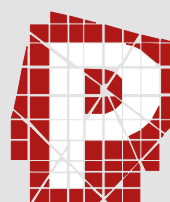


Bestemmingplan

Buitendijks parkeerterrein
Medemblik

Gemeente Medemblik



Plannen-makers
experts in ruimtelijke ordening, stedenbouw en landschap

Planstatus: ontwerp

Identificatiecode: NL.IMRO.0420.BPBuitendpark-ON01

Datum: 23 november 2023

Contactpersoon Plannen-makers: Dhr. C. Vaartjes en Dhr. J. Overbosch

Kenmerk Plannen-makers: PM23069

Opdrachtgever: Gemeente Medemblik



*Plannen-makers
Europalaan 500
3526 KS Utrecht
www.plannen-makers.nl
BTW id: NL863445639B01
KvK nummer: 84970502*

Buitendijks parkeerterrein Medemblik

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding en beschrijving van het projectgebied	4
Hoofdstuk 2 Geldend planologisch regime	6
Hoofdstuk 3 Planbeschrijving	9
3.1 Huidige situatie	9
3.2 Toekomstige situatie	9
3.3 Stedenbouwkundige en landschappelijke inpasbaarheid	12
Hoofdstuk 4 Beleidskader	14
4.1 Rijksbeleid	14
4.2 Provinciaal beleid	17
4.3 Gemeentelijk beleid - Medemblik	19
4.4 Gemeentelijk beleid - Hollands Kroon	20
Hoofdstuk 5 Milieuaspecten	21
5.1 Erfgoed	21
5.2 Bodem	22
5.3 Ecologie	22
5.4 Stikstofdepositie	24
5.5 Externe veiligheid	26
5.6 Geluidhinder	27
5.7 Water	28
5.8 Hinder van bedrijven	28
5.9 Luchtkwaliteit	29
5.10 Verkeer en parkeren	30
5.11 Duurzaamheid	30
5.12 Vormvrije m.e.r.-beoordeling	31
Hoofdstuk 6 Juridische toelichting	32
6.1 Toelichting op het juridische systeem	32
6.2 Bestemmingsplanprocedure	32
6.3 Regels	33
Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid	37
7.1 Economische uitvoerbaarheid	37
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	37

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding en beschrijving van het projectgebied

In de stad Medemblik en vooral in het centrum van Medemblik is een groot gebrek aan parkeerruimte voor de inwoners maar ook voor de vele toeristen die de stad aan het IJsselmeer komen bezoeken. Om de binnenstad van Medemblik te ontlasten is het van belang een goede parkeerbalans in de binnenstad van Medemblik te bereiken. Op 11 juli 2019 heeft de gemeenteraad van Medemblik besloten het bestaande buitendijkse parkeerterrein te verbeteren en te vergroten. De locatie ligt gedeeltelijk in de gemeente Hollands Kroon. De gemeente Medemblik heeft de benodigde gronden kunnen aankopen waardoor de noodzakelijke uitbreiding gerealiseerd kan worden. De gemeente Medemblik is initiatiefnemer van de plannen.

Omdat de locatie is gelegen in twee verschillende gemeenten moeten er twee bestemmingsplannen worden opgesteld om het parkeerterrein planologisch mogelijk te maken. Beide gemeenteraden moeten het bestemmingsplan vaststellen voor dat deel dat op hun grondgebied is gelegen. De beide bestemmingsplanprocedures zullen parallel naast elkaar lopen. In beide bestemmingsplannen moet zijn aangetoond dat het planvoornemen haalbaar en uitvoerbaar is en dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De gemeente Hollands Kroon heeft aangegeven mee te willen werken aan de plannen van de buurgemeente Medemblik.

Het nu voorliggende bestemmingsplan maakt de ontwikkeling mogelijk voor de gronden gelegen in gemeente **Medemblik**. Omdat er sprake is van één plangebied en één project zijn de toelichting en de regels van beide bestemmingsplannen op dit totale plangebied identiek. In de toelichting is het plan gemotiveerd vanuit de gemeente Medemblik. De verbeelding is per gemeente opgesteld maar vormen tezamen het gehele plangebied en het project.



Figuur 1. Ligging plangebied in de gemeente Hollands Kroon en globale locatie



Figuur 2. Globaal plangebied (rood kader) inclusief gemeentegrens (zwarte lijn met stippen)

Hoofdstuk 2 Geldend planologisch regime

De locatie is gelegen in het bestemmingsplan 'Medemblik - Binnenstad' van de gemeente Medemblik en het Bestemmingsplan 'Buitengebied 2009' van de gemeente Hollands Kroon. De van belang zijnde artikelen per bestemmingsplan worden onderstaand benoemd.

Bestemmingsplan 'Medemblik - Binnenstad'

Een klein deel van het bestaande en te vergroten parkeerterrein valt binnen dit bestemmingsplan. Daarnaast kan het zijn dat de benodigde landschappelijke inpassing binnen dit plan gaat vallen. Het definitieve ontwerp moet uitwijzen of dit inderdaad zo is.

Waterkering (artikel 17)

Deze gronden zijn bestemd voor (werken ten behoeve van de) (primaire) waterkering, waarbij de instandhouding van de (cultuur)landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden wordt nagestreefd. Daarnaast zijn de gronden in beperkte mate bestemd voor wegen en paden en parkeervoorzieningen. Er geldt een aanlegvergunningstelsel voor het ophogen en afgraven van gronden en het aanbrengen van opgaande beplanting.

Ruimtelijk, cultuurhistorisch en archeologisch waardevol gebied (artikel 26)

De gronden zijn tevens bestemd voor het behoud, herstel en de uitbouw van de cultuurhistorische, archeologische en ruimtelijke waarden van het gebied en zijn bebouwing. Voor het aanbrengen van oppervlakteverhardingen en het aanbrengen van opgaande beplanting geldt een aanlegvergunningstelsel. Een vergunning kan pas worden verleend als een archeologisch rapport is opgesteld.

Vrijwaringszone waterkering (artikel 27)

Binnen deze zone mag niet worden gebouwd, tenzij er toestemming voor is van het Hoogheemraadschap.

Hoogspanningsleiding (artikel 28)

Er mag niet worden gebouwd anders dan ten behoeve van de hoogspanningsleiding, tenzij er toestemming is van de leidingbeheerder. Ook geldt er een aanlegvergunningstelsel.

Gasleiding (artikel 28)

Er mag niet worden gebouwd anders dan ten behoeve van de gasleiding, tenzij er toestemming is van de leidingbeheerder. Ook geldt er een aanlegvergunningstelsel.



Figuur 3. uitsnede bestemmingsplan Medemblik - Binnenstad

Bestemmingsplan 'Buitengebied 2009' (gemeente Hollands Kroon)

De twee nieuw te realiseren parkeerterreinen vallen volledig binnen dit bestemmingsplan (vooral nog exclusief landschappelijke inpassing). Het bestaande parkeerterrein en de vergroting hiervan valt deels binnen dit bestemmingsplan. Daarnaast kan het zijn dat de benodigde landschappelijke inpassing binnen dit plan gaat vallen. Het definitieve ontwerp moet uitwijzen of dit inderdaad zo is.

Bestemming 'Agrarisch'

Deze gronden zijn bedoeld voor agrarisch grondgebruik. De aanleg van een parkeerterrein past niet binnen deze bestemming. Het bestemmingsplan bevat geen wijzigingsbevoegdheden om de bestemming te wijzigen in 'Verkeer'.

Bestemming 'Verkeer'

Deze gronden zijn onder andere bestemd voor wegen en parkeren met bijbehorende voorzieningen als toiletgebouwen en picknicktafels. Het bestaande parkeerterrein heeft deze bestemming, evenals de Zuiderdijkweg.

Dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'

Deze gronden zijn mede bestemd voor waterkering. Er mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

Dubbelbestemming 'Leiding – Gas'

Deze gronden zijn mede bestemd voor aanleg, beheer en onderhoud van een gasleiding. Er geldt een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

8

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

3.1 Huidige situatie

Het plangebied bestaat in de huidige situatie uit grasland en het reeds bestaande verhoogd aangelegde parkeerterrein. Tussen het plangebied en Medemblik ligt een dijk. Deze dijk maakt geen onderdeel uit van het plangebied. Wel maakt de dijk onderdeel uit van de landschappelijk inpassing.



Figuur 5. huidige situatie vanaf rotonde Zuiderdijkweg en N240



Figuur 6. Huidige verhoogde parkeerterrein

3.2 Toekomstige situatie

De gemeenteraad van Medemblik heeft 11 juli 2019 het besluit genomen om tot parkeeruitbreiding in Medemblik over te gaan. Tijdens dit besluit was het uitgangspunt dat de parkeeruitbreiding vindt plaats op drie locaties, te weten:

- Locatie A: Nieuw aan te leggen in de polder (142 parkeerplaatsen);

- Locatie B: Nieuw aan te leggen in de polder (142 parkeerplaatsen), na evaluatie van A;
- Locatie C: Uitbreiding van een bestaand parkeerterrein (opwaarderen van 58 naar ten minste 93 parkeerplaatsen).



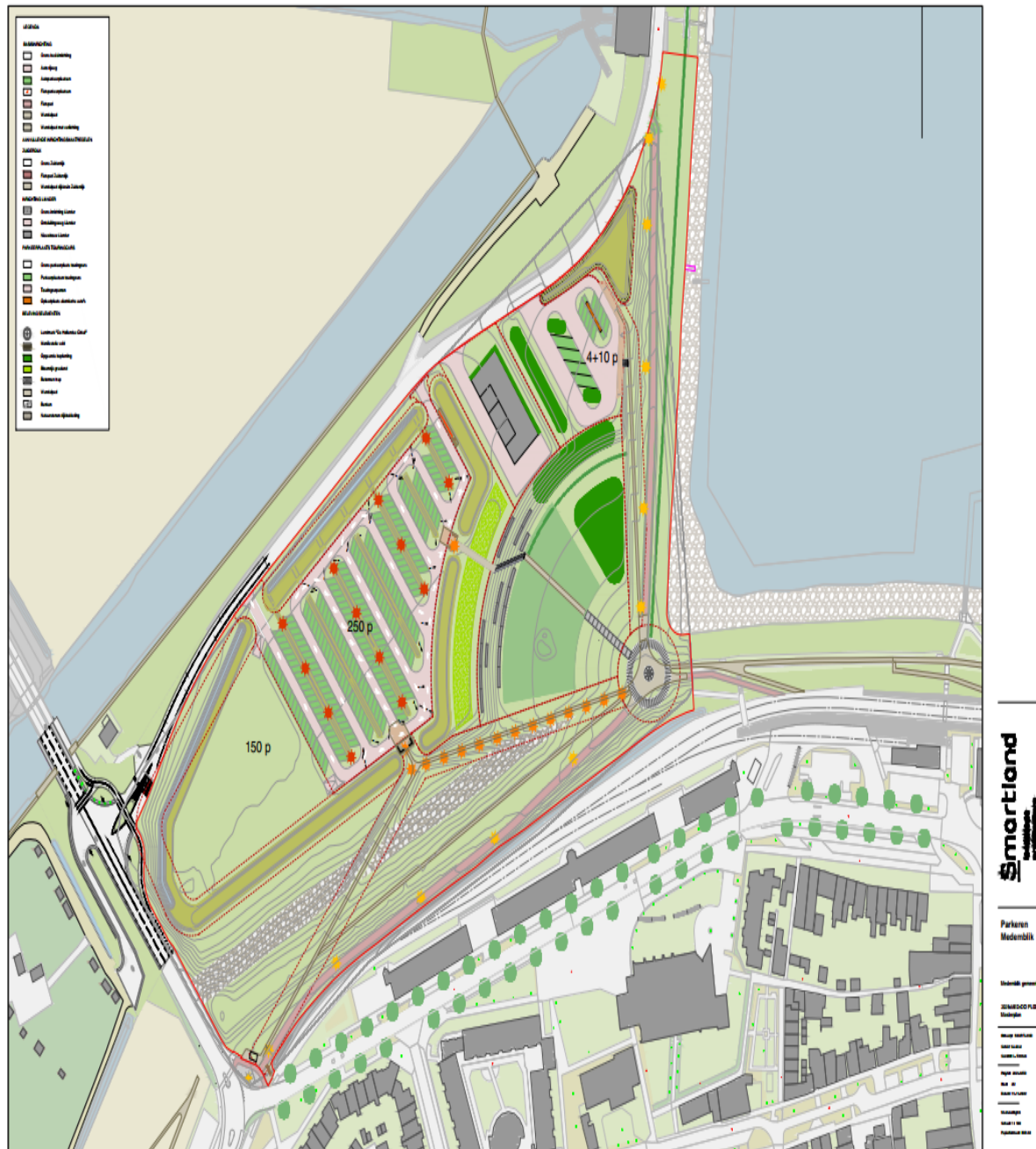
Figuur 7. Planvoornemen toekomstige situatie

Na het besluit van 2019 is een uitvoerig ontwerpproces doorlopen. Dit heeft geresulteerd in een andere indeling en verbeterde ruimtelijke inpassing van de parkeerplaatsen.

Het huidige ontwerp gaat uit van:

- Een parkeerterrein met 250 ingerichte parkeerplaatsen.
- Een locatie voor het parkeren van 4 toeringcar bussen en oplaadlocatie voor 10 elektrisch voertuigen.
- Een veld dat dient als overloop tijdens evenementen en uitbreidingsmogelijkheid voor de toekomst (totaal 150 parkeerplaatsen).
- Het bestaande parkeerterrein verdwijnt.

In voorbereiding op de planvorming is de parkeerbehoefte van het buitendijks parkeren onderzocht. Voor een nadere toelichting op de behoefte wordt verwezen naar Bijlage 1 Buitendijkse parkeerterreinen Medemblik.



Figuur 8. Huidig ontwerp

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de bestemming van het buitendijks gebied voor zover het plandeel in de gemeente Medemblik is gelegen. In de volgende paragraaf is de stedenbouwkundige en landschappelijke inpasbaarheid nader toegelicht.

Er wordt onderzocht of de behoefte en wenselijkheid bestaat om op het Buitendijks Parkeerterrein een toiletgebouw te realiseren. Dit is nog niet definitief bepaald. In het voorliggend bestemmingsplan is in de bouwregels in artikel 3.3 een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om een toiletgebouw van 50 m² mogelijk te maken. Indien de behoefte en wenselijkheid bepaald is kan door middel van binnenplanse afwijkingsprocedure door het college van Burgemeester en Wethouders het toiletgebouw vergund worden.

3.3 Stedenbouwkundige en landschappelijke inpasbaarheid

Toelichting ontwerp Buitendijks Parkeren Medemblik - het 'Blikveld'

Er is in opdracht van de gemeente Medemblik en in samenspraak met de gemeente Hollands Kroon, Provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) een ontwerp uitgewerkt voor het Buitendijks Parkeren, 'het Blikveld'.

Het ontwerp houdt rekening met de specifieke kenmerken van de locatie en ligging in de Wieringermeerpolder en nabij het historische centrum van Medemblik.

Locatie en ligging

In de Centrumvisie Beeldkwaliteit Medemblik (Urhahn, 2020) is de noordflank van Medemblik, buiten de Westfriesche Omringdijk en gemeentegrens, aangewezen als locatie om de parkeerdruk in de oude binnenstad te verlichten.

Op deze locatie is achter de dijk een halfverhoogd grondlichaam aanwezig met daarop een kleine parkeerplaats, daarbij het Toeristisch Overstap Punt (TOP) Lely, verder een grondoverslag van Deme/deVries-vdWiel en een onderstation van Liander. Daarnaast een graslandperceel, aangekocht door de gemeente Medemblik, en het buitentalud van de Westfriesche Omringdijk, eigendom van HHNK en verpacht aan een schapenboer.

Geconstateerd is (door Gemeente en Provincie) dat deze locatie veel meer potentie heeft dan alleen een parkeerplaats. Ten eerste zou het een onderdeel moeten gaan vormen van de integrale recreatieve groenstructuur rond de stad Medemblik. Ten tweede zou het de positie aan het IJsselmeer moeten benutten als toeristisch/recreatief belevingspunt, mede in het kader van de Visie IJsselmeerkust. Deze gecombineerde hogere ambitie is de basis van het ontwerp.

Daarbij is Liander bezig met vernieuwen van haar onderstations en zal hier een nieuw gebouw oprichten, naast, en ter vervanging van het bestaande. Ook zijn met Deme/deVries-vdWiel gesprekken gaande over het verplaatsen van de grondoverslag. Hierdoor is het mogelijk het zicht op de bestaande landmarks als de Bonifaciuskerk en het Lelygemaal te verbeteren, en daarmee de kwaliteit van de locatie al in basis te verhogen als uitgangspunt voor een inrichting die de potenties van deze locatie ten volle benut.

Op deze locatie komen drie verhalen/geschiedenissen bij elkaar. Ten eerste de Zuiderzee als historisch vaarwater, ten tweede de historische stad Medemblik als noordkaap van WestFriesland, ten derde de Wieringermeerpolder als eerste deel van de Zuiderzeewerken.

Het ontwerp

Fysiek komen deze werelden samen in het punt waar de Zuiderdijk aansluit op de WestFriesche Omringdijk. Hier is in het ontwerp een landmark voorgesteld en ontworpen, de 'Blikvanger', als zicht- en informatie-element, gebaseerd op het oude navigatie- en landmeetinstrument 'de Hollandse Cirkel' uit de gouden eeuw. Dit horizontale landmark is maximaal gericht op beleving van de genoemde drie werelden of landschappen en de genoemde bestaande verticale landmarks daarin.

De parkeerplaats zelf is gerealiseerd in het lage graslandperceel, bereikbaar vanaf de Zuiderdijkweg en landschappelijk ingepast met rietzones en schelpenpaden, die passen bij het buitendijkse karakter en de voormalige zeebodem als ondergrond. De rietzones dienen tevens een waterzuiverend en ecologisch doel, als stapsteen in de ecologische groenstructuur tussen noordelijk Westfriesland en de IJsselmeerkust. Het westelijk deel van het graslandperceel wordt ingericht als open veld met versterkte grasmat, ten behoeve van overloopparkeren. Een separaat oostelijk deel ten slotte, ter plaatse van het huidige grondoverslagpunt en Liandergebouw, wordt ingericht als voor elektrische voertuigen en als standplaats voor touringcars. Passende opgaande beplanting zorgt voor goede landschappelijke inpassing van de touringcars, in combinatie met landschappelijke inpassing van het nieuwe

onderstation.

De parkeerplaats is bereikbaar via meerdere looproutes, vanuit de oude binnenstad en de westelijke stad, via het nieuwe landmark en over het buitentalud van de WestFriesche Omringsdijk. Deze dijk krijgt daarbij haar oude steenbekleding terug, die het buitendijkse karakter verder versterkt en tevens de biodiversiteit verder verhoogt. Geïntegreerde verlichting van het landmark en haoplaadlocatie

lfhoge verlichting van de trappen en paden zorgen voor sociaal veilige looproutes van en naar de parkeerplaats. Naast wandelpaden worden ook fietspaden vanuit de drie zijden naar het landmark geleid. Deze zal als shared space ook voor fietsers stapvoets te betreden zijn, en daarmee functioneren als vernieuwd opstappunt en TOP voor regionale recreanten en toeristen.

Hiermee realiseert Medemblik niet alleen de gezochte verlichting van de parkeerdruk in de binnenstad. Het vervolmaakt bovendien haar structuur van integrale groene buitenruimtes en voegt ten slotte een toeristisch icoon toe op de rand van het IJsselmeergebied, dat de stad nog beter op de toeristische kaart zal zetten.

Voor de nadere toelichting van de stedenbouwkundig en landschappelijke invulling wordt verwezen naar Bijlage 2 Inrichtingsplan Ontwerp Buitendijks Parkeren. Hierin is het ontwerp voor het plangebied nader uitgewerkt.

Hoofdstuk 4 Beleidskader

Ruimtelijke ontwikkelingen moeten passen binnen wetten, regels en beleid van het Rijk, de provincie, eventueel regionaal gevoerd beleid op intergemeentelijk niveau en de gemeente.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld als rijksstructuurvisie. De NOVI vervangt onder andere de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De NOVI is de langetermijnvisie voor een duurzame fysieke leefomgeving in Nederland.

De NOVI heeft als toekomstperspectief een duurzame leefomgeving waarbij de kwaliteiten van de omgeving worden behouden en versterkt. Daarnaast bestaan de Nederlandse uitdagingen van de ruimtelijke inrichting in een klimaatbestendige delta en zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte in Nederland. Dit kan worden bereikt door goede samenwerking tussen de verschillende betrokken instanties. De opgaven die voortkomen uit de nationale belangen van het Rijk zijn vertaald in vier integrale prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie
2. Duurzaam economisch groeipotentieel
3. Sterke en gezonde steden en regio's
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Binnen deze prioriteiten zal aandacht zijn voor de onderlinge verwevenheden en spanningen daartussen en voor thema's en opgaven die daar dwars doorheen lopen, zoals leefomgevingskwaliteit, gezondheid, cultureel erfgoed, water, bodem en (nationale) veiligheid.

Binnen de prioriteiten hanteert het Rijk drie afwegingsprincipes die helpen om beleidskeuzes te maken:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal
3. Afwentelen wordt voorkomen

Het raakvlak van voorliggend bestemmingsplan is gezien de omvang beperkt. Het plan draagt sluit echter wel aan op het rijksbeleid omdat het bijdraagt aan sterke en gezonde steden. Door het buitendijks parkeerterrein wordt de gezochte verlichting van de parkeerdruk in de binnenstad bereikt wat bijdraagt aan een gezonde binnenstad. Het bestemmingsplan draagt ook bij aan het versterken van zowel recreatie en biodiversiteit. Er wordt derhalve ook aangesloten op het afwegingsprincipe van combinaties van functies. Het voorliggende bestemmingsplan is daarmee in lijn met het nationale beleid.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2011)

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) biedt de basis voor het stellen van algemene regels, op te nemen in een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). Die regels richten zich primair op gemeenten, die het eerstverantwoordelijke overheidsniveau zijn voor de inhoud van ruimtelijke plannen. In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 07-12-2011), ook wel bekend onder de naam AMvB Ruimte, zijn de nationale belangen uit de SVIR voorzien van juridische kaders, waarmee de doorwerking van de nationale belangen op ruimtelijk gebied is geborgd. Uit het Barro blijkt dat voor het planvoornemen en het plangebied geen sprake is van specifieke aspecten van nationaal belang. Wel geldt bij elk ruimtelijke plan nationaal belang 13 met betrekking tot zorgvuldig ruimtegebruik.

LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJING

Nationaal belang 13 van de SVIR van het Rijk vraagt om een zorgvuldige afweging en transparante

besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dit moet met behulp van de zogeheten Ladder voor duurzame verstedelijking (hierna: de Ladder) worden onderbouwd. Deze verplichte toetsing is vastgelegd in het Barro, dat weer verwijst naar het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Artikel 3.1.6, lid 2 Bro schrijft voor dat de onderbouwing van een ruimtelijk plan, waar een nieuwe stedelijke ontwikkeling mee mogelijk wordt gemaakt, aan de Ladder moet voldoen. De tekst uit het Bro luidt nu als volgt: "De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

De eerste afweging in de toetsing aan de Ladder is het beantwoorden van de vraag of er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Hiervoor kan worden gekeken naar jurisprudentie. Uit rechtspraak (ABRvS 8 augustus 2018; ECLI:NL:RVS:2018:2674) blijkt uit overwegingen 4.4 en 4.5 dat de Afdeling een parkeerterrein aan de rand van Deventer als nieuwe stedelijke ontwikkeling heeft aangemerkt. Gelet op deze uitspraak is in onderhavige situatie sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling en is de laddertoets van toepassing.

De stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte

De eerste trede van de ladder is het beschrijven van een regionale behoefte die de voorgenomen stedelijke ontwikkeling tegemoet dient te komen. Er zijn voor de binnenstad van Medemblik parkeeronderzoeken en –drukmetingen uitgevoerd waarmee de ervaren parkeerproblemen zijn onderzocht. Op sommige plekken is de parkeerdruk te hoog, andere plekken staan leeg. Het beeld is dat de parkeerdruk seizoensgebonden is: 's zomers komen naast het winkelend publiek en bewoners veel dagrecreanten en booteigenaren naar de binnenstad, 's winters zijn er veel minder dagrecreanten en booteigenaren. Het parkeerbeleid voor de gemeente Medemblik is vooral een capaciteits- en verdelingsvraagstuk.

In de Parkeervisie Medemblik, vastgesteld op 6 maart 2014, is vastgelegd dat de gemeente de kwaliteiten van de historische binnenstad wil versterken. Als element dat hierin thuishoort wordt genoemd dat straten minder gedomineerd zouden moeten worden door geparkeerde voertuigen. De aantrekkelijkheid van de binnenstad kan worden verhoogd door het parkeervrij of parkeerarm maken van straten of karakteristieke (historische) ruimten indien er voldoende compensatie kan worden geboden voor de op te heffen parkeerplaatsen. De benodigde capaciteit is in de visie bepaald op basis van de volgende aannames:

- Benutten van de capaciteit in de binnenstad conform de gemeten bezoekersaantallen op de dinsdagochtend in het zomerseizoen. Dit aantal bedroeg ongeveer 300.
- Een parkeervraag voor bezoekers conform de meting tijdens het Oldtimerfestival met een groei marge van 15%. De te faciliteren parkeervraag bedraagt dan $800 \times 1,15 - 300 = 620$. De plannen aan de Zuiderdijkweg alleen voorzien al in de helft van deze vraag.

Voor een uitgebreidere uitleg over de aannames met betrekking tot de benodigde parkeercapaciteit wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van de 'Buitendijkse parkeerterreinen Medemblik'.

De gemeente Medemblik heeft algemene beleidskaders voor het parkeren in de binnenstad opgesteld. Onderstaand de eerste vier:

1. Er zijn verschillende doelgroepen: bewoners, bezoekers van bewoners, bezoekers binnenstad kort parkeren (boodschappen), bezoekers binnenstad lang parkeren (toeristen, evenementen, horeca), werknemers en werkgevers. Deze doelgroepen vragen om verschillende voorzieningen wat betreft

loopafstand en locatie.

2. Bewoners, bezoekers van bewoners en bezoekers (kort parkeren) parkeren binnendijks. Daarmee wordt de loopafstand tot de bestemming en is de sociale veiligheid (voertuig en mens) in de avond en nacht beter gegarandeerd.
3. Langparkeerders parkeren zo veel mogelijk buitendijks. Hiervoor is wel kwaliteit van de parkeer- en loopverbindingen noodzakelijk.
4. Het uitbreiden van de parkeercapaciteit moeten bijdragen aan:
 - a. Het verhogen van de parkeermogelijkheden voor de bewoners van de Oosthoek.
 - b. Het verminderen van de parkeerverlast en parkeerdruk in de woonomgeving.
 - c. Het verbeteren van de leefbaarheid (kwaliteit woonomgeving).
 - d. Het verbeteren van de toegankelijkheid voor de hulpdiensten.
 - e. Het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, zodat de aantrekkelijkheid van (delen van) de binnenstad toeneemt.

Het bestemmingsplan wordt opgesteld om tegemoet te komen aan de behoefte aan parkeermogelijkheden voor zowel kort- als langparkeerders. Door voor deze laatste categorie buitendijkse parkeermogelijkheden (en loopverbindingen) van goede kwaliteit te realiseren ontlast men de binnenstad van de hoge parkeerdruk en het zoekverkeer voor de kortparkeerders. Het uiteindelijk beoogde effect is verder dat door een samenhangend pakket van maatregelen er een aantrekkelijke binnenstad ontstaat die (extra) bezoekers trekt. De bezoekers leiden weer tot meer levendigheid en kansen, hetgeen de economische vitaliteit versterkt. Dit plan dient bovendien voldoende compensatie te bieden wanneer, zoals in de Parkeervisie is beschreven, parkeerplaatsen opgeheven worden ten behoeve van het historische karakter.

De behoefte kan niet worden opgevangen binnen bestaand stedelijk gebied

Diverse ontwikkelingen, waaronder de herontwikkeling van het voormalige gemeentehuis, hebben in het centrumgebied van Medemblik gezorgd voor een extra parkeervraagstuk, bovenop de parkeervraagstukken die er al waren. Nu staat in de parkeervisie de ambitie beschreven om een parkeerterrein bij het havengebouw van de Pekelharinghaven parkeervrij te maken en in te richten als verblijfsgebied; men richt zich als gemeente op het behouden en versterken van de historische identiteit van de binnenstad. Planologisch is er in de binnenstad onvoldoende ruimte voor de opvang van de parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen, terwijl de dynamiek van de stad daar wel om vraagt. In het parkeerbeleid is daarom gekozen voor parkeervoorzieningen op terreinen aan de rand van de stad. Maatregelen die de parkeerdruk tegen moeten gaan zijn er binnen bestaand stedelijk gebied echter ook: de gemeente beschrijft in de beleidskaders en visie parkeerhandhaving te gaan intensiveren. Naast verbeterde handhaving van bestaande zones wordt er een parkeerschijfzone toegevoegd en overlegt men in drie smalle straten over het parkeren van busjes. De slimmere organisatie van parkeren kan wellicht een deel van het probleem oplossen, maar het aanleggen van nieuwe plaatsen blijft noodzakelijk, ook met oog op piekmomenten tijdens de jaarlijkse evenementen. Hiervoor zijn in het bestaand stedelijk gebied in verband met de beperkte ruimte geen of weinig opties, en bovendien is dit onwenselijk in verband met behoud van het historische karakter. De Zuiderdijkweg is als locatie de aangewezen oplossing; het buitendijks parkeren moet de langparkeerders buiten het centrumgebied houden, waardoor de parkeerplaatsen daar beschikbaar blijven voor kortparkeerders. Dit vermindert zoekverkeer en de parkeerverlast. Uitbreiding van de parkeercapaciteit levert zowel kwantitatief als kwalitatief een belangrijke bijdrage aan het verbeteren van de parkeersituatie in en rondom de binnenstad van Medemblik.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Omgevingsvisie NH2050 (2018)

De over een aantal jaren verwachte Omgevingswet zal veel bestaande wetgeving op het gebied van de ruimtelijke ordening en milieu vervangen. De Provincie Noord-Holland anticipeert hierop door als eerste stap, samen met stakeholders en inwoners, de Omgevingsvisie NH2050 op te stellen als opvolger van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 (met als ondertitel “Kwaliteit door veelzijdigheid”) uit 2010. De omgevingsvisie is vormvrij en bevat een geheel nieuwe, de provincie zelfbindende, visie die gedragen wordt door zoveel mogelijk partijen. Hiervoor zijn verschillende participatievormen ingezet (co-creatie, consultatie) en is zowel online als offline het gesprek met belanghebbenden en belangstellenden aangegaan. De Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 door Provinciale Staten (PS) vastgesteld.

Doel van de provincie met de omgevingsvisie is dat iedereen die in Noord-Holland woont, werkt en op bezoek komt een prettige leefomgeving aantreft. Nu, maar ook in de toekomst. De provincie stuurt aan op “balans tussen economische groei en leefbaarheid”, dat als leidend thema wordt gezien. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd.

Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is daarnaast voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Een economisch vitale provincie kan andersom weer bijdragen aan het welzijn en de leefbaarheid. In samenhang bekeken zijn in dit kader randvoorwaarden geformuleerd hoe om te gaan met grote thema's als klimaatverandering, energietransitie, veranderende economieën, volkshuisvesting, bodemdaling en verminderde biodiversiteit.

In de omgevingsvisie zijn hiervoor vijf samenhangende bewegingen benoemd, op basis van ruim 20 ontwikkelprincipes voor een toekomstige leefomgeving. Het plan is niet strijdig met deze ontwikkelprincipes.

4.2.2 Omgevingsverordening NH2020

De Omgevingsverordening NH2020 trad op 10-07-2023 in werking en blijft momenteel van kracht. Deze verordening regelt diverse aspecten zoals ruimtelijke ordening, milieu, natuur, landschap en waterbeheer in de provincie Noord-Holland. Het is essentieel om op de hoogte te blijven van deze regelgeving, aangezien deze de richtlijnen bepaalt voor diverse omgevingsaspecten. Het doel van de omgevingsverordening is om de samenhang tussen de verschillende belangen en functies in de leefomgeving te waarborgen en een duurzame en kwalitatieve ontwikkeling te bevorderen. Het is een instrument dat de provincie gebruikt om het gewenste beleid en de regels op provinciaal niveau vast te leggen. Afhankelijk van de ligging van een plangebied zijn de regels uit de verordening al dan niet van toepassing.

Afdeling 4.1 natuurbeheer

Binnen het plangebied zijn meerdere artikelen van kracht met betrekking tot natuurbeheer en fauna. Veel van deze bepalingen zijn niet van toepassing op dit specifieke gebied. In paragraaf 5.3 'Ecologie' wordt nader ingegaan op de relevante ecologische kenmerken, waarbij specifieke details worden belicht over het plangebied.

Artikel 6.3 Nieuwe stedelijke ontwikkelingen

Stelt dat nieuwe stedelijke ontwikkelingen alleen mogelijk zijn als ze overeenstemmen met regionale schriftelijke afspraken. Gedeputeerde Staten hebben de bevoegdheid om nadere regels op te stellen met betrekking tot deze afspraken.

Omdat het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) via de Ladder voor duurzame verstedelijking (Ladder) al regels stelt over 1) aantonen nut en noodzaak en 2) onderzoeken van binnenstedelijke mogelijkheden, zijn deze regels niet meer in de PRV opgenomen. Daarmee komt de regionale afstemming in de PRV

centraal te staan als het gaat om nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Regionale afstemming is niet in het Bro via de Ladder geregeld en blijft daarom in de PRV gehandhaafd. Evenals de Ladder gaat de PRV uit van een 'ja, mits' voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

Regionale afstemming heeft plaatsgevonden over voorliggend plan. De gemeenten Medemblik en Hollands Kroon zorgen met voorliggend bestemmingsplan beiden voor de planologische mogelijkheid om het buitendijks parkeren op deze locatie mogelijk te maken. De twee nieuw te realiseren parkeerterreinen evenals een deel van het bestaande en uit te breiden parkeerterrein zijn gelegen in de gemeente Hollands Kroon. De gemeente Medemblik heeft gronden gekocht van de gemeente Hollands Kroon voor het realiseren van dit plan. Voor het overige is regionale afstemming over dit project niet nodig.

Artikel 6.62 Klimaatadaptatie

De provincie, volgens de Omgevingsvisie NH2050, verplicht gemeenten om in ruimtelijke plannen de risico's van klimaatverandering in kaart te brengen voor nieuwe ontwikkelingen. Deze risico's omvatten onder andere wateroverlast, overstroming, hitte, watertekort, verzilting, en ecologische en chemische waterkwaliteit. Daarnaast moeten effecten op bodemdaling en biodiversiteit, indien relevant, worden beschreven. Gemeenten dienen adaptieve maatregelen en voorzieningen voor te stellen en de afweging voor implementatie te motiveren, waarbij kostenbeheersing een rol kan spelen.

Zoals aangegeven in de 'Omgevingsvisie NH2050 (2018)', staat het huidige plan niet haaks op de visie voor 2050. Voor een dieper inzicht in de diverse milieuaspecten met betrekking tot het plangebied, wordt verwezen naar de hoofdstuk 5 'Milieuaspecten', waar gedetailleerde beschrijvingen van de relevante aspecten te vinden zijn. Hieruit kan worden geconcludeerd dat artikel 6.62 geen belemmering zal vormen voor het plan.

Voorts toont het ontwerp opgenomen in Bijlage 2 Inrichtingsplan Ontwerp Buitendijks Parkeren dat er specifiek aandacht is voor klimaatadaptatie. Door een orthogonale structuur van rietzones en schelpenpaden is het gericht op het open polderland en heeft het een waterzuiverende en ecologische functie. Een open veld met versterkte grasmat biedt ruimte voor overloopparkeren, omringd door een brede rietzoom als waterberging. Een apart deel wordt ingericht voor touringcars en elektrische voertuigen, met passende opgaande beplanting voor landschappelijke inpassing. Dit ontwerp draagt bij aan een groene uitstraling van het gebied en draagt tevens bij aan het beperken van hittestress als gevolg van het plan.

Afdeling 7.4 Bodembescherming

Behandelt regels en procedures met betrekking tot bodembescherming. Het richt zich op het melden, plannen en uitvoeren van maatregelen met als doel de bodem te beschermen tegen verontreiniging. De artikelen in deze afdeling bevatten voorschriften voor het indienen van rapporten, saneringsplannen, evaluatieverslagen en nazorgplannen bij de bevoegde autoriteiten. De nadruk ligt op het waarborgen van een effectieve aanpak om de bodemkwaliteit te handhaven en te verbeteren.

De bodembescherming is geanalyseerd en de conclusie is dat dit geen problemen zal veroorzaken voor het plan. Een gedetailleerde uiteenzetting van deze analyse is te vinden in paragraaf 5.2 'Bodem'.

4.2.3 Omgevingsverordening NH2022

Omgevingsverordening NH2022 treedt pas in werking als de omgevingswet intreedt, naar verwachting zal dat 1 januari 2024 zijn. Vooruitlopend op deze inwerkingtreding is beoordeeld of er nieuwe regels van toepassing zijn op het plan.

Het gebied ligt volgens de Omgevingsverordening kaart binnen in een terrein dat is vastgesteld van een kritische afstand van Natura2000, hierbij is het belangrijk de stikstofdepositie op natuurgebieden als gevolg van menselijke activiteiten te beoordelen. De effecten van stikstofdepositie op Natura2000 gebieden zijn beoordeeld in paragraaf 5.4.

4.2.4 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

In de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (door Provinciale Staten in juni 2010 vastgesteld) is aangegeven welke landschappelijke en cultuurhistorische elementen overwogen moeten worden bij (ruimtelijke) ontwikkelingen en uitgangspunt kunnen zijn voor plannen. De ontwikkelingsgerichte benadering is het uitgangspunt van het beleid: behoud door ontwikkeling. In de leidraad is ingegaan op de kernkwaliteiten die gelden als basis voor de ruimtelijke kwaliteit van het landschap van Noord-Holland. Het provinciale grondgebied is in de leidraad ingedeeld in verschillende landschapstypen. De provincie wenst de Noord-Hollands landschappen optimaal te gebruiken door hun specifieke (kern)kwaliteiten te benutten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Uit de leidraad blijkt dat het plangebied tot het 'droogmakerijenlandschap' behoort. De algemene ambitie is om ruimtelijke ontwikkelingen:

- bij te laten dragen aan het zichtbaar en herkenbaar houden van de landschappelijke karakteristiek,
- bij te laten dragen aan het versterken van (de beleving van) openheid en
- helder te positioneren ten opzichte van de ruimtelijke dragers.

In hoofdstuk 3 bij de planbeschrijving en het daarbij behorende beeldkwaliteitplan is toegelicht hoe het plan is uitgewerkt is en hoe daarbij de kernkwaliteiten benut zijn en hoe aangesloten is op de ambities voor het plangebied.

4.3 Gemeentelijk beleid - Medemblik

Een gedeelte van het plangebied ligt in de gemeente Medemblik, de gemeente Medemblik is initiatiefnemer van de plannen en de behoefte/noodzaak aan extra parkeerterreinen komt voort uit deze gemeente. Gelet daarop gaat deze paragraaf in op het gemeentelijk beleid van de gemeente Medemblik.

4.3.1 Structuurvisie 2012 - 2022 gemeente Medemblik 'Sterke kust en sterk achterland'

De gemeente beschikt over een structuurvisie 2012 - 2022 'sterke kust en sterk achterland' (vastgesteld door de raad op 28 februari 2013) die de basis is voor het beleid en projecten binnen de gemeente Medemblik. Het doel van de structuurvisie is:

- Het versmelten van het beleid van de drie voormalige gemeenten tot één beleid.
- Het in beeld brengen van de opgaven voor de komende tien jaar op het gebied van de regionale samenwerking, landschap en cultuurhistorie, wonen,voorzieningen en leefbaarheid, economie en bedrijvigheid, recreatie en toerisme, bereikbaarheid en ontsluiting, natuur en water, duurzaamheid en de rol van de gemeente.
- Het in beeld brengen van de regionale en lokale potenties als basis voor een goede onderbouwing van de ruimtelijke en programmatische keuzes.
- Het schetsen van de ambities en het verantwoorden van de ruimtelijke en programmatische keuzes voor het hele gemeentelijke grondgebied op korte termijn (komende 10 jaar), met een doorkijk op de periode daarna.
- Het benoemen en met elkaar in verband brengen van de verschillende opgaven voor de komende jaren (prioriteren van ontwikkelingen), de rol van de gemeente en andere partijen hierbij en binnen welk financieel kader (bovenplanse kosten/bijdragen).
- Het creëren van betrokkenheid onder bewoners, ondernemers, agrariërs, belangenorganisaties, bestuurders en ambtenaren bij ontwikkelingen in de gemeente.

De visie dient als basis voor de uitvoering van gemeentelijke programma's in de komende jaren.

4.3.2 Coalitieakkoord 2022-2026

Een van de speerpunten in het versterken van de centrumfunctie van Medemblik stad. Het realiseren van parkeerplaatsen draagt hieraan bij.

4.4 Gemeentelijk beleid - Hollands Kroon

4.4.1 Omgevingsvisie hollands kroon (2016)

Aangezien een deel van het plangebied zich bevindt in de gemeente Hollands Kroon, wordt in deze paragraaf specifiek gekeken naar de omgevingsvisie van Hollands Kroon in het plangebied.

Op 22 november 2016 is de omgevingsvisie door de gemeenteraad vastgesteld. De omgevingsvisie van Hollands Kroon, geldig tot 2030, vormt een integrale visie en een stevig fundament voor het beleid van de gemeente. Naast ruimtelijke ordening omvat het belangrijke thema's zoals veiligheid, economische ontwikkelingen, technologie, natuur, milieu en bereikbaarheid. Het doel is om meer samenhang in het beleid voor de fysieke leefomgeving te brengen en flexibeler in te spelen op maatschappelijke veranderingen, vooral op strategisch niveau.

Het plangebied dient rekening te houden met de landschappelijke inpassing, waarbij specifieke kenmerken van de streek, de ontwikkelingsgeschiedenis, schaal, maat, functionaliteit, ruimtelijke opbouw, samenhang en verschijningsvorm van de directe omgeving en de inpassing in de bredere omgeving worden meegenomen.

De aanleg van parkeerplaatsen draagt bij aan de functionaliteit, bereikbaarheid, natuur, samenhang en verschijningsvorm van de directe omgeving mee, dit is in overeenstemming met de omgevingsvisie van Hollands Kroon.

Hoofdstuk 5 Milieuaspecten

5.1 Erfgoed

De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze naar verwachting in 2019 in werking treedt. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

De Erfgoedwet bundelt en wijzigt een aantal wetten op het terrein van cultureel erfgoed. De kern van deze wet is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). Daarnaast dient ieder ruimtelijk plan een analyse van de overige cultuurhistorische waarden van het plangebied te bevatten. Voor zover in een plangebied sprake is van erfgoed, dient op grond van voorgaande dan ook aangegeven te worden op welke wijze met deze cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten archeologie rekening wordt gehouden.

5.1.1 Archeologie

Ten aanzien van archeologie beschikt de gemeente Hollands Kroon niet over een eigen gemeentelijk toetsingskader voor het plangebied. In het geldende bestemmingsplan voor Anna Paulowna uit 2013 is geen archeologische beschermingsregeling voor het plangebied opgenomen. Ook uit de in de bestemmingsplantoelichting opgenomen informatie met betrekking tot archeologie komt geen noodzaak tot het verrichten van archeologisch onderzoek in het plangebied van voorliggend bestemmingsplan naar voren.

In de omgevingsvisie Hollands Kroon staat dat Hollands Kroon wordt gekenmerkt door een rijk bodemarchief, waarvan de bewaarcondities over het algemeen gunstig zijn. Op 14 juli 2022 is de beleidskaart Archeologie van de gemeente Hollands Kroon vastgesteld. De kaart met toelichting geeft een overzicht van de bekende archeologische waarden en de verwachte archeologische waarden. Daarnaast geeft de kaart voor elke locatie in onze gemeente aan hoe om te gaan met archeologie bij ruimtelijke ingrepen. Dit schept duidelijkheid en hiermee wordt onnodig archeologisch onderzoek of vernietiging van waardevolle archeologische resten voorkomen.

In het geldende bestemmingsplan is geen archeologische beschermingsregeling voor het projectgebied van kracht. De beleidskaart Archeologie van de gemeente Hollands Kroon geeft aan dat bij ingrepen van meer dan 2.500 m² en een diepte van 40 cm een archeologisch onderzoek aan de orde is. Van een dergelijk grootschalige ingreep is echter lang geen sprake. Volledigheidshalve is voor deze gronden wel de dubbelbestemming Archeologie opgenomen conform het vastgestelde beleid.

Betekenis voor het plan

Op grond van het bovenstaande kan worden gesteld dat voor de uitvoerbaarheid van het planvoornemen aanvullend onderzoek naar archeologische verwachtingswaarden nodig is.

Tevens geldt dat de archeologische bescherming op grond van de Erfgoedwet gewaarborgd blijft. Dit betekent dat wanneer bij graafwerkzaamheden vondsten worden aangetroffen waarvan redelijkerwijs kan worden aangenomen dat het archeologie betreft, dit gemeld moet worden bij het bevoegd gezag.

5.1.2 Cultuurhistorie

Als handreiking voor het onderzoek naar cultuurhistorie is de provinciale Leidraad landschap en cultuurhistorie (zie paragraaf 4.2.4) met bijbehorende digitale informatiekaart beschikbaar. Voor het planvoornemen is deze informatie geraadpleegd.

Voor wat betreft de cultuurhistorische aspecten is bij de ontsluiting van groot belang dat het monument de Westfriese Omringdijk en het zicht om de dijk en Medemblik zo veel mogelijk onaangetast blijven. Ontsluiting zou in dat kader moeten plaatsvinden via de Zuiderdijkweg of een weg aan de voet van de dijk. Een voetpad over de dijk naar de stad behoort cultuurhistorisch wel tot de mogelijkheden. In de uit te werken plannen en het inrichtingsplan wordt nader ingegaan hoe de parkeerterreinen en de ontsluitingen worden verbeeld in relatie tot de Omringdijk en het uitzicht op het stadsgezicht Medemblik. Hieruit blijkt dat het aspect cultuurhistorie uitvoering van dit bestemmingsplan niet in de weg staat.

5.2 Bodem

In het kader van een ontwikkeling of een herziening van een bestemmingsplan moet onderzocht worden welke gevolgen eventuele bodemverontreinigingen hebben voor de uitvoerbaarheid van het plan. De bodemkwaliteit kan namelijk een beperkende factor zijn voor de beoogde functie of de financiële haalbaarheid van het bestemmingsplan. Uitgangspunt ten aanzien van de bodemkwaliteit is dat deze bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zodanig goed moet zijn dat er geen risico's voor de volksgezondheid bestaan bij het gebruik van het plangebied voor wonen of een andere functie. Een nieuwe bestemming mag pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt (of geschikt te maken) is voor de nieuwe of aangepaste bestemming.

Van de locatie is geen bodemonderzoek beschikbaar. De locatie valt in kwaliteitsklasse landbouw en natuur van de bodemkwaliteitskaart 2016. Deze kwaliteit is geschikt voor de beoogde functie. In de omgeving zijn geen verontreinigingen aangetroffen en in het historisch bodembestand zijn op en in de directe omgeving van de locatie geen vermeldingen. Op basis van de beschikbare gegevens kan worden geconcludeerd dat de bodemkwaliteit naar verwachting geschikt is voor het voorgenomen gebruik.

Indien een omgevingsvergunning bouwen wordt aangevraagd komt de vraag aan de orde of een verkennend bodemonderzoek noodzakelijk is. Een parkeerterrein betreft geen bouwwerk, waar langdurig mensen zullen verblijven. Bij de aanvraag om een omgevingsvergunning is een bodemonderzoek dan ook niet noodzakelijk.

5.3 Ecologie

In het kader van de uitvoerbaarheid van ruimtelijke plannen is het van belang om aandacht te besteden aan beschermde natuurwaarden. De effecten op natuurwaarden dienen te worden beoordeeld in relatie tot bestaande wet- en regelgeving op het gebied van gebiedsbescherming en soortenbescherming, zoals vastgelegd in de Wet natuurbescherming (2017), Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de provinciale ruimtelijke verordening. Naast het raadplegen van bronnen is de locatie ten behoeve van de inventarisatie op 16 oktober 2019 bezocht door een ecooloog van Bügel Hajema Adviseurs. Onderstaand gaan wij in op de conclusies en advies uit het rapport. Het volledige rapport is als Bijlage 3 toegevoegd.

Soortenbescherming

Toetsing

Er gaan geen jaarrond beschermde vogelnesten verloren als gevolg van de werkzaamheden in het plangebied. Bij uitvoering van het plan verandert het plangebied als foerageergebied voor vogels met jaarrond beschermde nesten, maar zal niet geheel ongeschikt worden. Bovendien is in de directe omgeving van het plangebied in ruime mate alternatief en deels hoogwaardiger foerageergebied aanwezig. Negatieve effecten op vogels met jaarrond beschermde nesten treden niet op.

Indien werkzaamheden tijdens het broedseizoen worden uitgevoerd, kunnen in gebruik zijnde nesten van algemene vogelsoorten worden verstoord of vernietigd. Dit is bij wet verboden. Vernietiging of verstoring van in gebruik zijnde nestplaatsen kan voorkomen worden door bij de planning en uitvoering van de werkzaamheden rekening te houden met het broedseizoen. Een standaardperiode voor het broedseizoen is er niet; van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Voor de meeste vogels geldt dat het broedseizoen ongeveer van 15 maart tot 15 juli duurt.

Met de uitbreiding en aanleg van de parkeerterreinen gaan geen vleermuisverblijfplaatsen verloren. Het plangebied zal naar verwachting na de herinrichting niet ongeschikt worden voor de te verwachten vleermuissoorten die rondom graslanden foerageren. Bovendien is in de directe omgeving van het plangebied in ruime mate alternatief foerageergebied aanwezig. Negatieve effecten op het foerageergebied van vleermuizen treden niet op.

Als gevolg van de ontwikkelingen kunnen enkele verblijfplaatsen van algemene zoogdiersoorten worden verstoord en vernietigd. Ook kunnen hierbij enkele exemplaren worden gedood. De te verwachten algemene soorten worden niet in hun voortbestaan bedreigd en vallen in de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen van de provincie Noord-Holland. Voor deze soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd. Wel geldt voor deze soorten de zorgplicht van de Wnb.

Gebiedsbescherming

Toetsing

Gezien de relatief grote afstand tot het Natura 2000-gebied en de aard van het plan kunnen de meeste effecten op in het kader van de Wnb beschermdatum de gebieden op voorhand worden uitgesloten.

Er kan echter in potentie wel sprake zijn van een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Daarom dient een AERIUS-berekening te worden gemaakt waaruit blijkt of tijdens de aanleg- en gebruiksfase al dan niet sprake is van stikstofdepositie boven 0.00 mol N/ha/ja in stikstofgevoelige habitattypen van Natura 2000-gebieden.

Het NNN in Noord-Holland kent geen externe werking. Met de uitvoering van de plannen gaat geen NNN verloren, waardoor negatieve effecten hierop kunnen worden uitgesloten. Weidevogelleefgebieden zullen eveneens geen verstoring ondergaan, gezien de relatief grote afstand tot het plangebied.

Conclusie

Op basis van de uitgevoerde ecologische inventarisatie is gezien de aangetroffen terreinomstandigheden en de aard van het plan een voldoende beeld van de natuurwaarden ontstaan. Van het doen van aanvullend onderzoek en de aanvraag van een ontheffing op grond van de Wnb is in voorliggende situatie geen sprake. Wel dient rekening te worden gehouden met het broedseizoen van vogels. Het plan is niet in strijd met het provinciaal ruimtelijk natuurbesluit.

Negatieve effecten ten aanzien van in het kader van de Wnb beschermde Natura 2000-gebieden kunnen op treden. Een AERIUS-berekening moet uitwijzen of de stikstofdepositie al dan niet boven de 0.00 mol N/ha/ja uitkomt. In paragraaf 5.4 is ingegaan op het aspect stikstofdepositie.

Conclusie

Op basis van de uitgevoerde inventarisatie is het planvoornemen uitvoerbaar.

5.4 Stikstofdepositie

De hoogste bestuursrechter (de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State) heeft op 29 mei 2019 (zie: AbRS 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603 en ECLI:NL:RVS:2019:1604) beslist dat het Programma Aanpak Stikstof (hierna: 'PAS') niet gebruikt mag worden als basis om toestemming te verlenen voor activiteiten die leiden tot een stikstoftoename ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen en soorten in Natura 2000-gebieden.

Deze beslissing heeft consequenties voor ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw, die kunnen leiden tot een toename van de stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden.

Doordat het PAS niet meer gebruikt mag worden als basis voor toestemmingverlening voor activiteiten en plannen die kunnen leiden tot een toename van de stikstofdepositie, is het een stuk ingewikkelder geworden om deze ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken en te realiseren die leiden tot een toename van de stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden.

Stikstof is één van de aspecten waarop een project of plan (zoals een bestemmingsplan) moet worden getoetst. Complicerende factor hierbij is dat stikstof tot op grote(re) afstand van de bron neerslaat en er 118 Natura 2000-gebieden met overbelaste stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden van (dier)soorten (hierna gemakshalve gezamenlijk aangeduid als: 'habitattypen') verspreid over Nederland liggen.

Nu het ecologisch onderzoek ("de passende beoordeling") van het PAS niet meer als basis voor toestemmingverlening kan worden gebruikt, is voor veel ruimtelijke ontwikkelingen, ook op grote afstand van Natura 2000-gebieden, nodig dat zij op een andere manier gaan aantonen, dat hun project of plan (zoals een bestemmingsplan) op voorhand geen significant schadelijke effecten heeft op de Natura 2000-gebieden.

Toetsing en conclusie

Omdat de drempel- en grenswaarden van het PAS niet meer gelden, kan een project met bijvoorbeeld een geringe depositietoename van 0,01 mol/ha/jaar toch vergunningsplichtig zijn. Omdat significant negatieve effecten niet op voorhand kunnen worden uitgesloten, is het nodig om een stikstofberekening uit te voeren om te bepalen wat de stikstofdepositie is op het Natura 2000-gebied. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van het rekenprogramma AERIUS Calculator.

Invoergegevens Aeries

In AERIUS zijn standaard emissie-kengetallen opgenomen op basis waarvan de emissies van NO_x en NH₃ worden bepaald. Naast de bronnen van de gebouwen en mobiele werktuigen dienen ook de verkeersbewegingen op en van en naar het terrein in de berekeningen meegenomen te worden. Conform de "Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator" dient de verkeersgeneratie beschouwd te worden totdat het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval wanneer het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag nog niet, dan wel niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. De berekening heeft dienovereenkomstig plaatsgevonden.

Ten behoeve van de aanleg en de verkeersgeneratie van de parkeerterreinen zijn de volgende invoergegevens in AERIUS gebruikt:

Emissie mobiele werktuigen op de locatie (bronnen 1, 2 en 3)

In de navolgende tabel zijn de invoergegevens van de mobiele werktuigen op de bouwlocatie weergegeven. Voor de berekening is uitgegaan van gemiddelden, gebaseerd op jarenlange ervaring met stikstofberekeningen. Binnen het project wordt er voor de parkeerplaatsen circa 12.350 m² aan asfalt aangelegd. Hiervoor is aangenomen dat 3.705 m³ zand moet worden afgegraven (1 m³ per minuut) en vervoerd (1 m³ per minuut). De overige aannames betreffen de trilplaat, asfalteermachine en de wals.

Tabel 1. Emissie mobiele werktuigen bouwlocatie

	Mobiel werktuig	Ver- mogen In kW	Belasting	Draaluren per Jaar	Emissiefactor In gr/kWh	Emissie kg/Jr.	Bouwjaar materiel- aal
Parkeerplaats A (4000 m ²)	Graafmachine	100	60%	20	2,9	3,48	>=2011
	Kiepauto	100	50%	20	3,6	3,60	>=2011
	Trilplaat	10	40%	40	3,35	0,53	>=2008
	Asfalteer machine	100	55%	16	3,6	3,17	>=2011
	Wals	90	40%	28	3,6	3,63	>=2011
Parkeerplaats B (4000 m ²)	Graafmachine	100	60%	20	2,9	3,48	>=2011
	Kiepauto	100	50%	20	3,6	3,60	>=2011
	Trilplaat	10	40%	40	3,35	0,53	>=2008
	Asfalteer machine	100	55%	16	3,6	3,17	>=2011
	Wals	90	40%	28	3,6	3,63	>=2011
Parkeerplaats C (4350 m ²)	Graafmachine	100	60%	22	2,9	3,83	>=2011
	Kiepauto	100	50%	22	3,6	3,96	>=2011
	Trilplaat	10	40%	44	3,35	0,59	>=2008
	Asfalteer machine	100	55%	18	3,6	3,56	>=2011
	Wals	90	40%	31	3,6	4,02	>=2011
Totale emissie						44,78	

Werkverkeer (bronnen 4,5 en 6)

Wat betreft het werkverkeer is rekening gehouden met de volgende ritten per jaar. Voor de berekening is uitgegaan van gemiddelden, gebaseerd op jarenlange ervaring met stikstofberekeningen.

- licht verkeer 600 ritten/jaar;
- middelzwaar vrachtverkeer 150 ritten/jaar;
- zwaar vrachtverkeer 80 ritten/jaar.

De totale emissie van het werkverkeer bedraagt minder dan een kilo NO_x/jr.

Verkeersgeneratie parkeerterreinen (bronnen 7,8 en 9)

In het model is het verkeer van en naar de parkeerterreinen opgenomen, waarbij uitgegaan is van een worstcase scenario met de volgende uitgangspunten:

- een 100% bezettingsgraad van de parkeerterreinen;
- elke parkeerplaats wordt gemiddeld 8 keer per dag bezet.

Dat resulteert in het volgende aantal nieuwe ritten van lichte motorvoertuigen per etmaal:

- Parkeerterrein A (142 nieuwe parkeerplaatsen): 2.272 ritten
- Parkeerterrein B (142 nieuwe parkeerplaatsen): 2.272 ritten
- Parkeerterrein C (35 nieuwe parkeerplaatsen): 560 ritten

De totale emissie van de verkeersgeneratie van de parkeerterreinen bedraagt ongeveer 344,23 kg NO_x/jr. en 24,14 kg NH₃/jr.

De totale emissie van het project bedraagt ongeveer 389,29 kg NOx/jr. en 24,14 kg NH₃/jr.

De berekening met AERIUS genereert een rekenresultaat in een pdf bestand waarin wordt geconstateerd dat er geen natuurgebieden zijn met een overschrijding van een projectbijdrage van meer dan 0,00 mol N/ha/jaar. De berekening is in Bijlage 4 opgenomen. De berekening is uitgevoerd op

Er treedt door de stikstofdepositie geen negatief effect op in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) beschermde Natura 2000-gebieden. Een vergunning van de Wnb is in het kader van de stikstofdepositie dan ook niet nodig. Het aspect stikstofdepositie staat uitvoering van de plannen niet in de weg.

5.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals vuurwerk, aardgas of lpg. Het aandachtsveld van externe veiligheid richt zich op zowel inrichtingen (bedrijven) waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn als het transport van gevaarlijke stoffen. Dit vervoer kan plaatsvinden over weg, water en spoor en door buisleidingen. De veiligheidsrisico's in het kader van externe veiligheid worden uitgedrukt in een plaatsgebonden risico en een groepsrisico. De normen voor het plaatsgebonden en het groepsrisico hebben tot doel een voldoende veiligheidsniveau te garanderen voor de burger als persoon, dan wel deel uitmakend van een groep.

Wet- en regelgeving

Het externe veiligheidsbeleid is verankerd in diverse wet- en regelgeving, waaraan een ruimtelijk besluit moet worden getoetst. Voor het planvoornemen zijn de volgende besluiten relevant:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi): Met het Bevi en bijbehorende regeling (Revi) zijn de plaatsgebonden risiconormen en de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico met betrekking tot risicovolle bedrijven wettelijk vastgelegd.
- Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt): In het per 01-04-2015 in werking getreden Bevt met bijbehorend informatiesysteem Basisnet staan de gegevens over het transport van gevaarlijke stoffen over grote vaar-, spoor- en autowegen opgenomen.
- Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb): Op basis van het Bevb dienen plannen, vergelijkbaar met het Bevi, te worden getoetst aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico en de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Het Bevb heeft een rechtstreekse werking.
- Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Barim; beter bekend als het Activiteitenbesluit): Het activiteitenbesluit en de daarbij behorende regeling is de opvolger van een groot aantal Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB). In het Activiteitenbesluit staan algemene regels voor verschillende milieuaspecten, zoals veiligheidsafstanden waaraan voldaan moet worden.

Onderzoek

In het kader van het Interprovinciaal Overleg (IPO) is een zogenoemde risicokaart ontwikkeld. Hierop staan verschillende risico-ontvangers en risicobronnen aangegeven. Om na te gaan of voor het planvoornemen van dit bestemmingsplan ook aandachtspunten op het vlak van externe veiligheid aanwezig zijn, is de risicokaart geraadpleegd (zie figuur 10). Uit de risicokaart blijkt dat in de directe nabijheid van de ontwikkeling risicobronnen zijn gelegen waarvan de risicocontouren of invloedsgebieden over de ontwikkeling vallen. De (mogelijke) relevante risicobronnen voor de ontwikkeling zijn:

- transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

Onder het plangebied zijn een drietal buisleidingen gesitueerd. Het Bevb geeft de eisen en veiligheidsafstanden voor buisleidingen ten opzichte van (beperkt) kwetsbare objecten. Onder het Bevb

vallen leidingen met aardgas, aardolieproducten en overige gevaarlijke stoffen. De veiligheidsafstanden zijn weergegeven met de plaatsgebonden risicocontour $10^{-6}/\text{jr}$. De norm voor het PR is een harde norm (grenswaarde) voor kwetsbare objecten. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze als richtwaarde. Een bestemmingsplan dat de aanleg van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object mogelijk maakt, bevat een verantwoording van het groepsrisico binnen het invloedsgebied van de buisleiding.

Een parkeerterrein is niet genoemd in de opsomming van beperkt kwetsbare objecten in artikel 1, eerste lid, aanhef en onder b, van het Bevi. Gelet op de korte tijd waarin personen op het parkeerterrein aanwezig zullen zijn, kan het ook niet met een beperkt kwetsbaar object gelijkgesteld worden (zie de Nota van toelichting van het Bevi, Staatsblad 2004, nr. 250, p. 28-29).

Nu er geen sprake is van een (beperkt) kwetsbaar object is een verantwoording van het groepsrisico niet nodig.



Figuur 10. Uitsnede Risicokaart (bron: www.risicokaart.nl)

Conclusie

Wat betreft externe veiligheid is het planvoornemen uitvoerbaar.

5.6 Geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) is erop gericht om de geluidhinder vanwege spoorweglawaai, industrielawaai en wegverkeerslawaai in nieuwe situaties te voorkomen en te beperken. De Wgh bepaalt dat de 'geluidsbelasting' op gevels van woningen en andere geluidsgevoelige objecten niet hoger mag zijn dan een in de wet bepaalde norm die als voorkeursgrenswaarde wordt aangeduid. Voor het wegverkeerslawaai is deze norm 48 dB; voor spoorweglawaai bedraagt deze 55 dB en voor industrielawaai is de norm 50 dB(A).

Het te realiseren parkeerterrein met een ontsluiting aan de Zuiderdijkweg leiden niet tot extra verkeersbewegingen in en rondom Medemblik. De te realiseren parkeerterreinen verminderen zoekverkeer en parkeeroverlast in het centrum. Het buitendijks parkeren houdt geluid buiten het centrumgebied waardoor het geluid op de aanwezige woningen afneemt. De aanwezige woningen liggen op een grote afstand van de te realiseren parkeerterreinen en daarnaast wordt er op parkeerterreinen met lage snelheid gereden. Uitbreiding van de parkeercapaciteit buitendijks levert een bijdrage aan het verbeteren van de geluidssituatie naar aanleiding van wegverkeerslawaai in en rondom de binnenstad van Medemblik. Geluidhinder vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het planvoornemen.

5.7 Water

Op basis van beleid dat voortkomt uit de nota 'Waterbeleid 21e eeuw' is een watertoets ingesteld bij de ruimtelijke planvorming. De watertoets heeft tot doel om elkaar (initiatiefnemer, gemeente, waterschap) vroegtijdig te informeren, adviseren en te oordelen over het belang van water en dit in ruimtelijke plannen gestalte te geven. Een watertoets leidt onder andere tot een waterparagraaf in het plan. De diepgang van de watertoets kan verschillen naar aard van de planvorming. De watertoets zorgt voor bewustwording van water bij de inrichting van Nederland. De waterbeheerder en initiatiefnemers nemen daarvoor samen de waterhuishoudkundige doelstellingen zichtbaar en evenwichtig mee bij alle ruimtelijke plannen en ingrepen.

Sinds 1 november 2003 dient voor ruimtelijke projecten een watertoets uitgevoerd te worden. Bij een watertoets wordt in overleg met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) bekeken wat de gevolgen van de voorgenomen plannen zijn in relatie tot het water en welke maatregelen getroffen dienen te worden om ervoor te zorgen dat watersysteem door de voorgenomen ontwikkeling niet negatief beïnvloed wordt.

Het initiatief van dit bestemmingsplan is in het kader van de watertoets op 16-10-2023 via de digitale watertoets aangemeld. In Bijlage 5 Watertoets BP Buitendijks Parkeren is het resultaat van de watertoets opgenomen. Het resultaat is dat er een normale procedure doorlopen kan worden. In de watertoets staan enkele adviezen ten aanzien van het afkoppelen van hemelwater. Tevens staat vermeld dat het Hoogheemraadschap bij de planvorming betrokken wenst te worden. Bij de totstandkoming van het ontwerp zoals opgenomen in Bijlage 2 Inrichtingsplan Ontwerp Buitendijks Parkeren is het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier intensief betrokken geweest. Bij de verdere uitwerking van het plan zal het Hoogheemraadschap betrokken blijven worden.

5.8 Hinder van bedrijven

Bedrijven of andere milieubelastende bedrijvigheid in de directe omgeving van woningen of andere milieugevoelige gebieden kunnen daar (milieu)hinder vanwege geur, stof, geluid, gevaar en dergelijke veroorzaken. Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening, zoals dat uitgangspunt is van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), is het waarborgen van voldoende afstand tussen bedrijven en woningen noodzakelijk. Er dient te worden aangetoond dat het planvoornemen geen belemmering vormt voor nabijgelegen functies.

Om te bepalen of aan dat criterium kan worden voldaan heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) uitgegeven. Daarin zijn richtafstanden opgenomen per bedrijfscategorie. Wanneer de afstand tussen een bedrijf en een gevoelig object groter of gelijk is aan de richtafstand die bij de betreffende bedrijfscategorie hoort, is dat een goede aanwijzing dat er geen sprake is van onevenredige bedrijfshinder. De publicatie van de VNG is niet bindend maar is enkel een hulpmiddel. De genoemde maten zijn richtinggevend, maar met een

goede motivering kan en mag hiervan worden afgeweken. Per bedrijfstype zijn voor elk van de aspecten geur, stof, geluid en gevaar de minimale afstanden aangegeven die in de meeste gevallen kunnen worden aangehouden tussen een bedrijf en woningen om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden.

In de genoemde VNG-publicatie worden twee omgevingstypen onderscheiden. Bij het omgevingstype 'rustige woonwijk of rustig buitengebied' wordt functiescheiding nagestreefd. Hiertoe worden minimale richtafstanden gehanteerd, waarbij een bepaalde bij een bedrijf of voorziening behorende milieucategorie een zoneringsafstand ten opzichte van hindergevoelige functies inhoudt. Bij het omgevingstype 'gemengd gebied' is sprake van functiemenging. In tegenstelling tot rustige woongebieden zijn in dergelijke levendige gebieden milieubelastende activiteiten op kortere afstand van woningen mogelijk. Hiertoe mogen de aangegeven minimale richtafstanden met één afstandsstap worden verkleind (milieucategorie 1 wordt 0, 2 wordt 1, 3.1 wordt 2, et cetera).

Onderzoek

Voor een autoparkeerterrein moet volgens de genoemde VNG-publicatie een grootste afstand van 30 meter worden gehanteerd voor het aspect geluid. De afstand tussen het bestaande parkeerterrein en de dichtstbijzijnde woningen bedraagt circa 51 meter. De nieuw aan te leggen parkeerterreinen A en B (zie figuur 5) liggen op een minimale afstand van 60 tot de dichtstbijzijnde woningen.

Conclusie

Gelet op het gegeven dat de afstand tussen de parkeerterreinen en de woningen dusdanig ruimer is dan de richtafstand in de VNG publicatie kan geconcludeerd worden dat het planvoornemen niet door het aspect bedrijfshinder wordt belemmerd.

5.9 Luchtkwaliteit

Het plan dient te voldoen aan regels voor luchtkwaliteit. Aangetoond moet worden dat er geen normen worden overschreden. Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer.

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wet milieubeheer in werking getreden. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit. De ministerraad heeft op voorstel van de minister van VROM ingestemd met het NSL. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden. De eerste verlenging liep tot en met 31 december 2016. De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft het NSL voor een tweede maal verlengd, tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Het Besluit tweede verlenging NSL is per 1 januari 2017 in werking getreden.

Projecten die 'niet in betekenende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm. In de AMvB-nibm is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 of PM_{10}) als 'niet in betekenende mate' wordt beschouwd. PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ hangen overigens sterk samen. De fractie $\text{PM}_{2,5}$ is onderdeel van het PM_{10} . Wanneer de luchtkwaliteit aan de PM_{10} normen voldoet wordt ook aan de $\text{PM}_{2,5}$ normen voldaan.

Op grond van de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) zijn (onder andere) de volgende projecten vrijgesteld van toetsing:

- woningbouwprojecten met minder dan 1.500 woningen;
- projecten die minder dan 3% van de (toekomstige) grenswaarde voor NO₂ of PM₁₀ bijdragen, wat overeenkomt met 1,2 µg/m³ (Grenswaarde in 2017 is 1.241 auto's dan wel 109 vrachtwagens per weekdagemaal).

De te realiseren parkeerterreinen leiden niet tot extra verkeersbewegingen in en rondom Medemblik. De te realiseren parkeerterreinen hebben tot doel om de Medemblik binnenstad te ontlasten. Verkeer dat tot op heden zoekende is in en rondom het centrum naar een beschikbare parkeerplaats wordt nu naar deze nieuw te realiseren parkeerterreinen geleid. Per saldo kun je stellen dat het realiseren van deze parkeerterreinen tot gevolg hebben dat er een verbetering van de luchtkwaliteit op treedt aangezien er geen sprake meer is van zoekend verkeer in het centrum maar verkeer dat rechtstreeks naar de parkeerterreinen wordt geleid. Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het planvoornemen. Dit bestemmingsplan wordt niet door wettelijk gestelde eisen wat betreft het aspect luchtkwaliteit belemmerd.

5.10 Verkeer en parkeren

Om de huidige parkeerdruk in de binnenstad van Medemblik te verlagen wordt er een buitendijks parkeerterrein gerealiseerd. De hoge parkeerdruk wordt veroorzaakt door de bewoners en het personeel en de bezoekers van de winkels en voorzieningen. Met de aanleg van het buitendijks parkeerterrein wordt er een parkeervoorziening buiten het centrum gerealiseerd. Hierdoor kunnen de huidige gebruikers van de parkeerplaatsen in het centrum nu buiten het centrum parkeren. Het verkeer op de Zuiderdijkweg zal daardoor toenemen, maar deze weg kan de extra bewegingen aan. De drukte in het centrum zal daarentegen afnemen, waardoor de verkeersveiligheid hier wordt verbeterd.

5.11 Duurzaamheid

Duurzaamheid is leidend en een verbindend principe! Duurzaamheid van een gebied of in relatie tot een ruimtelijke ontwikkeling kan tot uitdrukking komen in de thema's: kwaliteit van de leefomgeving, water, energie, mobiliteit, natuur/ecologie en milieu. Onder deze laatste kan onder meer het volgende worden verstaan: gezondheid, externe veiligheid, materiaalkeuze en hergebruik van materialen, duurzaam slopen, geluid, lucht en beheer/onderhoud van een gebied of gebouw. Er bestaat geen wettelijke verplichting om het thema duurzaamheid in bestemmingsplannen vast te leggen. Wel vormt het een belangrijk onderwerp in het sociaal-maatschappelijke debat en daarmee een belangrijk aandachtspunt in het overheidsbeleid. Gemeenten streven in dat kader naar een duurzame (gebouwde) omgeving. Het plangebied ligt binnen de begrenzing van gebied voor kleinschalige oplossingen voor duurzame energie. De mogelijkheden voor het toepassen van duurzame energie voor dit planvoornemen worden onderzocht.

Wat betreft duurzaamheid is een motie om het plaatsen van een zonnedak boven de parkeerplaatsen ingetrokken. Er is echter een toezegging gedaan om de plaatsing hiervan verder te onderzoeken.

5.12 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

De m.e.r.-beoordeling houdt in dat nagegaan moet worden of er activiteiten plaatsvinden die negatieve effecten op het milieu kunnen hebben. De grondslag hiervoor is enerzijds het Besluit m.e.r. (Besluit milieueffectrapportage) en anderzijds de hiervoor beschreven onderzoeken. De realisatie van parkeerterreinen valt onder onderdeel 11.2 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit mer (categorie D.11.2) betreft: "De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen". Volgens de nota van toelichting op het Besluit m.e.r. en diverse jurisprudentie is er sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject als er per saldo aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen zijn.

De activiteiten die in het plangebied worden beoogd, overschrijden geen drempelwaarden in de D-lijst van het Besluit m.e.r.. Voor het bestemmingsplan geldt daarom de vormvrije m.e.r.-beoordeling. In dit kader kan worden aangegeven dat de milieueffecten in de voorgaande paragrafen al voldoende zijn onderzocht. Op grond hiervan kan in alle redelijkheid worden aangenomen dat de toekomstige activiteiten in het plangebied geen onaanvaardbare gevolgen voor het milieu zullen hebben.

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

6.1 Toelichting op het juridische systeem

In de voorgaande hoofdstukken zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke en functionele situatie in het plangebied aangegeven. Deze uitgangspunten zijn getoetst aan de omgevingsaspecten. In dit hoofdstuk wordt de inhoud van de bestemmingen (de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden) toegelicht en wordt aangegeven hoe de uitgangspunten hun juridische vertaling in het eigenlijke plan hebben gekregen. De bepalingen die betrekking hebben op de te onderscheiden bestemmingen zijn vastgelegd in de regels en op de verbeelding. Het bestemmingsplan geeft aan voor welke doeleinden de gronden zijn bestemd.

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

De regels zijn zo opgesteld dat deze gebruikt kunnen worden in een analoog alsook in een digitaal raadpleegbaar bestemmingsplan. Het digitale plan verschaft de burger 'online' informatie over het bestemmingsplan. Bovendien is de digitale versie bedoeld voor uitwisseling van gegevens binnen de gemeente en met andere overheidsinstanties. De digitale plannen zijn per 01-01-2010 verplicht op grond van de Wro. Op basis van de Wro is het digitaal vastgestelde bestemmingsplan leidend. Als er een verschil bestaat tussen het analoge en digitale bestemmingsplan, is de digitale versie bepalend qua vormgeving en inhoud.

6.2 Bestemmingsplanprocedure

In de Wro en het Bro zijn wettelijke regels voor de bestemmingsplanprocedure vastgelegd. Hierin zijn de volgende fasen onderscheiden:

Vorbereidingsfase

De gemeente voert ten behoeve van de voorbereiding van een bestemmingsplan onderzoek uit naar de bestaande situatie en de mogelijke (ruimtelijke) ontwikkelingen in de gemeente. De gemeente stelt voor het overleg op grond van artikel 3.1.1 Bro haar voornemen (vaak als een concept- dan wel voorontwerpbestemmingsplan) beschikbaar aan de besturen en diensten van hogere overheden. Ingekomen reacties worden voor zover noodzakelijk verwerkt in de regels en verbeelding.

Daarnaast kan een voorontwerpplan in de inspraak worden gebracht om belangstellenden de mogelijkheid te bieden om op het plan te reageren. Hiervoor is in geval van voorliggend plan niet gekozen.

Terinzageleggingsfase

Het ontwerpbestemmingsplan wordt na aankondiging in de Staatscourant, huis-aan-huis en de website www.officielebekendmakingen.nl voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd. In deze periode kan door iedereen een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan worden ingediend.

Vaststellingsfase

Na de periode van terinzagelegging stelt de gemeenteraad het ontwerpbestemmingsplan, mogelijk met wijzigingen, binnen een periode van ten hoogste 12 weken vast.

Beroepsfase

Na de vaststelling van het bestemmingsplan maakt de gemeenteraad het vaststellingsbesluit bekend en legt het vastgestelde bestemmingsplan ter inzage. Dit gebeurt als volgt:

- Indien Gedeputeerde Staten (GS) of de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) een zienswijze hebben ingediend die door de gemeenteraad niet volledig is overgenomen of indien de gemeenteraad het bestemmingsplan gewijzigd heeft vastgesteld, geschiedt bekendmaking en terinzagelegging 6 weken na vaststelling.
- Indien het bestemmingsplan ongewijzigd is vastgesteld en er gehoor is gegeven aan eventuele zienswijzen van GS en/of de ILT wordt het vaststellingsbesluit door de gemeenteraad uiterlijk 2 weken na vaststelling bekend gemaakt. Tevens wordt uiterlijk 2 weken na vaststelling het bestemmingsplan ter inzage gelegd.

Uiterlijk 6 weken na bekendmaking van het vaststellingsbesluit kan er door belanghebbenden beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS). Belanghebbenden zijn diegenen die tegen het ontwerpbestemmingsplan een zienswijze hebben ingediend en diegenen die hebben aangetoond in redelijkheid niet in de mogelijkheid zijn geweest om een zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan in te dienen.

Indien geen beroep tegen het vastgestelde bestemmingsplan is ingediend, is het bestemmingsplan na afloop van de beroepstermijn onherroepelijk.

6.3 Regels

De regels zijn vervat in artikelen die onderverdeeld zijn in vier hoofdstukken:

1. In de *Inleidende regels* zijn algemene artikelen opgenomen die voor het gehele plan van belang zijn. In artikel 1 zijn omschrijvingen opgenomen van de in het plan voorkomende relevante begrippen. In artikel 2 is vastgelegd op welke wijze dient te worden gemeten. Door deze vaste omschrijving van de begrippen en van de wijze van meten wordt eenduidigheid in de bedoelingen van het plan gegeven en wordt de rechtszekerheid vergroot.
2. In de *Bestemmingsregels* zijn de bestemmingen en de gebruiks- en/of bebouwingsmogelijkheden van de betreffende gronden aangegeven. De bestemmingen zijn op alfabetische volgorde benoemd. In paragraaf 5.2.2 volgt in het kort een nadere toelichting op de bestemmingen.
3. In de *Algemene regels* staan artikelen benoemd die voor alle of meerdere bestemmingen gelden. Het betreffen onder andere de voor alle bestemmingen geldende algemene bouw- en gebruiksregels. De afwijkingsmogelijkheden in de verschillende bestemmingen en de algemene afwijkingsregels zorgen voor enige flexibiliteit van het plan. De algemene afwijkingen zijn niet specifiek op één bestemming gericht, zij kunnen gebruikt worden ten aanzien van alle bestemmingen.
4. Tenslotte bevat het bestemmingsplan nog *Overgangs- en slotregels*. Dit betreft artikelen onder het overgangsrecht met betrekking tot bouwwerken en gebruik en de slotregel.

Hoofdstuk 1: Inleidende regels

BEGRIPPEN

In dit artikel worden waar nodig de in de regels gebruikte begrippen verklaard. Dit is alleen het geval wanneer begrippen niet op voorhand voor een eenduidige uitleg, conform normaal spraakgebruik, vatbaar zijn. Een deel van deze begrippen is voorgeschreven in de SVBP2012.

WIJZE VAN METEN

De wijze waarop maten, afstanden en dergelijke gemeten moeten worden, is voor een belangrijk deel voorgeschreven in de SVBP2012. Deze regels zijn overgenomen in artikel 2 van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

In deze paragraaf zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per

bestemming bepaald welke gebruik van de gronden is toegestaan en welke bebouwingsregels er gelden. Tevens zijn waar mogelijk flexibiliteitsbepalingen opgenomen. De toekenning van bestemmingen tot een bepaald perceel is gebaseerd op het gewenste gebruik en een verantwoorde inpassing.

Bestemming

'Verkeer'

Alle openbare wegen zijn als 'Verkeer' bestemd. Tevens zijn binnen deze bestemming parkeerterreinen toegestaan. Bijzondere functies binnen de verkeersbestemming zijn aangeduid. Dit geldt bijvoorbeeld voor een antennemast ten behoeve van telefonie.

Dubbelbestemmingen

'Leiding - Gas'

Voor de aanwezige hoofdaardgastransportleidingen is de dubbelbestemming 'Leiding - Gas' opgenomen. Deze dubbelbestemming waarborgt een ongestoorde ligging van de leidingen en daarmee tevens de externe veiligheid.

'Leiding - Hoogspanning'

De ondergrondse hoogspanningsleiding in het plangebied is als dubbelbestemming in dit bestemmingsplan opgenomen.

'Waterstaat - Waterkering'

De dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering' is gelegd op de beschermingszone langs de primaire waterkeringen. In dit geval geldt dat de bouwwerken binnen deze bestemming slechts mogen worden opgericht, indien het belang van de waterkering dit toelaat.

'Waarde - Archeologie 4'

In het betreffende gebied zal een archeologische waarde van 4 worden toegepast. Dit waarborgt dat archeologische bevindingen worden behouden.

Hoofdstuk 3: Algemene regels

Hoofdstuk 3 van de bestemmingsregels omvatten de algemene regels. De algemene regels gelden in het algemeen voor het gehele bestemmingsplan en staan min of meer los van de specifieke bestemmingsregels en worden om die reden altijd in een apart hoofdstuk opgenomen.

ARTIKEL 8 - ANTI-DUBBELTELREGEL

De anti-dubbelregel ziet er op toe dat grond die reeds eerder bij een verleende omgevingsvergunning voor het bouwen is meegenomen, niet nog eens bij de verlening van een nieuwe omgevingsvergunning voor het bouwen mag worden meegenomen. De anti-dubbelregel heeft uitsluitend betrekking op situaties die plaatsvinden ten tijde van het geldende bestemmingsplan.

ARTIKEL 9 - ALGEMENE AANDUIDINGSREGELS

In de algemene aanduidingsregels zijn de geldende aanduiding van dit bestemmingsplan uitgewerkt en opgenomen.

ARTIKEL 10 - ALGEMENE AFWIJKINGSREGELS

De algemene afwijkingsregels bieden enige flexibiliteit als het gaat om het afwijken van in het plan opgenomen maten en bieden ruimte om bepaalde voorzieningen te kunnen realiseren.

ARTIKEL 11 OVERIGE REGELS

In de overige regels is de in dit plan geldende voorrangsregel opgenomen.

Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels

ARTIKEL 12 EN 13: OVERGANGSRECHT EN SLOTREGELS

Overeenkomstig de in het Bro voorgeschreven formulering van het overgangsrecht en de SVBP2012 zijn de overgangs- en slotregels in de afsluitende artikelen van de regels opgenomen.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening maakt met het bepaalde in afdeling 6.4 het vaststellen van een exploitatieplan verplicht voor een aantal bouwactiviteiten, wanneer de bouw planologisch mogelijk wordt gemaakt in het bestemmingsplan. De zogenaamde “aangewezen bouwplannen” waarbij een exploitatieplan verplicht is en welke zijn opgenomen in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) zijn:

- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een hoofdgebouw met ten minste 1000 m² of met een of meer woningen;
- de verbouwing van een of meer aangesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1000 m² bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van tenminste 1000 m².

Het onderhavige bestemmingsplan betreft geen ontwikkelingen waarmee een aangewezen bouwplan mogelijk wordt gemaakt. Tevens is de gemeente eigenaar van de gronden en zijn er geen andere partijen betrokken waarop kosten verhaald zouden kunnen worden.

Concluderend kan gesteld worden dat binnen dit bestemmingsplan geen sprake is van aangewezen bouwplannen, waardoor de gemeente niet in de mogelijkheid en verplicht is om eventuele kosten te verhalen en er derhalve geen verplichting is om tegelijkertijd met het nieuwe bestemmingsplan een exploitatieplan op te stellen.

Bovendien is het relevant om op te merken dat voor de realisatie van dit bestemmingsplan budget beschikbaar is gesteld in 2019. Deze middelen zijn specifiek toegewezen om de kosten van de realisatie te dekken. Hierdoor is de financiële uitvoerbaarheid van het plan gewaarborgd.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het ontwerp voor dit bestemmingsplan is in samenwerking met de provincie, de gemeenten Medemblik en Hollands Kroon, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en architectenbureau Smartland opgesteld. Het overleg heeft geresulteerd in het beeldkwaliteitplan Bijlage 2 Inrichtingsplan Ontwerp Buitendijks Parkeren.

In het kader van participatie heeft er op 12 april 2022 een informatiebijeenkomst voor omwonenden plaatsgevonden in de Bonifaciuskerk.

In de voorbereidende planvorming is door de Gasunie gereageerd op het plan:

De zakkakens bij de bestaande parkeerplaats mogen ingekort worden, vooraf willen wij de bakens meten en weer inmeten nadat er een stuk is verwijderd. Over het terrein loopt er ook een kabel welke in beheer is bij Gasunie maar niet meer wordt gebruikt. Deze kan misschien worden verwijderd tijdens de aanleg van de parkeerplaats. Alle werkzaamheden overleggen met de toezichthouder als het werk uitgevoerd gaat worden.

Bij uitvoering van de werkzaamheden zal de Gasunie betrokken worden.

Buitendijks parkeerterrein Medemblik

Inhoudsopgave

Regels	3
Hoofdstuk 1 Inleidende regels	4
Artikel 1 Begrippen	4
Artikel 2 Wijze van meten	6
Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels	7
Artikel 3 Verkeer	7
Artikel 4 Leiding - Gas	9
Artikel 5 Leiding - Hoogspanning	11
Artikel 6 Waarde - archeologie 4	13
Artikel 7 Waterstaat - Waterkering	15
Hoofdstuk 3 Algemene regels	17
Artikel 8 Anti-dubbeltelregel	17
Artikel 9 Algemene bouwregels	18
Artikel 10 Algemene gebruiksregels	19
Artikel 11 Algemene aanduidingsregels	20
Artikel 12 Algemene afwijkingsregels	21
Artikel 13 Overige regels	22
Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels	23
Artikel 14 Overgangsrecht	23
Artikel 15 Slotregel	24

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 het plan:

het bestemmingsplan Buitendijks parkeerterrein Medemblik met identificatienummer BPBuitendpark-ON01 van de gemeente Hollands Kroon;

1.2 het bestemmingsplan:

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen;

1.3 aanduiding:

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

1.4 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.5 agrarisch medegebruik:

het gebruik als agrarische cultuurgrond ten behoeve van een grondgebonden agrarisch bedrijf;

1.6 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde;

1.7 belemmeringenstrook:

een strook grond of water waaraan beperkingen kunnen worden opgelegd in verband met de veiligheid van ondergrondse en/of bovengrondse leidingen;

1.8 bestaand:

ten aanzien van andere bouwwerken of gebruik: het legale gebruik dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig is en/of bebouwing die op dat tijdstip aanwezig of in uitvoering is, krachtens een bouwvergunning/omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel een vrijstelling op grond van de WRO, een ontheffing op basis van de Wro of een afwijkingsprocedure op basis van de Wabo;

1.9 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak;

1.10 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.11 bijbehorend bouwwerk:

aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen;

1.12 bouwen:

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

1.13 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak;

1.14 bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten;

1.15 bouwperceelgrens:

de grens van een bouwperceel;

1.16 bouwvlak:

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

1.17 bouwwerk:

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

1.18 cultuurlandschappelijke waarden:

waarden ontstaan door het gebruik in de loop van de geschiedenis door de mens en die behouden dienen te worden;

1.19 gebouw:

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

1.20 hoofdgebouw:

een gebouw, of gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer gebouwen op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming, gelet op die bestemming het belangrijkste is;

1.21 kwetsbaar object:

een object waarvoor ingevolge het Besluit externe veiligheid inrichtingen een grenswaarde voor het risico en/of een risico-afstand is bepaald die in acht moet worden genomen;

1.22 nutsvoorziening:

voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreducerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, telefooncellen en apparatuur voor telecommunicatie;

1.23 peil:

- a. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst:
 1. de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
- b. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst:
 1. de bouwhoogte van het terrein ter plaatse van die hoofdtoegang bij aanvang van de bouw;
- c. indien in of op het water wordt gebouwd:
 1. het Normaal Amsterdams Peil (of een plaatselijk aan te houden waterpeil).

1.24 seksinrichting:

de voor publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig of in omvang alsof zij bedrijfsmatig was seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch-pornografische aard plaatsvinden. Onder een seksinrichting worden in elk geval verstaan: een seksbioscoop, seksautomaenhal, sekstheater, een parenclub of prostitutiebedrijf waaronder tevens begrepen een erotische massagesalon, al dan niet in combinatie met elkaar.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 afstand tot de zijdelingse bouwperceelgrens:

tussen de zijdelingse grenzen van een bouwperceel en enig punt van het op dat bouwperceel voorkomend (hoofd)gebouw, waar die afstand het kortst is.

2.2 bouwhoogte van een bouwwerk:

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

2.3 dakhelling:

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

2.4 goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel, met uitzondering van dakkapellen; daar waar aangekapt wordt aan het bestaande dakvlak wordt de goot niet als goothoogte gerekend.

2.5 inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.6 oppervlakte van een bouwwerk:

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

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor "Verkeer" aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen met een doorgaande functie voor zowel het verkeer met een doorgaand karakter als de ontsluiting van aanliggende gronden;
- b. voet- en fietspaden;
- c. bermen en beplanting;
- d. parkeervoorzieningen;
- e. agrarisch medegebruik,

met de daarbijbehorende

- f. groenvoorzieningen;
- g. openbare nutsvoorzieningen;
- h. voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding;
- i. waterlopen en waterpartijen.

3.2 Bouwregels

Ten aanzien van de in lid 3.1 bedoelde gronden gelden de volgende bouwregels:

3.2.1 *Gebouwen en overkappingen*

Het bouwen van gebouwen is niet toegestaan.

3.2.2 *Bouwwerken, geen gebouwen zijnde*

Het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde is uitsluitend toegestaan indien deze bouwwerken ten dienste staan van de bestemming en de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 12 m.

3.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 9.1 ten behoeve van de bouw van een toiletgebouw van maximaal 50 m² indien:

- a. er geen belemmeringen ontstaan ten aanzien van het van het gebruik van belendende percelen
- b. er sprake is van een hoogwaardige uitstraling conform het gestelde in Bijlage 2 Inrichtingsplan Ontwerp Buitendijks Parkeren bij de toelichting;
- c. het gestelde in artikel 9 en 10 blijft onverminderd van toepassing.

3.4 Nadere eisen

Het bevoegd gezag kan met het oog op het voorkomen van een onevenredige aantasting van:

- de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- het straat- en bebouwingsbeeld;
- de milieusituatie;
- het uitzicht van woningen van derden;
- de verkeersveiligheid;
- de woonsituatie,

nadere eisen stellen aan de plaats van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

3.5 Specifieke gebruiksregels

Als gebruik in strijd met de bestemmingsomschrijving wordt in ieder geval begrepen:

- a. het gebruiken of laten gebruiken van gronden als standplaats voor kampeermiddelen;
- b. het gebruiken of laten gebruiken van gronden en bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen.

Artikel 4 Leiding - Gas

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

- a. de aanleg en instandhouding van een afsluitervoorziening ten behoeve van een aardgastransportleiding;
- b. stroken ten behoeve van ondergrondse en bovengrondse leidingen en het onderhoud en beheer daarvan,

met de daarbij behorende:

- c. belemmeringstroken;
- d. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

In geval van strijdigheid van regels gaan de regels van dit artikel vóór de regels die op grond van andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemeen

In afwijking van het bepaalde bij de andere ter plaatse aangewezen bestemmingen mogen op of in deze gronden, geen gebouwen en andere bouwwerken worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze dubbelbestemming.

4.2.2 Gebouwen en overkappingen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen en overkappingen worden gebouwd.

4.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende regel:

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde zal ten hoogste 6 m bedragen.

4.3 Afwijken van de bouwregels

4.3.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Mits de veiligheid met betrekking tot de gasleiding niet wordt geschaad en geen kwetsbaar object wordt toegelaten, kan met een omgevingsvergunning worden afgeweken van het bepaalde in lid 4.2.1 in die zin dat de in de andere daar voorkomende bestemming(en) genoemde bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, mits:

- a. met een vooraf ingewonnen advies wordt ingewonnen van de betreffende leidingbeheerder wordt aangetoond dat de bouw mogelijk is;
- b. een positief advies van de brandweer is verkregen.

4.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het permanent opslaan van goederen;
- b. het gebruik van de gronden en bouwwerken als kwetsbaar object.

4.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

4.5.1 Vergunningplicht

Voor de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden is ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere op de gronden van toepassing zijnde bestemmingen een omgevingsvergunning vereist:

- a. het egaliseren en ophogen van gronden en/of het anderszins ingrijpend wijzigen van de bodemstructuur;
- b. het uitvoeren van graafwerkzaamheden;
- c. het in de grond brengen van voorwerpen;
- d. het aanleggen of verharden van andere oppervlakteverhardingen;
- e. het rooien of planten van bomen en het rooien of aanbrengen van andere beplantingen die diep wortelen of kunnen wortelen.

4.5.2 Uitzonderingen

Het bepaalde in lid 4.5.1 is niet van toepassing op werken en werkzaamheden, die:

- a. het normale onderhoud betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van dit plan.

4.5.3 Toetsingscriteria

De omgevingsvergunningen kunnen slechts worden verleend indien vooraf advies wordt ingewonnen van de betreffende leidingbeheerder en er geen afbreuk wordt gedaan aan een doelmatig en veilig functioneren van de leidingen.

4.6 Wijzigingsbevoegdheid

4.6.1 Verwijderen dubbelbestemming

Het bevoegd gezag kan het plan wijzigen in die zin dat de bestemming 'Leiding - Gas' wordt verwijderd, mits:

- a. deze wijzigingsbevoegdheid wordt toegepast, indien er sprake is van het verwijderen dan wel verleggen van een bestaande leiding;
- b. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de milieusituatie, de natuurlijke en landschappelijke waarden, de bodemkundige, de cultuurhistorische waarden, de woonsituatie en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 5 Leiding - Hoogspanning

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Hoogspanning' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

- a. een ondergrondse hoogspanningsleiding,

met de daarbij behorende:

- b. belemmeringenstrook;
- c. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de regels van dit artikel vóór de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Algemeen

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag niet worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze dubbelbestemming.

5.2.2 Gebouwen en overkappingen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen of overkappingen worden gebouwd.

5.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende regel:

- a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde zal ten hoogste 6 m bedragen.

5.3 Afwijken van de bouwregels

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 5.2 overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en) indien de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingbeheerder.

5.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

5.4.1 Vergunningplicht

Het is verboden op of in de in lid 5.1, onder b bedoelde gronden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders, de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- het aanbrengen van beplantingen en bomen;
- het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- het indrijven van voorwerpen in de bodem;
- het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe in ieder geval worden gerekend afgraven, ontginnen en ophogen;
- het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren.
- het permanent opslaan van goederen.

5.4.2 Uitzonderingen vergunningplicht

Het verbod als bedoeld in lid 5.4.1 is niet van toepassing op werken en/of werkzaamheden die:

- verband houden met de aanleg van de betreffende hoogspanningsleiding;

- reeds in uitvoering zijn of vergund zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan;
- het normale onderhoud van de leiding en belemmeringenstrook of van de functies van de andere voorkomende bestemming(en) betreffen.

5.4.3 Voorwaarden

Een omgevingsvergunning kan worden verleend indien de betreffende werken en/of werkzaamheden de belangen van de leiding niet onevenredig schaden.

5.4.4 Adviesprocedure

Alvorens te beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning als bedoeld in lid 5.4.1, wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de leidingbeheerder omtrent de vraag of door de voorgenomen werken of werkzaamheden de belangen in verband met de leiding niet onevenredig worden geschaad en welke voorwaarden dienen te worden gesteld ter voorkoming van eventuele schade.

Artikel 6 Waarde - archeologie 4

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde – Archeologie 4' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen basisbestemmingen, mede bestemd voor het herstel en behoud van archeologische waarden.

6.2 Bouwregels

Aanvullend op de bouwregels in de andere voor de betreffende gronden aangewezen bestemmingen gelden de volgende bouwregels:

Voor bouwwerken moet alvorens een omgevingsvergunning voor bouwen wordt verleend, door de aanvrager:

documentatie of archeologisch onderzoek worden overgelegd op grond waarvan kan worden aangetoond dat de archeologische waarden reeds verstoord zijn;

archeologisch onderzoek worden overgelegd op grond waarvan kan worden vastgesteld of en zo ja, in hoeverre archeologische waarden worden verstoord.

Indien uit het in lid 6.2 onder a genoemde archeologische onderzoek blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van de omgevingsvergunning voor bouwen kunnen worden verstoord, verbindt het bevoegd gezag één of meer van de volgende voorwaarden aan de omgevingsvergunning:

de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;

de verplichting tot het doen van opgravingen in de zin van artikel 1, onder h, van de Monumentenwet 1988;

de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan door het bevoegd gezag bij de vergunning te stellen kwalificaties.

De verplichting onder a geldt niet voor bouwplannen:

die betrekking hebben op een oppervlakte van niet meer dan 2.500 m²;

die betrekking hebben op een oppervlakte van meer dan 2.500 m² maar die niet dieper gaan dan 40 cm.

6.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

A. Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:

1. het ontgronden, afgraven, egaliseren, mengen, diepploegen en ontginnen van gronden;
2. het graven van watergangen;
3. het aanbrengen van ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en drainage en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
4. het verlagen van het waterpeil.

B. Een omgevingsvergunning als bedoeld onder a wordt slechts verleend indien:

1. op basis van documentatie of archeologisch onderzoek is aangetoond dat geen archeologische waarden aanwezig zijn;
2. op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat de archeologische waarden door de werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden niet onevenredig worden geschaad;
3. de volgende voorwaarden in acht worden genomen, wanneer op basis van archeologisch

onderzoek is aangetoond dat de archeologische waarden door de werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden kunnen worden verstoord:

- een verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden; of
- een verplichting tot het doen van opgravingen; of
- een verplichting de uitvoering van de werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg

Indien het bevoegd gezag voornemens is om aan de omgevingsvergunning voorwaarden te verbinden als bedoeld in sub b, onder 3 wordt een ter zake kundig bureau om advies gevraagd. Bij een negatief advies wordt de vergunning niet verleend.

- C. Wanneer op grond van de hoofdbestemming eveneens een omgevingsvergunning vereist is voor activiteiten als bedoeld onder a gelden de volgende aanvullende regels:
1. voor de op grond van de bestemmingen omgevingsvergunningplichtige activiteiten wordt één omgevingsvergunning afgegeven;
 2. bij de beoordeling van de omgevingsvergunningplichtige activiteiten krijgen archeologische belangen voorrang boven de belangen die het omgevingsvergunningstelsel van de hoofdbestemming beoogt te beschermen.
- D. Het verbod als bedoeld onder a is niet van toepassing op werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden die:
1. reeds in uitvoering zijn ten tijde van het van kracht worden van het plan;
 2. het normale onderhoud betreffen. Onder normaal onderhoud van drainage wordt in ieder geval verstaan het vervangen van drainage in inmiddels gedraineerde percelen;
 3. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende omgevingsvergunning;
 4. op archeologisch onderzoek gericht zijn;
 5. die plaatsvinden op gronden waarvoor door de aanvrager van de omgevingsvergunning aan de hand van documentatie of archeologisch onderzoek is aangetoond dat de archeologische waarden door uitvoering van eerdere werken of werkzaamheden niet langer aanwezig zijn;
 6. die een oppervlakte van niet meer dan 2.500 m² hebben;
 7. die oppervlakte hebben van meer dan 2.500 m² maar die niet dieper gaan dan 40 cm.

6.4 Wijzigingsbevoegdheid

- A. Burgemeester en Wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat aan de gronden de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4' wordt ontnomen, indien op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat ter plaatse geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn.
- B. Alvorens de sub a bedoelde wijziging wordt toegepast, wordt een ter zake kundig bureau om advies gevraagd. Bij een negatief advies wordt de wijziging niet toegepast.

Artikel 7 Waterstaat - Waterkering

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. werken ten behoeve van de primaire waterkering;
- b. het behoud van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de dijken;
- c. het agrarisch en recreatief medegebruik;
- d. wegen en paden,

met daaraan ondergeschikt:

- e. kleinschalige duurzame energiewinning,

met de daarbij behorende:

- f. water;
- g. cultuurgrond;
- h. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder dammen en/of duikers.

In geval van strijdigheid van regels gaan de regels van dit artikel vóór de regels die op grond van andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Gebouwen en overkappingen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen en overkappingen worden gebouwd.

7.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. er zullen geen bouwwerken ten behoeve van de opwekking van windenergie worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zal ten hoogste 6 m bedragen.

7.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

7.3.1 Vergunningplicht

Voor de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden is een omgevingsvergunning vereist:

- a. het ophogen en afgraven van gronden;
- b. het planten van bomen en het aanbrengen van andere beplanting die dieper wortelt of kan wortelen dan 0,30 m;
- c. het aanbrengen van ondergrondse of bovengrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

7.3.2 Uitzonderingen

Het bepaalde in lid 7.3.1 is niet van toepassing op werken en werkzaamheden die:

- a. het normale onderhoud betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van dit plan.

7.3.3 Toetsingscriteria

De omgevingsvergunningen kunnen slechts worden verleend indien vooraf instemming van de dijkbeheerder is verkregen en er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de functie als primaire waterkering, alsmede de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de waterkering.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 8 Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 9 Algemene bouwregels

9.1 parkeervoorzieningen

Een omgevingsvergunning voor het (ver)bouwen van een bouwwerk wordt slechts verleend indien in, op of onder het bouwwerk, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het bouwwerk behoort, in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien. Of er sprake is van voldoende parkeergelegenheid, wordt bepaald aan de hand van de parkeernormen in de 'Parkeerregels Hollands Kroon 2018', met inbegrip van eventuele wijzigingen van deze regeling gedurende de planperiode, welke door het college van burgemeester en wethouders is vastgesteld.

9.2 Afwijkingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 9.1 indien:

- c. het voldoen aan deze regels door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit of;
- d. op andere geschikte wijze in de nodige parkeergelegenheid wordt voorzien;
- e. strikte toepassing van de nota leidt tot een bijzondere hardheid, die niet door dringende redenen/noodzaak wordt gerechtvaardigd;

onder de voorwaarde dat dit geen onevenredige afbreuk doet aan de parkeersituatie ter plaatse en met inachtneming van de hardheidsclausule in de 'Parkeerregels Hollands Kroon 2018', met inbegrip van eventuele wijzigingen van deze regeling gedurende de planperiode.

9.3 Bestaande maten

- a. Voor een bouwwerk dat krachtens een bouwvergunning of een omgevingsvergunning op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel kan worden gebouwd en dat in het plan ingevolge de bestemming is toegelaten, maar waarvan de bestaande afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen afwijken van de maatvoeringsbepalingen in de bouwregels van de betreffende bestemming, geldt dat:
 - 1. bestaande maten, die meer bedragen dan de in hoofdstuk 2 voorgeschreven maximummaten, als ten hoogste toelaatbaar mogen worden aangehouden;
 - 2. bestaande maten, die minder bedragen dan de in hoofdstuk 2 voorgeschreven minimummaten, als ten minste toelaatbaar mogen worden aangehouden;
- b. ingeval van herbouw is sub a onder 1 en 2 uitsluitend van toepassing indien de herbouw op dezelfde plaats geschiedt;
- c. op een bouwwerk als hiervoor bedoeld is het overgangsrecht bouwwerken, zoals opgenomen in dit plan, niet van toepassing.

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

10.1 Parkeervoorzieningen

Een omgevingsvergunning voor het uitbreiden of wijzigen van de functie van een bouwwerk wordt slechts verleend indien in, op of onder het bouwwerk, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het bouwwerk behoort, in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien. Of er sprake is van voldoende parkeergelegenheid, wordt bepaald aan de hand van de parkeernormen 'Parkeerregels Hollands Kroon 2018', met inbegrip van eventuele wijzigingen van deze regeling gedurende de planperiode, welke door het college van burgemeester en wethouders is vastgesteld.

10.2 Afwijkingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 10.1 indien:

- a. het voldoen aan deze regel door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
- b. op andere geschikte wijze in de nodige parkeergelegenheid wordt voorzien;
- c. strikte toepassing van de nota leidt tot een bijzondere hardheid, die niet door dringende redenen/noodzaak wordt gerechtvaardigd;

onder de voorwaarde dat dit geen onevenredige afbreuk doet aan de parkeersituatie ter plaatse en met inachtneming van de hardheidsclausule in de 'Parkeerregels Hollands Kroon 2018', met inbegrip van eventuele wijzigingen van deze regeling gedurende de planperiode.

10.3 Strijdig gebruik

Tot een gebruik in strijd met dit bestemmingsplan wordt begrepen:

- a. het gebruiken dan wel laten gebruiken van gronden of bouwwerken waarbij de parkeergelegenheid die is vereist en aangelegd op grond van lid 9.1 of 10.1 niet in stand wordt gelaten;

Artikel 11 Algemene aanduidingsregels

11.1 luchtvaartverkeerzone - laagvlieggebied

Ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - laagvlieggebied' geldt een laagvliegroute voor straaljagers en helikopters.

11.2 vrijwaringszone - radar

Ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone - radar' zijn de gronden tevens bestemd voor de functie van de radar.

11.3 vrijwaringszone - molenbiotoop

11.3.1 bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor vrijwaringszone - molenbiotoop aangewezen gronden zijn, naast het bepaalde in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor de bescherming van de windvang van de molen.

11.3.2 Bouwregels

- a. In de zone tot 100 m, gemeten vanuit het middelpunt van de molen, mogen geen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd hoger dan de onderste punt van de verticaal staande wiek van de molen, tenzij het bestaande bouwwerken betreft. De molen staat op een belt (dijk) op +3,70 m NAP en de molen is voorzien van een stelling (verhoging) van 3,40 m hoogte. De toegestane hoogte wordt berekend aan de hand van de uitkomst van '7,10 m verminderd met de hoogte van het maaiveld op de plaats van het te bouwen bouwwerk ten opzichte van NAP in m'.
- b. In de zone van 100 m tot 400 m, gemeten vanuit het middelpunt van de molen, mogen geen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd hoger dan de uitkomst van $((x-100)/50)+(h)$, tenzij het bestaande bouwwerken betreft. Hierbij is [x] de afstand tot het te bouwen bouwwerk in m, gemeten vanuit het middelpunt van de molen; [h] 7,10 m verminderd met de hoogte van het maaiveld op de plaats van het te bouwen bouwwerk ten opzichte van NAP in m.

11.3.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en Wethouders kunnen middels een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 11.3.2 en toestaan dat, onverminderd het bepaalde in de bestemmingen, gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde, hoger worden gebouwd dan is toegestaan op grond van het bepaald in lid 11.3.2, mits:

- a. de windvang van de molen hierdoor niet of slechts in zeer beperkte mate wordt belemmerd.

11.3.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

- a. Het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Burgemeester en Wethouders de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren, zulks ongeacht het bepaalde in de voorschriften bij de andere op deze gronden van toepassing zijnde bestemmingen:
 1. het planten van bomen en hoogopgaande beplanting hoger dan de toegestane hoogte die volgt uit lid 11.3.2 van dit artikel.
- b. Het in lid 11.3.4 sub a vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:
 1. het normale onderhoud betreffen;
 2. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.
- c. De in lid 11.3.4 sub a genoemde vergunning kan slechts worden verleend mits de windvang van de molen hierdoor niet of slechts in zeer beperkte mate wordt belemmerd.

Artikel 12 Algemene afwijkingsregels

Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken:

- van de bij recht in de regels gegeven afmetingen en percentages, met uitzondering van de oppervlakte- en inhoudsmaten, tot ten hoogste 10% van die afmetingen en percentages.

Artikel 13 Overige regels

13.1 Voorrangsregel

Voor zover de op de verbeelding weergegeven dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen, geldt dat de dubbelbestemming 'Leiding - Gas' voorrang krijgt op andere dubbelbestemmingen.

Hoofdstuk 4 Overgangs-en slotregels

Artikel 14 Overgangsrecht

14.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 - 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - 2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het bepaalde in het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met ten hoogste 10%.
- c. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

14.2 Overgangsrecht gebruik

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet, behoudens voor zover uit de Richtlijn 79/409/EEG en 92/43/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand onderscheidenlijk van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna beperkingen voortvloeien ten aanzien van ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan bestaand gebruik.
- b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- c. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- d. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 15 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan "Buitendijks parkeerterrein Medemblik"