



Ruimtelijke Onderbouwing

rotonde N99 - Akkerweg

Datum	9 januari 2014
Status	DEFINITIEF



Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat West-Nederland Noord
Informatie	(10)(2e)
Telefoon	(10)(2e)
Uitgevoerd door	(10)(2e)
Opmaak	(10)(2e)
Datum	9 januari 2014
Status	DEFINITIEF
wijziging	9 april 2014

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	6
1.1	AANLEIDING VOOR DE AANVRAAG VAN EEN OMGEVINGSVERGUNNING.....	6
2	GEBIEDS- EN PROJECTPROFIEL	8
2.1	BEGRENZING EN LIGGING	8
2.2	HISTORISCHE SITUATIE	8
2.3	HUIDIGE SITUATIE EN PROJECTOMSCHRIJVING.....	12
2.4	PROJECTOMSCHRIJVING	12
3	BELEIDS- EN AFWEGINGSKADER	15
3.1	RIJKSBELEID.....	15
3.2	PROVINCIAAL BELEID	18
3.3	GEMEENTELIJK BELEID.....	19
3.3	AFWEGING BELEIDSKADER	20
4	RUIMTELIJK EN LANDSCHAPPELIJK KADER	21
4.1	HISTORISCHE ONTWIKKELING	21
4.2	DEN OEVER.....	23
4.3	RUIMTELIJKE STRUCTUUR	24
4.4	INFRASTRUCTUUR	FOUT! BLADWIJZER NIET GEDEFINIEERD.
4.5	RUIMTELIJKE INPASBAARHEID VAN DE ROTONDE.....	25
5	TOETS AAN OMGEVINGSASPECTEN.....	24
5.1	GELUIDHINDER	26
5.2	BODEMSITUATIE.....	27
5.3	LUCHTKWALITEIT.....	28
5.4	EXTERNE VEILIGHEID	31
5.5	WATERHUISHOUDING.....	33
5.6	CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE	34
5.7	ECOLOGIE.....	35
5.8	KABELS EN LEIDINGEN.....	37
5.9	BESLUIT M.E.R.	37
6	UITVOERBAARHEID	38
6.1	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID.....	38
6.2	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	38

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding voor de aanvraag van een Omgevingsvergunning

Om de verkeersveiligheid op de N99 te verbeteren, wordt de kruising N99/Akkerweg aangepast tot een rotonde. Al eerder werden in de toenmalige gemeenten Wieringen en Anna Paulowna de voorrangskruisingen vervangen door rotondes. Het betreft de kruisingen Gesterweg, Koningsweg, de Weel/Elft en Kooypunt.

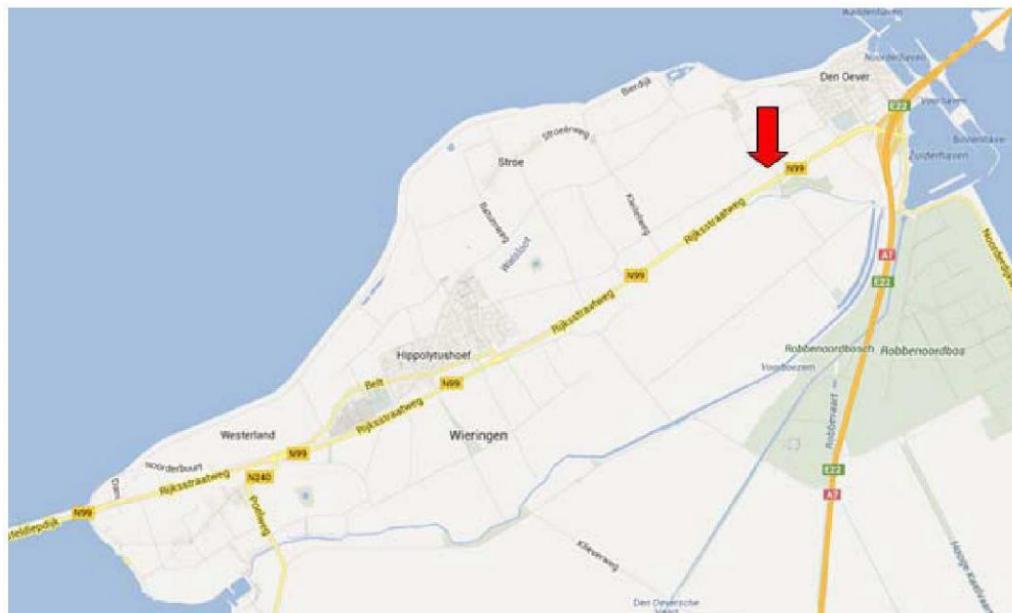
De rotonde N99/Akkerweg kan voor een deel, doch niet volledig, worden aangelegd binnen de mogelijkheden van de vigerende bestemmingen 'Verkeersdoeleinden' en 'Wegverharding' uit het bestemmingsplan Buitengebied 2002. Voor (beperkte) delen aan de noordzijde geldt een andere bestemming.

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) biedt de mogelijkheid om een project dat strijdig is met het bestemmingsplan met een Omgevingsvergunning te realiseren. De strijdigheid betreft de aanleg van de rotonde op de gronden met bestemming 'Agrarische doeleinden zonder bebouwing met landschappelijke waarde'.

De onderhavige Ruimtelijke Onderbouwing zoals bedoeld in artikel 2.12, lid 1, sub a onder 3 van de Wabo, als onderdeel van de te verlenen omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan, regelt de aanleg van de rotonde bij de kruising N99/Akkerweg.



Ligging N99



projectgebied rotonde

2 GEBIEDS- EN PROJECTPROFIEL

2.1 Begrenzing en ligging

Rijksweg 99 (N99) is de verbindingsweg tussen de A7 bij Den Oever en de N9 en N250 bij De Kooy (vlakbij Den Helder). De N99 loopt over het voormalig eiland Wieringen langs Hippolytushoef en Westerland en snijdt het eiland in tweeën. Voor een gedeelte loopt de N99 over de dijk die het Amstelmeer afsluit van de Waddenzee. Het laatste gedeelte van de N99, van Van Ewijcksluis naar de Kooy, loopt langs het Balgzandkanaal.

De N99 geldt als belangrijkste verbinding tussen de snelweg A7 (Groningen-Amsterdam) en de N9 (Alkmaar-Den Helder). De weg vormt een belangrijke schakel voor de bereikbaarheid van de Noord-Kop. Het is dan ook een drukke weg en een onveilige weg om over te steken. De N99 kent vele gelijkvloerse kruisingen waar in de voorgaande decennia veel (dodelijke) ongelukken zijn gebeurd. Om de verkeersveiligheid op de N99 te verbeteren, is Rijkswaterstaat vanaf 2007 begonnen een aantal van deze voorrangskruisingen te vervangen door rotondes.

De laatste kruising die moet worden aangepast is de N99-Akkerweg. Deze aansluiting is aan de noordzijde een verbinding tussen de N99 met Oosterland en aan de zuidzijde met het agrarische gebied. Bij de kruising ligt aan de zuidzijde een tankstation en een restaurant, met even verderop een recreatiepark. Aan de noordzijde ligt een brede strook met de bestemming agrarisch gebruik (grasland). Deze grond is in eigendom van Rijkswaterstaat.

2.2 Historische situatie

De rijksweg N99 is omstreeks 1930, als onderdeel van de Zuiderzeewerken, aangelegd. Tussen de Kooy en Van Ewijcksluis is de weg buitendijks aangelegd ten opzichte van de oude zeewering. Het gedeelte tussen Van Ewijcksluis en het voormalige eiland Wieringen is op de Amsteldiepdijk gesitueerd. Deze dijk wordt ook wel de korte Afsluitdijk genoemd. Op het voormalige eiland vervolgt de N99 op een vrijwel rechte lijn zijn weg naar de A7. Alle bestaande kruisingen zijn destijds aangesloten op de N99; 16 stuks over een traject van 10 kilometer.

Vanaf Van Ewijcksluis tot aan Den Oever is rekening gehouden met een spoorlijn, die langs de N99 verder via de Afsluitdijk richting Friesland zou moeten gaan lopen. Dit tracé is evenwel nooit gebruikt. Wel is een strook grond gereserveerd, die momenteel nog niet bebouwd is. Deze strook is nog zichtbaar in het landschap als een sleuf, die langs de N99 loopt. Oorspronkelijk bestond de N99 uit een 6 meter brede betonweg, met op het voormalig eiland aan weerszijden van de weg een fietspad.

Vanaf ca. 1970 is gewerkt aan verbetering van de N99 met als einddoel de weg om te bouwen tot een hoogwaardige enkelbaans autoweg. Eind jaren '80 is de Kooybrug vervangen, is de Oosteroeverweg gereconstrueerd en is het aantal aansluitingen op Wieringen verminderd van 16 naar 6. Daarnaast is gekeken naar het aantal onderlinge verbindingen voor langzaam verkeer en is een parallelweg langs de N99 aangelegd.

Om het knelpunt onveiligheid (oversteekbaarheid, te hard rijden) aan te pakken, is binnen het programma Duurzaam Veilig in 1997 door Rijkswaterstaat Noord-Holland een algemeen plan opgesteld om de N99 op te waarderen. In overleg met onder meer provincie, gemeente en bewoners, werd uiteindelijk gekozen voor een variant waarbij de hoofdrijbaan zou worden omgebouwd tot een zogenaamde (door)stroomweg (100 km) met een middenberm. Hierbij zouden de parallelwegen geschikt worden gemaakt voor het langzame verkeer en zou de N99 vanaf het Amstelmeer tot Hippolytushoef verdiept in het landschap komen te liggen. Voor een veilige oversteek zouden op meerdere plaatsen viaducten/ongelijkvloerse kruisingen worden aangelegd. De eerste ongelijkvloerse kruising is in 1999 gerealiseerd door de verbindingsweg op de westpunt van Wieringen.

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) 1999-2003 is, om een betere verhouding te krijgen tussen het aantal in voorbereiding zijnde projecten en de financiële mogelijkheden, een groot aantal projecten door Rijkswaterstaat geschrapt. Daar de N99 niet zichtbaar in het MIT stond, is de planvorming rond deze weg toen ook stopgezet. Een uitzondering is hierbij gemaakt voor de N99 bij Van Ewijcksluis en daarmee het sluiten van de N99 voor langzaam verkeer.

In de raadsvergadering van 25 juni 1998 heeft de gemeenteraad besloten om de N99 als stroomweg (100 km/uur) bij Rijkswaterstaat te bepleiten. De N99 is dan ook landelijk gecategoriseerd als (regionale) stroomweg.

Vervolgens heeft dezelfde raad op 18 december 2003 haar besluit van 25 juni 1998 aanzienlijk aangepast. Onder andere is toen besloten de huidige snelheidslimiet van 80 km/uur te handhaven en bij Rijkswaterstaat aan te dringen op het aanleggen van een viaduct met rotonde nabij de kruising Hollebalg en voor de overige kruispunten te pleiten voor het aanleggen van rotondes.

Om de N99 zo snel mogelijk duurzaam veilig te krijgen, hebben Rijkswaterstaat en het gemeentebestuur besloten om de N99 op korte termijn uit te voeren als gebiedsontsluitende weg met rotondes bij De Weel/Elft, de Gestervweg, de Koningsweg en de Akkerweg. Deze maatregelen zijn maatschappelijk gezien noodzakelijk om de onveilige verkeerskundige situatie op korte termijn te verbeteren en passen binnen het Duurzaam Veilig gedachtegoed.

In 2006 heeft het ministerie van (toenmalig) Verkeer en Waterstaat een bedrag van 6 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het verkeersveilig maken van de N99 en daarvoor zijn vier rotondes aangelegd. Voor de laatste rotonde (Akkerweg) is gezocht naar andere middelen. Het project wordt nu gefinancierd uit het Fonds Economische Structuurversterking en een bijdrage van € 50.000 door de gemeente Hollands Kroon (raadsbesluit 7 juni 2011 Wieringen).



Locatie nieuwe rotonde (rood)

2.3 Huidige situatie en projectomschrijving

De voorrangskruising N99-Akkerweg is een gelijkvloerse kruising met in beide richtingen een strook voor linksafslaand verkeer en een strook voor rechtsafslaand verkeer. Hierdoor ondervindt het doorgaande verkeer geen hinder van het afslaande verkeer. Op dit deel van de weg geldt een maximum snelheid van 80 km/u.

Aan de zuidzijde van de N99 liggen een brandstofverkoop-punt, een verzorgingsplaats en een vakantiepark. Aan beide zijden van de noordelijke Akkerweg ligt akkerland. Het kruispunt ontsluit bewoners en bedrijven in de directe omgeving.

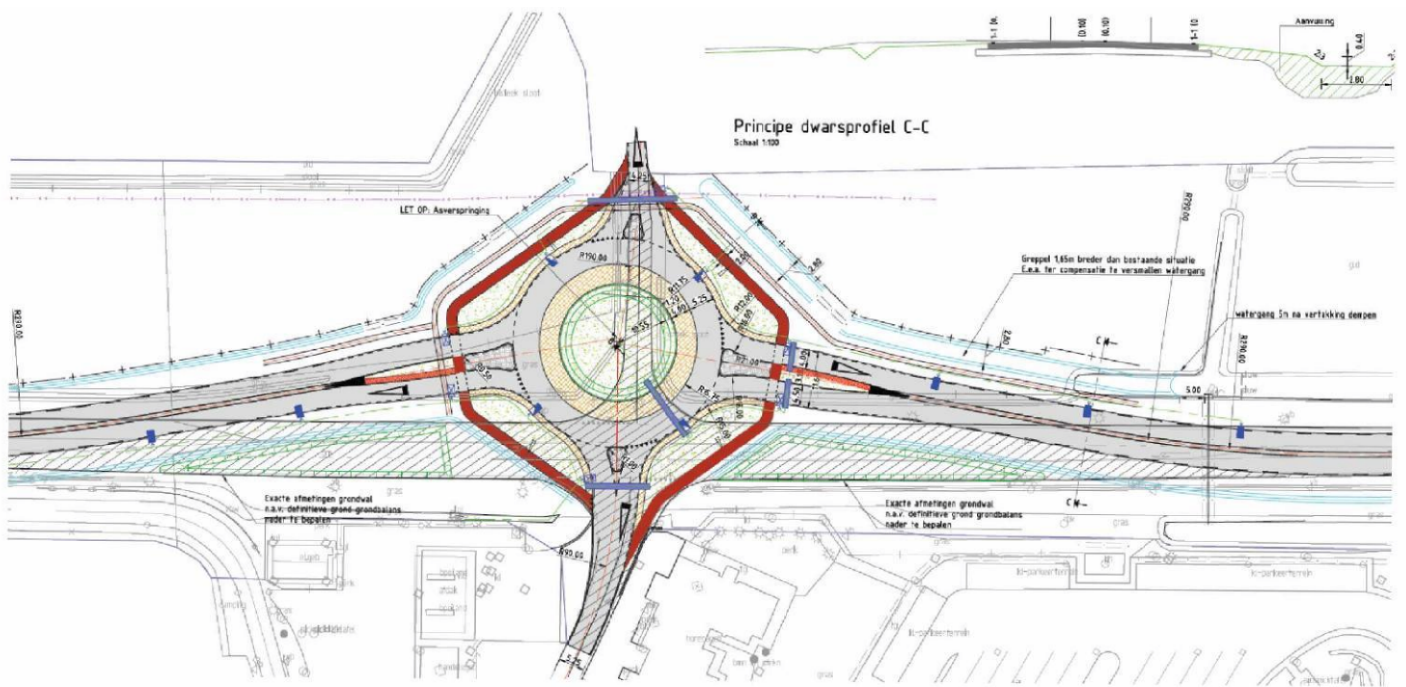
Op de gehele N99 rust een gesloten verklaring voor langzaam verkeer. Dit betekent dat dit verkeer gebruik dient te maken van het onderliggend wegennet, maar de N99 wel kruist om van noord naar zuid en vice versa te komen. Dit levert op de kruising geregeld gevaarlijke situaties en af en toe ook ongelukken op.

In het najaar van 2011 en 2012 heeft Rijkswaterstaat in delen groot onderhoud uitgevoerd aan de N99. Daarbij zijn asfaltlagen en belijning vervangen en waar nodig geleiderails vernieuwd. Op het gedeelte tussen Hippolytushoef en Den Oever is, minder ingrijpend, levensverlengend onderhoud uitgevoerd.

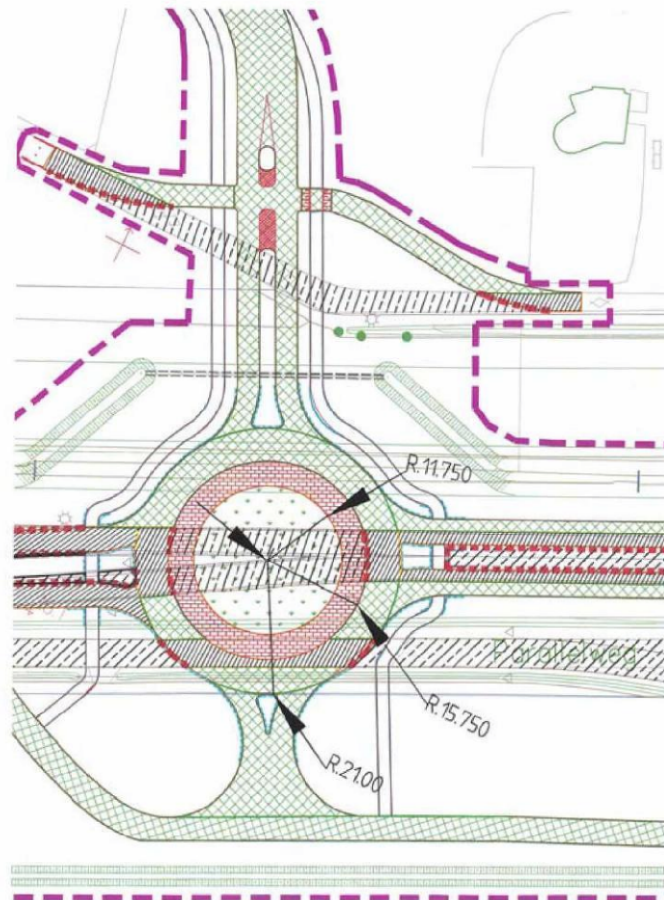
2.4 Projectomschrijving

Het project is gericht op de reconstructie van de voorrangskruising N99-Akkerweg tot een rotonde. Vanwege bebouwing aan de zuidzijde van de N99, is de rotonde iets noordelijker geprojecteerd dan de huidige rijbaan. Onderdeel van de rotonde zijn aparte fietspaden. Het ontwerp van de rotonde is afgestemd op de rotonde bij De Weel.

De aanleg van de rotonde Akkerweg is gepland voor 2014.



Ontwerp en ligging toekomstige rotonde N99/Akkerweg





Huidig kruispunt vanaf de Akkerweg, Zingende Wielen



Locatie projectgebied rotonde N99/Akkerweg

3 BELEIDS- EN AFWEGINGSKADER

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan het relevante rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. In deze SVIR staan de plannen voor ruimte en mobiliteit en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de SVIR kiest het rijk voor minder nationale belangen en eenvoudige regelgeving. Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om zelf oplossingen te creëren. De SVIR bevat 13 nationale belangen die worden beschermd middels het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en het Besluit ruimtelijke ordening.

Het Rijk zet zich voor wat betreft het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. In de SVIR worden drie hoofddoelen genoemd om Nederland concurrerend, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

De voor de directe omgeving van belang zijnde nationale belangen zijn:

- Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen;
- Zorvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

In hoofdstuk 5 van deze RO wordt nader ingegaan op de gevolgen voor bodem, lucht en waterkwaliteit. Alsmede wordt hier getoetst aan (internationaal) geldende normen voor geluid en externe veiligheid. Geconcludeerd kan worden dat er, met inachtneming van de genoemde maatregelen (hoofdstuk 5.1 en 5.5), geen belemmeringen zijn ten aanzien van de genoemde onderdelen.

In hoofdstuk 5 wordt ook aandacht geschonken aan de aanwezigheid van beschermde soorten. Hierin komt naar voren dat er geen belemmeringen zijn en de rijksbelangen in dit kader niet geschaad worden. Wel ligt er het advies om geen stagnerend water tijdens de werkzaamheden te laten ontstaan in verband met de invloed ervan op de sterke vermenigvuldiging en dus onwenselijk van de "Rugstreeppad".

Tweede Tranche Meer Veilig

Met Meer Veilig (2011-2018) investeert het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in kleine, kosteneffectieve maatregelen ten bate van de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet.

Ontstaan Meer Veilig

Het eerste programma, Meer Veilig (1), is gestart in 2006 en richtte zich volledig op N-wegen in rijksbeheer. In dit kader zijn alle rijks-N-wegen voorzien een nieuw type wegmarkering (EHK) en zijn op specifieke locaties genomen zoals het veiliger inrichten van bermen, reconstructie van kruispunten en aanleg van rotondes.

Meer Veilig-2

In 2011 is de uitvoering gestart van de eerste maatregelen uit Meer Veilig-2 (vervolg op Meer Veilig (1)), dat loopt tot en met 2014. Het totaalbudget voor dit pakket bedraagt (10)(2b) (prijspeil 2011). De ministerraad heeft dit budget op 9 juli 2010 beschikbaar gesteld vanuit het Fonds Economische Structuurversterking (FES). Van dit totaalbudget is op dit moment (10)(2b) toegevoegd aan specifieke maatregelen. Rijkswaterstaat draagt zorg voor de realisatie van de maatregelen, in sommige gevallen in samenwerking met decentrale wegbeheerders.

Maatregelen Meer Veilig-2

Dit programma bestaat uit fysieke maatregelen om de veiligheid op snelwegen en rijks-N-wegen te verbeteren. Het gaat hierbij om niet-MER-plichtige maatregelen die in de periode tot en met 2014 kunnen worden gerealiseerd. De voornaamste maatregelgroepen betreffen bermbeveiliging, rotondes en reconstructie van aansluitingen, rijbanen, bogen en invoegstroken. Daarnaast worden ook kleinere maatregelen genomen zoals lokale filewaarschuwborden en het aanpassen van markeringen.

Bij de uitwerking van het maatregelpakket is naar voren gekomen dat ook op de relatief veilige rijkswegen met eenvoudige fysieke maatregelen een effec-

tieve bijdrage kan worden geleverd aan het verder terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers.

Methode van selectie en berekening effecten Meer Veilig-2

De maatregelen vinden plaats op die locaties waar met de beschikbare middelen het grootste effect op de reductie van ongevallen is te behalen.

Bij de uitwerking van de maatregelen van Meer Veilig-2 is per locatie gekeken naar het langjarig gemiddeld aantal ongevallen, de meest geschikte maatregel en de kosten van de maatregel op deze locatie.

Per type maatregel is in kaart gebracht wat de verwachte procentuele reductie is op de verschillende soorten ongevallen (zoals kop-staart, flank- en eenvoudige ongevallen). Het effect per maatregel is vervolgens bepaald door de reductiepercentages van de betreffende maatregel te vermenigvuldigen met het langjarig gemiddeld aantal relevante ongevallen op de betreffende locatie. De bij Meer Veilig-2 gehanteerde methodiek en de gehanteerde indicatoren zijn bij de aanvraag van de bijdrage uit het FES positief beoordeeld door een commissie met daarin vertegenwoordigers van onder meer het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving.

Effecten Meer Veilig-2

Het verwachte effect van de maatregelen in het pakket Meer Veilig-2 worden landelijk naar verwachting tussen de 3 tot 5 doden en 21 tot 35 ernstig gewonden bespaard. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Effect op basis van besteding van het volledige budget;
- Omrekening zhs-gewonden naar ernstig gewonden obv cijfers SWOV;
- Gehanteerde marges: $\pm 25\%$;
- Peiljaar voor effect: 2015.

Bij weergave van deze effecten is uitgegaan van voortzetting van de trendmatige daling in het aantal doden en gewonden op rijkswegen sinds 1994. Verkeersveiligheidseffecten van maatregelen worden berekend op basis van een procentuele stijging of daling van het aantal ongevallen. Omdat het totaal aantal verkeersslachtoffers op rijkswegen jaarlijks daalt, zijn ook de verwachte absolute jaarlijkse effecten van maatregelen kleiner naarmate er verder in de tijd wordt gekeken. Ditzelfde geldt voor verwachte negatieve effecten in de toekomst. Uit berekening volgens de OEI-methodiek blijkt dat de verwachte baten van het maatregelpakket een aantal maal groter zijn dan de kosten.

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het nationaal bestuursakkoord hebben provincies, waterschappen, gemeenten en het rijk afspraken gemaakt over de manier waarop het waterbeleid de komende decennia gestalte moet krijgen. Een belangrijk onderdeel is de "watertoets". De aanleg van de rotonde betekent extra verharding (paragraaf 5.5.). Hierover heeft afstemming plaatsgevonden met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (op grond van artikel 6.18 Bor en artikel 3.1.1. Bro)

3.2 Provinciaal beleid

Voor wat betreft een toetsing aan het provinciaal beleid wordt hier verwezen naar het bestemmingsplan "buitengebied 2002 Wieringen" zie onder 3.3.

Een van de drie hoofdbelangen uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040 is het waarborgen van "duurzaam ruimte gebruik" en dus het behoud en ontwikkelen van verkeers- en vervoersnetwerken. De Provincie streeft naar snel, veilig en een betrouwbaar regionaal wegnet. Bereikbaarheid is cruciaal voor de economische toegankelijkheid en voor de voorzieningen van burgers.

De provincie Noord-Holland heeft een eigen bodembeschermingsbeleid. Belangrijke elementen hieruit zijn de bescherming van de aardkundige en cultuurhistorische waarden en de kwaliteit van de bodem en het grondwater. Doel is het beschermen van bestaande waarden en te komen tot een duurzamere omgang met de bodem en die waarden.

Het voormalig eiland Wieringen, waar de te realiseren rotonde N99/Akkerweg wordt gepositioneerd, is aangewezen als aardkundig monument. Voor niet toegestane handelingen en activiteiten kan bij de provincie ontheffing worden aangevraagd. Deze is voor de realisatie van de rotonde inmiddels afgegeven op 24 juni 2013.

3.3 Gemeentelijk beleid

Het bestemmingsplan Buitengebied 2002 Wieringen is van toepassing.

Het Bestemmingsplan Buitengebied 2002 omvat vrijwel het gehele, buiten de grotere bebouwde kommen van Hippolytushoef en van Den Oever gelegen, gebied van Wieringen. Alleen de dorpen Oosterland, Westerland en De Haukes zijn niet in dit bestemmingsplan opgenomen. Bovendien is het vrij recent opgestelde bestemmingsplan Lutjestrand buiten het plan gelaten.

Het deel van de Waddenzee, dat tot de gemeente Wieringen behoort, tot de teen van de dijk, valt onder het bestemmingsplan "Waddengebied". Voor de haven van Den Oever is een apart bestemmingsplan gemaakt en ook voor de ontwikkeling van de Zuiderhaven zal in de toekomst een apart bestemmingsplan worden opgesteld.

Zie verder hetgeen beschreven is onder paragraaf 2.2.



Bestemmingsplan buitengebied 2002 Wieringen, blad 10

3.3 Afweging beleidskader

Concluderend kan gesteld worden dat de voorgenomen aanleg en gebruik van de rotonde niet afwijken van het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid, met uitzondering van de strijdigheid met het vigerend bestemmingsplan.

Om op korte termijn aan de slag te kunnen gaan met de aanleg van de rotonde en er voor te zorgen dat er tijdens de aanleg sprake is van een optimale verkeersafwikkeling, is onderhavige ruimtelijke onderbouwing opgesteld, welke de afzonderlijke Wabo-procedure zal doorlopen. Middels de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan wordt de mogelijkheid voor de realisatie van de rotonde geregeld.

4 RUIMTELIJK EN LANDSCHAPPELIJK KADER

4.1 Historische ontwikkeling

Wieringen was tot de drooglegging van de Wieringermeer in 1930 een eiland. Het kerngedeelte van het eiland bestaat uit keileemdelens die werden gevormd in het Saalien. Aanvankelijk vormde Wieringen een opduiking in het met klei bedekte veengebied. Als gevolg van de verdere ontwikkeling van het Marsdiep en een krachtiger getijdenwerking werden grote delen van het veen weggeslagen en raakte Wieringen geïsoleerd.

De afsluiting van het Amsteldiep in 1925 door de Amsteldiepdijk betekende dat Wieringen niet langer een eiland was. Door de aanleg van de Afsluitdijk werd Wieringen met Friesland verbonden. De aanleg van de oostelijke Wieringermeerdijk in 1930 en de drooglegging van de Wieringermeer in de daarop volgende jaren zorgden ervoor dat Wieringen weer onderdeel ging uitmaken van het vasteland.

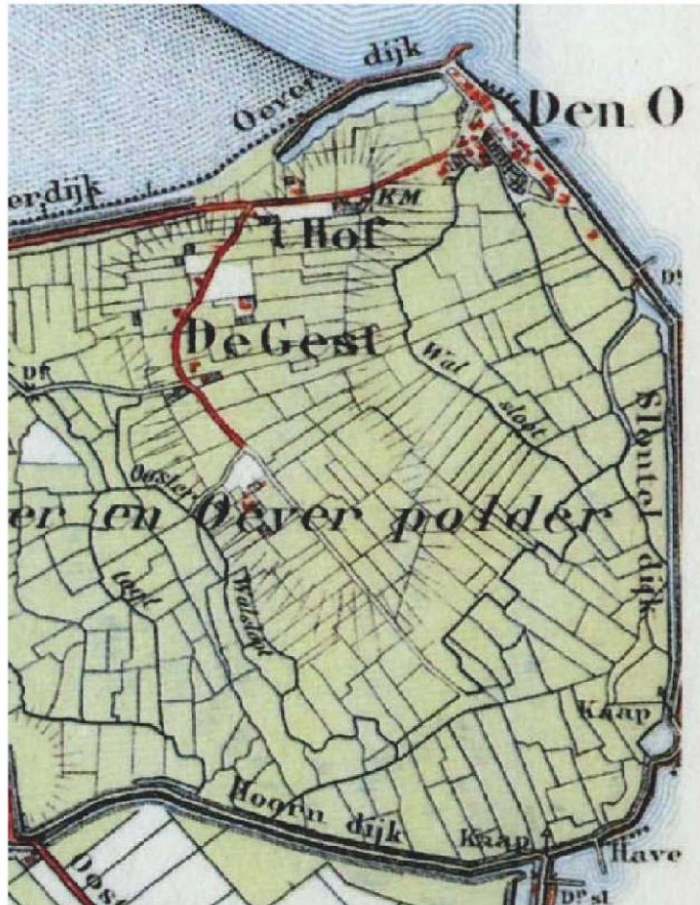


Kaart Wieringen, Historische atlas 1839-1859

Oorspronkelijk bestond het wegenet op Wieringen alleen uit enkele in de lengterichting op het bovenwalland gelegen wegen die de verbindingen tussen de verschillende dorpen vormden. Vanaf die wegen werd het natte en laaggelegen kogen- en polderland ontsloten.

De inpoldering van de Wieringermeer en de aanleg van de Afsluitdijk veroorzaakten grote structuurveranderingen op het eiland, zoals verbindingen door de Wieringermeerpolder en vooral de uit circa 1930 daterende Betonweg,

thans N99 geheten, welke dwars over het eiland werd aangelegd. De N99 vormt de verbinding tussen de Afsluitdijk en Amsteldiepdijk en snijdt het eiland doormidden. In de jaren dertig waren er plannen voor de aanleg van een trambaan over de Afsluitdijk. Hoewel delen van het tracé al gereed waren, is de trambaan er nooit gekomen. Aan de noordzijde van de N99 is nog een deel van het voormalige tracé zichtbaar.



Historische kaart situatie Den Oever en omgeving in 1878
(Bron: Robas Producties (1989): *Historische atlas Noord-Holland*)

4.2 Den Oever



Luchtfoto Den Oever, © Bert de Vries, eArth works!, Wieringen

Den Oever is een dorp gelegen in de gemeente Hollands Kroon, in de provincie Noord-Holland. Het is pal gelegen aan de Afsluitdijk. Het dorp is vooral bekend om de garnalenvisserij. Den Oever is tegenwoordig het op één na grootste dorp van het voormalige eiland Wieringen, na Hippolytushoef. De plaatsnaam is een oude naam voor het gebied waarin het dorp ligt. Rond de tijd dat de Waddenzee ontstond lag het gebied alleen via het oosten aan het open water, de oever. Later, toen de Waddenzee en Zuiderzee echte grote open watergebieden werden, is Den Oever een tijd half wad en open water geweest en lag de oever ongeveer bij Oosterland. Maar in de loop van 14^e en 15^e eeuw verschoof langzaam de oever en zo ontstond een aantal kleine kernen, waarvan Den Oever er één was.

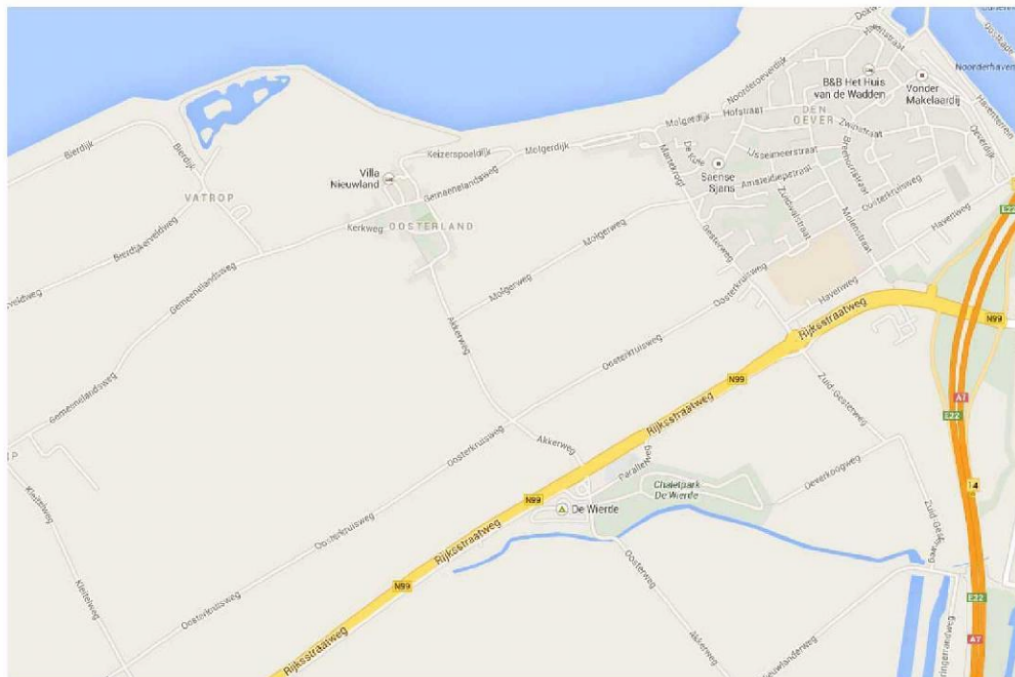
Door de groei van de plaats en de haven in de 20^e eeuw is het oudere buurtschap Oud-Gest opgegaan in het dorp en maakt nu onderdeel uit van het dorp. Aan het eind van die eeuw werd ook De Gest verbonden aan het dorp door nieuwbouw. Ondanks dat De Gest officieel onder Den Oever valt, wordt het nog wel als apart dorp beschouwd. Door de grote haven kent het dorp vele cafés en restaurants, de grootste concentratie binnen de gemeentegrenzen. Opvallend is dat er geen kerk staat in het dorp. Wel stond er vroeger De Kapel, deze was verbonden met een gasthuis. Dit gebouw staat nu in het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen.

4.3 Ruimtelijke structuur

Den Oever is vermoedelijk tussen de 14^e en 15e eeuw als dorp ontstaan. Het dorp Den Oever ligt in de uiterste noordoostpunt van Noord-Holland, direct bij de verbinding van de afsluitdijk met Friesland. De snelweg A7 ligt aan de zuidoostzijde van het dorp en de regionale weg N99 loopt aan de zuidzijde van het dorp. Het dorp behoort sinds 1 januari 2012 tot de gemeente Hollands Kroon (ontstaan uit de gemeenten Wieringen, Wieringermeer, Anna Paulowna en Niedorp). Op de N99 zijn reeds vier rotondes gerealiseerd: Gesterweg, De Weel, Koningsweg en Kooypunt.

4.4 Infrastructuur

De N99 is de verbindingsweg tussen de A7 en de N9. De N99 kruist de Akkerweg. De Akkerweg loopt naar het dorp Oosterland dat is gelegen ten westen van Den Oever. Aan de andere zijde van Oosterland ligt het dorp Hippolytushoef. Verbindingswegen tussen Den Oever, Oosterland en Hippolytushoef zijn de Gemeenelandseweg en de Oosterkruisweg.



De huidige wegenhiërarchie is als volgt:

- Stroomwegen: de A7 en de N99 hebben een functie voor het langeafstandsverkeer.
- Gebiedsontsluitingswegen: deze wegen ontsluiten hele gebieden, zoals woonwijken, industrieterreinen en recreatiegebieden.
- Erftoegangswegen; deze wegen hebben een onsluitende functie voor de kernen van de dorpen, van buurten en/of havens en voor woningen, bedrijven en winkels.

4.5 Ruimtelijke inpasbaarheid van de rotonde

Bij de aanleg van de N99 (omstreeks 1930) werden alle bestaande kruisingen (16 stuks) aangesloten op de N99. Eind jaren '80 is het aantal aansluitingen verminderd van 16 naar 6 en is een parallelweg aangelegd. Deze weg ligt langs een groot gedeelte van de N99 en is in gebruik voor het langzame verkeer en (op een aantal locaties) bestemmingsverkeer.

De Akkerweg met aansluitingen op de N99 wordt momenteel als een 'black-spot' aangeduid.

De huidige zuidelijke aansluiting Akkerweg op de N99 ontsluit restaurant De Zingende Wielen. Achter/naast de Zingende Wielen bevindt zich een verzorgingsplaats voor (vracht)auto's en een benzinestation. De Akkerweg komt in zuidelijke richting uit op het Chaletpark De Wierde en gaat over in de Oosterweg. Aan de noordzijde van de N99 kruist de Akkerweg de Oosterkruisweg, heeft als zijweg de Molgerweg (richting Den Oever), loopt door de kern van Oosterland en komt uit op de Gemeenelandsweg, een verbindingsweg tussen Den Oever en Hippolytushoef.

Het uitgangspunt is om van de kruising Akkerweg/N99 een hoogwaardige, verkeerskundig goed werkende en ruimtelijk goed ingepaste rotonde te maken. De fysieke ruimte voor deze rotonde is aanwezig. Voor de aanleg van de rotonde zal wel een gedeelte weiland aan de noordkant van de N99 moeten wijken. Bovendien dient een secundaire watergang over een kleine afstand te worden verschoven.

Voor wat betreft de detaillering, materialisatie en inrichting van de rotonde is het van belang deze zo veel mogelijk te laten aansluiten bij het karakter van de omgeving. Het doorgaande, rechtlijnige karakter van de N99 dient zo min mogelijk benadrukt te worden. Verder dient de openheid van het gebied gehandhaafd te blijven.

5 TOETS AAN OMGEVINGSASPECTEN

5.1 Geluidhinder

*Akoestisch onderzoek Wegverkeer Rotonde N99-Akkerweg,
BK Geluid&Trillingen, 25-09-2013*

Ten behoeve van de N99 geldt dat deze Rijksweg valt onder de nieuwe geluidwetgeving, hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Dat betekent dat langs de weg op circa 50 meter afstand van de N99 referentiepunten zijn gelegen. Rijkswaterstaat dient als wegbeheerder de vastgestelde geluidproductieplafonds (GPP's) op deze referentiepunten na te leven. Indien niet aan de GPP's op een referentiepunt voldaan kan worden zal Rijkswaterstaat als wegbeheerder maatregelen moeten onderzoeken ten einde de GPP's na te leven. Op de rotonde is gerekend met een max. rijsnelheid van 50 km/uur. Vóór de rotonde wordt op de N99 de snelheid afgebouwd naar 65 km/uur en tenslotte naar 50 km/uur. Voor beide trajecten is hiervoor uitgegaan van een weglengte van circa 60 meter. De verkeersintensiteiten voor het jaar 2024 zijn verkregen door interpolatie tussen verkeersprognoses voor 2020 en 2030. Op de rotonde wordt uitgegaan van de halve verkeersintensiteit (rijlijn wordt gesplitst in 2-en).

Als gevolg van de aanleg van de rotonde is er een technische beperking voor ZOAB. Binnen een afstand van 200 meter voor, na en op de rotonde kan geen ZOAB worden toegepast als gevolg van afremmend en optrekkend verkeer. In het onderzoek wordt derhalve uitgegaan van DAB.

Ten opzichte van het geluidregister neemt de geluidsbelasting op de referentiepunten als gevolg van de prognose voor 2024 licht af voor de meeste referentiepunten. Dit geldt niet voor het referentiepunt 2694. Door de verschuiving van de N99 in de richting van dit referentiepunt neemt de geluidsbelasting toe met 0,9 dB. Doordat de Rijksweg N99 hier dicht bij het referentiepunt zal komen te liggen, zal een procedure tot verplaatsing van het referentiepunt worden gestart.

In het akoestisch onderzoek zijn de gevolgen voor de nabij gelegen woningen berekend. Doordat de afstand van de woningen tot de N99 relatief slechts weinig veranderd (in tegenstelling tot de afstand van de N99 tot het referentiepunt 2694) zal de geluidsbelasting in 2024 lager zijn dan vastgesteld is op basis van het geluidregister.

Het onderzoeksgebied van de N99 wordt in de lengterichting beperkt tot het gebied 200 meter voor en na de rotonde. Binnen de 50 dB-contour van het onderzoeksgebied van de N99 is slechts 1 woning gelegen met een geluidsbelasting van 53 dB. Het treffen van bronmaatregelen is niet mogelijk vanwege de technische beperkingen bij een rotonde. Ook is het niet doelmatig om voor een woning met een lage geluidsbelasting, gelegen op grote afstand van de N99, maatregelen in de overdracht te nemen (geluidscherm of iets dergelijks).

Voor woningen, waarvan de bouwvergunning verleend is voor 1982, geldt dat voldaan moet worden aan een binnenwaarde van 41 dB. De vereiste geluidwering van de gevel is daarmee dermate laag (tenminste 12 dB) dat verder onderzoek naar de geluidwering van de woning achterwege kan blijven.

5.2 Bodemsituatie

*Rapport Verkennend bodemonderzoek toekomstige rotonde
Akkerweg-N99 in Den Oever, Oranjewoud, 03-05-2013*

Bij het toekennen van nieuwe bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. Door Ingenieursbureau Oranjewoud B.V. is in maart en april 2013, in opdracht van Rijkswaterstaat, een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van bodemverontreiniging in het projectgebied.

Voor de opzet van het bodemonderzoek zijn de richtlijnen uit de NEN 5740 (januari 2009) gevolgd, inclusief vooronderzoek conform de NEN 5725. Gelet op de locatie en het gebruik is het vooronderzoek beknopt uitgevoerd. Het onderzoek voldoet ook aan de NEN 5707 (asbestonderzoek in grond). Het uitvoeren van een onderzoek conform de NEN 5720 (waterbodemonderzoek) bleek uiteindelijk niet noodzakelijk.

De bodem bestaat tot 3,0 m –mv. veelal uit zand. Op een aantal plaatsen is vanaf maaiveld tot 0,2 à 0,5 m –mv. klei aanwezig. Lokaal is op 1,4-1,6 m –mv. een kleilaag aangetroffen. In de bovengrond zijn tot 0,35 à 0,5 m –mv. sporen tot zwakke bijmengingen met puin geconstateerd. Op één locatie naast de Akkerweg is asfalt aanwezig tussen 0,2-0,25 m –mv.

De kleiige en zandige bovengrond (0,0-0,5 m –mv.) bevat ten hoogste licht verhoogde gehalten aan PAK-totaal en/of lood. In de ondergrond (0,5-1,0 m –

mv.) zijn geen verhoogde gehalten aan stoffen gemeten. Op basis van de indicatieve toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit voldoet de kleiige grond aan de kwaliteitsklasse wonen en de zandige grond aan de achtergrondwaarde.

In de puinhoudende bovengrond is geen asbest gemeten.

Het grondwater bevond zich op 4 april 2013 op 1,80 m –mv. In het grondwater zijn geen verhoogde gehalten aan onderzochte stoffen gemeten.

De resultaten van het onderzoek vormen geen aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek en vormen geen belemmeringen voor de toekomstige bestemming van de locatie en het gebruik als rotonde.

5.3 Luchtkwaliteit

Onderbouwing Luchtkwaliteit, Rijkswaterstaat, 07-05-2013

Wettelijk kader

Het wettelijk kader voor luchtkwaliteitseisen wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer en de onderliggende regelgeving in AMvB's en ministeriële regelingen.

Grenswaarden

In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Voor de overige stoffen waarvoor grenswaarden gelden¹, wordt in een rapport van TNO² onderbouwd dat overschrijding van deze grenswaarden nergens langs het Nederlandse wegennet zal optreden.

In tabel 1 zijn de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof aangegeven.

Stof	Type grenswaarde	Grenswaarde (µg/m ³)
Stikstofdioxide (NO ₂)	Jaargemiddelde concentratie	- 60 (tot 1 januari 2015) - 40 (vanaf 1 januari 2015)
Stikstofdioxide (NO ₂)	Uurgemiddelde concentratie	- 300 (tot 1 januari 2015) - 200 (vanaf 1 januari 2015) Mag max. 18 keer per jaar overschreden worden.

¹ Zwaveldioxide, koolmonoxide, lood, benzeen, arseen, cadmium, nikkel en benzo(a)pyreen.

² TNO rapport 2008-U-R0919/B, Bijlagen bij de luchtkwaliteitsberekeningen in het kader van de ZSM/Spoedwet, Apeldoorn, september 2008.

Fijn stof (PM ₁₀)	Jaargemiddelde concentratie	- 40
Fijn stof (PM ₁₀)	24-uurgemiddelde concentratie	- 50 Mag max. 35 keer per jaar overschreden worden.

Tabel 1: Grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀

Voor PM₁₀ is de grenswaarde voor de 24-uurgemiddelde concentratie maatgevend. Deze grenswaarde is equivalent aan een jaargemiddelde concentratie PM₁₀ van 32,6 µg/m³. Voor NO₂ is de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie maatgevend. Deze bedraagt tot 1 januari 2015 60 µg/m³ en van af 1 januari 2015 40 µg/m³.

Toekomstige grenswaarde PM_{2,5}

Vanaf 1 januari 2015 geldt een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM_{2,5}) van 25 µg/m³. Tot 1 januari 2015 blijft het toetsen aan deze grenswaarde voor PM_{2,5} buiten beschouwing, ongeacht of een project na die datum een effect heeft of kan hebben op de luchtkwaliteit. Desondanks kan worden opgemerkt dat PM₁₀- en PM_{2,5}-concentraties onderling sterk zijn gerelateerd. Uit de analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving³ volgt dat, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM₁₀ en PM_{2,5}, gesteld kan worden dat als aan de grenswaarden voor PM₁₀ wordt voldaan, ook aan de toekomstige grenswaarde voor PM_{2,5} wordt voldaan. Het risico dat grenswaardeoverschrijding voor PM_{2,5} optreedt op locaties waar de PM₁₀-grenswaarde wordt gehaald, is zeer klein⁴. Op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat de conclusies voor PM₁₀ met betrekking tot het al dan niet overschrijden van grenswaarden, ook gelden voor PM_{2,5}.

Het NSL

Op grond van verplichtingen uit verschillende Europese richtlijnen met betrekking tot luchtkwaliteit is Nederland verplicht om zogenoemde actieplannen op te stellen voor gebieden waar sprake is of zal zijn van een (dreigende) overschrijding van grenswaarden voor luchtkwaliteit. Als actieplan heeft Nederland het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)⁵ opgesteld. Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de rijksoverheid zijn opgenomen

³ Uitgevoerd in het kader van de jaarlijkse bepaling van de grootschalige concentratiekaarten, PBL, 2010.

⁴ Ook in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is het uitgangspunt dat het ingezette beleid om de PM₁₀-concentraties te verlagen tevens een positief effect heeft op de PM_{2,5}-concentraties.

⁵ Artikel 5.12, lid 1 Wm voorziet in de mogelijkheid tot het opstellen van een nationaal programma, waarin Rijk, provincie en gemeenten zijn vertegenwoordigd en dat is gericht op het voldoen aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het NSL is op 30 juli 2009 door de Minister van VROM vastgesteld en is op 1 augustus 2009 in werking getreden. Het NSL is een bundeling van enerzijds alle ruimtelijke ontwikkelingen die gedurende de looptijd van het programma zijn voorzien en anderzijds allerlei maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

in dit samenwerkingsprogramma, waardoor de toetsing aan de luchtkwaliteits-eisen verschuift van het besluit naar het programma. Door middel van de NSL-Monitoringstool⁶ ontstaat een landsdekkend beeld van de luchtkwaliteit, voor nu en in de toekomst.

De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL jaarlijks gemonitord. Hiermee wordt gewaarborgd dat de doelstellingen van het programma tijdig en blijvend worden gehaald.

De kop van Noord-Holland, waaronder de gemeente Hollands Kroon, is geen onderdeel van het NSL omdat hier ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De te realiseren rotonde op de kruising Akkerweg/N99 is dan ook niet opgenomen in het NSL. Dat houdt in dat grondslag art. 5.16 lid 1 sub d niet gehanteerd kan worden en dat één van de andere grondslagen uit artikel 5.16 van de Wet milieubeheer moet worden toegepast.

Projecteffect en toetsing aan het wettelijk kader

De wijziging van de kruising Akkerweg/N99 in een rotonde leidt niet tot wijziging van de verkeersgegevens en heeft daarom geen/nauwelijks effect op de luchtkwaliteit.

Uit de NSL-Monitoringstool⁷ volgt dat op deze locatie ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀

Zichtjaar	Jaargemiddelde concentra-	
	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)
2011	15,2	20,9
2015	11,6	17,1
2020	10,8	17,0

Tabel 2: Maximale concentraties rondom kruising Akkerweg/N99

Conclusie

Nu de luchtkwaliteit ook na wijziging van de kruising Akkerweg/N99 in een rotonde ruimschoots voldoet aan de grenswaarden, wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 5.16 lid 1 onder a van de Wet milieubeheer. Dat betekent dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor deze wijziging.

⁶ De NSL-Monitoringstool is een formeel door de Staatssecretaris van I&M goedgekeurd rekenmodel, waarmee jaarlijks gemonitord wordt of het programma nog op koers ligt om tijdig en blijvend de grenswaarden te bereiken. De uitkomsten van de jaarlijkse monitoring kunnen leiden tot bijsturing van het programma zodat het gericht blijft op het tijdig en blijvend bereiken van de grenswaarden.

⁷ www.nsl-monitoring.nl

5.4 Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid (voor inrichtingen: Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor transport: de circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (cRNVGS)) is gericht op het voorkomen en beheersen van risicovolle inrichtingen en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen of omstandigheden. Daarbij gaat het om risico's verbonden aan "risicovolle inrichtingen" waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd, opgeslagen of gebruikt en om het "vervoer van gevaarlijke stoffen" via wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen.

Bij externe veiligheid zijn twee risico's van belang: plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde locatie verblijft komt te overlijden als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven door middel van risicocontouren rondom de risicobron waarbij de 10^{-6} contour (kans van 1 op 1 miljoen op overlijden) de maatgevende grenswaarde is. Het groepsrisico beschrijft de cumulatieve kans per jaar dat een groep van 10 of meer personen in 1 keer komen te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt uitgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt voor de verantwoording (geen norm). In de cRNVGS is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Dit houdt in dat over elke overschrijding van de oriëntatiewaarde en/of toename van het groepsrisico verantwoording afgelegd moet worden.

Uit de gegevens van de risicokaart van het Interprovinciaal Overleg (IPO) blijkt dat er in de omgeving van het plangebied:

- geen relevante buisleidingen aanwezig zijn;
- geen transport van gevaarlijke stoffen over spoor of water plaatsvindt;
- een Bevi-inrichting aanwezig is: het tankstation De Zingende Wielen B.V. waar LPG aanwezig is;
- een overige inrichting aanwezig is: chaletpark De Wierde: bovengrondse propaantank
- transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt over de N99.

Toetsing aan Bevi dient plaats te vinden bij een ontwikkeling waarbij (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels en restaurants. Het plan betreft de aanleg

van een rotonde ter plaatse van de kruising N99/Akkerweg. Een weg is niet aangemerkt als (beperkt) kwetsbaar object. Daarom hoeft uit het oogpunt van mogelijke gevolgen van risicobronnen in de omgeving van onderhavig plan verder geen aandacht geschonken te worden aan het aspect van externe veiligheid.

Naast de noodzaak om te bezien of risicobronnen in de nabijheid van het plan van invloed zijn op de planontwikkeling, dient ook nagegaan te worden of de planontwikkeling sec vanuit het oogpunt van externe veiligheid relevant is voor de omgeving van het plan.

In de cRNVGS is aangegeven dat in sommige gevallen de berekening van plaatsgebonden risico en groepsrisico achterwege kan blijven. Om dit te beoordelen zijn in Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) zogenaamde vuistregels opgenomen. Op basis van de vuistregels kan een goede indicatie worden verkregen of bij een bepaalde vervoersstroom het plaatsgebonden risico kleiner dan 10^{-6} per jaar is. Ook kan met behulp van de vuistregels een goede indicatie worden verkregen of het groepsrisico onder de 0,1 keer de oriëntatiewaarde blijft. In die gevallen kan de berekening van het plaatsgebonden risico respectievelijk groepsrisico achterwege blijven.

De N99 is onderdeel van het (toekomstig) Basisnet. In bijlage 2 van de cRNVGS is voor de N99 opgenomen dat:

- de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} per jaar 0 meter bedraagt;
- voor het groepsrisico moet worden uitgegaan van 500 GF3 transporten.

Met betrekking tot het plaatsgebonden risico wordt voldaan aan de grenswaarde. Voor het toepassen van de vuistregels met betrekking tot groepsrisico is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

- eenzijdige bebouwing
- afstand bebouwing tot as van de weg: 20 m
- personendichtheid van maximaal 100 personen/ha.

Volgens de vuistregels bedraagt de drempelwaarde dan 570 GF3 transporten. Dit betekent dat het groepsrisico lager is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde. Hierdoor is geen berekening van het groepsrisico nodig.

De aanleg van de rotonde leidt niet tot een toename van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg. Wel zorgt de aanleg van de rotonde ervoor dat de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Het plaatsgebonden risico verandert niet door het plan.

Ook leidt de aanleg van de rotonde niet tot een toename van het aantal personen in de buurt. De rotonde is iets noordelijk geprojecteerd dan de huidige rijbaan. De weg komt daarmee iets verder af te liggen van bebouwing aan de zuidzijde. Aan de

noordzijde is geen bebouwing in de buurt aanwezig. Er is geen sprake van een toename van het groepsrisico en/of overschrijding van de oriëntatiewaarde. Daarom is geen verantwoording van het groepsrisico nodig.

Op basis van voorgaande blijkt dat externe veiligheid geen belemmering vormt voor het planvoornemen.

5.5 Waterhuishouding

Het beleid van de overheden is er in belangrijke mate op gericht om het water in Nederland meer ruimte te geven. Dit is nodig om het hoofd te kunnen bieden aan zeespiegelstijging, toenemende neerslag en (rivier)waterafvoer en verdergaande bodemdaling, nu en in de toekomst. In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) hebben provincies, waterschappen, gemeenten en het rijk afspraken gemaakt over de manier waarop het waterbeleid voor de 21^e eeuw de komende decennia gestalte moet krijgen.

Een belangrijk onderdeel van het NBW is de watertoets. Deze toets is verplicht gesteld voor alle ruimtelijke plannen en besluiten met waterhuishoudkundige relevantie.

In het kader van de watertoets heeft Rijkswaterstaat op 20 maart 2013 de aanvraag tot het doen van een watertoets ingediend bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Het advies op de aanvraag is op 19 april 2013 van het Hoogheemraadschap ontvangen.

Voor de beoordeling van de aanleg van rotonde(s) wordt met name gelet op de hoeveelheid verhard oppervlak; een eventuele toename van verharding leidt tot een versnelde afvoer van regenwater naar het oppervlaktewater. Zonder compenserende maatregelen zal de waterhuishoudkundige situatie in zo'n geval verslechteren en dienen compenserende maatregelen te worden getroffen. Het hoogheemraadschap heeft een pragmatische ondergrens vastgesteld van 800 m².

Door de opdrachtnemer van Rijkswaterstaat is berekend hoeveel verharding er wordt aangebracht en hoeveel verharding wordt verwijderd. Bij de aanleg van de rotonde Akkerweg wordt 3961 m² verwijderd en 4135 m² aangebracht; dus een positief saldo van 174 m². Omdat met deze toename de ondergrens van 800 m² niet wordt gehaald, hoeft er niet gecompenseerd te worden.

Voor de aanleg van de rotonde dient de as van de N99 te verspringen. Om dit mogelijk te maken dient een secundaire watergang over een kleine afstand te worden verschoven.

De greppels langs de N99 hebben, hoewel niet opgenomen in de Legger Wateren van het Hoogheemraadschap, een belangrijke functie voor de op-

vang/afvoer van afvloeiend hemelwater van de weg. Derhalve is het advies om het principe 'dempen = graven' te handhaven voor de greppels bij de kruising Akkerweg/N99. Op 17 oktober 2013 is een watervergunning bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier ingediend. Op 24 oktober heeft het Hoogheemraadschap de vergunning afgegeven; deze ligt tot en met 6 december ter inzage.

Bij de realisatie van de rotonde is de kwaliteit van het afvloeiende hemelwater een aandachtspunt. Indien er geen kolken worden toegepast dient rekening te worden gehouden met een voldoende brede bermpassage.

5.6 Cultuurhistorie en archeologie

Bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek d.m.v. verkennende boringen toekomstige rotonde kruising Akkerweg en N99 in Den Oever, Oranjewoud, 11-04-2013

Voor het aspect cultuurhistorie en archeologie is een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek uitgevoerd in de periode maart/april 2013 door Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.

Het plangebied valt in een zone die op de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland als archeologisch waardevol gebied is aangemerkt. Het betreft hier het voormalige eiland Wieringen. Tevens is het gebied als aardkundig waardevolle zone aangemerkt. Voor het gebied geldt een middelhoge tot hoge verwachting op de aanwezigheid van archeologische resten vanaf het paleolithicum. Op basis van het gemeentelijke en provinciaal beleid is archeologisch onderzoek vereist.

Archeologisch onderzoek doorloopt een stappenplan, de zogenaamde Archeologische Monumentenzorg-cyclus (AMZ). Deze cyclus wordt toegelicht in bijlage 2. De eerste stap in deze AMZcyclus wordt gevormd door een archeologisch bureauonderzoek eventueel aangevuld met een verkennend booronderzoek.

Op basis van het bureauonderzoek werd verwacht dat het plangebied op de zuidelijke flank van de keilembult van Wieringen ligt en dat binnen 1,0 m - mv keileem aanwezig zou zijn. Ook werd verwacht dat hier bovenop een (deels) verspoeld dekzandpakket aanwezig zou zijn. Daarnaast werd er rekening gehouden met de aanwezigheid van een of meerdere archeologische lagen uit de middeleeuwen in de bovengrond (binnen de eerste 0,5 m van het bodemprofiel) en oudere resten in de top van het eventueel aanwezige dekzandpakket (indien nog intact). Het veldonderzoek heeft inderdaad aange-

toond dat het plangebied ligt op de zuidelijke flank van de keileembult van Wieringen. Het aanwezige dekzandpakket is veel dikker dan gedacht (er werd binnen 2,2 m - mv geen keileem aangetroffen). Het gaat hier om een groten-deels verspoeld pakket dekzand, waarvoor een lage verwachtingswaarde geldt. Alleen ter plaatse van boringen 006 en 007 werd op een diepte van 1,2 à 1,3 m - mv een deels intact podzolprofiel aangetroffen. Het booronderzoek heeft duidelijk gemaakt dat in tegenstelling tot de verwachtingen, de kans op een archeologische vindplaats binnen het grootste gedeelte van het plangebied zeer klein is. Archeologische resten zouden echter nog wel aanwezig kunnen zijn in de top van het deels intacte podzolprofiel ter plaatse van boringen 006 en 007.

De aanwezigheid op archeologische resten in het grootste deel van het plangebied wordt zeer laag ingeschat. Voor een klein deel van het plangebied (zone rondom boring 006 en 007) geldt dat hier nog (diep) ingegraven archeologische resten uit de periode van voor de Middeleeuwen aanwezig kunnen zijn. Echter, deze worden verwacht vanaf 1,2 a 1,3 m-mv. De voorgenomen bodemverstorende activiteiten reiken hier niet dieper dan 1 m-mv. Archeologisch vervolgonderzoek wordt dan ook niet noodzakelijk geacht en archeologie vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkelingen.

Uit de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland¹ blijkt dat het plangebied deel uitmaakt van een aardkundig monument (de stuwwal van Wieringen). Voor handelingen in een aardkundig monument is conform het provinciaal beleid minimaal een melding of ontheffing vereist. Dit wordt verder met de Provincie Noord-Holland afgestemd.

5.7 Ecologie

Rapport Natuurtoets Rotonde Akkerweg/N99, Oranjewoud, 12-06-2013

Rijk, provincie en gemeenten hebben gezamenlijk de verantwoordelijkheid de natuur te beschermen. Tot die natuur behoren alle natuurgebieden, maar ook de beschermde planten- en diersoorten binnen en buiten deze gebieden. De natuurwet- en regelgeving kent twee sporen, namelijk een soortgericht spoor (Flora- en faunawet) en een gebiedsgericht spoor (Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Natuurbeschermingswet 1998). De Flora- en faunawet richt zich op de bescherming van soorten. De EHS en Natuurbeschermingswet 1998 op de bescherming van gebieden. Met de Flora- en faunawet en de Natuurbescher-

mingswet 1998 is de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn in nationale wetgeving geïmplementeerd.

Ingenieursbureau Oranjewoud B.V. heeft in mei 2013 een natuurtoets (bureauonderzoek en terreinbezoek (27 mei 2013)) uitgevoerd met als doel het opsporen van strijdigheden van de voorgenomen ingreep met de Flora- en Faunawet, EHS en/of de Natuurbeschermingswet 1998.

Beschermde soorten

Bij de toetsing is alleen gekeken naar de strikt beschermde (Tabel 3) en overig beschermde (Tabel 2) soorten uit de Flora- en faunawet. Deze soorten zijn in Nederland zeldzaam of hebben een Europese bescherming (Habitatrichtlijn Bijlage IV-soorten) en moeten worden getoetst op voorkomen en effect.

Om een inschatting te maken van de soortgroepen en specifieke soorten die in en rond het plangebied voorkomen, is de landelijke databank voor natuurwaarnemingen geraadpleegd, waaronder telmee.nl en waarneming.nl. Volgens telmee.nl en waarneming.nl komen in het plangebied en omgeving soorten voor van diverse soortgroepen. Aanvullende gegevens over het mogelijk voorkomen van beschermde soorten is verkregen uit verschillende verspreidingsatlassen, met de verspreidingsgegevens uit de 'Atlas van de Noord-Hollandse broedvogels' (Scharringa 2010), de 'Atlas van de Noord-Hollandse amfibieën en reptielen' (Herder 2010) en de 'Verspreiding van de Noord-Hollandse Flora' (www.landschapnoordholland.nl). Op basis van deze bronnen ontstaat een compleet beeld van de aanwezige natuurwaarden.

In het plangebied zijn geen strikt beschermde soorten aangetroffen die de voorgenomen ruimtelijke (her)ontwikkeling wezenlijk kunnen beïnvloeden. In het kader van Flora- en faunawet zijn er vanuit flora en fauna geen belemmeringen voor de voorgenomen (her)ontwikkeling. Wel wordt geadviseerd tijdens de werkzaamheden rekening te houden met de Rugstreeppad. Het laten ontstaan van ondiepe en snel opwarmende plassen kan er voor zorgen dat de strikt beschermde Rugstreeppad een gebied snel koloniseert. Geadviseerd wordt dan ook om geen stagnerend water tijdens de werkzaamheden te laten ontstaan.

Beschermde gebieden

Voor wat betreft de EHS is er alleen bij directe aantasting sprake van vervolgstappen in de vorm van compensatie. Er bevindt zich geen EHS binnen het plangebied. Er is van directe aantasting van de EHS dan ook geen sprake.

Uit de bureaustudie blijken de Natura 2000-gebieden Waddenzee en IJsselmeer binnen 3 kilometer te liggen. Ondanks de ligging van het plangebied binnen de invloedssfeer van deze Natura 2000-gebieden worden geen significant negatieve effecten verwacht door deze ontwikkeling, aangezien de aanleg van de rotonde verkeersaantrekkende werking heeft, de geluids- en optische verstoring door de werkzaamheden niet tot de Natura 2000-gebieden reikt en een significant effect op stikstofdepositie door het werkverkeer kan worden uitgesloten.

5.8 Kabels en leidingen

Ten behoeve van de aanleg van de rotonde dient een aantal kabels en leidingen te worden verlegd. Deze verlegging wordt door Rijkswaterstaat dienst West-Nederland Noord geregisseerd. In het kort worden hierbij allereerst de aanwezige kabels en leidingen en de knelpunten geïnventariseerd. Vervolgens worden principeoplossingen voorgesteld en wordt een verleggingsplan en een verzoek tot aanpassing opgesteld. Tot slot wordt een planning, kostenraming en projectovereenstemming gemaakt en wordt de verlegging nader uitgewerkt en uitgevoerd. De coördinatie tijdens de uitvoering ligt in handen van de opdrachtnemer van Rijkswaterstaat.

De onderstaande nadeelcompensatieregelingen gelden voor kabels en leidingen voor derden:

- Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatwerken en spoorwerken 1999 (NKL 1999);
- Overeenkomst inzake verleggingen buiten beheersgebied tussen de Minister van Verkeer & Waterstaat en Energie-Ned, VELIN, VEWIN (OVK 1999);
- Uitvoeringsprotocol Schadevergoeding Kabels en Leidingen, SKL 01-26, 14 september 2001 (UP);
- Telecommunicatiewet (Tw).

5.9 Besluit m.e.r.

Voor de voorgenomen activiteit: aanleg rotonde is gekeken naar activiteiten die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kennen (Besluit m.e.r.). Hierbij is geen activiteit gevonden die mogelijk m.e.r.-(beoordelings)plichtig is. Het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling is dan ook niet noodzakelijk.

6 UITVOERBAARHEID

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De kruising Akkerweg/N99 is aangeduid als zogenaamde 'black-spot'. Niet alleen voor het gemotoriseerd verkeer, maar vooral ook voor het langzaam verkeer (landbouwverkeer/fietsers) is de oversteek van noord naar zuid en vice versa een gevaarlijke onderneming. In het (recente) verleden zijn op dit punt helaas een aantal dodelijke slachtoffers te betreuren geweest.

De omwonenden en andere betrokkenen (eigenaar verzorgingsplaats De Zingende Wielen, exploitant tankstation, agrariërs) zijn geïnformeerd over de aanleg van de rotonde en zijn positief over de aanleg. Immers, door de aanleg van de rotonde wordt de situatie ter plaatse op gebied van een veilige oversteek sterk verbeterd.

In het kader van (plan)schadeclaims als gevolg van deze omgevingsvergunning is artikel 6.1 Wro van toepassing: . Degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van de omgevingsvergunning komt voor de activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onderdeel c Wabo, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Het verzoek dient ingediend te worden bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hollands Kroon.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Het project dient uit het oogpunt van verkeersveiligheid gerealiseerd te worden. De financiering van dit project vindt plaats vanuit het budget van de tweede tranche van het pakket 'Meer Veilig-2' (voorheen bekend als 'FES-claim Kosteneffectieve Veiligheidsmaatregelen Rijkswegennet') . Door Rijkswaterstaat is voor het realiseren van de rotonde bij de Akkerweg € (10)(2b) gereserveerd. De gemeente Hollands Kroon heeft een financiële bijdrage van € (10)(2b) geleverd voor de aanleg van de rotonde. Het totale budget voor de aanleg van de rotonde komt daarmee op € (10)(2b)