegenwoordige ruimtelijke ontwikkelingen kunnen het landschap verder vormen, zolang zorgvuldig wordt omgegaan met de bestaande (historische) kenmerken van het landschap.

+ Behoud en ontwikkeling cultuurlandschappen - Westfriese Omringdijk

De verschillende landschappen en rijkdom aan cultuurhistorie zijn de kracht van Noord-Holland. De Westfriese Omringdijk maakt daar deel van uit als belangrijk ordenend element en monument. De provincie wil deze (cultuur)landschappen optimaal gebruiken door hun kenmerken te koesteren en te benutten bij nieuwe ontwikkelingen. De provincie zorgt dat ontwikkelingen plaatsvinden op basis van de karakteristieken, met respect voor het landschaps-DNA.

2.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

Bij het vaststellen van de structuurvisie hebben PS ook de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) vastgesteld. Hierin worden regels verbonden aan de te beschermen provinciale belangen. In onderhavig plangebied zijn geen elementen aanwezig waarvoor werking toekomt aan de Prvs.

2.2.3 Beeldkwaliteitsplan Westfriese Omringdijk

De Westfriese Omringdijk is een provinciaal monument. Deze status beschermt alleen het dijklichaam. De provincie streeft voor de dijk naar 'behoud door ontwikkeling', wat inhoudt dat ontwikkelingen of wijzigingen moeten bijdragen aan het behoud en de versterking van de cultuurhistorische en landschappelijke (belevings)waarde en het karakter van de Westfriese Omringdijk. Als toetsingskader voor ontwikkelingen die het dijklichaam raken en voor ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving ervan, heeft de provincie het 'Beeldkwaliteitsplan Westfriese Omringdijk' opgesteld.

Het beeldkwaliteitsplan is vastgesteld op 30 juni 2009 door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Vooral beleving van de landschappelijke waarde van de dijk wordt hierin als volgt gekarakteriseerd:

- de openheid rondom de dijk;
- zicht van en naar de dijk;
- de continuïteit van het dijkprofiel;
- de relatie tussen de dijk en zijn kralen (waarmee een reeks van aan de dijk gerelateerde cultuurhistorische elementen wordt bedoeld);
- de afwisseling van de kralen;
- de herkenbaarheid van de verschillende dijktracés.

Langs de Groetpolder

In het beeldkwaliteitsplan wordt de dijk ingedeeld in verschillende deelgebieden. Het plangebied is gelegen in deelgebied 'Langs de Groetpolder'. Hier zijn de hoogte en steilheid wat afgenomen, en is de weg nadrukkelijker aanwezig ten opzichte van andere delen van de Westfriese Omringdijk. Er is ruim zicht over de omgeving. Hier en daar is ook wat beplanting langs de dijk.

De weg met twee rijstroken geeft de dijk een infrastructureel karakter. In de Groetpolder zijn de windmolens te zien met op de achtergrond de rand van de Wieringermeerpolder. Aan de andere zijde liggen Winkel en Lutjewinkel haaks op de dijk. Dit zorgt samen met de dorpsuitbreiding van Nieuwe Niedorp voor meer verdichting. Tevens doorsnijdt de N242 de dijk. Aangegeven wordt dat een fietspad wordt ontwikkeld.

De weg wordt gebruikt voor zwaar verkeer. Het wegprofiel dat nodig is voor realisatie van onderhavige GOW in combinatie met een gescheiden fietspad, vereist aanpassing van het huidige profiel. In het beeldkwaliteitsplan wordt aangegeven dat het streven moet zijn de opbouw van het bestaande profiel zoveel mogelijk als uitgangspunt te nemen bij nieuwe verkeerskundige oplossingen. Ook ten aanzien van de toepassing van belijning en kleur wordt aangegeven te kiezen voor een sobere uitvoering. Dit om de aandacht zo min mogelijk van het dijklichaam te halen.

De provincie geeft in het beeldkwaliteitsplan aan dat er een kans ligt voor ontwikkeling van (parallele) recreatieve routes en ommetjes die 'beeld' geven van de ligging van de dijk. Het traject op en langs de dijk biedt zo goede kansen voor het ontwikkelen van recreatieve routes en pleisterplaatsen.

2.2.4 Provinciaal Verkeers- en vervoerplan 2007-2013 (2007)

De provincie streeft naar het beheer van een samenhangend wegennetwerk, waar nu op een aantal plekken nog sprake is van weinig samenhang. Deze samenhang dient tot uiting te komen in uniformiteit van weginrichting, alsook het aansluiten van de diverse verkeersnetwerken. De provincie werkt daarbij samen met partners als HHNK en gemeenten om deze netwerkbenadering uit te werken.

Principes bij uitwerking zijn:

- het verbeteren van verkeersveiligheid en gebruik van inrichtingsprincipes Duurzaam Veilig
- gebiedsgerichte benadering en afweging tussen bereikbaarheids-, leefbaarheids- en veiligheidsdoelstellingen
- terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers door gewijzigde weginrichting

2.2.5 Provinciale Milieuverordening (2011)

De provincie werkt het milieubeleid uit in een Provinciale Milieuverordening (PMV). Dat is momenteel de tranche 7. Voor onderhavig plan komt geen werking toe aan de PMV, daar het plangebied op grond van het daarin bepaalde niet is aangewezen.

2.2.6 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

Provinciale Staten (PS) hebben in juni 2010 de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie vastgesteld. In deze leidraad is door PS aangegeven welke landschappelijke en cultuurhistorische elementen meewogen moeten worden bij (ruimtelijke) ontwikkelingen en als kader kunnen dienen bij planontwikkeling. De ontwikkelingsgerichte benadering is het uitgangspunt van het beleid: *Behoud door ontwikkeling*.

In de Leidraad wordt ingegaan op de kernkwaliteiten die gelden als basis voor de ruimtelijke kwaliteit van het landschap van Noord-Holland.

Het grondgebied van Noord-Holland is in de leidraad ingedeeld in verschillende landschapstypen. In de voormalige gemeente Niedorp komen twee verschillende landschapstypen voor. Het grootste gedeelte van de gemeente valt binnen het oude zeekeilandschap. De Groetpolder maakt deel uit van het aandijkingenlandschap. Per landschapstype zijn de kernkwaliteiten van het gebied weergegeven. Voor het aandijkingenlandschap is de openheid en grootschaligheid zeer kenmerkend. Voor het zeekeilandschap zijn de lintdorpen, molens, stolpen, de Westfriese Omringdijk en het halfopen karakter van het landschap kenmerkend.

In de Leidraad wordt eveneens een aantal structuurdragers van provinciaal belang aangegeven. Hiervoor geldt als algemene regel "behoud en versterking van de kernkwaliteiten van het landschap bij ruimtelijke ontwikkelingen buiten het bestaand bebouwd gebied". Dergelijke structuren kunnen als uitgangspunt genomen worden bij nieuwe ontwikkelingen. Belangrijkste structuurdrager binnen onderhavig plangebied is de Westfriese Omringdijk. De Westfriese Omringdijk moet worden behouden als beschermd dijklichaam met bijbehorende beschermde onderdelen zoals wielen en kleiputten. Vanwege de herkenbaarheid van de dijk in het open landschap is handhaving van een brede open zone aan weersijden van de dijk gewenst. De continuïteit van het dijkprofiel, het behoud van het oorspronkelijk tracé en de materiaalkeuze dragen bij aan de herkenbaarheid van de dijk in het landschap.

2.2.7 Conclusie

In het onderhavig plangebied zijn geen provinciale belangen in het geding. Het betreft een ontwikkeling waarmee tegemoet wordt gekomen aan het bestendig beheer en behoud van het monument Westfriese Omringdijk in combinatie met de uitgangspunten voor verbetering van verkeersveiligheid en ontwikkeling van het (recreatieve) fietsnetwerk. Er wordt geen inbreuk gemaakt op de met de PRV, PMV te beschermen belangen, Op de Monumentenverordening zal in hoofdstuk 4 worden ingegaan.

2.3 Beleid Hoogheemraadschap

Verkeersveiligheidsplan HHNK

HHNK heeft in haar Wegenbeleidsplan 2003 – 2010 (nu: 2012 – 2017) op strategisch niveau hoofdlijnen uitgewerkt ten aanzien van haar taak als wegbeheerder. Het verkeersveiligheidsplan (VVP) uit 2006 is daaruit volgend een beleidsuitwerking van de diverse aspecten in relatie tot verkeersveiligheid. Het VVP is de basis voor eenduidigheid in vormgeving van weginfrastructuur en is daarmee de handreiking voor te nemen (infrastructurele) maatregelen binnen het beheersgebied van HHNK.

Onderdeel van het VVP is de uitwerking van het landelijke programma Duurzaam Veilig (2004) dat is gestart als invulling van de Nota Mobiliteit van de rijksoverheid. Om de ambities ten aanzien van verkeersveiligheid te realiseren is gekozen voor een integraal afgestemde veiligheidsbenadering. Deze benadering leidt tot een aantal maatregelen in de regio (regionale programma's) die, tegen aanvaardbare kosten, het meeste effect hebben op de verkeersveiligheid. Het doel van deze aanpak is een samenhangende inzet van maatregelen voor het verkeersgedrag, het voertuig en de infrastructuur. Onderhavig plan vormt een nadere uitwerking van de beleidsambities uit het VVP.

2.4 Gemeentelijk beleid

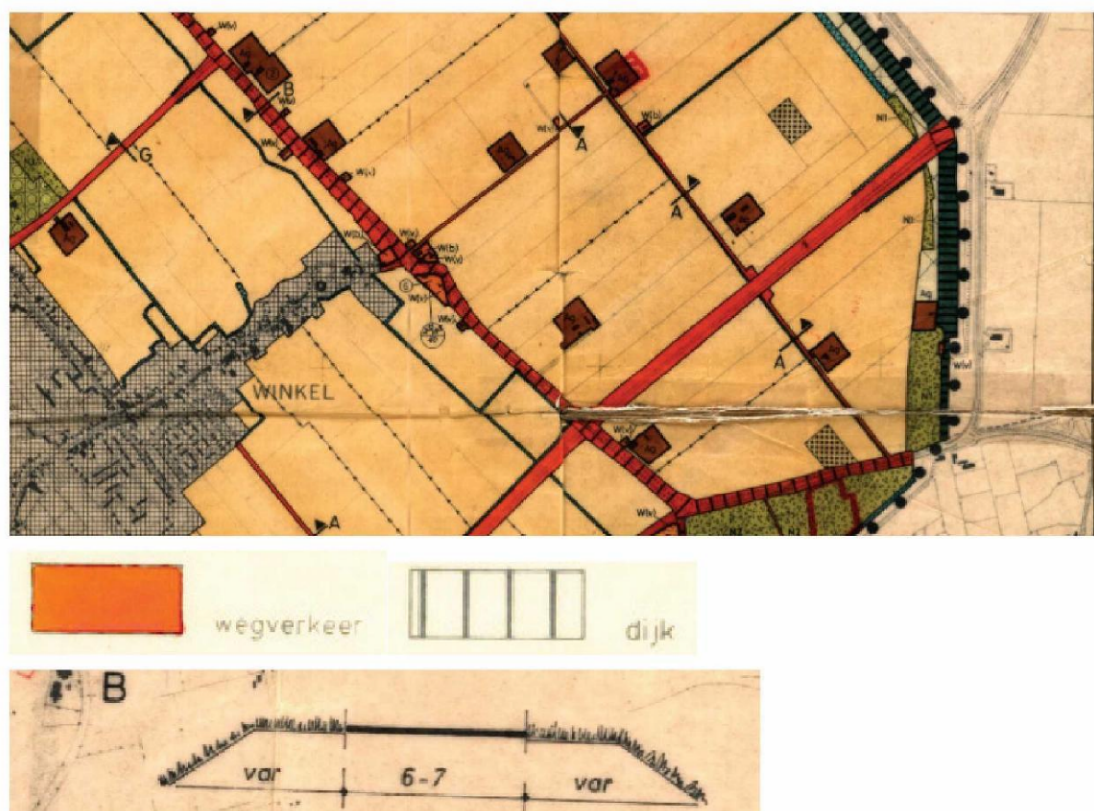
Bestemmingsplan

In het bestemmingsplan Buitengebied Niedorp-Zuid - vastgesteld 4 juli 1994 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd op 21 februari 1995 – is het beleid voor het landelijk gebied van de voormalige gemeente Niedorp (thans: Hollands Kroon) vastgelegd.

De voormalige gemeente heeft voorbereidingen getroffen voor een nieuw bestemmingsplan Buitengebied en heeft een kaderstellende notitie geformuleerd. Deze 'Nota visie en uitgangspunten', vastgesteld door de Raad van Niedorp op 8 juli 2010, geldt als vertrekpunt voor het nieuwe, in voorbereiding zijnde bestemmingsplan.

Het beleid in het vigerende plan is gericht op het behoud en versterken van de agrarische sector.

Figuur 2.2 Fragment plankaart bestemmingsplan Buitengebied Niedorp-Zuid



Het plangebied is bestemd voor 'wegverkeer' met de aanduiding 'dijk'. Er zijn voor dit plan geen relevante bouwregels opgenomen. Ten aanzien van het uitvoeren van werken en werkzaamheden geldt de plicht een omgevingsvergunning aan te vragen.

Voor de aanduiding 'dijk' wordt mede aangegeven dat de gronden tevens zijn bestemd voor: *“een waterkering in de vorm van een dijk en is de bestemming mede gericht op het behoud en herstel van de cultuurhistorische, landschappelijke en ecologische waarden.”*

Tot slot is op de plankaart een aantal wegprofielen opgenomen. Voor het plangebied geldt de onder 'B' opgenomen indeling ten aanzien van de rijbaan en overige verkeersfuncties.

Aan het plangebied grenzende ontwikkelingen

Het plangebied is gelegen op het provinciaal monument Westfriese Omringdijk. De ontwikkelingen op het monument zijn beperkt tot herinrichting van het wegprofiel en/of bijbehorende verkeersvoorzieningen. In de directe omgeving van het plangebied is echter sprake van een aantal ontwikkelingen die aansluiten bij onderhavige planontwikkeling en/of van invloed zijn op de belevingswaarde van het dijklichaam.

Verbinding GOW Hartweg en N239

In 2011 is de Hartweg ingericht als GOW volgens het in 2006 vastgestelde VVP van HHNK. Daarmee is een eerste stap gezet in de uitrol van een aaneensluitend GOW-netwerk, dat dient voor gebiedsontsluiting en zorgt voor verbinding van steden en dorpen met zogenaamde stroomwegen als de N242 en de N239. Onderhavig plan betreft de laatste schakel in de aansluiting van het GOW-netwerk met de N239 en uiteindelijk de snelweg A7.

Golf- en Countryclub Regthuys

In de omgeving van het plangebied is nabij Winkel sinds 2006 Golf- en Countryclub Regthuys geopend. Door groei van het aantal leden en bezoekers is Regthuys medio 2012 begonnen met de grondwerkzaamheden voor verdere uitbreiding van de golfbaan. De uitbreiding is gesitueerd tussen het bestaande complex en de Westfriese Omringdijk en zal daarmee een nieuwe, recreatieve ontwikkeling vormen onder aan de voet van het dijklichaam. Daarmee transformeert het van oorsprong agrarische karakter van de omgeving naar een landschappelijk recreatieve voorziening. Medio 2013 zullen de werkzaamheden aan het gebied voltooid zijn.

Ontwerpbestemmingsplan Buitengebied voormalige gemeente Niedorp

Gemeente Hollands Kroon actualiseert haar ruimtelijke plannen. Daarbij is ook voor het plangebied een ontwerpbestemmingsplan in procedure gebracht. Het ontwerp heeft ter visie gelegen van 29 november 2012 tot en met 9 januari 2013. In het plan is voor het plangebied de bestemming 'verkeer' opgenomen met de dubbelbestemming 'waarde – archeologie 1'. De bestemmingsomschrijving voor 'verkeer' is op het gehele dijklichaam gelegen. Hiermee is planologisch eenduidig gekozen voor het gebruik ten behoeve van wegen, voet- en fietspaden, bermen en taluds. Na vaststelling en inwerkingtreding is de planologische regeling passend voor onderhavig plan.

Conclusie

Het plangebied kent volgens het vigerende bestemmingsplan, behoudens het gebruik voor wegverkeer, een lichte mate van cultuurhistorische en landschappelijke bescherming in de hoedanigheid van 'dijk'. Deze bescherming komt tot uiting in de omgevingsvergunningplicht (vmlg. aanlegvergunning), alsmede het wegprofiel uit het bestemmingsplan. Ook mag geen onevenredige afbreuk worden gedaan aan de herkenbaarheid van het dijkprofiel. Qua voorgenomen gebruik zal op beperkte schaal worden afgeweken van de in het bestemmingsplan opgenomen wegprofielen, maar wordt geen afbreuk gedaan aan de herkenbaarheid van het dijkprofiel.

De uitwerking van de voorgenomen herinrichting en herprofilering van het wegprofiel zal nader toegelicht worden in hoofdstuk 3.

3 RUIMTELIJK KADER EN PLAN

3.1 Historische context

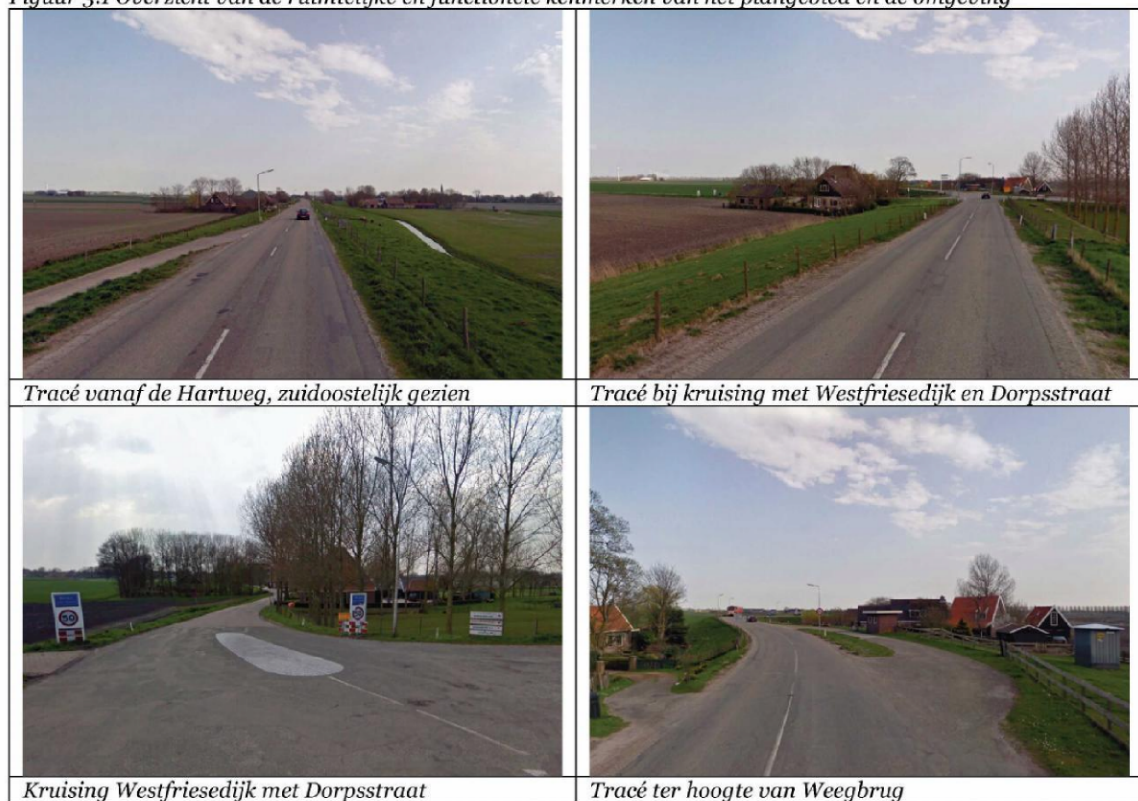
De Westfriese Omringdijk beslaat feitelijk een serie van dijken, oorspronkelijk ter bescherming van het woongebied in West-Friesland. Door een stijgende zeespiegel werd bedijking een noodzaak tegen hoogwater en springtij. De dijk werd oorspronkelijk gebouwd met behulp van palen, (zee)wier en grond. Een voorbeeld hiervan is de monumentale en oorspronkelijke Wierdijk aan de zuidzijde van het voormalig eiland Wieringen. Als jaartal wordt aangenomen dat sinds 1320 sprake is van een aaneengesloten geheel, zijnde de Westfriese Omringdijk.

De dijk is in 1983 provinciaal monument geworden vanwege de cultuurhistorische waarde: Het laat de geschiedenis en wording van West-Friesland zien. In het grotendeels oorspronkelijke dijktracé zijn veel kenmerken terug te vinden van de strijd tegen het water door de eeuwen heen: bochten, kleiputten, doorbraken en buitenlandse dijken als versterkte verdediging tegen het water.

3.2 Ruimtelijke karakteristiek

Het plangebied en haar omgeving kenmerkt zich met name door de openheid en het rechte tracé. Het plangebied is ca. 2,4 km lang en gelegen op en gedeeltelijk langs de Westfriese Omringdijk. De te herinrichten en aan te passen gronden zijn thans in gebruik als berm, talud en wegvak. Deze functies zijn ondergeschikt aan de vorm en kwaliteiten van dijklichaam op zich.

Figuur 3.1 Overzicht van de ruimtelijke en functionele kenmerken van het plangebied en de omgeving

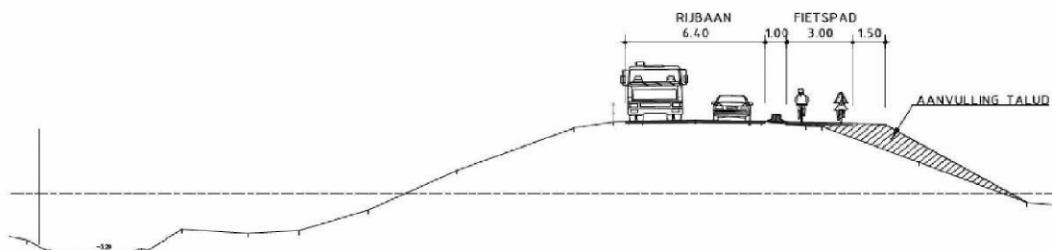




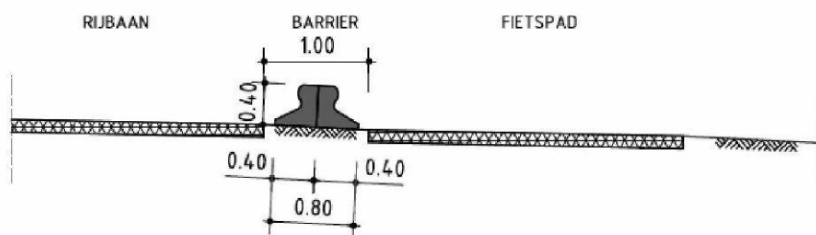
3.3 Inrichtingsvoorstel

Het HHNK richt volgens haar verkeersveiligheidsplan het onderhavige tracé in conform de uitgangspunten van een GOW. Belangrijkste zaken daarbij zijn dat het huidig wegprofiel wordt aangepast naar een breedte van 6,40 m, de weg wordt ingericht voor 80 km/u (gedeeltelijk 50 km/u), de voorrangssituatie naar de Hartweg wordt aangepast en een vrijliggend fietspad wordt aangelegd met een breedte van 2,75 m tot 3,00 m.

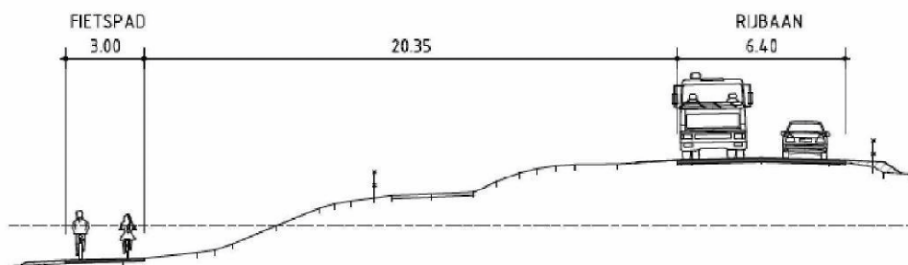
Figuur 3.2 Inrichtingsvoorstel – fietspad op kruin dijk



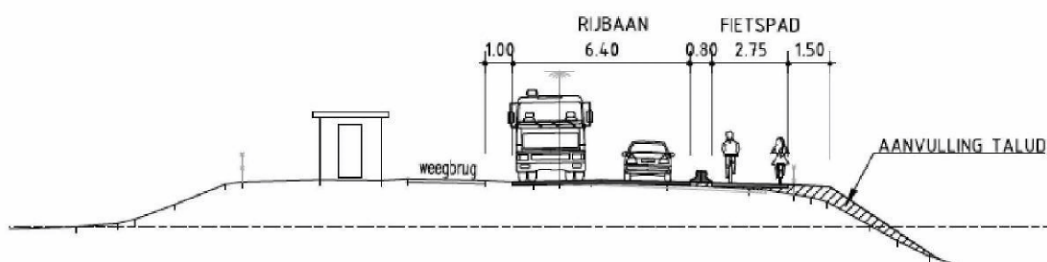
Figuur 3.3 Detail – betonnen afscheiding fietspad - hoofdweg



Figuur 3.3 Inrichtingsvoorstel – fietspad in onderberm dijk



Figuur 3.4 Inrichtingsvoorstel – ter hoogte van weegbrug - fietspad op kruin



Vanaf de Hartweg tot de Dorpsstraat wordt het fietspad aangelegd aan de zuidwestzijde. In eerste instantie naast de weg op de kruin van de dijk, om vervolgens via het talud naar beneden te lopen en vervolgens in de onderberm richting de Dorpsstraat. Nabij de Dorpsstraat gaat het fietspad weer via het talud van de dijk omhoog om vervolgens boven op de kruin bij het kruispunt aan te sluiten.

Tussen de Dorpsstraat/Winkelmadeweg en de N239 wordt het fietspad aangelegd op de kruin van de dijk, aan de noord-oostzijde wegens het kruisen van de N242 met een viaduct. Daar waar het fietspad op de kruin van de dijk ligt wordt, vanwege de verkeersveiligheid, een betonnen afscheiding aangelegd als scheiding tussen het auto- en fietsverkeer. Ter plaatse van de Dorpsstraat wordt een verkeersveilige oversteekmogelijkheid aangelegd.

Het aan te leggen fietspad krijgt een verhardingsbreedte van 3.00 m, waarbij incidenteel 2.75 m zal worden aangehouden in verband met de beperkte ruimte. De weg wordt over de gehele lengte geschikt gemaakt voor een snelheid van 80 km/u, behalve ter plaatse van het kruispunt met de Dorpsstraat/Winkelmadeweg. Over een lengte van ± 450 m geldt een limiet van 50 km/uur. Er

worden visuele maatregelen getroffen die ervoor moeten zorgen dat het autoverkeer hier de snelheid terugbrengt tot maximaal 50km/uur, zodat fietsers op dit kruispunt veilig kunnen oversteken.

fietsviaduct

Om de fietsers de N242 te laten overkruisen wordt een betonnen fietsviaduct aangelegd naast het bestaande viaduct. Het nieuwe fietsviaduct wordt qua uitstraling gelijkwaardig aan het bestaande viaduct. Het fietsviaduct bestaat uit een betonnen bovenbouw, voorzien van een betonnen kolom als tussensteunpunt. De kolom van het nieuwe fietsviaduct staat in dezelfde lijn als de kolom van het bestaande viaduct, zodat het te allen tijde mogelijk blijft om de N242 te voorzien van een extra rijbaan.

grondaanvullingen

Daar waar nodig zullen grondaanvullingen worden aangebracht, om te dienen als fundering/onderlegger van met name het fietspad. Deze zullen vooral bestaan uit zand, afgedekt met teelaarde.

4 ONDERZOEK OMGEVINGSASPECTEN

4.1 Inleiding

Een ruimtelijke onderbouwing bestaat tevens uit een onderzoek naar de voor de omgevingsvergunning relevante aspecten. In dit kader zal hierna achtereenvolgens aandacht worden besteed aan de verkeerskundige aspecten, kabels en leidingen, de van belang zijnde milieuhygiënische factoren en onderzoeksaspecten zoals archeologie, flora en fauna en water.

4.2 Verkeerskundig

Onderhavig plangebied is gesitueerd op- en aan de voet van de Westfriesedijk, met een uniform wegprofiel ten behoeve van alle verkeersstromen. Op het tracé geldt sinds 2009 een (tijdelijk) verlaagde limiet van 60 km/u, ten gevolge van de kwaliteit van het wegdek. Pas na uitvoering van de totale herinrichting voldoet de weg aan de eisen van een gebiedsontsluitingsweg en kan een limiet van 80 km/u worden ingesteld.

Het HHNK heeft in januari 2006 en januari 2013 verkeerstellingen laten uitvoeren om de verkeersintensiteit op de Westfriesedijk te bepalen. Het meetpunt is gekozen ter plaatse van Westfriesedijk 33.

De meetwaarden in 2006 zijn als volgt:

- weekdag: 2187 motorvoertuigen per etmaal;
- zaterdag: 1543 motorvoertuigen per etmaal;
- zondag: 1228 motorvoertuigen per etmaal.

De meetwaarden in 2013 zijn als volgt:

- weekdag: 2775 motorvoertuigen per etmaal;
- zaterdag: 1860 motorvoertuigen per etmaal;
- zondag: 1536 motorvoertuigen per etmaal.

Aan de hand van deze cijfers is voor het HHNK gebleken dat de route zich qua intensiteit meet met andere GOW, daarnaast blijkt dat de verkeersintensiteit de afgelopen jaren sterk is toegenomen. Op wekdagen bedraagt de toename 27%, op zaterdag en zondag respectievelijk 21% en 25%. Onderhavig plan sluit aan bij de eisen uit het VVP (2006), waarbij de inrichtingskeuze en daarvoor benodigde aanpassingen worden ondersteund door de resultaten van de tellingen.

4.3 Kabels en leidingen

Voor uitvoering van de archeologische onderzoekswerkzaamheden is een KLIC-melding gedaan. Binnen het plangebied zijn geen hoofdtransportleidingen of anderszins ondergrondse nutsvoorzieningen aanwezig, waardoor beschermende maatregelen niet noodzakelijk zijn.

4.4 Milieu en bodem

4.4.1 Geluid

Bij een ruimtelijk plan kan het belangrijk zijn om rekening te houden met geluidsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor de omgeving. Op grond van de Wet geluidhinder gelden normen waarmee geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen, worden beschermd.

In onderhavig plan is sprake van herinrichting van een reeds aanwezig wegprofiel binnen de geldende bestemming voor het 'wegverkeer'. Door uitvoering van deze herinrichting treden geen wijzigingen op in de verkeersintensiteit, alsook de daardoor gegenereerde geluidsbelasting.

4.4.2 Luchtkwaliteit

De Eerste Kamer heeft op 9 oktober 2007 het wetsvoorstel voor de wijziging van de 'Wet milieubeheer' goedgekeurd (Stb. 2007, 414). Met name hoofdstuk 5 titel 2 uit de genoemde wet is veranderd. Deze titel staat bekend als zijnde 'Wet luchtkwaliteit'. De wet is op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) in werking getreden en vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. De wet is

grotendeels gebaseerd op de Europese luchtkwaliteitseisen. De nieuwe wet voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarbinnen werken rijksoverheid, provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren.

De in de nieuwe wet genoemde luchtkwaliteitseisen vormen geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen wanneer:

- Geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- Projecten niet tot een (noemenswaardige) verslechtering van de luchtkwaliteit leiden;
- Projecten 'niet in betekenende mate' bijdragen aan luchtverontreiniging;
- Een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Door de herinrichting van de weg en de aanleg van het fietspad zal het aantal verkeersbewegingen in het gebied niet toenemen. Het realiseren van het voorliggende plan heeft geen gevolgen voor de luchtkwaliteit.

4.4.3 Bodemkwaliteit

Bij roering van de bodem is de vraag relevant of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het huidige of gewenste gebruik van die bodem en of deze optimaal op elkaar kan worden afgestemd. Het uitgangspunt hierbij is dat mogelijk aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem en dat de bodemkwaliteit niet verslechtert door grondverzet (bijvoorbeeld graafwerkzaamheden). Dit is het zogenaamde *stand still*-beginsel. Het is daarom van belang dat activiteiten die mogelijk geleid hebben tot bodemverontreiniging in kaart worden gebracht en de aanwezige milieukundige bodemkwaliteit wordt vastgesteld.

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bepaalt dat inzicht moet worden gegeven in de uitvoerbaarheid van een plan. Dit geldt ook voor de bodemkwaliteit ter plaatse, omdat een eventueel aanwezige bodemverontreiniging van groot belang kan zijn voor de keuze van bepaalde bestemmingen en/of voor de uitvoerbaarheid van het met een plan beoogd gebruik.

Conclusie verkennend onderzoek

Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden is de bodemsituatie door Witteveen + Bos d.d. 15 en 16 mei 2011 door twee verkennende bodemonderzoeken met kenmerk EDM96-5/haam3/025 (bijlage) in beeld gebracht.

1. De milieuhygiënische situatie van de grond is door middel van bemonstering indicatief bepaald. Ten tijde van de uitvoering van het veldwerk is het opgeboorde bodemmateriaal zintuiglijk en door velddetectiemethoden beoordeeld op afwijkingen. In de grond is geen bijmenging met bodemvreemd materiaal waargenomen. De grond is licht verontreinigd met zware metalen en matig verontreinigd met Kobalt. Deze verontreiniging is mogelijk te relateren aan uitloging uit de funderingslaag van de weg.

2. In de grond is tot een diepte van 1,0 m –mv zwakke bijmenging met puin, baksteen en asfalt waargenomen. De grond is licht verontreinigd met zware metalen, matig verontreinigd met zink en sterk verontreinigd met PAK. Gelet op de onderzoeksresultaten ter plaatse van het fietspad bestaat tussen de zintuiglijk waargenomen bodemvreemde bijmenging(en) en de gemeten verontreinigingen geen eenduidige relatie. Mogelijk is de verontreiniging PAK te relateren aan afspoeling van de weg.

Ter plaatse van het fietspad zullen ophoogwerkzaamheden en gedeeltelijke ontgravingen plaatsvinden, waarbij alle ontgraven grond weer wordt toegepast in het werk. In een BUS-melding (Besluit Uniforme Sanering) kunnen de werkzaamheden in of op de heterogeen verontreinigde grond worden beschreven. Het bevoegd gezag Wet bodembescherming dient in te stemmen met de BUS-melding. De exacte invulling van de BUS-melding wordt door het bevoegd gezag vastgesteld op basis van het definitieve inrichtingsvoorstel.

Het bestaande asfalt is teerhoudend. Het teerhoudende asfalt is niet geschikt voor hergebruik en zal worden afgevoerd. Onder de asfaltconstructie is een funderingslaag aangetroffen van baksteen, natuursteen, beton en slakken. Uit de indicatieve toetsing blijkt dat het bemonsterde funderingsmateriaal voldoet aan de hiervoor geldende samenstellingswaarden.

Met betrekking tot de vastgestelde milieuhygiënische kwaliteit van de grond ter plaatse kan worden geconcludeerd dat er gezien de geconcentreerde, maar matige verontreiniging milieuhygiënisch

gezien geen bezwaar bestaat tegen de voorgenomen herinrichting. De eventuele uitvoering zal medebepalend zijn voor de uiteindelijke sanering.

4.4.4 Externe veiligheid

Het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen is van toepassing op ruimtelijke besluiten met betrekking tot de bestemming van grond, wanneer deze besluiten te maken hebben met de bouw of vestiging van kwetsbare objecten. In dit geval is hier geen sprake van. In figuur 4.1 is een fragment van de risicokaart opgenomen. Zoals uit de risicokaart kan worden afgeleid zijn nabij het plangebied geen inrichtingen met gevaarlijke stoffen aanwezig, noch is sprake van een transportroute.

Figuur 4.1 Provinciale risicokaart omgeving plangebied



4.4.5 Ecologie

Bureau Waterproef heeft in opdracht van HHNK een (voor)toets gedaan aan de Flora- en faunawet. Dit onderzoek is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Flora- en faunawet

In het onderzoeksgebied zijn geen beschermde soorten aangetroffen en er worden op basis van die waarneming ook geen beschermde soorten verwacht.

Voor alle beschermde inheemse (ook de algemeen voorkomende) vogelsoorten geldt vanuit de Flora- en faunawet een verbod op handelingen die nesten of eieren beschadigen of verstoren. In de praktijk betekent dit dat versturende werkzaamheden alleen buiten het broedseizoen uitgevoerd mogen worden.

Verder zijn ook handelingen die een vaste rust- of verblijfplaats van beschermde vogels verstoren niet toegestaan. Nestlocaties van de boomvalk, buizerd, gierzwaluw, grote gele kwikstaart, havik, huismus, kerkuil, oehoe, ooievaar, ransuil, roek, slechtvalk, sperwer, steenuil, wespendif en zwarte wouw worden gezien als jaarrond beschermde vaste rust- en verblijfplaats. Voor de versterking van deze verblijfplaatsen en belangrijk leef- of foerageergebied is ook buiten het broedseizoen een ontheffing noodzakelijk. Nestlocaties van bovengenoemde soorten zijn niet aanwezig op of langs het tracé, nader onderzoek of aanvraag tot ontheffing is voor deze soorten derhalve niet noodzakelijk.

Verder wordt niet verwacht dat andere strikt beschermde soorten voor zullen komen binnen het plangebied. Nader onderzoek of de aanvraag van een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is dan ook niet noodzakelijk.

Uitvoering HHNK

HHNK houdt bij uitvoering rekening met het broedseizoen. Voor aanvang van het broedseizoen wordt de aanwezige vegetatie kort gehouden worden om de mogelijkheden tot broeden nabij het plangebied te beperken en zo eventuele verstoring door uitvoering van de werkzaamheden tegen te gaan.

4.4.6 Water

Meer ruimte voor water is nodig om klimaatverandering, zeespiegelstijging en bodemdaling op te vangen. Een van de instrumenten om het nieuwe waterbeleid voor de 21^e eeuw vorm te geven is de watertoets.

Met onderhavig plan wordt extra verharding gerealiseerd ter grootte van 7.200 m². Hierdoor is een watertoets noodzakelijk. De hieruit voortvloeiende maximale toename voor berging bedraagt 76 m³. Op basis van de door HHNK uitgevoerde berekeningen is bij deze toename geen compensatie van wateroppervlakte nodig.

4.5 Archeologie en monument

4.5.1 Archeologie

In 1992 werd het Europese Verdrag van Malta ondertekend door een groot aantal EU-landen, waaronder ook Nederland, met als doel het (Europees) archeologisch erfgoed veilig te stellen. Dit moet met name gestalte krijgen in het ruimtelijk ordeningsbeleid, wat betekent dat bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen meer aandacht moet worden besteed aan de (mogelijke) aanwezigheid van archeologische waarden en dat een beschermende regeling moet worden opgenomen ten aanzien van die archeologische waarden.

Ter implementatie van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving is in 2007 de Monumentenwet gewijzigd. De bescherming van de archeologische waarden is geregeld in de nieuwe Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMZ), die onderdeel uitmaakt van de Monumentenwet. De kern van deze wet is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven en beschermd worden.

Om de archeologische waarden in het plangebied te onderzoeken is vooruitlopend op de werkzaamheden een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd.

Conclusie bureauonderzoek

In juli 2011 is door *Vestigia* bureauonderzoek (bijlage) gedaan naar de archeologische waarde van het plangebied. De conclusie van dat onderzoek luidt dat behalve de Westfriesdijk zelf, het gebied eromheen ook van archeologische waarde is. Uit het bureauonderzoek blijkt:

- dat ter plaatse van het te plaatsen fietsviaduct een aanvullend archeologisch booronderzoek geadviseerd wordt. Hierover zal gemeente Hollands Kroon, het bevoegd gezag, een besluit moeten nemen;
- indien voor aanleg van het fietspad verstoringen beneden maaiveld worden verwacht wordt geadviseerd om aanvullend archeologisch booronderzoek te verrichten. Hierover zal gemeente Hollands Kroon, het bevoegd gezag, een besluit moeten nemen.
- Bij het ontgraven van de bovenste laag ten behoeve van het verwijderen van de humuslaag is de verwachting dat hier geen vondsten worden gedaan omdat dit in de ophoog-laag valt, welke de afgelopen decennia door HHNK is aangebracht.

In februari 2012 is aanvullend archeologisch onderzoek uitgevoerd door *Vestigia* (bijlage), ter plaatse van het nieuwe fietsviaduct en over het gedeelte waar het fietspad op maaiveld niveau wordt aangelegd. Op grond van de resultaten is gebleken dat op beide locaties geen archeologische indicatoren aangetroffen zijn, waardoor de uitvoering zonder belemmeringen voortgezet kan worden.

4.5.2 Monument en Monumentenverordening

De Westfriese Omringdijk is provinciaal monument. Hierdoor valt zij onder de beschermende werking van de Monumentenverordening Noord-Holland 2010 (monumentenverordening). Op grond van de verordening is het slopen, verstoren of verplaatsen of in enig opzicht wijzigen, vergunningplichtig op grond van artikel 2.2, eerste lid onder b van de Wabo. Op grond van artikel 6, derde lid van de monumentenverordening wordt een omgevingsvergunning geweigerd indien het beschermd monument op ontoelaatbare wijze wordt geschaad.

Ten behoeve van de omgevingsvergunning heeft het bevoegd gezag (vmlg. gemeente Niedorp) aan gedeputeerde staten van Noord-Holland verzocht om advies inzake de voorgenomen werkzaamheden. De provincie geeft bij brief d.d. 15 november 2011 aan dat: "... de plannen voor aanleg van het fietspad [...] weliswaar effect [hebben] op de cultuurhistorische waarde van de dijk, maar worden op een dusdanige wijze ingepast dat het monument het minste wordt aangetast. De provincie kan dan ook akkoord gaan met de voorgestelde wijzigingen in de Westfriesedijk te Winkel."

Wegens intrekking van de verleende omgevingsvergunning ten gevolge van de uitspraak door de rechtbank (d.d. 23 augustus 2012 – AWB 12/1621 en AWB 12/1603) heeft de provincie haar advisering ten behoeve van de omgevingsvergunning alsnog nader gemotiveerd.

Navolgend wordt ingegaan op de archeologische waarde van de Westfriese Omringdijk langs het tracé en worden tot slot conclusies ten aanzien van de monumentale waarden opgenomen.

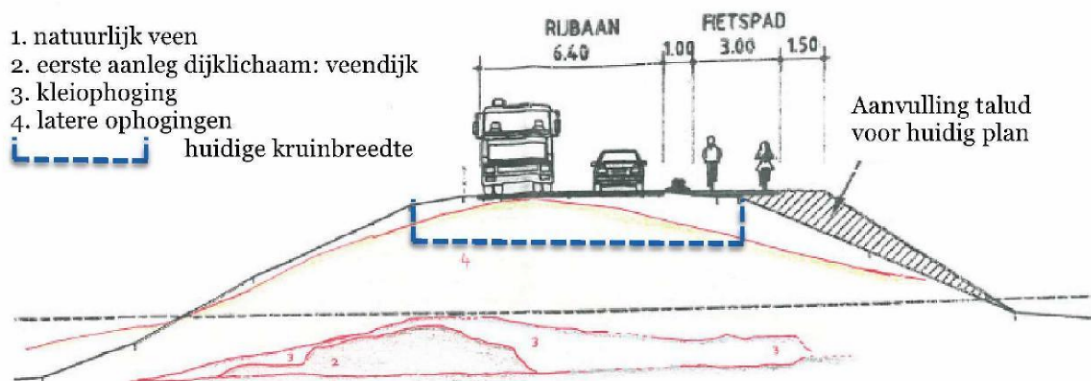
Archeologische waarde

De Cultuurcompagnie geeft in haar memo d.d. 27-07-2012 een nadere toelichting op de ontstaansgeschiedenis van de Westfriese Omringdijk (bijlage).

De Westfriese Omringdijk ontstond langzamerhand in de 12^e eeuw. De aanleg van dijken was nodig omdat veen steeds sterker begon in te klinken. Grote gebieden rondom West-Friesland 'spoelden' daardoor weg. Vanaf omstreeks 1250 komt de positie van de omringdijk ongeveer vast te liggen en bestaat zij uit een aaneenschakeling van kleinere dijken. De opvolgende eeuwen zijn in West-Friesland meermaals doorbraken geweest die tot een aanpassing van het 'bedijkte' gebied hebben geleid. De vorm en wording is daarmee langzamerhand verweven met de totstandkoming van West-Friesland.

Ten tijde van de aanleg van de N242 is bij Winkel een doorsnijding gemaakt in het dijklichaam. Hieruit bleek dat de dijk waarschijnlijk is aangelegd aan het eind van de 12^e eeuw. In de loop der eeuwen heeft de dijk opnieuw een zeewater kerende functie gekregen door het verloren gaan van andere dijken. Hierdoor is dijk gedurende de eeuwen steeds verder opgehoogd en verbreed. Ter hoogte van de kruising met de Dorpsstraat is in het dijklichaam is nog een spoor van een oude doorbraak terug te vinden, door de kenmerkende 'slinger' in de dijk.

Figuur 4.2 Dwarsdoorsnede – ontstaansgeschiedenis dijklichaam door de eeuwen heen



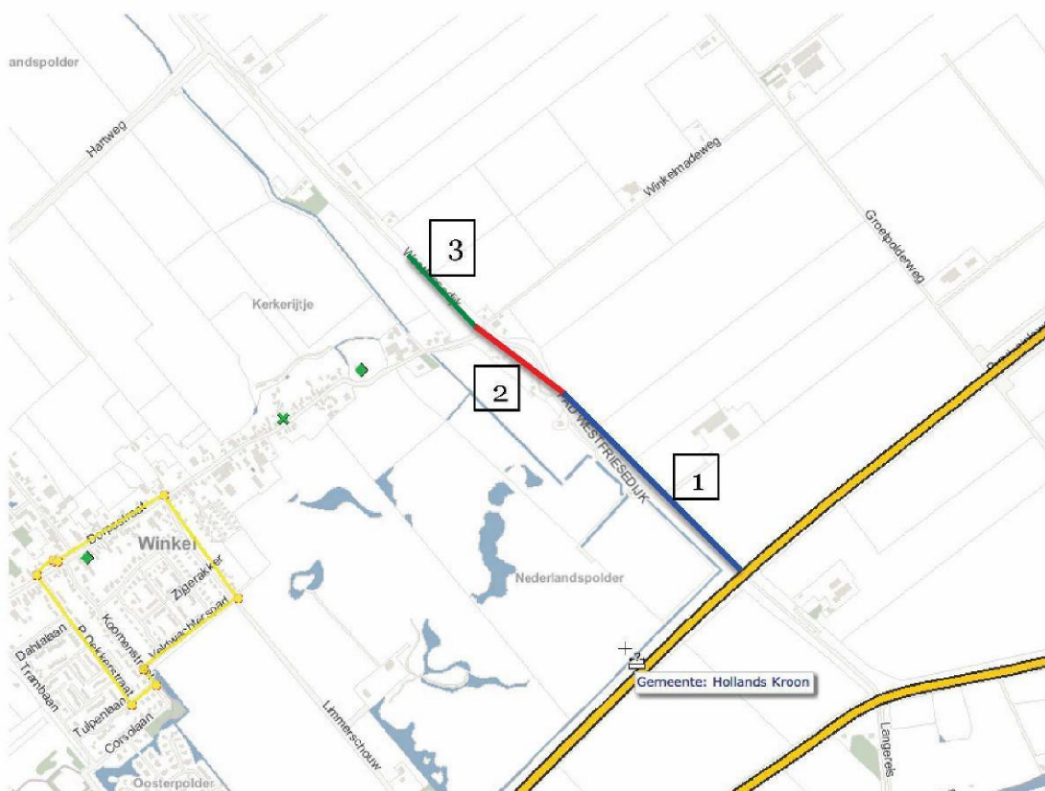
Op grond van de informatie uit archeologisch onderzoek is voor het tracé de in figuur 4.2 opgenomen dwarsdoorsnede opgetekend met daarop vier zichtbare lagen. Hieruit blijkt dat de ontstaansgeschiedenis samenhangt met een door de tijd steeds veranderende verschijningsvorm van het dijklichaam.

Infrastructurele ingrepen

Sinds de voltooiing van de Zuiderzeewerken is de waterkerende functie vervallen en heeft het gemotoriseerd verkeer de verschijning en beleving van het monument veranderd ten behoeve van de (verkeers)ontsluitingsfunctie. De afgelopen eeuw hebben afgravingen en ophogingen plaatsgevonden om de verkeersstroom verder te kunnen faciliteren. Zo is het dijklichaam in 1920 tussen Winkel en de N239 in haar talud verbreed en opgehoogd rond 1920. Vervolgens is datzelfde tracé in 1980 bij de laatste wegverbetering weer afgegraven om de weg te kunnen verleggen en te verbeteren.

Bij deze verbetering in 1980 zijn de volgende aanpassingen gedaan:

1. Op het gedeelte tussen het bestaande viaduct en de eerste bocht in de dijk bij de eerste bebouwing richting Dorpsstraat heeft een kruinverlaging plaatsgevonden variërend van 0,60 m tot 1,00 m;
2. Op het gedeelte tussen de hiervoor genoemde eerste bocht en de Dorpsstraat heeft vrijwel geen kruinverlaging plaatsgevonden, wel is de as in de bocht tussen de Westfriesedijk nr. 42 en 46, maximaal 4,00 m tot 5,00 m verschoven en is ter plaatse van de kruising met de Dorpsstraat (Westfriesedijk nr. 23) de as $\pm 2,00$ m verschoven;
3. Vanaf het kruispunt met de Dorpsstraat, richting Kolhorn, is de as over de eerste 200 m maximaal 0,70 m verlaagd.

*Voorbereidingen planvorming*

HHNK heeft bij de uitwerking van haar plannen ten behoeve van de voorgenomen herinrichting inloopavonden en inspraakavonden georganiseerd. Tevens is afstemming gezocht met de provincie in de uitwerking van de definitieve planvorming. In overleg is daartoe op verzoek van de provincie een zogenaamd Cultureel Planologisch proces doorlopen en een landschapsarchitect (Hosper) ingeschakeld. Het daaruit uitgekristalliseerde advies is om de fietsinfrastructuur zoveel mogelijk onderaan het dijklichaam te plaatsen en een tunnel te realiseren onder de N242 door.

HHNK heeft als initiatiefnemer aan de hand van het advies een weging gemaakt op economische, technische en uitvoerbaarheidsmogelijkheden. De voorliggende planinvulling sluit daarom zoveel mogelijk aan bij het uitgebrachte advies, maar maakt op enkele onderdelen een afwijkende keuze:

- geen ondertunneling, maar een fietsviaduct over de N242
- aanleg van fietsinfrastructuur op de kruin van het dijklichaam van Winkel totaan de N239.

Dit betekent op een tweetal punten een afwijking van de uitkomst van het uitgebrachte advies, waarover instemming is verkregen van de provincie.

Conclusie

Alles overwegend blijkt dat de fietsinfrastructuur - daar waar sprake is van een minder aangetaste historische dijk (tussen Winkel en de Hartweg) - overeenkomstig de uitkomst van het Cultureel Planologisch proces zal worden gerealiseerd onderaan het dijklichaam. Ten aanzien van het aan te brengen viaduct en de aanleg van fietsinfrastructuur op het dijklichaam (tussen Winkel en de N239) zullen deze op het reeds sterk aangetaste tracé van het dijklichaam wordt gesitueerd. Van aantasting van monumentale waarden is gezien de in het verleden gepleegde aanpassingen geen sprake.

Geconcludeerd mag worden dat de planuitwerking zorgvuldig tot stand is gekomen en zo goed mogelijk rekening is gehouden met de te beschermen monumentale waarden. Van ontoelaatbare verstoring is dan ook geen sprake. Gebleken is dat de functionele doorontwikkeling van de infrastructuur, gezien de historische context, verantwoord is.

5 UITVOERBAARHEID

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De ontwikkeling binnen het plangebied is financieel haalbaar. Indien nodig kan een exploitatieopzet afzonderlijk overlegd worden.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het HHNK voert een actieve rol in het betrekken van belanghebbenden en belangstellenden bij uitvoering van haar taken. Voor onderhavig plan is door het HHNK een breed communicatie en inspraaktraject doorlopen sinds 2007. Van de totstandkoming van het voorlopig ontwerp is een verslag als bijlage opgenomen. Omwonenden en belanghebbenden zijn daarbij geïnformeerd en uitgenodigd om mee te denken in de planontwikkeling. Ook hebben zij deel kunnen nemen aan een Cultureel Planologisch proces, waarmee de provincie bewoners, gebruikers en belanghebbenden uitnodigt gezamenlijk met een landschapsarchitect de culturele en historische waarde van een monument nader betekenis te geven. Hieruit is een advies voortgekomen.

Het advies met de oplossing voor een fietspad onderaan de dijk van het gehele tracé en een fietstunnel onder de N242, is uiteindelijk door het bestuur van HHNK afgewezen. Hoofdzakelijk vanwege technische en economische aspecten. Hierna is in overleg met de bevoegde gezagen gezocht naar een oplossing die door alle partijen gedragen werd en een nadere uitwerking was van de oplossing van Hosper. Deze afstemming heeft tot voorliggend ontwerp geleid en is als een aanvraag omgevingsvergunning op 29 augustus 2011 voor het eerst in procedure gebracht.

Vooruitlopend op de formele inspraakmogelijkheid bij die vergunningprocedure zijn door HHNK meermaals inloop- en informatieavonden gehouden. Hier is nadere toelichting gegeven op de procedure, de definitieve planinvulling en uitwerking.

In navolging daarop heeft de stichting Landelijk Schoon West-Friesland zich uitgesproken tegen het definitieve inrichtingsvoorstel. De stichting heeft aangegeven niet te kunnen instemmen met de toevoeging van een fietspad op de kruin van het dijklichaam. De stichting heeft beroep ingesteld tegen de verleende omgevingsvergunning. Dit beroep heeft geleid tot uiteindelijke intrekking van de verleende omgevingsvergunning. HHNK heeft op 21 november 2012 opnieuw een informatieavond gehouden ter toelichting op de ingetrokken omgevingsvergunning alsmede de verder te ondernemen stappen. Het verslag van deze avond is als bijlage toegevoegd.

De maatschappelijke uitvoerbaarheid wordt tenslotte aangetoond met de resultaten uit de periode van terinzageliggig van de omgevingsvergunning en ruimtelijke onderbouwing, waarbij een ieder zijn of haar zienswijze kenbaar kan maken.

Informatie over onderhavig project is ook terug te vinden via www.hhnk.nl, door te zoeken op 'inrichting Westfriese dijk Winkel'.