

Inpassingplan reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat

Definitief

Provincie Noord-Holland

Grontmij Nederland B.V.
Alkmaar, 21 oktober 2009

Verantwoording

Titel : Inpassingplan reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat
Subtitel :
Projectnummer : 234942
Referentienummer : 314683
Revisie : 05
Datum : 21 oktober 2009

Auteur(s) : Ing. R.W. Dekker, Ing. J.E. Maasland
E-mail adres : ronald.dekker@grontmij.nl
Gecontroleerd door : Ing. R. Jongenburger
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door : Ing. A. Groot
Paraaf goedgekeurd :
Contact : Robijnstraat 11
1812 RB Alkmaar
Postbus 214
1800 AE Alkmaar
T +31 72 547 57 57
F +31 72 547 57 50
noordwest@grontmij.nl
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

TOELICHTING	6
1 Inleiding	8
1.1 Aanleiding	8
1.2 Vigerende bestemmingsplannen	8
1.2.1 Bestemmingsplan Buitengebied	8
1.2.2 Bestemmingsplan Buitengebied Niedorp-Zuid, gemeente Niedorp.....	8
1.3 Aard en doel.....	9
1.4 Leeswijzer	9
2 Huidige situatie	10
2.1 Ligging plangebied.....	10
2.2 Huidige situatie	10
2.2.1 Gemeente Heerhugowaard.....	11
2.2.2 Gemeente Niedorp.....	11
3 Beleidskader	12
3.1 Europees beleid	12
3.1.1 Kaderrichtlijn Water.....	12
3.2 Rijksbeleid.....	12
3.2.1 Algemeen	12
3.2.2 Nota Ruimte	12
3.2.3 Realisatieparagraaf.....	13
3.2.4 Nota Mobiliteit	13
3.2.5 Mobiliteitsaanpak 'vlot van deur tot deur'.....	14
3.2.6 Wet algemene bepalingen ongevingsrecht (Wabo).....	14
3.3 Provinciaal beleid	14
3.3.1 Streekplan 'Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord'	14
3.3.2 Overgangsdokument geldend streekplanbeleid naar nieuwe Wro	14
3.3.3 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan	15
3.3.4 Actualisatie Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan	16
3.4 Gemeentelijk beleid	16
3.4.1 Structuurbeeld Heerhugowaard 2005-2015.....	16
3.4.2 Structuurvisie gemeente Niedorp 2015	16
3.4.3 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan, gemeente Heerhugowaard	17
4 Planbeschrijving	18
5 Milieu- en omgevingsaspecten	20
5.1 Water.....	20
5.1.1 Geohydrologie.....	20
5.1.2 Waterhuishouding	20
5.1.3 Waterkering.....	21
5.1.4 Beheer en onderhoud	21
5.1.5 Riolering.....	21
5.1.6 Conclusies en aanbevelingen	21
5.2 Natuur	21

5.2.1	Algemeen	21
5.2.2	Vaatplanten	22
5.2.3	Vissen	22
5.2.4	Amfibieën	23
5.2.5	Vogels	23
5.2.6	Zoogdieren	23
5.2.7	Overige soorten	24
5.2.8	Conclusies en aanbevelingen	25
5.3	Bodem	25
5.3.1	Grond	25
5.3.2	Grondwater	26
5.3.3	Conclusies en aanbevelingen	26
5.4	Archeologie	26
5.4.1	Algemeen	26
5.4.2	Conclusies en aanbevelingen	27
5.5	Luchtkwaliteit	27
5.5.1	Algemeen	27
5.5.2	Conclusies en aanbevelingen	28
5.6	Geluid	28
5.6.1	Algemeen	28
5.6.2	Conclusies en aanbevelingen	29
5.7	Externe veiligheid	29
5.7.1	Algemeen	29
5.7.2	Inrichtingen	29
5.7.3	Transportroutes gevaarlijke stoffen	30
5.7.4	Bestrijdbaarheid	30
5.7.5	Aanrijdroutes	30
5.7.6	Zorgnorm	30
5.7.7	Toekomstige ontwikkelingen	30
5.7.8	Verantwoordingsplicht	30
5.7.9	Conclusies en aanbevelingen	31
5.8	Kabels en leidingen	31
5.8.1	Conclusies en aanbevelingen	31
6	Juridische aspecten	32
6.1	Algemeen	32
6.2	Planregels	32
6.2.1	Hoofdstuk I Inleidende regels	32
6.2.2	Hoofdstuk II Bestemmingsregels	33
6.2.3	Hoofdstuk III Algemene regels	34
6.2.4	Hoofdstuk IV Overgangs- en slotregels	34
6.3	Handhavingsbeleid	35
7	Uitvoerbaarheid	36
7.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	36
7.2	Economische uitvoerbaarheid	36
8	Overleg en inspraak	37
Bijlage 1: Reactienota Bro-partners		
Bijlage 2: Reactienota informatieavond		
Bijlage 3: Zienswijzennota		
Bijlage 4: Horen gemeenteraden art. 3.26 lid 1 Wro		

Bijlage 5: Wijzigingennota

TOELICHTING

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op de kruising N242-N241 en het tracé van de N242 (Alkmaar-Middenmeer) tussen de Smuigelweg en de Leijerdijk staan tijdens de spits veel files en de verkeersdruk neemt de komende jaren toe. Om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren heeft de Provincie Noord-Holland besloten het genoemde tracé te reconstrueren tot autoweg (80 km/uur) en een turbotonde te realiseren op de kruising N242-N241. Tevens wordt een parallelstructuur gerealiseerd voor het langzaam verkeer (agrarisch verkeer, fietsers en voetgangers), wordt de kruising N241-Verlaat aangepast en wordt een aantal bruggen vervangen/verbreed. Daarnaast vindt natuurontwikkeling plaats, passend binnen de ecologische hoofdstructuur en wordt een wandel- en flora- en faunapassage gerealiseerd. Het totale project wordt aangeduid met 'reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat'.

De voorgenomen ontwikkelingen passen niet allen binnen de vigerende bestemmingsplannen. Er is gekozen voor deze ontwikkelingen een provinciaal inpassingplan op te stellen. Een provinciaal inpassingplan is gelijk te stellen met een (gemeentelijk) bestemmingsplan. Bij de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (per 1 juli 2008) heeft de wetgever de mogelijkheid gecreëerd dat niet alleen gemeenten bestemmingsplannen mogen maken, maar ook de provincies (en rijksoverheid). In plaats van bestemmingsplannen op gemeentelijk niveau, spreken we hier over zogenoemde 'inpassingplannen' op provinciaal niveau. Op het moment dat het provinciale inpassingplan in werking is getreden, wordt het geacht deel uit te maken van het/de bestemmingsplan(nen). Omdat voor de reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat aanpassing nodig zou zijn van twee gemeentelijke bestemmingsplannen en met het project een regionaal (gemeente-overstijgend) belang is gemoeid, is onderhavig inpassingplan opgesteld door de provincie Noord-Holland.

1.2 Vigerende bestemmingsplannen

1.2.1 Bestemmingsplan Buitengebied

Het vigerende bestemmingsplan van de gemeente Heerhugowaard is het bestemmingsplan 'Buitengebied'¹. In dit bestemmingsplan is rekening gehouden met de reconstructie van de twee kruisingen bij het Verlaat. Het huidige plan past echter niet geheel binnen de bestemming 'Wegen' (artikel 2.17). Strijdigheid doet zich voor bij de toeleidende wegen naar de turbotonde en de gehele parallelweg. Daarnaast is de voorgenomen natuurontwikkeling in strijd met het vigerende bestemmingsplan. De reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat is in strijd met de bestemmingen: 'Agrarisch gebied' (artikel 2.1) en 'Woondoeleinden' (artikel 2.3).

1.2.2 Bestemmingsplan Buitengebied Niedorp-Zuid, gemeente Niedorp

Het vigerende bestemmingsplan van de gemeente Niedorp is het bestemmingsplan 'Buitengebied Niedorp-Zuid'². In dit bestemmingsplan hebben de gronden van het plangebied de bestemmingen 'Natuurgebieden 2 – natuurlijk en halfnatuurlijk grasland' (artikel 25), 'Wegverkeer' (artikel 26), 'Verkeer te water' (artikel 27) en 'Water' (artikel 28). De reconstructie N242 Smuigelweg – Verlaat is in strijd met de bestemming 'Natuurgebieden 2 – natuurlijk en halfnatuurlijk grasland'.

¹ Bestemmingsplan Buitengebied, gemeente Heerhugowaard, vastgesteld 23 januari 2001, goedgekeurd 21 augustus 2001

² Bestemmingsplan Buitengebied Niedorp-Zuid, gemeente Niedorp, vastgesteld 17 juli 1994, goedgekeurd 22 mei 1997.

1.3 Aard en doel

Het inpassingplan 'reconstructie N242 Smuigelweg – Verlaat' betreft een herziening van de vigerende regelingen. Met dit inpassingplan wordt de beoogde reconstructie van de N242 op het traject Smuigelweg-Verlaat mogelijk gemaakt. Het plan biedt de juridische basis voor het mogelijk maken van gewenste én het tegengaan van ongewenste, niet ruimtelijke ontwikkelingen binnen het plangebied. Het inpassingplan is zo eenvoudig en eenduidig mogelijk opgesteld en biedt voldoende ruimte voor eventuele optimalisaties van het huidige ontwerp.

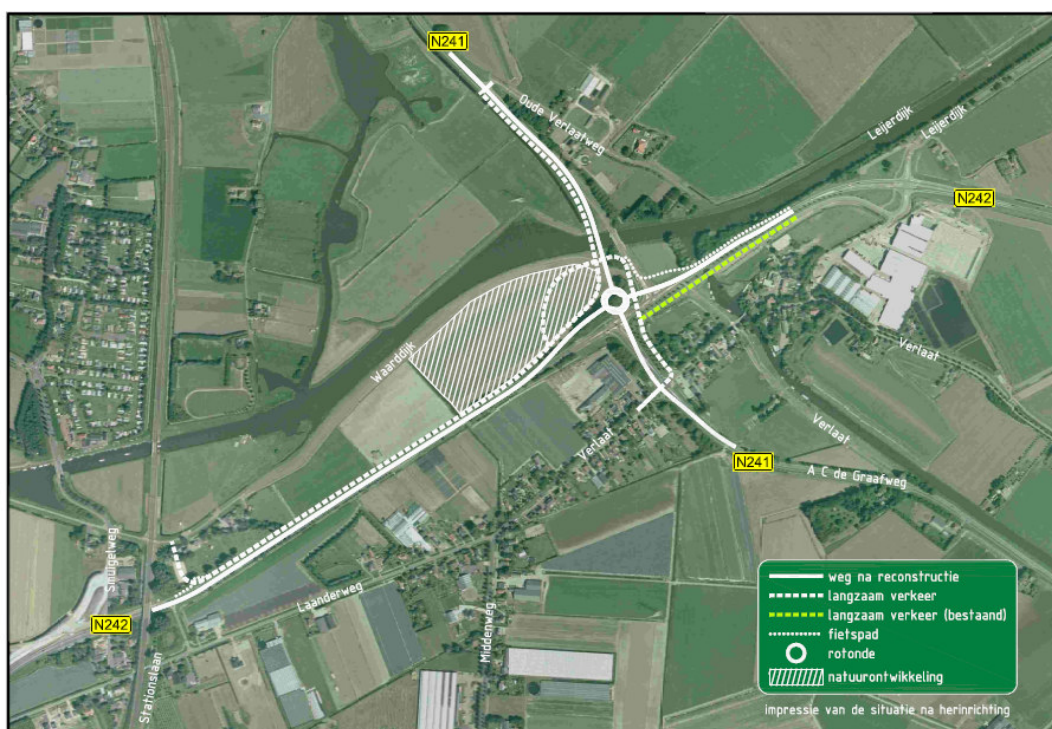
1.4 Leeswijzer

Het inpassingplan bestaat uit een verbeelding en regels, waaraan juridisch wordt getoetst. In de toelichting zijn de achterliggende gedachten bij het inpassingplan verwoord. In het eerste hoofdstuk van deze toelichting zijn de aanleiding en het doel van het inpassingplan verwoord. Het tweede hoofdstuk geeft een beeld van de huidige situatie in het plangebied. Er wordt een beschrijving gegeven van de ruimtelijke opzet en de aanwezige functies. In het derde hoofdstuk wordt aandacht besteed aan het beleidskader en regelgeving. Het vierde hoofdstuk geeft een planbeschrijving, waarin te verwachten ontwikkelingen en het gewenste, ruimtelijke beeld onder woorden worden gebracht. De verschillende milieu- en omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op ruimtelijke ontwikkelingen, komen aan bod in het vijfde hoofdstuk. Een toelichting op de juridische aspecten van dit inpassingplan wordt gegeven in het zesde hoofdstuk. Daarin wordt ingegaan op enkele bepalingen per bestemming. In hoofdstuk zeven komen de maatschappelijke en de financiële uitvoerbaarheid aan bod. Er zijn vijf bijlagen opgenomen. De eerste bijlage betreft een reactienota met de formele reacties van Bro-partners uit het vooroverleg. De tweede bijlage geeft de reacties weer die door belangstellenden tijdens de gehouden informatieavond op 9 december 2008 naar voren zijn gebracht. De derde bijlage bevat de zienswijzennota naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingplan. Bijlage 4 is de nota 'horen gemeenteraden art. 3.26 lid 1 Wro' en bijlage 5 omvat de wijzigingennota, waarin alle wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-inpassingplan zijn opgenomen.

2 Huidige situatie

2.1 Ligging plangebied

Het plangebied betreft het tracé van de N242 (Alkmaar – Middenmeer) vanaf de spoorkruising tot net voorbij het Verlaat en een deel van het tracé van de N241 (Wognum – Schagen) vanaf de Oude Verlaatweg tot net voorbij het Verlaat. Het gebied van circa 3 hectare groot dat gesitueerd is ten noordwesten van de kruising N242-N241 behoort eveneens tot het plangebied. In figuur 2.1 is het plangebied en het tracé weergegeven. De gronden zijn gelegen in de gemeenten Heerhugowaard en Niedorp.



Figuur 2.1 plangebied reconstructie N242 Smuigelweg – Verlaat

2.2 Huidige situatie

Zowel de N241 als de N242 zijn provinciale wegen waar een maximum snelheid van 80 km per uur is toegestaan. De wegen zijn te typeren als gebiedsontsluitingsweg met één rijstrook per richting. De wegen zijn beide voorzien van een vrijliggend, in twee richtingen te berijden, fietspad.

In de huidige situatie kruist de N241 door middel van een dubbele T-kruising met de N242. De Waarddijk is, zowel vanaf de Smuigelweg als vanaf de N241, doodlopend voor gemotoriseerd verkeer.

De N241 doorkruist de kern Verlaat door middel van een voorrangskruising. Het betreft een kleine kern met veel vrijstaande woningen. Ten westen van de N241 is een houtbewerkingsbedrijf gevestigd, ten oosten van de N241 ligt een tankstation. Ten noorden van het plangebied ligt het kanaal Omval-Kolhorn.

2.2.1 Gemeente Heerhugowaard

Het gebied tussen de N242 en het kanaal Alkmaar (Omval) – Kolhorn is versnipperd door de ligging van de N242, de Waarddijk en de aanwezige bebouwing. De actuele natuurwaarden van het deelgebied zijn beperkt als gevolg van de doorsnijding met wegen en spoorlijn. Het plangebied N242 Smuigelweg – Verlaat heeft grotendeels een verkeersfunctie en in het oostelijk deel een agrarische functie. Ook de omliggende gronden van het plangebied hebben voornamelijk een agrarische functie. Ten zuiden van de N242 ligt de kern Verlaat met woningen en bedrijven aan het Verlaat en de Laanderweg.

2.2.2 Gemeente Niedorp

Het grootste deel van het gemeentelijke grondgebied heeft een agrarische functie in veel verschillende vormen. Daarnaast is een groot deel van het buitengebied in het kader van de ruilverkaveling heringericht. Net buiten het plangebied N242 Smuigelweg – Verlaat, bevindt zich een natuurgebied 'De Boomerwaal', bestaande uit grasland evenals enkele vrijstaande en/of aaneengesloten woningen en woonboerderijen. Het plangebied heeft grotendeels een verkeersfunctie.

3 Beleidskader

3.1 Europees beleid

3.1.1 Kaderrichtlijn Water

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

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

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

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Algemeen

Op rijksniveau krijgt de Nota Ruimte en overig ruimtelijk relevant rijksoverheidsbeleid met invoering van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) de status van structuurvisie. Doorwerking van het rijksbeleid, gekoppeld aan de goedkeuring van bestemmingsplannen en beoordeling van de streekplannen, is na 1 juli 2008 niet langer aan de orde. Voor een aantal onderdelen is doorwerking van de rijksbelangen verzekerd langs de weg van bestuursovereenkomsten met de provincie.

3.2.2 Nota Ruimte

De visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en belangrijkste bijbehorende doelstellingen zijn vastgelegd in de Nota Ruimte³. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat ons in Nederland te beschikking staat. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen:

- versterken van de internationale concurrentiepositie;
- het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland;
- het borgen en versterken van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- het borgen van veiligheid.

Het kabinet streeft naar basiskwaliteit voor steden en dorpen en de bereikbaarheid daarvan. Bundeling staat daarbij voorop. Het Rijk beperkt zich over het algemeen tot het aangeven van kaders en normen. Bij de uitvoering krijgen decentrale overheden meer ruimte.

Voor mobiliteit en infrastructuur gaat het Rijk uit van een bundelingsstrategie. Om op toekomstige ontwikkelingen voorbereid te zijn, wordt rekening gehouden met de benodigde uitbreidingsruimte voor de hoofdinfrastructuur. Het Rijksbeleid is gericht op een goede inpassing van infrastructuur in stad en land en op opheffing en voorkoming van barrièrewerking.

³ 'Nota Ruimte', ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ, Den Haag, 17 januari 2006

Daarnaast streeft het Rijk naar een optimale aansluiting van Nederland op de internationale netwerken.

Reconstructie van de N242 Smuigelweg – Verlaat is gericht op de verbetering van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid. De reconstructie is een treffend voorbeeld van het streven naar een goede bereikbaarheid en het opheffen en voorkomen van barrièrewerking.

3.2.3 Realisatieparagraaf

In juni 2008 heeft het kabinet de 'Realisatieparagraaf Nationaal ruimtelijk beleid' vastgesteld. Deze paragraaf geeft inzicht in welke nationale belangen het kabinet heeft gedefinieerd en op welke wijze het Rijk deze wil verwezenlijken.

De Nota Ruimte en de andere vigerende planologische kernbeslissingen (PKB's) hebben op 1 juli 2008 op basis van het overgangsrecht de status van structuurvisie gekregen. De Realisatieparagraaf krijgt eveneens de status van structuurvisie en wordt als het ware toegevoegd aan de Nota Ruimte en overige PKB's. Nieuwe structuurvisies moeten volgens de Wro een beschrijving bevatten waaruit blijkt hoe het Rijk de in de structuurvisie verwoorde nationale ruimtelijke belangen wil verwezenlijken. Omdat de vigerende PKB's nog niet over een dergelijke realisatieparagraaf beschikken, heeft het kabinet deze realisatieparagraaf vastgesteld. Het overzicht van alle nationale ruimtelijke belangen uit de verschillende PKB's en de voorgenomen verwezenlijking daarvan worden gebundeld in één Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid.

3.2.4 Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit⁴ vervangt het 'Structuurschema Verkeer en Vervoer II' en werkt de ruimtelijke strategie, zoals beschreven in de Nota Ruimte nader uit. De Nota geeft hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de periode tot en met 2020. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. De Nota Mobiliteit geeft aan op welke wijze het Rijk dit wil doen. In de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit staat beschreven hoe uitvoering wordt gegeven van het in de Nota Mobiliteit geschetste beleid.

De Nota Mobiliteit geeft de volgende beleidsdoelen aan:

- het verbeteren van de internationale bereikbaarheid;
- het verbeteren van de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden;
- een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling;
- het inzetten op proces- en technologie-innovatie ter realisering van de beleidsdoelen.

De uitgangspunten bij het realiseren van de beleidsdoelen zijn betrouwbare reistijden en een vlotte en veilige verkeersafwikkeling binnen (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving.

De ambitie, zoals neergelegd in de Nota Mobiliteit, is het realiseren van een betrouwbare en vlotte reistijd in 2020 over de gehele reis. Tevens dient hierbij gestreefd te worden naar een permanente verbetering van de verkeersveiligheid.

De overheden streven naar een optimale benutting van de bestaande infrastructuur en van de potenties van knooppunten in deze infrastructuur.

Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen voor knelpunten op het hoofdwegennet wordt ook de mogelijkheid onderzocht van het verbeteren van het onderliggend wegennet en van ontvlechting van verkeersstromen naar afstand of motief.

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

De effecten van de verschillende maatregelen op veiligheid, de kwaliteit van leefomgeving en op de robuustheid van het netwerk, zodat de gevoeligheid voor verstoringen vermindert, worden in de afwegingen betrokken.

Bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn drie belangrijke aspecten die een rol spelen bij de reconstructie van de N242 Smuigelweg – Verlaat en zijn als zodanig passend binnen het beleid van de Nota Mobiliteit.

3.2.5 Mobiliteitsaanpak 'vlot van deur tot deur'

Vlot en veilig van deur tot deur. Dat is wat het kabinet met de MobiliteitsAanpak⁵ wil bereiken. In de Nota Mobiliteit uit 2004 staat beschreven hoe Nederland mobiel kan blijven. De doelen uit deze nota blijven gelden, maar de prognoses waarop de maatregelen in die nota zijn gebaseerd, worden eerder dan verwacht door de werkelijkheid ingehaald. Met de MobiliteitsAanpak wil het kabinet een antwoord bieden op de groeiende verkeersproblemen en een ambitie neerzetten voor 2028 en de tijd erna. De maatregelen op de korte termijn (tot en met 2012) zijn er vooral op gericht om het grootste (file)leed te beperken.

Een van de doelstellingen, zoals genoemd in de Nota Mobiliteit, spreekt over een verbetering van de bereikbaarheid van deur tot deur. Verkeersveiligheid is hierbij een prominent onderwerp. Het actieprogramma wegen is gericht op de verbetering van de aansluitingen tussen het hoofdwegennet en regionale wegen, en verbetering van de aansluitingen tussen openbaar vervoer en weg.

De reconstructie van de N242 Smuigelweg – Verlaat speelt in op het vergroten van de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid. De voorgenomen ontwikkelingen komen overeen met het beleid, zoals beschreven in de MobiliteitsAanpak.

3.2.6 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)

Naar verwachting zal begin 2010 de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking treden. Centraal in de Wabo staat de dienstverlening door de overheid aan burgers en het bedrijfsleven. Met de Wabo wordt één omgevingsvergunning geïntroduceerd op het gebied van de fysieke leefomgeving. Er worden circa 25 verschillende wettelijke kaders geïntegreerd. Concreet betekent dit het integraal vergunnen en handhaven van aspecten als bouwen, slopen, lozingen, natuur en milieu via één loket (gemeente of provincie).

De Wabo zal voor de werkzaamheden die worden uitgevoerd ten behoeve van de reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat tot gevolg hebben dat verschillende benodigde vergunningen en ontheffingen in één keer kunnen worden aangevraagd. De vergunningen en ontheffingen worden verleend door één bevoegd gezag en er wordt één procedure doorlopen.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Streekplan 'Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord'

Sinds eind 2004 is het streekplan 'Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord'⁶ van kracht. Het plan beschrijft hoe de provincie Noord-Holland zich de komende jaren moet ontwikkelen. De algemene ambitie is om de aantrekkingskracht van Noord-Holland Noord te versterken met betrekking tot wonen, natuur, recreatie en werk. Daarbij moet er voor gezorgd worden dat Noord-Holland Noord zich kan ontwikkelen met behoud van eigen kwaliteit en identiteit.

Wat betreft verkeer en vervoer staat het Ontwikkelingsbeeld voor een efficiënt gebruik van de bestaande wegen door een goede organisatie, goede voorzieningen en samenwerking met andere wegbeheerders. Reconstructie van de N242 Smuigelweg – Verlaat sluit hier goed op aan.

3.3.2 Overgangsdokument geldend streekplanbeleid naar nieuwe Wro

Het overgangsrecht, zoals verwoord in de Invoeringswet Wro, regelt dat een streekplan vanaf de inwerkingtreding van de nieuwe Wro op 1 juli 2008 van rechtswege wordt aangemerkt als structuurvisie. Het streekplan wordt daarmee een zogenaamd zelfbindend instrument.

⁵ 'MobiliteitsAanpak', ministerie van VenW, Den Haag, oktober 2008

⁶ Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord, provincie Noord-Holland, vastgesteld 25 oktober 2004

Met het overgangsdokument geeft de provincie aan hoe het huidige provinciaal planologisch beleid op een slagvaardige wijze wordt gerealiseerd na het vervallen van het goedkeuringsver-eiste van bestemmingsplannen tot het moment dat de provincie beschikt over de structuurvisie. Het document bevat geen nieuw beleid, m.a.w. de beleidsdoelen zoals verwoord in het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord worden niet gewijzigd; er is geen sprake van een streekplanherziening.

Om te komen tot een beleidsneutraal overgangsdokument zijn de beide in Noord-Holland gel-dende streekplannen, de 'Leidraad provinciaal Ruimtelijk Beleid' en de 'Notitie Speerpunten artikel 19 lid 1 WRO-beleid' gescreend op het provinciale belang. Daarbij is ook rekening ge-houden met de kaderstellende notitie 'Provinciale sturingsfilosofie en provinciaal belang voor de ruimtelijke ordening'. Bovendien is tevens in beschouwing genomen op welke terreinen d.m.v. bestuurlijke besluitvorming nadere uitvoering aan het streekplan is gegeven.

Bij deze screening is de volgende indeling gehanteerd:

- provinciale ruimtelijke belangen waarvoor de provincie verantwoordelijkheid neemt voor de uitvoering. Het gaat hier om de kern van het provinciale ruimtelijke beleid. Ter vervanging van de goedkeuringsbevoegdheid zal de provincie naast het voor-overleg voor de doorwerking van dit beleid, waar gewenst, maximaal gebruik ma-ken van de proactieve ruimtelijke juridische instrumenten uit de nieuwe wet zonder daarbij andere (niet-juridische of bestuurlijke) instrumenten uit te sluiten. De keuze van de instrumenten is maatwerk; categorie 1;
- goede ruimtelijke ordening: beleidsuitspraken uit het geldende streekplanbeleid waarvoor de provincie alleen geen verantwoordelijkheid neemt voor de uitvoering, maar die de provincie wel belangrijk vindt uit een oogpunt van goede ruimtelijke or-denning. Doorwerking van dit beleid wordt in voldoende mate geborgd door (be-stuurlijk) vooroverleg, afspraken met gemeenten, bestuurlijke of financiële instru-menten (adviserende, faciliterende of stimulerende mogelijkheden). Inzet van reac-tieve instrumenten (zienswijze, beroep, eventueel reactieve aanwijzing), echter als noodrem wordt in uitzonderlijke gevallen uitdrukkelijk niet uitgesloten; categorie 2;
- uitspraken in de streekplannen die op dit moment niet door middel van de goedkeu-ring worden geborgd omdat het ofwel een onderwerp van nationaal belang is, ofwel waarvoor Rijksregelgeving bestaat zonder provinciale beleidsvrijheid, of dat van zuiver lokaal belang wordt geacht; categorie 3.

In de periode totdat de proactieve juridische instrumenten als genoemd bij de provinciale ruim-telijke belangen (categorie 1) daadwerkelijk voorhanden zijn, zal in voorkomend geval ook voor die categorie gebruik worden gemaakt van de reactieve instrumenten als bedoeld onder catego-rie 2.

3.3.3 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Provinciale Staten hebben in februari 2003 het Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland⁷ (VVNH) met de titel 'Ruimte voor Mobiliteit' vastgesteld. Met dit plan geeft de provincie aan wel-ke visie zij heeft op verkeer en vervoer in Noord-Holland.

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

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

In het provinciaal Verkeers- en Vervoersplan wordt aangegeven, dat de reconstructie van de N242, tussen de Smuigelweg en het Verlaat, onderdeel is van het streven naar een betere doorstroming op de N242. Door reconstructie van de N242 Smuigelweg – Verlaat wordt invulling gegeven aan het provinciaal beleid en wordt bereikbaarheid en verkeersveiligheid vergroot. Reconstructie van dit tracé is er tevens op gericht de verkeersopstopping, waarvan voornamelijk sprake is tijdens de spits, aan te pakken.

3.3.4 Actualisatie Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Provinciale Staten heeft op 22 mei 2007 het Ontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, Actualisatie van het PVVP 2007 – 2013 vastgesteld en bouwt voort op het vigerende PVVP. De algemene beleidsdoelstelling is en blijft 'vlot en veilig door Noord-Holland'. De uitdaging voor Noord-Holland is om bij groeiende mobiliteit de bereikbaarheid de komende jaren te waarborgen.

De verkeersveiligheid en het milieu blijven aandachtspunten. Wat betreft verkeersveiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen de verschillende verkeerssoorten. Verkeersveiligheid is een belangrijke drijfveer om voorzieningen te treffen bij het scheiden van verkeerssoorten en bij kruisingen. Ook wordt het belang van bereikbaarheid beschreven. Een van de punten waarop de provincie wil sturen is het garanderen van een tijdige bereikbaarheid van locaties. De reconstructie van de N242 Smuigelweg – Verlaat is een treffend voorbeeld van het verbeteren van de verkeersveiligheid en het garanderen van een tijdige bereikbaarheid.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurbeeld Heerhugowaard 2005-2015

Het Structuurbeeld Heerhugowaard 2005 - 2015⁸ is op 24 februari 2004 door de gemeenteraad van Heerhugowaard vastgesteld. Het Structuurbeeld is een ruimtelijke vertaling van de stadsvisie 'Heerhugowaard, stad van kansen', die in 2001 en 2002 in samenspraak met inwoners, belangorganisaties en ondernemers tot stand is gekomen. In het Structuurbeeld wordt de gewenste ruimtelijke ontwikkelingsrichting van Heerhugowaard op de korte en middellange termijn geschetst.

De belangrijkste knelpunten in de wegenstructuur van Heerhugowaard bestaan door capaciteits- en veiligheidsproblemen op een aantal kruispunten. Als gevolg van stedelijke ontwikkelingen zowel in de gemeente zelf, als in de regio zal de verkeersdruk op het Heerhugowaardse wegennet verder toenemen. Daarom is de verbetering van het openbaar vervoer en de infrastructuur de komende jaren van groot belang.

Door reconstructie van de N242 Smuigelweg – Verlaat wordt een van de knelpunten in de wegenstructuur van Heerhugowaard opgelost. De reconstructie heeft ook een positieve invloed op de gemeentelijke capaciteits- en veiligheidsproblematiek en is daarmee passend binnen het gemeentelijk beleid.

3.4.2 Structuurvisie gemeente Niedorp 2015

De Structuurvisie⁹ gemeente Niedorp 2015 is op 29 juli 2004 door de gemeenteraad van Niedorp vastgesteld. De visie behandelt de ruimtelijke aspecten met een doorzicht tot 2015.

In de structuurvisie is betreffende verkeersafwikkeling en –veiligheid de volgende ambitie opgenomen: het behoud van de leefbaarheid door het handhaven van de bereikbaarheid van de voorzieningen en waar mogelijk verbeteren van de verkeersveiligheid in de dorpen is en blijft de leidraad voor het verkeersbeleid. Woon- en werkgebieden dienen ook in de toekomst per auto, fiets en te voet goed en veilig bereikbaar te zijn.

In Niedorp is sprake van een dragende structuur, bestaande uit de provinciale N242 als stroomweg en de N241 als gebiedsontsluitingsweg. Een van de zwakke punten is de doorstroming van het kruispunt bij Verlaat tijdens de spits. Het geeft aanleiding tot sluiptverkeer. Het sluiptverkeer dient bestreden te worden door het aanpakken van de geconstateerde knelpunten door de provincie.

⁸ Structuurbeeld Heerhugowaard 2005 – 2015, gemeente Heerhugowaard, 24 februari 2004

⁹ Structuurvisie gemeente Niedorp 2015, gemeente Niedorp, 29 juli 2004

Het behouden van de leefbaarheid door het handhaven van de bereikbaarheid en waar mogelijk de verkeersveiligheid te vergroten, is de ambitie van de gemeente Niedorp. De reconstructie van de N242 Smuigelweg – Verlaat past binnen deze ambitie.

3.4.3 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan, gemeente Heerhugowaard
Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan¹⁰ heeft als doelstelling het behouden en waar mogelijk vergroten van de individuele mobiliteitsvrijheid, waarbij een goede balans wordt gevonden tussen leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

De belangrijkste opgave voor het buitengebied, zoals beschreven in het GVVP, is niet zozeer de bereikbaarheid als wel de leefbaarheid. De oude historische assen zijn niet berekend op de hoeveelheden verkeer die hier overheen gaan. De oversteekbaarheid van deze wegen heeft daaronder te lijden. Ook de snelheid van het verkeer is hier een probleem.

De gemeente Heerhugowaard heeft in dit kader de volgende doelstellingen opgesteld:

- continueren en actualiseren verkeersveiligheidsbeleid (Duurzaam Veilig);
- meer aandacht voor verkeerseducatie.

De reconstructie van de N242 Smuigelweg – Verlaat heeft als doelstelling de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren en is daarom passend binnen het beleid, zoals opgesteld in het gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan.

¹⁰ Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan, gemeente Heerhugowaard, 18 januari 2008

4 Planbeschrijving

Momenteel staan op het tracé N242 Smuigelweg – Verlaat tijdens de spits veel files en is er sprake van een sterke belemmering van de doorstroming van het autoverkeer. De kruising met de N241 vormt een belemmering in een vlotte afwikkeling van het autoverkeer. Een van de aandachtspunten is dat de verkeersdruk de komende jaren alleen maar zal toenemen. Om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren, is door de provincie Noord-Holland besloten om de N242 Smuigelweg – Verlaat te reconstrueren. De maximumsnelheid blijft 80 kilometer per uur.

Ten behoeve van de doorstroming en de verkeersveiligheid zal een turbotonde op de kruising N241-N242 worden aangelegd. Een turbotonde is een speciale vorm van een meerstrooksronde. Bij een turbotonde lopen de rijstroken automatisch van binnen naar buiten. Bij de kruising van de N241 met het Verlaat is een verbetering van de verkeersveiligheid gewenst. Ook deze kruising zal worden aangepast.

De aantakking van de Laanderweg op de N242 zal uit oogpunt van de verkeersveiligheid worden afgesloten. Waarschijnlijk wordt een keervoorziening gerealiseerd voor hoge voertuigen die geen gebruik kunnen maken van de onderdoorgang onder het spoor.

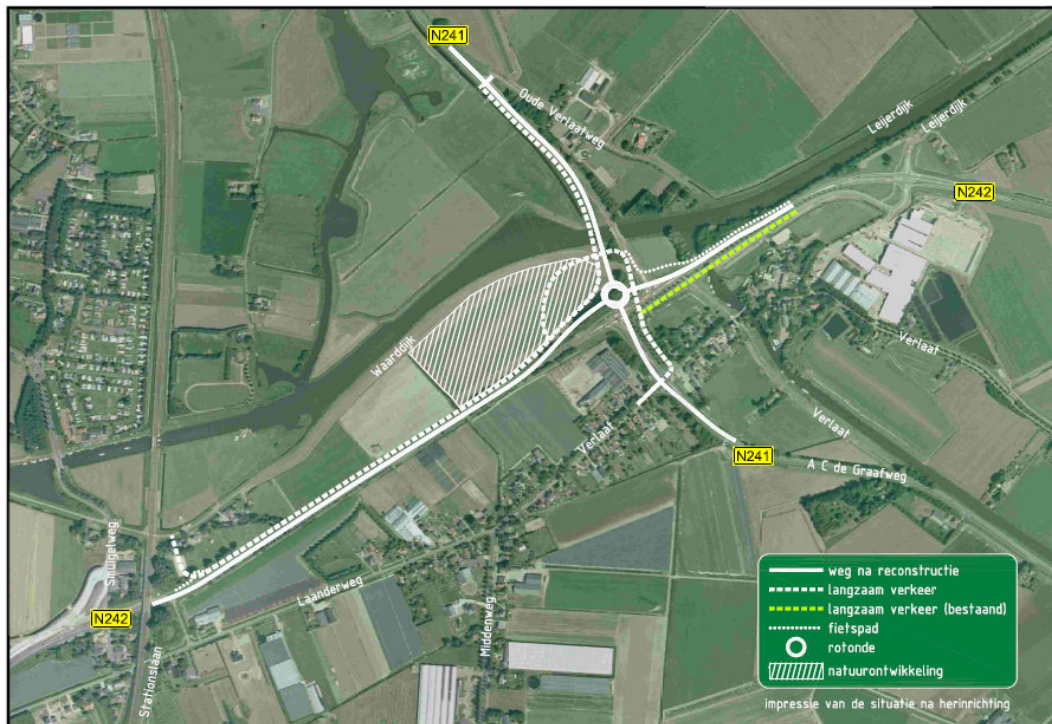
Uitgangspunt bij de reconstructie is dat het snel- en langzaam verkeer van elkaar gescheiden worden. Daarom wordt voor het langzaam verkeer een parallelweg naast de N242 aangelegd. Deze parallelweg krijgt de status en inrichting van 'fietsweg' waar het agrarisch verkeer en bestemmingsverkeer te gast is. Er worden twee ongelijkvloerse kruisingen met de N242 (tunnel) en N241 (onderdoorgang) aangelegd voor langzaam verkeer.

Onderdeel van de reconstructie is het bouwen van een nieuwe brug over het kanaal Omval-Kolhorn ter vervanging van de bestaande Rolpaalbrug. Onder de nieuwe Rolpaalbrug worden wandel- en flora- & faunapassages gerealiseerd. De bestaande bruggen over de Molensloot en Verlengde Westerlangereis worden ook aangepast danwel verbreed. Gelijktijdig zal tijdens de reconstructie onderhoud aan de weg worden uitgevoerd.

Als gevolg van de aanleg van de parallelweg zal het verhard oppervlak in het plangebied toenemen. Daarnaast zullen ten behoeve van de reconstructie meerdere bomen worden gekapt. De water- en groencompensatie zal gerealiseerd worden in een nieuw aan te leggen natuurgebied nabij de geplande turbotonde, in het gebied tussen de Waarddijk en de N242. Thans is dit in gebruik als akkerbouwland. Het beoogde ontwerp past binnen de ecologische hoofdstructuur en is gebaseerd op het historische slotenpatroon.

Er worden enkele verkeerstechnische maatregelen toegepast om te voorkomen dat voertuigen tegelijk op de overweg komen en om ervoor te zorgen dat diepladers niet op de overweg komen. Het betreft een voorrangsregeling middels bebording en een stopstreep. Daarnaast wordt er een bochtverbreding gerealiseerd bij de aansluiting op de Waarddijk om passeren mogelijk te maken en komt er een passeerhaven aan de westzijde van de spoorkruising. De verbreding en passeerhaven worden uitgevoerd in grasbetontegels om het ondergeschikte karakter van de weg te handhaven.

Er zal bebording worden geplaatst omdat de parallelroute en overweg alleen bedoeld zijn voor fietsers, agrarisch verkeer en bestemmingsverkeer (en niet voor diepladers). Bebording zal dus aan beide 'toegangen' van de parallelweg worden geplaatst.



Figuur 5.1 impressie van de situatie na herinrichting

5 Milieu- en omgevingsaspecten

5.1 Water

5.1.1 Geohydrologie

Uit bodemonderzoek blijkt dat de grondwaterstanden gemiddeld 1,50 m onder maaiveld liggen. Hieruit wordt geconcludeerd dat de huidige hoogteligging van de weg voldoende is voor een goede ontwatering.

5.1.2 Waterhuishouding

Door de Grontmij is een watertoets¹¹ opgesteld om de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de waterhuishouding inzichtelijk te maken.

Compensatie toename verhard oppervlak

Door de toename van verhard oppervlak stroomt regenwater sneller af. Om deze reden moet compensatie plaatsvinden van de toename van verhard oppervlak. De compensatie-eis bedraagt 18,7% nieuw te graven water van de toename van het verhard oppervlak. Naast de toename van het verhard oppervlak moeten dempingen één op één gecompenseerd worden. In het plangebied is een aantal gebieden aangewezen voor compensatie, waaronder het gebied gelegen ten noorden van de N242 en ten westen van de nieuw aan te leggen turbotonde.

In tabel 5.1 is per peilgebied weergegeven hoeveel water er gerealiseerd dient te worden om de compensatie-eis in te vullen.

Tabel 5.1 Samenvatting compensatie

Peilgebied	Toename verhard oppervlak [m ²]	Te compenseren water [m ² , obv 18,7%]	Te compenseren water [m ² , obv afstroming via berm]	Te dempen water [m ²]	Water opgenomen in ontwerp [m ²]	Resterend te graven water [m ²]
-1,90	3.096	579	342	1.740	2.319	-237
-3,10	7.629	1.427	842	0	170	672

De resterende hoeveelheid te graven water bedraagt 672 m². Het water dat wordt gegraven in het natuurgebied gelegen ten noorden van de N242 en ten westen van de nieuw aan te leggen turbotonde, is ruim voldoende om te voldoen aan de compensatie-eis.

Afstroming regenwater

In totaal is er 2.400 mm berging in de bodem aanwezig. De neerslag bedraagt cumulatief 1.046 mm. Potentieel kan dus alle neerslag in de bodem geborgen worden. Wanneer de dynamiek in de neerslag meegenomen wordt, kan worden geconcludeerd dat tijdens een piekbelasting niet al het regenwater infiltreert. Wanneer gekeken wordt naar de totalen, kan worden geconcludeerd dat er circa 41% infiltreert en 59% niet infiltreert. De werkelijke afstroming via de berm naar het oppervlaktewater zal ergens tussen de 0% en 59% liggen. Om deze reden is het redelijk om in deze situatie voor de afstroming via de berm 59% van de compensatie-eis te hanteren.

¹¹ Onderzoek watertoets ten behoeve van de reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat, Grontmij, 26 mei 2009

5.1.3 Waterkering

Voorheen werd de waterkering aan de zuidoever afgebogen voor de brug over de Langedijkervaart. Er wordt een nieuwe brug aangelegd ten westen van de oorspronkelijke plaats, zodat deze recht aansluit op de nieuwe rotonde die de N242 en N241 met elkaar zal verbinden. De nieuwe waterkering loopt onder deze brug door, waarna deze met een haakse bocht op de oude waterkering wordt aangesloten.

In de brief van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) d.d. 19 juni 2009 is aangegeven dat de waterkeringen een uiteindelijke kruinhoogte moeten hebben van minimaal + 0,50m NAP. Dit is in het voortraject met de provincie besproken en ook verwerkt in het voorontwerp.

In het kader van het aanvragen van de keurontheffing moet met behulp van geotechnische berekeningen aangetoond worden dat de werkzaamheden geen negatief effect hebben op de stabiliteit en de werking van de waterkeringen in het plangebied.

5.1.4 Beheer en onderhoud

De waterkering betreft een boezemkade en zal worden beheerd door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. De secundaire waterlopen langs de N242 zullen worden onderhouden door zowel de provincie als de eigenaren van de aangrenzende percelen. De hoofdwaterlopen worden onderhouden door HHNK.

5.1.5 Riolering

In het plangebied wordt geen extra riolering aangelegd. De afwatering van de wegen verloopt via de berm.

5.1.6 Conclusies en aanbevelingen

Doordat afwatering beoogd is via de berm geldt een lagere compensatie-eis. De resterende hoeveelheid te graven water bedraagt 672 m³. Het te graven water in het natuurgebied gelegen ten noorden van de N242 en ten westen van de nieuw aan te leggen turborotonde, is ruim voldoende om te voldoen aan de compensatie-eis.

De waterkeringen moeten een uiteindelijke kruinhoogte hebben van minimaal + 0,50m NAP. In het kader van het aanvragen van de keurontheffing moet met behulp van geotechnische berekeningen aangetoond worden dat de werkzaamheden geen negatief effect hebben op de stabiliteit en de werking van de waterkeringen in het plangebied.

5.2 Natuur

5.2.1 Algemeen

De Grontmij heeft een natuurtoets¹² uitgevoerd, waarbij een inschatting is gemaakt van de natuurwaarden van het plangebied en de mogelijke effecten hierop, veroorzaakt door de voorgestane ontwikkelingen. In de natuurtoets is op basis van bestaande informatie en een veldbezoek een inschatting gemaakt van de natuurwaarden van het plangebied en de mogelijke relaties die er liggen met de omgeving. Hierbij zijn de ecologisch interessante plekken onderzocht, waarbij een inschatting is gemaakt van de aanwezige natuurwaarden. Daarnaast is gebruik gemaakt van beschikbare gegevens van het Natuurloket, welke inzicht geeft in de aanwezigheid van beschermde soorten in een bepaald gebied.

In de beschrijving van de onderzoeksresultaten is een onderscheid gemaakt naar het tracé van de N242/N241 en het gebied waar de groen- en watercompensatie gaat plaatsvinden.

Sinds 1 april 2002 is de Flora- en faunawet van kracht. Deze wet is gericht op de duurzame instandhouding van soorten. De Flora- en faunawet vervangt o.a. de Vogelwet, de Jachtwet en de soortbescherming uit de Natuurbeschermingswet. In deze nieuwe wet zijn (nagenoeg) alle van nature in het wild voorkomende amfibieën, zoogdieren en vogels beschermd. Daarnaast is een beperkt aantal plantensoorten en ongewervelde diersoorten beschermd.

¹² Natuurtoets ten behoeve van reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat, Grontmij, 28 mei 2009

Op basis van de resultaten van de natuurtoets is een aanvullend natuuronderzoek¹³ uitgevoerd. De resultaten worden in de volgende paragrafen beschreven.

5.2.2 Vaatplanten

Tracé N242/N241

Volgens het Natuurloket komen in het kilometerhok waarin het plangebied is gelegen twee vaatplanten voor die beschermd zijn volgens tabel 1 Flora- en faunawet (FFW) en er komen twee soorten voor die beschermd zijn volgens tabel 2/3 FFW.

Wat betreft de tabel 1 soorten komen mogelijk in aanmerking: brede wespenorchis (*Epipactis helleborine*), zwanebloem (*Butomus umbellatus*) en dotterbloem (*Caltha palustris*). Het is onwaarschijnlijk dat er soorten voorkomen die beschermd zijn volgens tabel 3 van de Flora- en faunawet. Als soorten die beschermd zijn volgens tabel 2 en mogelijk voorkomen in het plangebied kunnen genoemd worden: rietorchis (*Dactylorhiza majalis praetermissa*) en de steenbreekvaren (*Asplenium trichomanes*). Deze laatste komt alleen voor als er muurtjes voorkomen (bijvoorbeeld bij sluisjes).

Natuurgebied

Bij het natuurloket zijn twee waarnemingen bekend van beschermde plantensoorten binnen het kilometerhok. Het gaat hierbij om één tabel 1 soort, dit zijn algemene soorten zoals dotterbloem en zwanebloem. De andere soort is een soort van tabel 2/3, dit kan de rietorchis zijn.

Het perceel bestaat uit akkerland en slechts langs de randen en op de dijk is vegetatie aanwezig met soorten zoals kruipende boterbloem, fluitenkruid, weegbree, rode klaver, paardenbloem, madeliefje, kaardenbol, riet en diverse grassen. Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde plantensoorten waargenomen.

Resultaten aanvullend natuuronderzoek

Tijdens twee rondes in de bloeimaanden is de vegetatie binnen het plangebied geïnventariseerd. Tijdens deze twee veldbezoeken zijn geen beschermde plantensoorten aangetroffen. Voor het afgraven van het terrein en het verwijderen van de bestaande vegetatie is dan ook geen ontheffing van de Flora- en faunawet noodzakelijk.

5.2.3 Vissen

Tracé N242/ N241

Er wordt geen melding gemaakt van beschermde vissoorten door het Natuurloket. De kans is echter groot dat zich in de aanwezige sloten kleine modderkruiper (*Cobitis taenia*) en bittervoorn (*Rhodeus sericeus amarus*) bevinden. De biotoop is geschikt en in dit deel van Nederland worden beide soorten veelvuldig aangetroffen. Als er sloten gedempt of anderszids verstoord worden, dient er een visonderzoek plaats te vinden. De kleine modderkruiper is beschermd volgens tabel 2 van de Flora- en faunawet en de bittervoorn volgens tabel 3. Deze laatste is in Nederland strikt beschermd, omdat deze soort tevens is opgenomen in bijlage IV van de Habitatrichtlijn.

Natuurgebied

Bij het natuurloket zijn geen waarnemingen bekend van beschermde vissoorten binnen het kilometerhok waarin het perceel is gelegen. In deze regio kunnen de beschermde soorten bittervoorn en kleine modderkruiper voorkomen.

De watergangen binnen het perceel bestaan uit smalle ondiepe afwateringsslootjes en aan de westzijde ligt een hoofdwatgang. In de toekomstige situatie blijven deze watergangen gehandhaafd en mogelijk verbreed.

Resultaten aanvullend natuuronderzoek

Tijdens de visseninventarisatie zijn in de watergangen binnen het plangebied de volgende vissoorten aangetroffen: rietvoorn (*Rutilus erythrophthalmus*), baars (*Perca fluviatilis*), blankvoorn (*Rutilus rutilus*), kolblei (*Abramis bjoerkna*), vetje (*Leucaspis delineatus*) en bittervoorn (*Rhodeus cericeus*). Van de aangetroffen vissoorten heeft slechts de bittervoorn een beschermde status, conform tabel 3 van de Flora- en faunawet.

¹³ Aanvullend natuuronderzoek ten behoeve van de reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat, Grontmij, 6 oktober 2009

5.2.4 Amfibieën

Tracé N242/ N241

Van deze groep wordt geen melding gemaakt door het Natuurloket. Het is echter waarschijnlijk dat soorten als de kleine watersalamander (*Lissotriton vulgaris*), bruine kikker (*Rana temporaria*), bastaardkikker (*Rana klepton esculenta*), meerkikker (*Rana ridibunda*) en de gewone pad (*Bufo bufo*) in het plangebied voorkomen. Dit zijn alle soorten uit tabel 1 van de Flora- en faunawet. Hiervoor hoeven, gezien de ingreep ('ruimtelijke ontwikkeling'), geen ontheffingen te worden aangevraagd.

De rugstreeppad (*Epidalea calamita*) is niet bekend in het plangebied. Tijdens het veldbezoek bleek het terrein ook niet aantrekkelijk voor deze soort.

Natuurgebied

Bij het natuurloket zijn geen waarnemingen bekend van amfibieën en reptielen binnen het kilometerhok waarin het plangebied is gelegen. Binnen het perceel kunnen algemene soorten zoals de bruine kikker, gewone pad en kleine watersalamander voorkomen.

Bij de inrichting van het natuurgebied wordt geen zand opgebracht. Het is dan ook niet aanneemelijk dat de voorgenomen werkzaamheden negatieve effecten zullen hebben op de rugstreeppad.

Resultaten aanvullend natuuronderzoek

Om te achterhalen of binnen het plangebied de rugstreeppad voorkomt, hebben twee veldbezoeken plaatsgevonden. Tijdens beide veldbezoeken is geen rugstreeppad aangetroffen, wel zijn gewone pad en groene kikkers aangetroffen. Aan de hand van deze resultaten kan worden uitgesloten dat de rugstreeppad voorkomt binnen het plangebied. Voor de rugstreeppad hoeft daarom geen ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd te worden.

5.2.5 Vogels

Tracé N242/ N241 en natuurgebied

Het Natuurloket vermeldt de aanwezigheid van 36 soorten broedvogels en 21 soorten watervogels binnen het plangebied. Alle vogelsoorten, met uitzondering van exoten, genieten in Nederland strenge bescherming (tabel 3 Flora- en faunawet).

Resultaten aanvullend natuuronderzoek

In april 2009 heeft een vogelinventarisatie plaatsgevonden. Hierbij is in het vroege voorjaar gekeken naar het voorkomen van horsten. Daarnaast is tijdens de overige inventarisaties in het broedseizoen van vogels gekeken naar territoriaal en nestindicerend gedrag. Tijdens deze inventarisatie is slechts één broedende houtduif aangetroffen. Er zijn tijdens de inventarisatie geen jaarrond beschermde nesten of horsten aangetroffen.

Alle vogels genieten bescherming onder de Flora- en faunawet. Verstoring van broedende vogels en broedsel is niet toegestaan. Verstoring van broedvogels treedt op wanneer er tijdens de broedperiode (circa 15 maart – 15 juli) werkzaamheden plaatsvinden, waardoor broedgevallen worden verstoord, zoals het vergraven van terrein waar grondbroeders nestelen. Het verstoren van broedsel (inclusief broedende vogels, nesten en eieren) is niet toegestaan op grond van de Flora- en faunawet.

5.2.6 Zoogdieren

Tracé N242/N241

Over de aanwezigheid van zoogdieren en vleermuizen heeft het Natuurloket geen informatie beschikbaar. Binnen het plangebied kunnen algemene soorten (tabel 1) zoals haas, konijn, vos, mol en egel voorkomen.

Vanuit de literatuur is weinig bekend over de aanwezigheid van vleermuizen binnen het plangebied. Verspreidingsatlassen geven aan dat in het verleden vier soorten in of nabij het plangebied zijn waargenomen: dwergvleermuis (*Pipistrellus pipistrellus*), rosse vleermuis (*Nyctalus noctula*), laatvlieger (*Eptesicus serotinus*) en de grootoorvleermuis (*Plecotus auritus*). Vooral met de eerste soort moet serieus rekening worden gehouden omdat deze een grote verspreiding binnen Nederland heeft en het geschikte biotoop aanwezig is binnen het plangebied (bomenrijen als geleidende corridor, oude gebouwen als winterverblijfplaats). Alle vleermuizen genieten binnen Nederland strikte bescherming (tabel 3 Flora- en faunawet). Verblijfplaatsen (vliegroutes, kolonies) zijn eveneens beschermd volgens de Flora- en faunawet.

Natuurgebied

Bij het natuurloket zijn vijf waarnemingen bekend van zoogdieren binnen het kilometerhok van het perceel. Het gaat hierbij om vijf soorten van tabel 1, dit zijn algemene soorten zoals mol, haas, konijn, vos en egel. Naast de algemene soorten kunnen vleermuizen gebruik maken van het plangebied.

Resultaten aanvullend natuuronderzoek

Gedurende de periode mei- september 2009 zijn vijf inventarisatierondes uitgevoerd met een zogenaamde batdetector. Voorafgaand aan deze inventarisatierondes heeft één veldbezoek plaatsgevonden om een habitatscan uit te voeren. Aan de hand van deze rondes is een goed beeld verkregen van het voorkomen en de functie van het gebied voor vleermuizen. Het vleermuisonderzoek is uitgevoerd conform het Vleermuisprotocol d.d. 22-03-2009 van het Netwerk Groene Bureaus.

Het plangebied fungeert als foerageergebied voor de volgende vleermuissoorten: gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger, meervleermuis en watervleermuis alle zijn zwaar beschermde soorten (tabel 3). Er zijn binnen het plangebied geen vaste verblijfplaatsen aangetroffen. De bomenrijen binnen het gebied worden door de gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis gebruikt als vliegroute. Het kanaal Omval- Kolhorn wordt door watervleermuis en meervleermuis als vliegroute gebruikt.

Net buiten het plangebied ten hoogte van Hogebrugweg is één baltende gewone dwergvleermuis aangetroffen. Er zijn echter geen verblijfplaatsen aangetroffen.

Mogelijk worden de bomen in de hoek bij de kruising van N242 en N241 gekapt. Hier zijn de foeragerende gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis aangetroffen. De bomen maken echter geen deel uit van een vliegroute. Het kappen van de bomen maakt het deel ongeschikt als foerageergebied. Onderdeel van de reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat is de aanleg van een nieuw natuurgebied op deze locatie. Hier worden weer nieuwe bomen aangeplant.

Het gebied raakt deels tijdelijk ongeschikt als foerageergebied, maar in de eindsituatie verbetert het foerageergebied en mogelijk ook de vliegroutes. In het natuurgebied worden tevens rietoevers aangelegd, welke insectenrijk zijn en als foerageergebied dienen.

Tijdens de werkzaamheden kunnen vleermuizen tijdelijk worden verstoord. Indien de werkzaamheden in de winterperiode (december- februari) plaatsvinden, bevinden de vleermuizen zich buiten het plangebied en treedt er geen verstoring op. Daarnaast geldt dat indien de werkzaamheden slechts overdag plaatsvinden en geen gebruik wordt gemaakt van extra verlichting, de vleermuizen niet worden verstoord.

Geconcludeerd wordt dat het leefgebied van de vleermuizen niet wordt aangetast en in de toekomstige situatie zelfs zal verbeteren. Voor de vleermuizen hoeft geen ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd te worden.

5.2.7 Overige soorten

Bij het natuurloket zijn geen waarnemingen bekend van overige beschermde soorten. Gezien de inrichting en beheer van het plangebied worden ook geen overige soorten verwacht.

5.2.8 Conclusies en aanbevelingen

Tracé N242/ N241

Het plangebied voor de reconstructie van de weg valt buiten de begrenzing van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS kent geen externe werking. De reconstructie heeft om deze reden geen negatieve effecten op het functioneren van de EHS.

Natuurgebied

De gronden van het natuurgebied bevinden zich wel binnen de begrenzing van de EHS. Het beoogde ontwerp voor dit natuurgebied draagt positief bij aan het functioneren van de EHS.

De onderzoeksresultaten leiden tot de volgende conclusies:

- binnen het plangebied komen geen beschermde plantensoorten voor;
- binnen het plangebied komen geen jaarrond beschermde vogelsoorten voor. Versturende werkzaamheden dienen echter wel buiten het broedseizoen (circa 15 maart-15 juli) uitgevoerd te worden;
- binnen het plangebied komen vliegende en/of foeragerende gewone dwergvleermuis, laatvlieger, ruige dwergvleermuis, watervleermuis en meervleermuis voor. Er zijn binnen het plangebied geen vaste verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen. Het leefgebied van de vleermuizen blijft behouden en wordt mogelijk verbeterd er hoeft voor de vleermuizen geen ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd te worden;
- binnen het plangebied is de bittervoorn in grote aantallen en op meerdere locaties aangetroffen. Voor het dempen van watergangen dient een ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd te worden;
- binnen het plangebied zijn geen rugstreeppadden aangetroffen.

De ontheffing van de Flora- en faunawet voor het dempen van watergangen in verband met de aanwezigheid van de bittervoorn moet verleend zijn voor de start van de werkzaamheden. Gezien de aard van het project en locatie is het aannemelijk dat de ontheffing zal worden verleend.

5.3 Bodem

Voor het tracé heeft de Grontmij in november 2006 een milieukundig bodemonderzoek¹⁴ uitgevoerd voor de gronden waar de N242 en N241 gereconstrueerd wordt. Daarnaast is er in 2009 een vooronderzoek¹⁵ en een verkennend bodemonderzoek¹⁶ uitgevoerd voor het gebied waar de natuurontwikkeling plaats gaat vinden.

5.3.1 Grond

In de bovengrond zijn plaatselijk licht verhoogde gehalten aan PAK(10) en EOX aangetroffen. De aanwezigheid van de provinciale weg in de onderzoekslocatie wordt als een mogelijke bron van bovenstaande verontreinigingen aangemerkt. In de ondergrond is enkel ter plaatse van één boring een licht verhoogd gehalte aan nikkel aangetoond.

Licht verhoogde gehalten aan PAK(10) en EOX in de bovengrond en nikkel in de ondergrond worden in het buitengebied van Heerhugowaard, waaronder de provinciale wegen N241 en N242, vaker aangetroffen. Dit blijkt uit de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Heerhugowaard. De aangetroffen gehalten kunnen daarom als achtergrondgehalte worden beschouwd.

¹⁴ Milieukundig bodemonderzoek Provinciale weg N241/ N242 tussen Smuigelweg en Verlaat, Grontmij, 14 november 2006

¹⁵ Vooronderzoek bodem 3 hectare natuurontwikkeling ten behoeve van de reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat, Grontmij, 3 juni 2009

¹⁶ Verkennend bodemonderzoek 3 hectare natuurontwikkeling ten behoeve van de reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat, Grontmij, 7 september 2009

Op de locatie waar het voornemen voor natuurontwikkeling bestaat, zijn zintuiglijk geen aanwijzingen gevonden voor de aanwezigheid van gedempte sloten. De zandige bovengrond tot circa 1,30 meter onder maaiveld bevat geen verhoogde gehalten. De zandige ondergrond (vanaf het maaiveld tot circa 0,50 meter onder maaiveld) bevat plaatselijk ten hoogste een licht verhoogd gehalte aan zink. De oorzaak van deze verontreiniging is niet bekend. Op basis van de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Heerhugowaard worden plaatselijk lichte verontreinigingen met zware metalen verwacht. Verder is een lichte verontreiniging van het grondwater aangetroffen. De oorzaak van de lichte verontreinigingen is niet bekend. Op de locatie zijn daarnaast drie puindammen aangetroffen. In het opgegraven materiaal van de proefgaten, naast de puindammen gelegen, is geen asbestverdacht materiaal aangetroffen. Op het maaiveld van de puindammen is evenmin asbestverdacht materiaal aangetroffen. Het slib van de zuidelijk gelegen watergang is licht verontreinigd met PAK (10 VROM) en is beoordeeld als niet-verspreidbaar op het aangrenzend perceel.

5.3.2 Grondwater

In het grondwater zijn licht verhoogde gehalten aan naftaleen, xylenen, nikkel, arseen en chroom aangetoond. Hoge gehalten aan chroom en arseen komen in de provincie Noord-Holland op verschillende plekken voor. Uit het grondwateronderzoek in de provincie Noord-Holland van Van Rossum² (1996) is gebleken dat hoge arseengehalten (zelfs boven de interventiewaarden) op meerdere plaatsen in de provincie Noord-Holland voorkomen en waarschijnlijk een natuurlijke oorzaak hebben. De oorzaak van de licht verhoogde gehalten aan naftaleen, xylenen en nikkel is niet bekend.

5.3.3 Conclusies en aanbevelingen

Met betrekking tot het plangebied van de N242 en N241 is gezien de beperkte omvang van de verontreiniging, de relatief lage gehalten en de toekomstige bestemming van de locatie geen aanleiding tot het verrichten van vervolgonderzoek. Op basis van de uitkomsten van het verkennend bodemonderzoek behoeven vanuit milieuhygiënisch oogpunt gezien geen beperkingen te worden gesteld aan de voorgenomen reconstructie van de provinciale weg.

Met betrekking tot de gronden waar natuurontwikkeling is voorzien geeft het verkennend bodemonderzoek aan dat het verrichten van vervolgonderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem (grond en grondwater), gezien de relatief lage gehalten en de toekomstige bestemming van de locatie niet noodzakelijk is. Het slib van één watergang is beoordeeld als niet-verspreidbaar op het aangrenzend perceel. Bij baggerwerkzaamheden dient het slib te worden afgevoerd. In het verkennend onderzoek naar asbest is geen asbestverdacht materiaal aangetroffen. Op basis van de resultaten van het verkennend onderzoek naar asbest kan, gezien de opbouw van de dammen met puin, niet worden uitgesloten dat de puindammen asbesthoudend zijn. Indien het voornemen is om de dammen te verwijderen, is het uitvoeren van een nader onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van de puindammen ten aanzien van asbest noodzakelijk. Rekening dient te worden gehouden met het verrichten van proefsleuven met behulp van een kraan. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek behoeven er vanuit milieuhygiënisch oogpunt op de aanwezige puindammen en watergang geen beperkingen te worden gesteld aan het toekomstige gebruik van de locatie ten behoeve van natuurontwikkeling.

5.4 Archeologie

5.4.1 Algemeen

Omdat het Europese archeologische erfgoed in toenemende mate wordt bedreigd door natuurlijke processen, ondeskundig gebruik van het bodemarchief en door ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening, heeft op 16 april 1992 een aantal Europese lidstaten het 'Verdrag van Malta' ondertekend. In dit verdrag wordt gestreefd naar behoud van archeologische waarden en resten. In de ruimtelijke ordening dient tijdig rekening te worden gehouden met de mogelijkheid of aanwezigheid van archeologische waarden.

In oktober 2003 is bij de Tweede Kamer een voorstel voor een Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMZ), een wijziging van de Monumentenwet 1988 en enkele andere wetten, ingediend.

Met dit wetsvoorstel worden de principes van Malta doorgevoerd in de Nederlandse wetgeving. de rijksoverheid, provincies, gemeenten en bedrijven krijgen door de nieuwe wetgeving te maken met nieuwe voorschriften. Het wetsvoorstel is op 4 april 2006 door de Tweede Kamer aangenomen en in december 2006 in de Eerste Kamer.

Omdat de grondwerkzaamheden ten behoeve van de reconstructie van de N242 Smuigelweg-Verlaat, een bedreiging zouden kunnen vormen voor eventueel in de grond aanwezige archeologische waarden, is een archeologisch bureauonderzoek¹⁷ en een inventariserend veldonderzoek¹⁸ uitgevoerd naar de mogelijke aanwezigheid van dergelijke waarden binnen het plangebied.

5.4.2 Conclusies en aanbevelingen

De resultaten van het bureauonderzoek geven aan dat in het plangebied archeologische waarden kunnen worden aangetroffen uit het Late Neolithicum en vanaf de Late Middeleeuwen tot en met de Nieuwe Tijd. De kans op het aantreffen van archeologische resten uit de genoemde periodes bleek middelhoog tot hoog. Op basis van deze conclusie is op de locatie van het te realiseren natuurgebied en de gronden ten noorden hiervan (langs de N241) een verkennend booronderzoek uitgevoerd bestaande uit zes boringen per hectare, of in het geval van een tracé, één boring per 50 meter.

Uit dit veldonderzoek is gebleken dat de bodem in het plangebied bestaat uit zavel, met daaronder kwelderzand. Gezien het feit dat in nagenoeg alle boringen een intacte laag kwelderzand is aangetroffen is het zeer waarschijnlijk dat in het gehele plangebied een kwelderwal aanwezig is. Kwelderwallen waren geschikte bewoningsplaatsen voor Laat-Neolithische nederzettingen. Omdat deze nederzettingen vaak slechts een beperkte oppervlakte omvatten, is het moeilijk deze tijdens een booronderzoek op te sporen. Er zijn tijdens het veldonderzoek geen archeologische indicatoren waargenomen.

Op basis van de resultaten van het inventariserend veldonderzoek wordt voor het plangebied vervolgonderzoek aanbevolen in de vorm van proefsleuven. Het proefsleuvenonderzoek dient er specifiek op gericht te zijn eventueel aanwezige nederzettingenresten op te sporen. Voorafgaand aan het onderzoek dient een Programma van Eisen te worden opgesteld dat moet worden goedgekeurd door het bevoegd gezag (provincie Noord-Holland).

Op de verbeelding, behorende bij het inpassingplan, is voor het gebied waar het proefsleuvenonderzoek moet worden gedaan de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' opgenomen. Dit ter bescherming en veiligstelling van eventuele archeologische waarden. In de regels is bovendien opgenomen dat werkzaamheden die de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden kunnen verstoren pas mogen worden uitgevoerd nadat aan de hand van archeologisch onderzoek is aangetoond dat (eventueel aanwezige) archeologische waarden niet onevenredig worden of kunnen worden geschaad.

5.5 Luchtkwaliteit

5.5.1 Algemeen

In het kader van deze planologische procedure dient ook aandacht te worden geschonken aan de gevolgen van het project voor de luchtkwaliteit. Op 15 november 2007 is de wet- en regelgeving in werking getreden die bekend staat onder de naam 'Wet luchtkwaliteit'. Op basis van deze regelgeving kunnen ruimtelijke economische initiatieven worden uitgevoerd als aan één of meer voorwaarden wordt voldaan:

- grenswaarden niet worden overschreden, of;
- de luchtkwaliteit per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft, of;
- het initiatief niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit, of;
- het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en deze in werking is getreden.

¹⁷ Archeologisch onderzoek ten behoeve van de reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat - bureauonderzoek, Grontmij, 8 juni 2009

¹⁸ Archeologisch onderzoek ten behoeve van de reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat – inventariserend veldonderzoek, Grontmij, 3 september 2009

De reconstructie van de N242 Smuigelweg-Verlaat zal echter niet leiden tot een extra verkeers-toename. Een luchtkwaliteitsonderzoek wordt dan ook niet noodzakelijk bevonden. Om een indicatief beeld te krijgen van de luchtkwaliteit zijn er toch berekeningen uitgevoerd.

De bevindingen zijn gerapporteerd in het 'Onderzoek luchtkwaliteit ten behoeve van de reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat'¹⁹. In het onderzoek is wel de autonome groei van het verkeer, bijvoorbeeld als gevolg van nieuwbouwwontwikkelingen in de omgeving, meegenomen.

5.5.2 Conclusies en aanbevelingen

Indicatieve berekeningen hebben plaatsgevonden voor respectievelijk de jaren 2009, 2010, 2015 en 2020. Het is niet mogelijk om met het CAR-model berekeningen uit te voeren voor het jaar 2025. Gebleken is dat in geen van de berekende situaties er sprake zal zijn van een overschrijding van de normen uit de Wet luchtkwaliteit.

De resultaten van het onderzoek laten zelfs een verbetering van de luchtkwaliteit in 2010, 2015 en 2020 zien ten opzichte van de huidige situatie. Dit heeft te maken met de maatregelen die door de verschillende overheden worden getroffen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Door deze maatregelen wordt de achtergrondconcentratie van een aantal stoffen waaronder stikstofdioxide en fijn stof verlaagd. Hierdoor verbetert de luchtkwaliteit over de jaren heen. Er is ten aanzien van de Wet luchtkwaliteit dan ook geen knelpunt voor de reconstructie van de N242 Smuigelweg-Verlaat.

5.6 Geluid

5.6.1 Algemeen

Conform de Wet geluidhinder is bij wijzigingen aan wegen een akoestisch onderzoek²⁰ uitgevoerd. In deze rapportage is voor de bestaande woningen binnen de wettelijk vastgestelde zones rondom de betreffende wegen onderzocht of er sprake is van een reconstructie en/of een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, dan wel uiterste grenswaarde, plaatsvindt. Daar waar sprake is van een reconstructie en een overschrijding van de grenswaarde, zijn maatregelen ter verbetering aangegeven.

Een akoestisch onderzoek is uitsluitend verplicht indien de betreffende wegen zoneplichtig zijn. De wettelijk vastgestelde zone bevindt zich aan weerszijden van de weg en de zonebreedte is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de weg (binnen- of buitenstedelijk). Er geldt geen zone voor wegen die gelegen zijn binnen een woonerf of waarop een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur. In het onderhavige geval is sprake van de volgende wegen met bijbehorende zones:

- N241: dit is een provinciale weg (geen autoweg of autosnelweg) waar een maximumsnelheid geldt van 80 km/uur. De weg bestaat uit twee rijstroken en heeft een zonebreedte van 200 m. De woningen binnen de zone liggen in stedelijk gebied;
- N242: dit is een provinciale weg welke na wijziging betiteld kan worden als autoweg. De maximumsnelheid van 80 km/uur zal gehandhaafd blijven. De zonebreedte bedraagt 250 m. De woningen binnen de zone liggen in buitenstedelijk gebied;
- aan te leggen parallelweg. Dit is een weg voor langzaam verkeer (landbouwverkeer en fietsers) en daarmee niet gezoneerd. Tevens betreft het hier de aanleg van een nieuwe weg, waarvoor een ander wettelijk kader geldt als voor de reconstructie van bestaande wegen.

De definitie van reconstructie van een weg is van belang voor de bestaande geluidsgevoelige bestemmingen. Een reconstructie van een weg is in de Wet geluidhinder omschreven als 'een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, tengevolge waarvan uit akoestisch onderzoek blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidsbelasting die als hoogste toelaatbare geluidsbelasting geldt met 2 db of meer wordt verhoogd.

¹⁹ Onderzoek luchtkwaliteit ten behoeve van de reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat, Grontmij, 4 juni 2009

²⁰ Onderzoek akoestiek ten behoeve van de reconstructie N242 Smuigelweg Verlaat, Grontmij, 28 mei 2009

Er kunnen zich twee situaties voordoen:

- het effect van de wijziging aan de weg is kleiner dan 2 dB. Er is dan geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh;
- het effect van de wijziging is groter of gelijk aan 2 dB. De toename van de geluidsbelasting dient weggenomen te worden om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Is dit om bepaalde redenen (onder andere financieel, stedenbouwkundig of technisch) niet mogelijk dan kan onder aanvullende voorwaarden ontheffing verleend worden tot maximaal de uiterste grenswaarde.

5.6.2 Conclusies en aanbevelingen

De beoordeling van het effect van de wijziging van de weg geschiedt door de toekomstige situatie (dus na reconstructie, inclusief de geschatte groei voor de komende tien jaar) te vergelijken met de huidige situatie (de situatie voorafgaand aan de reconstructie). De toename moet bij voorkeur door bronnen (geluidsarme wegdek) en/of overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen) worden weggenomen.

De wijzigingen aan de N241 en N242 leiden bij totaal 25 woningen tot een situatie waarin sprake is van een reconstructie in de zin van de 'Wet geluidhinder'. Daarom zullen maatregelen ter vermindering van de geluidsbelasting worden toegepast. Er wordt namelijk geluidreducerend asfalt toegepast in de vorm van dunne deklagen op toeleidende wegen en SMA op de rotonden, of andere typen asfalt met gelijke of grotere geluidsreductie.

De geluidsreductie van deze toe te passen verhardingen zal minimaal 3dB zijn ten opzichte van dicht asfaltbeton. Deze maatregel zorgt er voor dat het effect van de wijziging aan de weg voor alle woningen kleiner is dan 2 dB. Op basis van de Wet geluidhinder is het met het toepassen van deze maatregel niet nodig om hogere waarden aan te vragen, omdat de optredende geluidsbelasting voldoet aan de voorkeursgrenswaarde.

5.7 Externe veiligheid

5.7.1 Algemeen

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

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

Plaatsgebonden risico (PR)

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

Groepsrisico (GR)

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

5.7.2 Inrichtingen

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

5.7.3 Transportroutes gevaarlijke stoffen

De N242 en N241 maken onderdeel uit van een route gevaarlijke stoffen. In het onderzoek externe veiligheid²¹ komt het volgende naar voren:

- het transport van gevaarlijke stoffen leidt niet tot een plaatsgebonden risico groter dan de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jr;
- buiten de weg is het plaatsgebonden risico altijd kleiner dan de grenswaarde. Het maximale groepsrisico per kilometer voor de N242 is kleiner dan de oriëntatiewaarde;
- reconstructie van de kruising leidt tot een afname van het groepsrisico;
- het groepsrisico voor de N241 is niet berekend. Voor deze weg zal het groepsrisico ook ruim onder de oriëntatiewaarde liggen en leidt de reconstructie niet tot een verandering van het groepsrisico en laten wij de verantwoordingsplicht buiten beschouwing. Voor een uitgebreide toelichting op de uitgevoerde berekeningen wordt verwezen naar de rapportage.

5.7.4 Bestrijdbaarheid

In het overleg met de lokale brandweer zijn de volgende maatregelen naar voren gekomen teneinde een calamiteit met brandbare vloeistoffen en brandbare gasen te kunnen bestrijden. Dit zijn:

- plaatsing van primaire bluswatervoorziening en het eventueel plaatsen van geboorde bluswaterputten strekt tot de aanbeveling nabij de rotondes. De kosten hiervan kunnen worden meegenomen in de exploitatiekosten van de reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat;
- zorg voor voldoende bluswatercapaciteit minimaal 90m^3 per uur ter plaatse van de rotondes. De secundaire en tertiaire voorzieningen zijn, in verband met de aanwezigheid van open water, voorzien;

de primaire bluswatervoorziening dient op maximaal 40 meter van een rotonde te zijn aangebracht. Het voorstel is om één bluswatervoorziening (put) te slaan tussen beide rotondes in. Hemelsbreed bedraagt de afstand circa 80 meter.

5.7.5 Aanrijdroutes

Uit het overleg met de lokale brandweer is eveneens gebleken dat bij een calamiteit ter plaatse van de rotondes, deze door de hulpdiensten goed bereikbaar zijn via De Noord en de N242.

5.7.6 Zorgnorm

Uit overleg met de lokale brandweer is eveneens gebleken dat de lokale brandweer met de eerste Tankauto spuit (1TS) binnen 10 minuten ter plaatse kan zijn vanaf de Hasselaarsweg (De post De Noord). Hiermee wordt voldaan aan de zorgnorm.

5.7.7 Toekomstige ontwikkelingen

In de toekomstige situatie wordt de Westfrisiaweg (N23) tussen Heerhugowaard en Zwolle aangelegd. Dit wordt een belangrijke infrastructurele verbindingsweg (opwaardering). Het is de verwachting dat hiermee het transport van gevaarlijke stoffen over de N242 en N241 verder zal afnemen en het berekende groepsrisico verder zal afnemen.

5.7.8 Verantwoordingsplicht

Conform de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRnvgs) moet het bevoegd gezag verantwoording afleggen bij elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkeling. In dit geval vindt een afname plaats. In opdracht van de provincie Noord-Holland is de verantwoordingsplicht uitgewerkt.²²

²¹ Onderzoek externe veiligheid ten behoeve van de reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat, Grontmij, 5 juni 2009

²² Verantwoording externe veiligheid ten behoeve van de reconstructie N242 Smuigelweg – Verlaat, Grontmij, 5 oktober 2009

Voor de aangedragen elementen die waardevol worden geacht voor de invulling van de verantwoording heeft afstemming plaatsgevonden met de lokale brandweer van Heerhugowaard. Deze heeft ingestemd met de bevindingen. Het betreft de volgende maatregelen:

- situering van gebouwen zo ver mogelijk van de risicobron;
- bouwkundige maatregelen om de zelfredzaamheid te verbeteren (splinterwerend glas);
- voldoende bluswatervoorzieningen (primaire bluswaterkranen).

De eerste twee maatregelen spelen voor de onderhavige reconstructie van de weg geen rol aangezien er geen gebouwen mogelijk worden gemaakt.

Ondanks de maatregelen ter verhoging van de veiligheid kunnen risico's nooit voor 100% weggenomen worden. Ook na het nemen van veiligheidsverhogende maatregelen zal een restrisico blijven bestaan. Het bevoegd gezag (provincie) dient verantwoording te nemen voor het restrisico.

5.7.9 Conclusies en aanbevelingen

De risicoanalyse die in maart 2008 voor het LPG-tankstation is opgesteld geeft een onderbouwing dat er met betrekking tot het LPG-tankstation voor de reconstructie van de N242 Smuigelweg-Verlaat geen knelpunten bestaan met betrekking tot het aspect externe veiligheid.

Uit het uitgevoerde externe veiligheidsonderzoek en de door de lokale brandweer gegeven adviezen is er na het treffen van de genoemde maatregelen voldoende operationele capaciteit om een calamiteit met gevaarlijke stoffen te kunnen bestrijden. De provincie Noord-Holland dient verantwoording te nemen voor het restrisico.

5.8 Kabels en leidingen

Voor het project moeten veel kabels en leidingen verlegd worden. De belangrijkste kabels en leidingen zijn:

- waterleiding 500mm (moet aangepast worden op diverse locaties);
- diverse interlokale telecomverbindingen (moeten aangepast worden op diverse locaties);
- middenspanning (moet aangepast worden op diverse locaties);
- 8 bar gas (aangepast op diverse locaties);
- diverse distributienetwerken die aanpassingen vereisen (onder andere water, telecom en gas).

Een Gasunieleiding onder de N241 blijft ongewijzigd. Een 25 kv leiding wordt getracht ongewijzigd te laten.

Met de meeste, in ieder geval de belangrijkste beheerders, is reeds overleg gevoerd en zijn/worden afspraken gemaakt.

5.8.1 Conclusies en aanbevelingen

Met het verleggen van de genoemde kabels en leidingen zijn er geen belemmeringen voor de uitvoering van het project.

6 Juridische aspecten

6.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de reconstructie van de N242 Smuigelweg–Verlaat juridisch is vertaald.

Het juridisch bindende deel van het inpassingplan bestaat uit de verbeelding en planregels. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van deze gronden en regelingen betreffende het gebruik van op te richten bouwwerken. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende onderdeel van het inpassingplan.

De voorliggende toelichting heeft geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

In dit hoofdstuk zal worden ingegaan op de vorm van het inpassingplan, de systematiek en leeswijzer bij de regels en ten slotte de handhaafbaarheid.

6.2 Planregels

In het inpassingplan komen de volgende bestemmingen voor:

- Natuur (N);
- Verkeer (V);
- Verkeer – Railverkeer (V-RV);
- Water (WA);
- Leiding – Hoogspanning (L-H), (dubbelbestemming);
- Leiding – Riool (L-R), (dubbelbestemming);
- Waarde – Archeologie (WR-A), (dubbelbestemming);
- Waterstaat - Waterkering (WS-WK), (dubbelbestemming).

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, regels omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in drie hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelgewijs worden besproken.

6.2.1 Hoofdstuk I Inleidende regels

Dit zijn de inleidende bepalingen van de regels.

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

6.2.2 Hoofdstuk II Bestemmingsregels

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

- a. een beschrijving van de bestemming;
- b. de bouwregels: deze geven aan welke bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen worden opgericht;
- c. (eventueel) een ontheffingsbevoegdheid van bevoegd gezag met betrekking tot bouwregels;
- d. (eventueel) een omschrijving van de specifieke gebruiksregels;
- e. (eventueel) een ontheffingsbevoegdheid van bevoegd gezag met betrekking tot gebruiksregels.

Beschrijving van de bestemmingen.

Artikel 3: Natuur (N)

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van natuurwaarden en landschappelijke waarden;
- extensief recreatief medegebruik;
- paden.

Artikel 4: Verkeer (V)

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- wegen met maximaal twee keer één rijstrook, straten, paden, inclusief kruisingen tussen wegen en de daarvoor benodigde voorsorteer-, in- en uitvoegstroken;
- voorzieningen voor openbaar vervoer;
- parkeervoorzieningen;
- groenvoorzieningen;
- waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen;
- nutsvoorzieningen;
- kunstwerken zoals viaducten, duikers e.d. en gebouwen ten behoeve van gemalen;
- straatmeubilair zoals lichtmasten, bewegwijzeringsborden en – portalen, verlichtingsornamenten en dergelijke;
- ter plaatse van de aanduiding 'brug' een brug.

Artikel 5: Verkeer - Railverkeer (V-RV)

De voor 'Verkeer - Railverkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- spoorwegvoorzieningen;
- wegen en straten;
- waterlopen;
- groenvoorzieningen;
- gebouwen ten behoeve van de bediening van kunstwerken;
- bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Artikel 6: Water (WA)

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- waterberging;
- waterhuishouding;
- waterlopen en waterwegen;
- keermuren voor de waterbeheersing, oeverbeschoeiingen, dukdalven en remmingswerken.

Artikel 7 en 8: Leiding – Hoogspanning (L-H) en Leiding – Riool (L-R)

De voor 'Leiding – Hoogspanning' en 'Leiding – Riool' aangewezen gronden zijn naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, bestemd voor de aanleg, instandhouding en/of bescherming van leidingen.

Artikel 9: Waarde – Archeologie (WR-A)

De voor 'Waarde – Archeologie' aangewezen gronden zijn naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden.

Artikel 10: Waterstaat - Waterkering (WS-WK)

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, bestemd voor:

- het in stand houden van waterkeringen;
- waterstaatwerken, zoals taluds, dijken en onderhoudswegen.

6.2.3 Hoofdstuk III Algemene regels

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

Artikel 11: Anti-dubbeltelregel

Op grond van de anti-dubbeltelregel is bepaald dat grond, die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijft.

Artikel 12: Algemene ontheffingsregels

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

6.2.4 Hoofdstuk IV Overgangs- en slotregels

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

Artikel 13: Overgangsrecht

Het overgangsrecht is tweeledig en heeft betrekking op bouwwerken en gebruik. Bepaald wordt dat bouwwerken welke op het tijdstip van inwerkingtreding van het inpassingplan aanwezig of in uitvoering zijn, dan wel gebouwd kunnen worden krachtens een bouwvergunning, en afwijken van het plan, mogen, mits deze afwijking naar aard en omvang niet worden vergroot gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, alsmede na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gedaan.

Tevens is bepaald dat burgemeester en wethouders eenmalig ontheffing kunnen verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk met maximaal 10%.

De overgangsbepaling 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.

Voor gebruik is de bepaling opgenomen dat het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het inpassingplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet. Hierbij is bepaald dat het verboden is om het met het inpassingplan strijdige gebruik 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.

Tot slot is bepaald dat indien het gebruik na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, het verboden is om dit gebruik hierna te hervatten of te laten hervatten. Deze overgangsbepaling is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende inpassingplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 14: Slotregel

Dit artikel geeft de naam van het inpassingplan aan.

6.3 Handhavingsbeleid

Een van de uitgangspunten bij de ontwikkeling van een inpassingplan, dus ook bij de ontwikkeling van het 'Inpassingplan reconstructie N242 Smuigelweg – Verlaat', is dat de in het plan opgenomen regels handhaafbaar dienen te zijn. Handhaving van het ruimtelijk beleid verdient meer aandacht, omdat het een voorwaarde is voor het behoud en de ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit in het plangebied. Bij de totstandkoming van het 'Inpassingplan reconstructie N242 Smuigelweg – Verlaat' is aandacht besteed aan de handhaafbaarheid van de in het plan opgenomen regels. Ten behoeve van een goede handhaving van de regels zijn de volgende factoren van belang:

- voldoende kenbaarheid geven aan het plan;
- voldoende draagvlak voor het beleid en de regelgeving in het plan;
- inzichtelijke en realistische regeling;
- handhavingsbeleid.

7 Uitvoerbaarheid

Als gevolg van artikel 3.1.6, lid 1, a, d, e, en f van het Besluit ruimtelijke ordening (2008), dient in het kader van het inpassingplan een onderzoek te worden gedaan naar de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

7.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bewoners en belanghebbenden zijn en worden op verschillende wijzen bij het planvormingsproces betrokken:

- in 2006 is een informatieavond gehouden waar de toenmalige plannen werden gepresenteerd en men op deze plannen kon reageren;
- met belanghebbenden is/wordt gedurende het ontwerpproces afstemmingsoverleg gevoerd;
- middels de folder 'Bewonersinformatie Herinrichting Smuigelweg – Verlaat N242' zijn bewoners en belanghebbenden in oktober 2008 geïnformeerd betreffende de herinrichting van de N242 en de stand van zaken wat betreft de planning;
- tijdens een informatieavond in december 2008, waarop men middels huis-aan-huisbrieven/uitnodigingen en krantenadvertenties is geattendeerd, zijn het voorlopig ontwerp en het voorontwerpinpassingplan gepresenteerd en heeft men op de plannen kunnen reageren;
- belanghebbenden hebben de mogelijkheid gekregen formeel en informeel op de voorgenomen plannen te reageren (zoals beschreven in hoofdstuk 8);
- middels een nieuwe folder 'Bewonersinformatie Herinrichting Smuigelweg-Verlaat N242' zijn bewoners en belanghebbenden in maart 2009 geïnformeerd over (onder meer) de ontwerpwijzigingen die zijn doorgevoerd naar aanleiding van de reacties van bewoners en belanghebbenden;
- van woensdag 8 juli 2009 tot en met dinsdag 18 augustus 2009 heeft het ontwerp-inpassingplan ter inzage gelegen. Een ieder is in de gelegenheid gesteld om in deze periode een zienswijze op het ontwerp-inpassingplan kenbaar te maken (zoals beschreven in hoofdstuk 8).

7.2 Economische uitvoerbaarheid

Provinciale Staten stellen in het kader van artikel 6.12 Wro een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen (bouw)plan is voorgenomen. In artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening zijn de bouwplannen opgesomd waarvoor dit geldt. Omdat de reconstructie van wegen niet hieronder vallen, is het niet noodzakelijk dat Provinciale Staten een exploitatieplan vaststelt. Bovendien is een exploitatieplan niet nodig, omdat de kosten voor realisatie van dit project voor rekening komen van de provincie Noord-Holland en als zodanig zijn opgenomen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI). Bij de begrotingsbehandeling van het PMI op 9 november 2009 wordt (is) ook over het voor dit project benodigde uitvoeringskrediet besloten. Ervan uitgaande dat het uitvoeringskrediet daadwerkelijk door PS wordt (is) toegekend, kan het project financieel uitvoerbaar worden geacht. Desalniettemin dient Provinciale Staten expliciet te besluiten dat geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

In het kader van risicomanagement is een risicobudget gereserveerd om bijvoorbeeld eventuele planschadeclaims te kunnen opvangen.

8 Overleg en inspraak

In de fase van voorontwerp-inpassingplan is, ingevolge artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro), door Gedeputeerde Staten overleg gepleegd met instanties die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. De reacties zijn met een beantwoording van de provincie Noord-Holland samengevat opgenomen in bijlage 1 van dit inpassingplan.

Burgers en maatschappelijke organisaties zijn in de gelegenheid gesteld om op het voorontwerpinpassingplan te reageren. Reacties konden worden ingediend tijdens een informatieavond op 9 december 2009 en gedurende een periode van bijna zes weken na afloop van de informatieavond. De reacties zijn met een beantwoording van de provincie Noord-Holland samengevat opgenomen in bijlage 2 van dit inpassingplan.

Van woensdag 8 juli 2009 tot en met dinsdag 18 augustus 2009 heeft het ontwerp-inpassingplan ter inzage gelegen. Een ieder is in de gelegenheid gesteld om in deze periode een zienswijze op het ontwerp-inpassingplan kenbaar te maken. Een samenvatting van deze zienswijzen is, tezamen met de reactie van de provincie Noord-Holland op de zienswijzen, opgenomen in bijlage 3 van dit inpassingplan (de zienswijzennota). Daarbij is aangegeven of de zienswijze heeft geleid tot wijzigingen in het inpassingplan.

De raden van de gemeente Heerhugowaard en Niedorp zijn schriftelijk gehoord in het kader van artikel 3.26 lid 1 Wro. De betrokken gemeenteraden hebben aangegeven te kunnen instemmen met het inpassingplan. Wel heeft de gemeenteraad van Heerhugowaard via een motie een aanvullend verzoek kenbaar gemaakt. Dit verzoek en de reactie daarop van de provincie Noord-Holland is in bijlage 4 opgenomen.

Bijlage 1

Reactienota Bro-partners

Reacties Bro-partners en beantwoording Provincie Noord-Holland op voorontwerp Inpassingplan reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat

Thema: Algemeen			
Nr.	Vraag / opmerking	Reactie	Afzender
1	Het bestemmingsplan Buitengebied is onherroepelijk goedgekeurd bij de uitspraak van de Raad van State van 2 april 2003.	Tekst is overgenomen in het inpassingplan.	Brief d.d. 12-01- 2009, B&W gemeente Heerhugowaard
2	Het aan mij toegezonden voorontwerp inpassingsplan N242 Smuigelweg-Verlaat geeft mij geen aanleiding tot het maken van op- en/of aanmerkingen.	Waarvan akte.	Brief d.d. 9-1-2009, Ministerie van Defensie
3	Op het door u opgestuurde voorontwerp inpassingplan van deze reconstructie heb ik geen opmerkingen.	Waarvan akte.	Brief d.d. 18-12-2008, Rijks-waterstaat Noord-Holland
4	Artikel 1.17: Duikers, bemalingsinstallaties en gemaal- gebouwtjes zijn geen nutsvoorzieningen. De bestem- ming dient deze bouwwerken mogelijk te maken. In het voorschrift ontbreekt een definitie van een woonboot. Artikel 2: De wijze van meten dient te worden aangevuld met de goothoogte en de inhoud van een gebouw. Artikel 3: Lid 3.1 dient te worden aangevuld met kunst- werken (viaducten, bruggen, duikers e.d.) en gebouwen t.b.v. gemalen. In lid 3.2 dient opgenomen te worden hoeveel % van de gronden mag worden bebouwd. Voor het bouwen van gebouwen voor nutsvoorzieningen dienen bouwvoor- schriften te worden opgenomen. Artikel 4: Lid 4.1 dient te worden aangevuld met kunst- werken (viaducten, bruggen, duikers e.d.) en gebouwen t.b.v. gemalen (zie opmerking artikel 1.17).	Het inpassingplan is op deze punten aangevuld/gewijzigd. Het inpassingplan is op deze punten aangevuld/gewijzigd. Het inpassingplan is op dit punt aangevuld/gewijzigd. In het inpassingplan is op dit punt aangevuld met bouw- voorschriften. Een bepaling ten behoeve van de maximaal te bebouwen % van de grond is ons inziens niet nodig. Het inpassingplan is op dit punt aangevuld/gewijzigd. Het inpassingplan is op dit punt aangevuld/gewijzigd door een specifieke gebruiksregel op te nemen in de bestem-	Brief d.d. 12-01- 2009, B&W gemeente Heerhugowaard

	Lid 4.1 onder e: woonboten dienen middels een bijzonder gebruiksartikel bij artikel 7 te worden uitgesloten. In lid 4.2 dient opgenomen te worden hoeveel % van de gronden mag worden bebouwd. Voor het bouwen van gebouwen voor gemalen dienen bouwvoorschriften te worden opgenomen. Artikel 7: Lid 1 dient te worden aangevuld met ' en te laten gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de in het plan aan de grond gegeven bestemming'. Artikel 9: Dit artikel kan vervallen. Voor het voeren van procedures van nadere eisen en ontheffingen geldt de Algemene wet bestuursrecht. Als dit artikel toch blijft staan is de termijn voor tervisielegging standaard 6 weken.	ming water. In het inpassingplan is op dit punt aangevuld met bouwvoorschriften. Een bepaling ten behoeve van de maximaal te bebouwen % van de grond is ons inziens niet nodig. De algemene gebruiksregels zijn niet opgenomen in het bestemmingsplan aangezien deze in de Wro is opgenomen. Het inpassingplan is op dit punt aangevuld/gewijzigd	
5	Voordat de verlegging van de waterkering uitgevoerd kan worden, zal het hoogheemraadschap zijn goedkeuring moeten geven aan het ontwerp ervan. Hierbij moet onderbouwd worden dat de toekomstige waterkering voldoende veiligheid biedt en voldoet aan de geldende normen.	De te volgen procedure is telefonisch met u afgestemd. Afgesproken is dat provincie schriftelijk een verzoek tot verlegging zal indienen zodra er helderheid is over het inpassingplan. HHNK zal zich akkoord verklaren met (het principe van) de verlegging. Het ontwerp zal totstandkomen in overleg met HHNK waarbij vanzelfsprekend rekening gehouden wordt met de geldende normen. Op basis daarvan zal een keurontheffing worden aangevraagd en verleend.	Brief d.d. 16 januari 2009, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
6	Wat opvalt op de plankaart is dat het hele nieuwe tracé van de waterkering niet geheel binnen de bestemming Waterkering valt. Wij willen u daarom verzoeken de bestemming Waterkering uit te breiden, zodat deze aan de noordzijde van het plangebied gelijk loopt aan de bestemmingsplangrens.	De plankaart is hierop aangepast.	Brief d.d. 16 januari 2009, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

7	Het is zaak om voor de definitieve keurontheffings-aanvraag overeenstemming te hebben met het Hoogheemraadschap over het definitieve ontwerp.	Zie de reactie op vraag 5.	Brief d.d. 16 januari 2009, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
8	Ten aanzien van de ruimtelijke onderbouwing hebben wij vanuit Niedorp geen opmerkingen. Ten aanzien van hoofdstuk 7 heb ik wel een opmerking over de uitvoerbaarheid. Er is aangegeven, dat de kosten voor rekening komen van de Provincie NH. Echter, wanneer er een planschadeclaim inkomt naar aanleiding van dit plan, wordt deze, gelet op het grondgebied waar deze weg loopt, bij de gemeenten ingediend. Het lijkt mij dus dat er een overeenkomst (planschade) tussen de gemeenten Heerhugowaard en de Provincie NH en Niedorp en de Provincie NH benodigd is om de economische uitvoerbaarheid te waarborgen en te voorkomen dat de gemeenten voor deze kosten kunnen komen te staan.	In artikel 6.6 Wro is wettelijk geregeld dat de provincie hier in plaats treedt van B&W. De provincie zal derhalve een planschadeverordening opstellen.	E-mail d.d. 14-01-2009, M. van der Ros, gemeente Heerhugowaard
9	Beleidskader – In het beleidskader ontbreekt een beschrijving van het relevante Europees beleid. Voor dit plan is de Kaderrichtlijn Water van belang. Deze kader-richtlijn heeft tot doel landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen om: 1. van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren; 2. de beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen; 3. het aquatisch milieu in stand te houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging; 4. de gevolgen van overstroming en droogte te beperken. De implementatie van de kaderrichtlijn is mede aanleiding geweest het Nationaal Bestuursakkoord Water op 25 juni 2008 te actualiseren. In dit akkoord zijn de inspanningen van gemeenten, provincie en rijk beschre-	Er is een paragraaf 'Europees beleid' met daarin opgenomen de Kaderrichtlijn Water aan het inpassingplan toegevoegd.	Brief d.d. 13 februari 2009, VROM-Inspectie, Ministerie van VROM

	ven om de waterhuishouding tegen de achtergrond van de Kaderrichtlijn Water en de nieuwe klimaatscenario's op orde te brengen en te houden. Dit geactualiseerde bestuursakkoord moet onderdeel zijn van het provinciaal beleid en derhalve ook uitgangspunt bij het ontwikkelen van plannen voor de infrastructuur. Ik adviseer u een paragraaf Europees beleid aan dit hoofdstuk toe te voegen.		
--	--	--	--

Thema: Archeologie

<i>Nr.</i>	<i>Vraag / opmerking</i>	<i>Reactie</i>	<i>Afzender</i>
1	Het archeologisch onderzoek moet afgerond zijn voordat het inpassingplan wordt vastgesteld.	Hieraan zal worden voldaan: er wordt tijdig een verkennend booronderzoek gedaan. De onderzoeksresultaten worden meegenomen in het uiteindelijke inpassingplan en zullen bovendien ter beschikking worden gesteld aan de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM) te Amersfoort en de Koninklijke Bibliotheek te Den Haag.	Brief d.d. 12-01- 2009, B&W gemeente Heerhugowaard

Thema: Bodemonderzoek

<i>Nr.</i>	<i>Vraag / opmerking</i>	<i>Reactie</i>	<i>Afzender</i>
1	Onzes inziens is het bodemonderzoek in voldoende mate uitgevoerd en is de bodemkwaliteit helder in beeld gebracht. Aandachtspunt blijft het hergebruik van grond die vrijkomt. Deze moet gemeld worden bij de Milieudienst Kop van Noord-Holland, voorzien van een partijkeuring. Het definitieve bodemonderzoek wordt bij de provincie Noord-Holland opgevraagd ter controle.	Waarvan akte.	Advies d.d. 15-1-2009, Milieudienst Kop van Noord-Holland
2	4.3.1 Grond. In het bodemonderzoek is een verontreiniging geconstateerd als gevolg van de aanwezigheid van de provinciale weg. In dit onderdeel zou mijns inziens tegen de achtergrond van de Kaderrichtlijn Water aangegeven moeten worden of deze verontreiniging een bedreiging zou kunnen gaan vormen voor de kwaliteit	In het rapport is beschreven dat de aangetroffen gehalten als achtergrondgehalte kunnen worden beschouwd. Er is dan ook geen bedreiging voor de kwaliteit van het grondwater.	Brief d.d. 13 februari 2009, VROM-Inspectie, Ministerie van VROM; Brief d.d. 12 januari 2009, Rijkswaterstaat Noord-Holland

	van het grondwater. Ook zou aangegeven moeten worden of het voorzetten van het ongezuiverd laten afstromen van water, dat afkomstig is van de weg, de verontreiniging van de bodem laat toenemen en er daardoor een bedreiging gaat ontstaan voor de kwaliteit van het grondwater. Ik adviseer u uw visie op deze punten aan dit onderdeel toe te voegen.		
3	4.3.2. De beschrijving van de kwaliteit van het grondwater zou ook onderwerp van paragraaf 4.1 Water moeten zijn.	In het inpassingplan is hier nu aandacht aan besteed.	Brief d.d. 13 februari 2009, VROM-Inspectie, Ministerie van VROM; Brief d.d. 12 januari 2009, Rijkswaterstaat Noord-Holland
4	4.5.2. De resultaten van het onderzoek zijn zeer globaal beschreven en zouden meer concreet in dit onderdeel aangegeven moeten worden. Ik adviseer u deze paragraaf aan te passen.	De resultaten van het onderzoek zijn in het inpassingplan samengevat beschreven. Het bodemonderzoek vormt een bijlage van het inpassingplan.	Brief d.d. 13 februari 2009, VROM-Inspectie, Ministerie van VROM; Brief d.d. 12 januari 2009, Rijkswaterstaat Noord-Holland

Thema: Externe veiligheid			
<i>Nr.</i>	<i>Vraag / opmerking</i>	<i>Reactie</i>	<i>Afzender</i>
1	Ten aanzien van externe veiligheid moet het rapport aandacht besteden aan een eventuele toename van kwetsbare objecten binnen het effectgebied van de provinciale wegen.	Het inpassingplan is op dit punt aangevuld.	Advies d.d. 15-1-2009, Milieudienst Kop van Noord-Holland
2	Provinciale wegen zijn routes voor gevaarlijke stoffen. De conclusie dat er door de reconstructie niets verandert en er dus niet aan het plaatsgebonden- en groepsrisico getoetst hoeft te worden, delen wij niet. Door de aanleg van de rotondes verschuift de rijroute en komt dicht bij de kwetsbare objecten te liggen. Dit kan gevolgen hebben voor met name het plaatsgebonden risico. Gelet hierop dient o.i. aan het plaatsgebonden- en	Het inpassingplan is op dit punt aangevuld.	Brief d.d. 12-01- 2009, B&W gemeente Heerhugowaard

	groepsrisico van de weg te worden getoetst.		
3	In paragraaf 4.7.2 van de toelichting geeft u aan dat zich in LPG-station nabij het plangebied bevindt. De gemeente Heerhugowaard heeft hiervoor een risicoanalyse opgesteld. Volgens deze risicoanalyse is het plaatsgebonden risico dusdanig dat de situatie per direct veranderd zou moeten worden. U geeft daarvoor vier mogelijkheden. Niet duidelijk is welke mogelijkheden wanneer zullen worden benut en welke waarborg er is voor de effectuering ervan. Ik verzoek u hier in de toelichting aandacht aan te besteden.	Na overleg met de gemeente Heerhugowaard is dit het plan nader toegelicht.	Brief d.d. 13 februari 2009, VROM-Inspectie, Ministerie van VROM
4	De uitgangspunten van het onderzoek zouden concreet in deze paragraaf aan de orde moeten komen. De resultaten daarvan zouden eveneens concreet beschreven moeten worden. Ik adviseer u deze paragraaf uit te breiden. In het algemeen adviseer ik u alle onderzoeken als bijlage aan het plan toe te voegen.	De paragraaf externe veiligheid in het inpassingplan is uitgebreid. Verder wordt verwezen naar het aangepaste onderzoek dat als bijlage bij het plan fungeert. Overige onderzoeken zijn ook als bijlage toegevoegd.	Brief d.d. 13 februari 2009, VROM-Inspectie, Ministerie van VROM; Brief d.d. 12 januari 2009, Rijkswaterstaat Noord-Holland

Thema: Geluid / akoestisch onderzoek			
Nr.	Vraag / opmerking	Reactie	Afzender
1	Voordat het inpassingplan wordt vastgesteld dient duidelijk te zijn welke maatregelen genomen dienen te worden met betrekking tot het geluid. Als er hogere waarden moeten worden vastgesteld moeten die hogere waarden wel zijn verleend voordat het inpassingplan wordt vastgesteld. Als er voor geluidwerende maatregelen wordt gekozen, dient in het plan te worden aangegeven welke geluidswerende maatregelen worden genomen.	Uitgangspunt is het toepassen van een type wegdekverharding waarmee de geluidsreductie zodanig is dat geen verdere maatregelen hoeven te worden genomen dan wel hogere waarden moeten worden aangevraagd. Voordat het inpassingplan wordt vastgesteld zal duidelijk zijn welke maatregelen worden genomen en geen hogere waarden hoeven worden aangevraagd.	Brief d.d. 12-01- 2009, B&W gemeente Heerhugowaard
2	Aan de juistheid van de verkeersintensiteit voor het jaar 2019 wordt getwijfeld. Het geluidsrapport gaat uit van een verkeersintensiteit van 20.000 mvt per etmaal, terwijl het regionaal verkeersmodel een verkeersintensiteit van circa 30.000 mvt per etmaal laat zien.	Op basis van actuele verkeerstellingen zijn de verkeersprognoses naar boven bijgesteld. De onderzoeken zijn op basis van deze nieuwe prognoses aangepast.	Brief d.d. 12-01- 2009, B&W gemeente Heerhugowaard

3	Ook is de aansluiting van de parallelweg op de Waarddijk niet in de berekeningen meegenomen.	De aan te leggen parallelweg is een weg voor langzaam verkeer (landbouwverkeer en fietsers) en daarmee niet gezoneerd, hetgeen betekent dat hiervoor geen akoestisch onderzoek nodig is.	Brief d.d. 12-01- 2009, B&W gemeente Heerhugowaard
4	Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting op de gevels van in totaal 15 woningen zodanig toeneemt dat er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Getracht zal moeten worden om, door middel van maatregelen, de geluidbelasting terug te brengen, bij voorkeur tot onder de voorkeurgrenswaarde van 48 dB, maar in ieder geval zodanig dat er geen sprake meer is van een reconstructie. Het verdient de voorkeur om bronmaatregelen toe te passen omdat op die wijze de geluidbelasting op alle woningen zal afnemen. Slechts indien de maatregelen onvoldoende effect hebben en/of overwegende bezwaren ontmoet van financiële aard, kan overwogen worden om een hogere waarde vast te stellen. In dat geval dient de geluidwering van de desbetreffende woningen in ieder geval te voldoen aan de eis van een maximaal binnenniveau van 33 dB.	Zie de reactie op vraag 1.	Advies d.d. 15-1-2009, Milieudienst Kop van Noord-Holland
5	De gegevens, die aan het akoestisch onderzoek ten grondslag hebben gelegen moeten mijns inziens samengevat in dit onderdeel worden beschreven. De beschrijving van de resultaten van het onderzoek geven geen inzicht in de hoogte van de geluidbelastingen en de effecten daarvan op de omgeving. Ik adviseer u de resultaten van het onderzoek concreet in dit onderdeel aan te geven.	Voor de gegevens die ten grondslag hebben gelegen aan het akoestisch onderzoek, wordt verwezen naar het akoestisch rapport welke als bijlage bij het bestemmingsplan fungeert. Deze zal met de ter inzage legging worden toegestuurd. De resultaten zijn concreet opgenomen in de toelichting, het inpassingplan is hierop aangepast.	Brief d.d. 13 februari 2009, VROM-Inspectie, Ministerie van VROM; Brief d.d. 12 januari 2009, Rijkswaterstaat Noord-Holland

Thema: Kabels en leidingen			
<i>Nr.</i>	<i>Vraag / opmerking</i>	<i>Reactie</i>	<i>Afzender</i>
1	Het is juist dat er overleg is geweest tussen uw K&L coördinator en PWN. Vooralsnog had dit overleg een inventariserend en informatief karakter. Er lopen sindsdien bij PWN geen acties die moeten leiden tot aanpassing van de betrokken PWN leidingen. Aanpassingen zijn wel degelijk noodzakelijk om de wegreconstructie te laten plaatsvinden. Voor PWN zijn de leidingaanpassingen omvangrijk en complex. De wegreconstructie zal vooraf gegaan worden door een voorbelasting van de benodigde gronden. Voordat die actie kan plaatsvinden dienen er al leidingwerkzaamheden uitgevoerd te zijn. Ik wil nogmaals benadrukken dat dit werk ongeveer een jaar voorbereidingstijd kost voor PWN en waarbij de uitvoering vanwege de grote vraag naar drinkwater niet in de zomer kan plaatsvinden. Wilt u rekening houden met deze planningsvoorwaarden in uw project.	Er zal tijdig een vervolgoverleg worden geïnitieerd over de K&L werkzaamheden die nodig zijn en de planning daarvan.	Brief d.d. 23-12-2008, PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland
2	Consequenties voor de infrastructuur van KPN kan ik niet beoordelen. Als aanpassing van de infrastructuur aan de orde komt, attendeer ik u erop dat u mij uiterlijk zes maanden voor de start van de werkzaamheden hiervan in kennis stelt, zodat KPN in staat is haar werkzaamheden tijdig uit te voeren.	Op verzoek van diverse telecomaانبieders zal minimaal zes maanden voor start uitvoering een gecombineerd overleg worden geïnitieerd.	Brief d.d. 8-1-2009, KPN
3	Naar aanleiding van uw brief van vorig jaar met het kenmerk 2008-73802 ontvang ik graag detailtekeningen om te kunnen bepalen of er problemen zijn met uw voorgenomen reconstructie in relatie tot de ligging van onze leiding. Als ik deze tekeningen heb ontvangen zal ik aangegeven of wij bezwaren hebben tegen de voorgenomen reconstructie.	Detailtekeningen zijn inmiddels toegezonden. Tevens heeft inmiddels telefonisch plaatsgevonden over de onduidelijkheden met betrekking tot de toegang tot het gas-reduceerstation. Per e-mail heeft Gasunie op 26-1-2009 aangegeven geen bezwaar te hebben tegen voorgenomen reconstructie.	E-mail d.d. 5-1-2009, Gasunie

4	Eurofiber heeft uw schrijven met kenmerk 2008-73832 in goede orde ontvangen met de daarbij behorende tekening en inpassingplan opgesteld door Grontmij. U geeft aan in uw schrijven dat er overleg heeft plaatsgevonden wat niet het geval is. Laatste contact wat ik hier over heb gehad is met de heer J. van Oorschot van C-Fase waarop inderdaad de intentie daar was een overleg in te plannen echter is dit er niet van gekomen. Mag ik u vriendelijk verzoeken een aantal data te doen toekomen waarop het u schikt aangezien het in mijn optiek wenselijk is gezien de impact iets dieper op het project in te gaan.	In de brief werd inderdaad alleen gerefereerd aan het vooroverleg. Op verzoek van diverse telecomaانبieders zal minimaal zes maanden voor start uitvoering een gecombineerd overleg worden geïnitieerd.	E-mail d.d. 29-12-2008, Eurofiber
5	Is het mogelijk dat ik de concept tekening van de reconstructie van de N242 digitaal van u toegezonden krijgt zodat ik onze kabels er op kan intekenen. Alvast bij voorbaat dank.	Detailtekeningen zijn inmiddels digitaal toegezonden. Er zal tijdig een vervolgoverleg worden geïnitieerd over de K&L werkzaamheden die nodig zijn en de planning daarvan.	E-mail d.d. 17-12-2008, Alliander
6	In het rapport van de Grontmij op bladzijde 27, paragraaf 4.8 'Kabels en leidingen' wordt vermeld 25 kV leiding. Op locatie 'Verlaat' heeft Alliander diversen kabels en leidingen liggen en een hoogspanningslijn staan/hangen. Ik veronderstel dat met de tekst 25kV, de 50 kV kabelverbinding mee wordt bedoeld. Mocht het zo zijn, dan graag in de volgende correspondentie aangeven 50 kV, daar het in onze organisatie meer duidelijkheid verschaft.	Volgens onze informatie heeft Alliander ook een 25 kV verbinding. Hierover is reeds in concept met Alliander gesproken, waarbij geconstateerd werd dat deze verbinding (met enige civieltechnische maatregelen) geen aanpassing behoeft. De bovengrondse hoogspannings-verbinding conflicteert niet met het project. De huidige hoogte van de kabels is voldoende voor de toekomst. Er zal tijdig een vervolgoverleg worden geïnitieerd over de K&L werkzaamheden die nodig zijn en de planning daarvan.	E-mail d.d. 21-1-2009, Alliander
7	In laatste alinea wordt geschreven dat met de meeste netbeheerders overleg is geweest (correct) en afspraken zijn gemaakt. Voor de duidelijkheid wil ik u aangeven wat onze beleving is nl, dat er geen harde afspraken zijn gemaakt, maar dat het een oriënterend gesprek is geweest tussen de heer Oorschot van het adviesbureau C-fase en Alliander.	Er zijn inderdaad nog geen harde afspreken gemaakt met Alliander, de wensen en eisen zijn geïnventariseerd. Deze wensen en eisen worden mee genomen bij het opstellen van een voorstel-oplossingsrichting voor kabels en leidingen. Hierover zal tijdig vervolgoverleg worden geïnitieerd.	E-mail d.d. 21-1-2009, Alliander

8	Voorts wil ik aangeven dat Alliander momenteel bezig is met een project 20 kV verbindingen in de provincie N-H. De locatie Verlaat (N242) komt hier ook in voor. Wat voor Alliander vooral belangrijk is, kan er in het ontwerp van de reconstructie van het knooppunt Verlaat (N242) / A.C. de Graafweg en omgeving voldoende tracés (o.a. breedte) beschikbaar worden gesteld, zowel voor de bestaande verbindingen als voor de toekomstige 20 kV verbindingen. Misschien is het mogelijk om in de ontwerpfase van de reconstructie Verlaat, al met elkaar van gedachten te wisselen.	Binnenkort zal een overleg worden geïnitieerd om deze wens van Alliander te bespreken. Een verleggingstracé is als concept-voorstel gereed, deze kan dan besproken en afgestemd worden. Het voorstel omvat een aantal gestuurde boringen. Het in één keer verleggen naar een toekomstvast tracé is niet mogelijk. Ons inziens heeft het in één keer verleggen middels een gestuurde boring de voorkeur boven een tijdelijke verlegging.	E-mail d.d. 21-1-2009, Alliander
---	---	---	----------------------------------

Thema: Luchtkwaliteit			
Nr.	Vraag / opmerking	Reactie	Afzender
1	Er zijn geen knelpunten met betrekking tot de Wet luchtkwaliteit.	Waarvan akte.	Advies d.d. 15-1-2009, Milieudienst Kop van Noord-Holland
2	In paragraaf 4.5 van de toelichting geeft u (onder andere) aan dat een plan kan doorgaan als deze in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is opgenomen. De correcte omschrijving is dat een plan dat in het NSL is opgenomen door kan gaan als het NSL in werking is getreden. Ik verzoek u de toelichting hierop aan te passen.	Het onderzoek naar luchtkwaliteit is hierop aangepast.	Brief d.d. 13 februari 2009, VROM-Inspectie, Ministerie van VROM
3	De berekening van de luchtkwaliteit is uitgevoerd met het rekenmodel CAR II versie 6.1.1. Inmiddels is versie 7.0.1 beschikbaar. Ik adviseer u na te gaan wat dit voor gevolgen heeft voor de berekening en deze zo nodig daarop aan te passen. Tevens verzoek ik u de resultaten van de berekening in de toelichting op te nemen of de rapportage luchtkwaliteit als bijlage bij het bestemmingsplan op te nemen.	Op basis van nieuwe verkeersprognoses is een nieuw onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd met versie 8.0. De resultaten zijn in het inpassingplan opgenomen en het onderzoek fungeert als bijlage bij het inpassingplan.	Brief d.d. 13 februari 2009, VROM-Inspectie, Ministerie van VROM

4	4.5.1 Algemeen. In dit onderdeel moeten naar mijn mening de uitgangspunten van het onderzoek naar de luchtkwaliteit, zoals bijvoorbeeld de verkeersintensiteiten, samenvattend zijn bespreken.	Deze zijn in het bijgevoegde onderzoek naar de luchtkwaliteit beschreven.	Brief d.d. 12 januari 2009, Rijkswaterstaat Noord-Holland
5	4.5.2 Conclusies en aanbevelingen. De resultaten van het onderzoek zijn zeer globaal beschreven en zouden meer concreet in dit onderdeel aangegeven moeten worden.	Het inpassingplan is op dit punt aangevuld.	Brief d.d. 12 januari 2009, Rijkswaterstaat Noord-Holland

Thema: Natuur / flora en fauna			
<i>Nr.</i>	<i>Vraag / opmerking</i>	<i>Reactie</i>	<i>Afzender</i>
1	Uit de conclusies en aanbevelingen m.b.t. het onderwerp natuur blijkt niet dat het aannemelijk is dat een ontheffing ex artikel 75 lid 4 onder c van de Flora- en Faunawet zal worden verleend.	Indien een ontheffing van de Flora- en faunawet benodigd is, is het gezien de aard van het project en locatie aannemelijk dat deze zal worden verleend. Dit is verwerkt in het inpassingplan.	Brief d.d. 12-01- 2009, B&W gemeente Heerhugowaard
2	Nader ecologisch onderzoek uitvoeren en de resultaten hiervan aan de rapportage toevoegen.	Wanneer de resultaten bekend zijn zullen deze aan de rapportage worden toegevoegd.	Advies d.d. 15-1-2009, Milieudienst Kop van Noord-Holland

Thema: Spoorkruising			
<i>Nr.</i>	<i>Vraag / opmerking</i>	<i>Reactie</i>	<i>Afzender</i>
1	In het kader van een verbeterde doorstroming van het autoverkeer en het bevorderen van de verkeersveiligheid op en nabij de kruising van de N242 met de spoorweg Amsterdam – Den Helder heeft ProRail de door Movares uitgevoerde risicoanalyse d.d. 4 september 2008 beoordeeld en van een positief advies voorzien. Wij verwijzen in deze naar onze brief van 17 december 2008.	Waarvan akte.	Brief d.d. 17-12-2008, ProRail

2	Met betrekking tot het scheiden van langzaam- en snelverkeer door de aanleg van een parallelweg voor langzaam verkeer (fiets- en landbouwverkeer), zoals vermeld in het voorontwerp inpassingplan vragen wij u in het plan op te nemen dat de bestemming van de betrokken weg voorkomt dat elkaar kruisende landbouwvoertuigen tegelijkertijd op het wegvlak van de overweg kunnen komen.	Naar aanleiding van uw vraag zijn in het ontwerp voorzieningen opgenomen die dit voorkomen. Het inpassingplan is hierop aangepast.	Brief d.d. 15-01-2009, ProRail
3	Verder verzoeken wij u in het inpassingplan bepalingen op te nemen met het doel voldoende opstelruimte te reserveren op de Smuigelweg voor het landbouwverkeer komende vanaf de N242, waardoor deze voertuigen zich recht voor de overwegbomen kunnen opstellen en daarmee niet de weg blokkeren voor het tegemoetkomend verkeer.	Zie de reactie op vraag 2.	Brief d.d. 15-01-2009, ProRail
4	Wij brengen onder uw aandacht dat, voorafgaande aan het treffen van de desbetreffende verkeersmaatregelen van de wegbeheerder van de Smuigelweg, te weten de gemeente Heerhugowaard, ProRail in de gelegenheid moet worden gesteld daarover advies uit te brengen.	De detaillering van het ontwerp rondom de spoorkruising is in overleg met ProRail en de gemeente Heerhugowaard tot stand gekomen.	Brief d.d. 15-01-2009, ProRail
Thema: Water			
Nr.	Vraag / opmerking	Reactie	Afzender
1	4.1 Water – Deze paragraaf zou uitgebreid moeten worden met beschrijvingen van: * de waterhuishouding rond het plangebied; * de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater; * het resultaat van de watertoets en de manier, waarop deze in het plan is verwerkt. Dit onderdeel zou duidelijkheid moeten verschaffen over de locaties, waar voldoende waterberging kan worden gerealiseerd. Dit plan zou ook de planologisch juridische basis moeten vormen, die het mogelijk maakt de noodzakelijke waterberging ook daadwerkelijk te realiseren.	Met betrekking tot de planontwikkeling is er overleg geweest met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). De situering van de waterberging is nu in het inpassingplan opgenomen. Ten behoeve van het inpassingplan is inmiddels een watertoets opgesteld. In het inpassingplan is een waterparagraaf toegevoegd.	Brief d.d. 13 februari 2009, VROM-Inspectie, Ministerie van VROM; Brief d.d. 12 januari 2009, Rijkswaterstaat Noord-Holland

Bijlage 2

Reactienota informatieavond

**Vragen en antwoorden over verkeersontwerp en voorontwerp Inpassingplan reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat
n.a.v. informatieavond 9 december 2008**

Thema: Algemeen		
<i>Nr.</i>	<i>Vraag / opmerking</i>	<i>Reactie</i>
1	Wat houdt de term langzaam verkeer in?	Onder langzaam verkeer wordt verstaan: fietsers en agrarisch verkeer.
2	Uitstekende presentatie. Er zat alleen één foutje in. Het betrof geen bezuiniging maar een prioriteitenkeuze van de provincie waardoor de N242 Smuigelweg-Verlaat geschrapt werd. Ik vraag applaus voor de bestuurders van de gemeenten dankzij wiens inspanning het project weer hogere prioriteit heeft gekregen.	Waarvan akte.
3	Waarom is niet verder in de toekomst gekeken en is een eventueel station niet meegenomen in de plannen?	Het spoor is een rijksaangelegenheid waar de minister van Verkeer en Waterstaat over beslist, en niet de provincie. De reikwijdte van dit project gaat niet zover.
4	Aan het begin en einde van de Tulpenkade staat een bord bestemmingsverkeer. Blijft dit bord in de nieuwe situatie bestaan?	Dit is een gemeentelijke aangelegenheid. Voor de provincie is er geen aanleiding om het bord weg te halen. U kunt hierover contact opnemen met de gemeente.
Thema: Doorstroming van het verkeer / verkeersintensiteiten / sluipverkeer		
1	Wordt de doorstroming beter op de kruising tussen het sluisje en de Smuigelweg? In hoeverre kunnen we erop vertrouwen dat er geen files komen?	Het is de provincie bekend dat de kruising van de N242 met de Smuigelweg als doorstromingsknelpunt wordt ervaren. Dynamische verkeerssimulatie bevestigt dat deze kruising vermoedelijk in toenemende mate een knelpunt zal gaan vormen. Om die reden heeft gedeputeerde Mooij besloten dat onderzocht moet worden hoe dit knelpunt kan worden aangepakt. Dit onderzoek gebeurt op regionale schaal, om te voorkomen/beperken dat oplossing van het ene knelpunt elders een nieuw knelpunt veroorzaakt (zie ook de reactie op vraag 4). Eventuele aanpassing van de kruising N242-Smuigelweg valt overigens buiten het project N242 Smuigelweg-Verlaat. Dit zou namelijk een grote vertraging opleveren voor de realisatie van het project.
2	Schuift het fileprobleem niet op? Moet het kruispunt met de Smuigelweg niet in de plannen worden meegenomen?	Zie de reactie op vraag 1.
3	De kruising tussen de N242 en Smuigelweg is een knelpunt. Wanneer gekeken wordt naar de (ontwerp)mogelijkheden hier iets aan te doen, graag rekening houden met de 'onorthodoxe' fietsroutes bij deze kruising. Deze dus vooraf inventariseren.	Deze kruising maakt geen deel uit van de reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat (zie de reactie op vraag 1). Het aandachtspunt zal worden doorgegeven wanneer onderzoek gepleegd wordt naar de kruising Smuigelweg.

4	Is de capaciteit van de turborotonde en de rotonde Verlaat wel toereikend? Verhouden die zich tot de verkeersgroei?	De capaciteit van het ontwerp is gebaseerd op verkeersprognoses die bij de start van het project in 2005 zijn gemaakt. Recentelijk is op basis van verkeerstellingen geconstateerd dat de verkeersprognoses worden ingehaald door de werkelijkheid. Bij het maken van de prognoses aan de start van het project in 2005 werd een aanname gedaan van 1,5% autonome verkeersgroei per jaar, maar verkeerstellingen hebben aangetoond dat de groei sindsdien gemiddeld circa 2,5% per jaar is geweest. Dit betekent dat in 2020 sprake zal zijn van een verkeersgroei van 29% ten opzichte van 2007. Om die reden zijn de prognoses naar boven bijgesteld. Tevens is met dynamische verkeerssimulatie onderzocht in welke mate de capaciteit van het beoogde ontwerp voor het project nog voldoet. Conclusies zijn: De capaciteit van het ontwerp voldoet naar verwachting tot ongeveer 2020. In de spitsen zal hooguit vijf minuten vertraging ontstaan, hetgeen door deskundigen als acceptabel wordt beschouwd. De capaciteit van de kruising N242-Smuigelweg (valt net buiten het project) is ontoereikend, en zal een steeds grotere bottleneck vormen voor de verkeersdoorstroming in het gebied. In de periode 2020-2030 zullen de turborotonde N242-N241 en de rotonde N241-Verlaat naar verwachting hun capaciteit bereiken en zullen tijdens de spitsen, met name de avondspits, opnieuw verkeersopstoppen ontstaan. Daarnaast is geconstateerd dat genoemde problemen niet binnen het huidige ontwerp opgelost kunnen worden, en dat het daarom noodzakelijk is dat op <i>netwerkniveau</i> een oplossing wordt gezocht. Immers alle verbeteringen op lokale schaal kunnen elders nieuwe problemen veroorzaken. Om die reden heeft gedeputeerde Mooij het volgende besloten: Omdat de huidige verkeersproblematiek groot is en de realisatie van het project al diverse malen is vertraagd, zal zo spoedig mogelijk het beoogd ontwerp worden gerealiseerd. Daarnaast zal zo spoedig mogelijk een netwerkstudie worden verricht naar verkeersoplossingen op netwerkniveau, met hierbij onder meer specifieke aandacht voor de problematiek van de kruising N242-Smuigelweg.
5	Met het drukke fietsverkeer stagneert het autoverkeer op de rotonde bij het Verlaat toch?	Het autoverkeer heeft hier voorrang op fietsers, dus het fietsverkeer zal het autoverkeer normaliter niet ophouden. Zie ook de reactie op vraag 4.

6	De N241 zit vanuit Opmeer 's avonds volledig verstopt. Een rotonde lost dit niet op.	Zie de reactie op vraag 4.
7	Ik maak me zorgen over de rotonde bij de benzinepomp. Deze rotonde zal toch snel vollopen na 2020?	Zie de reactie op vraag 4.
8	Hoe wordt de betere doorstroming gegarandeerd? De reconstructie bij de Roskamsluis heeft de doorstroming ook niet verbeterd.	Zie de reactie op vraag 4.
9	Komen er geen opstoppen bij de rotondes?	Zie de reactie op vraag 4.
10	Het verkeer zal afnemen als gevolg van de aan te leggen Westfriisiaweg.	Uit het voor de verkeersprognoses gehanteerde verkeersmodel is gebleken dat het verkeer op de N242 slechts beperkt afneemt bij aanleg van de Westfriisiaweg.
11	Is er rekening gehouden met de aanleg van de Westfriisiaweg?	Ja hiermee is rekening gehouden. Zie de reactie op vraag 10.
12	Wat is de verwachte verkeersintensiteit op de parallelweg?	Circa 20 (landbouw)voertuigen per dag en gemiddeld tussen de 180 en 350 fietsers per dag.
13	Het sluipverkeer bij het weggetje bij Texaco zou worden tegengegaan. Hier wordt te weinig aan gedaan. De politie zou hier meer aan moeten doen, voornamelijk op andere tijden controleren.	De provincie kan bij de politie niet afdwingen waar en wanneer gehandhaafd wordt.
14	Hoe houdt u het sluipverkeer tegen van de A.C. de Graafweg naar Waarland?	Het sluipverkeer zal worden teruggedrongen doordat de verkeersdoorstroming aanvankelijk verbetert. In de netwerkstudie voor het verkeer op de iets langere termijn (zie de reactie op vraag 4) zal worden gezocht naar maatregelen die ook voor de verdere toekomst soelaas bieden.
15	Kruising Smuigelweg waarland: Smuigelweg afsluiten. Vragen of de familie Stoop naar de overkant wil gaan. Alleen fietstunnel onder de kruising door. Verkeer Waarland misschien via de langzame verkeersroute, fietsverkeer via de Laanderweg. Van de andere kant ook zo verkeer leiden via kruising bij de pomp.	De kruising Smuigelweg-N242 maakt geen deel uit van dit project, zie de reactie op vraag 1.

Thema: Kruising Leijerdijk-N242		
1	Doordat de verkeerslichten bij de kruising N242-N241 verdwijnen, zal het verkeer in één stroom (zonder tussenpozen) naar de kruising met de Leijerdijk rijden. Hierdoor wordt de oversteekbaarheid moeilijker en dus neemt de verkeersveiligheid af, met name voor grotere/zwaardere voertuigen (m.n. landbouwverkeer). Daarom is het gewenst dat deze kruising toch wordt aangepast (rotonde of verkeerslichten).	Waarschijnlijk moet het (landbouw)verkeer inderdaad soms wat langer wachten voordat het kan oversteken, doordat er minder pauzes tussen de verkeersstromen zullen zijn. Eén en ander wordt doorgerekend door middel van dynamische verkeerssimulatie. Indien nodig zullen maatregelen voor de oversteekbaarheid worden getroffen.
2	Als de doorstroming op de rotonde zo fantastisch wordt, wordt de kruising bij de Leijerdijk dan niet gevaarlijk?	Zie de reactie op vraag 1.
Thema: Ontwerp bruggen		
1	Er ligt al een brug. Kan je deze brug niet verbreden zodat er geen nieuwe brug gemaakt hoeft te worden?	De brug is te oud om te kunnen blijven gebruiken en te verbreden. De nieuwe brug wordt gecombineerd met een wandelpassage en een faunapassage. Het langzame verkeer kan onder de brug door. Deze voorzieningen kunnen niet bij de huidige brug aangelegd worden omdat de brug tot in het water loopt.
2	Hoe hoog en breed wordt de doorvaart bij de nieuwe brug?	Brug Niedorpervaart: doorvaartheogte 3,75 meter, minimale waterbreedte 17,15 meter. Brug Verlegde Wester Langereis: doorvaartheogte tenminste 2,60 meter, minimale waterbreedte te minste 9,44 meter.
Thema: Ontwerp rotonde Verlaat		
1	Hoe moet het fietsverkeer de rotonde Verlaat oversteken?	De fietsers steken gelijkvloers de toeleidende wegen naar rotonde over (rijden dus niet op de rotonde zelf), waarbij ze voorrang moeten geven aan het autoverkeer. De rotondes zijn naar verwachting veiliger dan de huidige kruispunten, mede omdat het verkeer moet afremmen om de rotonde te passeren.
2	Waarom laat je de kleine rotonde niet vervallen en maak je daar een tunneltje?	Een tunnel heeft een enorm ruimtebeslag. Uitgaande van 10% helling, hetgeen voor fietsers een steil percentage is, zal het totale ruimtebeslag 130 meter worden, dus 65 meter naar beide kanten. Bovendien is het dan niet mogelijk om het verkeer af te laten slaan. Overigens is een tunnel uit oogpunt van verkeersveiligheid ook niet nodig.

3	Is de rotonde Verlaat wel veilig voor fietsers, onder meer vanwege de 'dode hoek' bij vrachtauto's? Kunnen fietsers bijvoorbeeld niet beter aan de huidige kant blijven rijden (zodat ze de N241 niet hoeven oversteken) en bij de turborotonde met een tunneltje oversteken?	Voor wat betreft de tunnel: de reactie op vraag 2. De rotonde Verlaat is in principe veilig voor fietsers. Fietsers rijden namelijk niet op de rotonde zelf maar daarbuiten, en steken alleen de toeleidende wegen naar de rotonde over. Ze kruisen het gewone verkeer 'haaks' en zijn daardoor goed zichtbaar (de dode hoek speelt alleen voor fietsers die nog niet op de kruising rijden). Bovendien moeten ze voorrang verlenen aan het auto- en vrachtverkeer.
4	Is het verstandig om bij de rotonde Verlaat fietsers juist géén voorrang te geven, zodat zij zelf kunnen kiezen of het veilig is?	Dat is inderdaad verstandig: in het ontwerp is daarom hiervoor gekozen.
5	In het maandelijks magazine van de ANWB, de Kampioen, uitgave januari 2009, wordt aandacht geschonken aan de turborotonde. In het artikel is veel nuttige en begrijpelijke informatie te vinden, misschien een tip voor een volgende informatieavond. N.a.v. het artikel wil ik toch ook wel enkele inhoudelijke dingen noemen die in het artikel naar voren worden gebracht. Door Dhr. John Boenders, Rotondeexpert van het C.R.O.W. wordt gewezen op het belang van verkeersveiligheid. Uit zijn zicht en opinie blijkt dat voor de verkeersveiligheid fietsers geen voorrang dienen te hebben op de rotonde, omdat de automobilisten te druk zijn met het maken van de bochten en de verantwoordelijkheid van het voorrangverlenen niet kan worden afgedwongen in deze situatie. Hij pleit ervoor de fietser zelf te laten beslissen wanneer het veilig genoeg is om over te steken, eventueel geholpen door een extra vluchtheuvel, waardoor de fietser de te oversteken rijstroken in 2 of meerdere keren kan nemen.	Zie de reactie op vraag 2. Ook genoemde 'vluchtheuvels' maken deel uit van het ontwerp.
6	Einde Middenweg bij Verlaat: ook fietstunnel.	Dit is niet haalbaar en bovendien niet nodig: zie de reactie op vraag 2.
Thema: Ontwerp turborotonde N242-N241		
1	Kan in plaats van een turborotonde niet beter een ongelijkvloerse kruising worden gerealiseerd? Bijvoorbeeld uit oogpunt van capaciteit en veiligheid?	Wanneer de N241 en N242 elkaar ongelijkvloers zouden kruisen, is het ruimtebeslag zeer groot. Er is dan een drielaagse oplossing nodig. Deze oplossing staat nog los van de ongelijkvloerse kruising die nodig is voor het langzame verkeer. Niet alleen het overbruggen van het hoogteverschil, maar ook het weer in- en uitvoegen op de provinciale wegen heeft een enorm ruimtebeslag. Een belangrijk groot probleem dat hierbij ontstaat, is dat de aansluitingen van het Verlaat en Laanderweg op de A.C. de Graafweg dan moeten vervallen, omdat de A.C. de

		Graafweg nog niet tot het niveau van deze wegen is gedaald. De beoogde turborotonde (waarbij het langzaam verkeer overigens wel ongelijkvloers kruist) is een veilige oplossing. De capaciteit van de turborotonde voldoet naar verwachting tot 2020. Voor de periode erna dient op regionaal niveau naar maatregelen te worden gezocht (zie ook de reactie op vraag 4 onder 'doorstroming van het verkeer').
2	Zijn de voorsorteerstroken bij de turborotonde voldoende lang, zodat verkeersgebruikers niet op het laatste ogenblik nog moeten wisselen van strook?	Deze zijn opgesteld conform de richtlijnen die daarvoor gelden en zijn volgens de berekeningen in elk geval tot 2020 lang genoeg. Daarbij worden de rijstroken van elkaar gescheiden zodat het verkeer niet op het laatste moment kan wisselen van strook. Middels bebording zal duidelijk worden aangegeven welke strook gekozen moet worden.
3	Graag de scheiding van rijstroken niet te hoog maken (vanwege veiligheid motorrijders) en duidelijk accentueren.	Hiermee zal rekening worden gehouden.
4	Zijn er voorbeelden van turborotondes?	Ja, er zijn in den lande meerdere turborotondes gerealiseerd die prima functioneren.
5	Vanaf de benzinepomp tot de turborotonde kunnen maximaal 22 auto's staan. Dit leidt tot gevaarlijke situaties. Er zal een extra weg naar de Wieringermeer moeten komen.	In het ontwerp van de turborotonde is hiermee rekening gehouden: het verkeer naar Wieringermeer krijgt een afslag en hoeft dus niet te wachten.
6	In het maandelijks magazine van de ANWB, de Kampioen, uitgave januari 2009, wordt aandacht geschonken aan de turborotonde. In het artikel is veel nuttige en begrijpelijke informatie voor de verstandige leek te vinden, misschien een tip voor een volgende informatieavond. N.a.v. het artikel wil ik toch ook wel enkele inhoudelijke dingen noemen die in het artikel naar voren worden gebracht. Het struikelblok van de turborotonde is de voorsorteerstroken, indien die te kort zijn zullen er onduidelijkheden ontstaan die leiden tot oponthoud door twijfelende verkeersdeelnemers, met het gevaar dat kop-staart botsingen ontstaan. Graag zou ik zien dat de ontwerpschets wordt getoetst aan deze opmerking om te zien of er een probleem in de toekomst kan worden voorkomen.	Zie de reactie op vraag 2.

Thema: Ontwerp parallelweg		
1	In de nieuwe situatie worden de fietspaden opgeheven en wordt een parallelweg gerealiseerd waarin fietsers en landbouwverkeer gecombineerd worden. Is dit wel veilig? Kunnen er niet beter aparte fietspaden worden gerealiseerd? Het Fietsberaad adviseert tegenwoordig om –in tegenstelling tot het concept Duurzaam Veilig– ook langs erftoegangswegen fietspaden te realiseren.	Het provinciaal beleid is erop gericht om op termijn in de hele provincie parallelwegen te realiseren. Uitgangspunt is dat de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming op de provinciale wegen hierdoor verbeteren. Naar aanleiding van de verschillende reacties over de parallelweg langs de N242 Smuigelweg-Verlaat is overleg gevoerd met het Fietsberaad over deze specifieke projectsituatie. Ook door het Fietsberaad wordt de keuze voor een parallelweg juist geacht, gegeven de hoge autointensiteit op de provinciale weg, het lage aantal landbouwvoertuigen en het minimale aantal erfaansluitingen. Een extra fietspad wordt ook door het Fietsberaad in deze situatie onnodig geacht, vanwege het beperkte aantal landbouwvoertuigen (en daarmee mogelijke conflictsituaties). Wel suggereerde het Fietsberaad het ontwerp van de parallelweg aan te passen. De provincie heeft besloten hieraan gehoor te geven. De parallelweg krijgt de status en inrichting van een 'fietsweg' waar het landbouwverkeer en bestemmings-verkeer te gast is. De weg wordt dan bijvoorbeeld geheel in rood uitgevoerd, met in het midden een smalle strook in grijze verharding. Ook wordt mogelijk de maximum snelheid voor het agrarisch verkeer verlaagd naar 30 km/uur. De verwachting is dat fietsers zich in deze situatie een stuk veiliger zullen voelen.
2	Zou de Laanderweg 20 landbouwvoertuigen per uur aankunnen? Dan hoeft u geen parallelweg aan te leggen?	De onderdoorgang bij het spoor is te laag om het landbouwverkeer over de Laanderweg te sturen. Daarnaast is het onwenselijk om het verkeer op deze weg te laten toenemen, zowel uit verkeersveilig oogpunt, als vanuit het oogpunt van (geluids)hinder.
3	Is de parallelweg niet te smal wanneer twee landbouwvoertuigen van 4 meter breed elkaar moeten passeren?	De weg is bijna zes meter breed. Dit is te smal voor twee landbouwvoertuigen die beiden vier meter breed zijn. In een dergelijk geval zullen de voertuigen elkaar op een breder stuk moeten passeren of gebruik moeten maken van de berm. Overigens is de kans dat twee van deze uniek brede voertuigen elkaar tegenkomen bijzonder klein. Deze voertuigen mogen bij uitzondering op de openbare weg komen. Om die reden worden wegen niet ontworpen op deze voertuigen.
4	Ik maak me zorgen over de breedte van de parallelweg: is deze wel voldoende voor landbouwverkeer in combinatie met fietsverkeer en sluiptverkeer?	Het zal fysiek onmogelijk worden gemaakt dat (sluipt)verkeer gebruik maakt van de parallelweg. De weg zal verder dusdanig worden ingericht dat deze veilig kan worden gebruikt door zowel fietsers als landbouwverkeer (zie ook de reactie op vraag 1).

5	Ik heb een bedrijf aan de provinciale weg. Ik rijd met agrarische voertuigen richting Wieringermeer onder de N241 en N242 door. Kan er geen parallelweg worden aangelegd aan de noordkant van de N242, zodat je de oversteek bij de Tulpenkade/Leijerdijk niet hoeft te maken?	Waarschijnlijk moet het (landbouw)verkeer inderdaad soms wat langer wachten voordat het kan oversteken, doordat er door het weghalen van de verkeerslichten bij de kruising N242/N241 minder pauzes tussen de verkeersstromen zullen zijn. Eén en ander wordt doorgerekend door middel van dynamische verkeerssimulatie. Mocht het nodig blijken dan zullen maatregelen worden getroffen om de oversteekbaarheid te verbeteren. Opwaardering van het fietspad tot parallelweg heeft nogal wat voeten in de aarde, omdat dan het dijklichaam moet worden aangepast. De technische consequenties (en dus ook kosten) zullen groot zijn.
6	Het is toch veiliger een apart fietspad aan te leggen?	Dat zou in theorie optimaal zijn, maar we moeten het ruimtebeslag beperken en de kosten ook. Zie ook de reactie op vraag 1.
7	Het fietspad richting Schagen wordt nu veel gebruikt door autoverkeer. Wat wordt hieraan gedaan?	Buiten het project N242 Smuigelweg-Verlaat wordt reeds nagedacht over maatregelen om autoverkeer via het fietspad onmogelijk te maken.
8	Hoe voorkom je dat het parallelverkeer gebruik maakt van het fietspad bij de N241 ten noorden van de Niedorpervaart?	Zie de reactie op vraag 7.
9	Er komen veel scholieren per fiets naar de bushaltes toe. De bushaltes liggen langs de N242, maar fietsers moeten over de parallel-route. Hoe komen fietsers op een veilige manier bij de bushaltes? En komen er voldoende fietsparkeermogelijkheden?	In de toekomstige situatie komen de bushaltes op een andere plaats terug. De bushaltes zijn bereikbaar met een voetpad en liggen vlakbij de parallelweg en/of het fietspad. Het is voor fietsers en voetgangers goed mogelijk om veilig bij de bushaltes te komen. Op dit ogenblik is er nog niet gekeken naar het aantal fietsparkeerplaatsen dat nodig is nabij de bushalte. Onderzocht zal worden hoeveel fietsparkeerplaatsen er nodig zijn.
10	Het blijkt dat bij ontsluitingswegen en parallelwegen vrijliggende fietspaden nodig zijn om te voorkomen dat fietsers letterlijk dood worden gereden door grote en zware voertuigen. Landbouwverkeer mag een breedte hebben van 3,50 meter. Oogstmachines mogen een breedte hebben van 4,00 meter. Landbouw verkeer mag wel 18 meter lang zijn en de hoogte is u vast wel bekend. Houdt dus rekening met draaicirkels en fietsers. Ik denk dat u goede notie moet nemen van het belang voor het handhaven van fietspaden. Alleen op vrij liggende fietspaden is de fietser gewoonweg het veiligst.	Zie de reactie op vraag 1.
11	Route langzaam verkeer aan de noordzijde van de weg laten lopen.	Zie de reactie op vraag 5.

Thema: Ontwerp T-aansluiting parallelweg-N241		
1	Is de bocht niet te krap voor grote agrarische voertuigen?	In een verkeerssimulatiemodel is het gebruik van de bocht met grote landbouwvoertuigen getest. Dit blijkt te lukken.
2	Op dit kruispunt zal er een onveilige situatie ontstaan, omdat het langzame verkeer (soms wel 18 meter lang) komende van de parallelweg een rijstrook moet oversteken voordat het op de rijstrook kan invoegen richting Schagen. Door de nieuw te vormen turborotonde op de kruising van de N 241 en de N 242 zal er zeker in de spits een continue stroom van verkeer zijn dat 80 km per uur rijdt (de afstand van de kruising met de turborotonde is 350 meter, het verkeer zal dan al 80 km per uur rijden als ze het kruispunt passeren) waar het langzame verkeer niet zomaar kan invoegen met hun combinatie. De bestuurders van het langzame verkeer zullen als het te lang duurt met enig risico proberen in te voegen met alle gevolgen van dien. Het gaat hierbij om een aanzienlijke hoeveelheid langzaam verkeer dat in de spits het kruispunt wil passeren (vooral tijdens de oogsttijd). Dit zelfde probleem ontstaat er voor de bewoners van de Oude Verlaatweg. Deze kunnen met hun voertuig (zowel snel als langzaam) niet invoegen tijdens de spits. In de huidige situatie met de stoplichten is er af en toe een moment van rust door de stoplichten waar wij kunnen invoegen met ons voertuig, door de turborotonde verdwijnen deze rustmomenten en is invoegen (bijna) niet mogelijk. Door dezelfde reden is het voor de fietser en voetgangers van de Oude Verlaatweg zeer lastig om over te steken tijdens de spits. Een oplossing voor dit probleem zou een rotonde (of stoplichten) kunnen zijn. Het verkeer moet dan dusdanig afremmen zodat het verkeer van de parallelweg en de Oude Verlaatweg kunnen invoegen.	Waarschijnlijk moet het langzame verkeer inderdaad soms wat langer wachten voordat het kan oversteken, doordat er door het weghalen van de verkeerslichten bij de kruising N242/N241 minder pauzes tussen de verkeersstromen zullen zijn. Eén en ander wordt doorgerekend door middel van dynamische verkeerssimulatie. Mocht het nodig blijken dan zullen maatregelen worden getroffen om de oversteekbaarheid te verbeteren.
3	Is de situatie bij de kruising van de parallelstructuur en N241 wel veilig voor fietsers?	Om ervoor te zorgen dat fietsers veilig kunnen oversteken wordt een middengeleider gerealiseerd, zodat fietsers in twee keer kunnen oversteken.

Thema: Ontwerp plateaus / drempels		
1	N.a.v. de vraag of plateaus gerealiseerd moeten worden op de kruisingen van de parallelwegen, antwoorden de aanwezigen dat deze vervelend zijn voor agrarisch verkeer en dus liever niet gerealiseerd moeten worden.	Vooralsnog zullen geen plateaus worden gerealiseerd, ook niet op de kruisingen van de parallelwegen onderling. Doordat het profiel van de parallelweg verandert ten opzichte van het gepresenteerde ontwerp (zie de reactie op vraag 1 onder 'ontwerp parallelweg') vervalt de noodzaak van plateaus. Mocht de situatie in de toekomst hier aanleiding toe geven, bijvoorbeeld doordat voertuigen toch te hard rijden, dan kunnen later eventueel alsnog plateaus worden aangebracht.
2	Schaf de drempels af en maak er een 70 km weg van.	Het is niet de bedoeling dat de parallelweg een alternatief wordt voor het verkeer dat op de provinciale weg kan rijden. Deze is uitsluitend bedoeld voor fietsers, agrarisch verkeer en bestemmingsverkeer, en wordt daarom ook zo ingericht (zie de reactie op vraag 1 onder 'ontwerp parallelweg'). De bijbehorende maximum snelheid bedraagt 60 km/uur en wordt voor de veiligheid van fietsers mogelijk verlaagd naar 30 km/uur. Voor wat betreft de drempels (plateaus): zie de reactie op vraag 1.
3	Plateaus zijn geen goede combinatie met agrarisch verkeer.	Zie de reactie op vraag 1.

Thema: Ontwerp (overig)		
1	Hoe verloopt het fietsverkeer vanuit Waarland naar de Laanderweg in de nieuwe situatie?	Dit blijft onveranderd.
2	Hoe zal het langzaam verkeer in de nieuwe situatie richting Smuigelweg rijden?	Fietsers blijven gebruik maken van de bestaande fietstunnel. Voor het landbouwverkeer komt er een doorsteekje naar de spoorwegovergang. Deze spoorwegovergang is met spoorbomen beveiligd.
3	Is het mogelijk direct af te slaan naar Wieringermeer?	Dat kan volgens het huidige ontwerp.
4	Moet er geen aansluiting komen bij Texaco?	In principe zal er geen aftakking worden gerealiseerd vanaf de A.C. de Graafweg: het tankstation blijft bereikbaar vanaf de huidige in- en uitgang.
5	Is het niet veiliger om fietsers overal ongelijkvloerse kruisingen te geven?	Theoretisch gezien zou het optimaal zijn wanneer fietsers overal ongelijkvloers konden kruisen. Echter het lang niet overal nodig: vaak is ook een gelijkvloerse kruising een veilige oplossing. Bovendien is ongelijkvloers kruisen dikwijls niet haalbaar (niet inpasbaar en/of te hoge kosten). In dit project worden op de plaatsen waar dit uit oogpunt van veiligheid wenselijk is ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd (ongelijkvloerse kruisingen met het snelverkeer op de N242 en de N241 aan de noordzijde van de turbotonde).

6	N.a.v. de vraag of een keervoorziening gewenst is op de Laanderweg (doordat de aantakking op de N242 wordt afgesloten en de spoortunnel te laag is voor hoge voertuigen) geven de aanwezigen het antwoord: ja. Verder wordt geadviseerd een lus 'met de klok mee' te maken omdat de huidige dam anders te smal is.	Er zal een keervoorziening worden gerealiseerd. Indien mogelijk zal dit een keerlus worden.
---	--	---

Thema: Geluid / akoestisch onderzoek

1	Wat zijn de resultaten van het geluidsonderzoek voor de woning aan Smuigelweg 7?	Deze woning ligt niet binnen de onderzoekszone van de Wet geluidhinder, omdat het hart van de aan te leggen weg niet afwijkt van de huidige situatie. Deze woning is daarom niet meegenomen in het akoestisch onderzoek.
2	Mijn voorstel is of er tijdens de reconstructie een geluidsscherm (transparant) of iets dergelijks geplaatst kan worden.	Het is op dit moment nog niet bekend hoe de werkzaamheden uitgevoerd gaan worden, en in welke mate en voor welke duur deze geluidhinder met zich meebrengen. Er zullen randvoorwaarden aan de aannemer worden gesteld m.b.t. het geluid. Indien nodig zal hij beschermende maatregelen treffen om het geluid te beperken.
3	Neemt het geluid toe als gevolg van de reconstructie van de N242 Smuigelweg-Verlaat?	De hoeveelheid verkeer neemt door de reconstructie van de N242 Smuigelweg-Verlaat niet toe. Echter door de autonome jaarlijkse groei van het verkeer, zal er in de toekomst wel degelijk sprake zijn van toename van de geluidbelasting. Om dit te compenseren zal geluidreducerend asfalt worden toegepast.
4	Komen er in de nieuwe situatie geluidsschermen bij de rotondes?	Zie de reactie op vraag 3. Op dit moment lijkt het niet waarschijnlijk dat er geluidsschermen zullen komen.
5	Wanneer zijn de verkeerstellingen uitgevoerd die als basis dienen voor de geluidsberekeningen?	Deze tellingen zijn uitgevoerd in 2008. Zie ook de reactie op vraag 4 onder 'doorstroming van het verkeer'.

Thema: Natuur / flora en fauna

1	Wat houden de plannen voor flora en fauna in?	De akker ten noorden van de N242 (naast de toekomstige turborotonde) wordt groen en ecologisch ingericht. Er wordt gewerkt aan een wandelroute. Belangrijk is om dieren de kans te geven om zich langs onder andere de Nierdorpervaart te verplaatsen door de provincie. Daarom worden ook flora- en faunapassages gerealiseerd: groene zones voor groen en dieren onder de brug door langs het water.
2	Er is gesproken over flora en fauna passages. Wat gaat er precies gebeuren?	Zie reactie op vraag 1. Detailuitwerking voor het gebied is nog in de maak.

Thema: Uitvoeringsperiode / overlast		
1	Wordt de N242 tijdens de werkzaamheden gedurende een periode helemaal afgesloten?	Het is de bedoeling dat het verkeer op de N242 en de N241 tijdens de uitvoering van het werk zo min mogelijk wordt beperkt in de doorstroming. Om hinder te beperken wordt de turbotonde buiten de huidige weg aangelegd. Overlast valt echter niet te voorkomen, doordat bijvoorbeeld omleidingen of omzettingen naar een tijdelijke of definitieve weg nodig zijn. De weg zal tijdens de werkzaamheden open blijven, met uitzondering van enkele uren afsluiting ten behoeve van bijvoorbeeld het asfalteren. De provincie zal dit waar mogelijk doen in een nacht of weekend.
2	Wat wordt er gedaan aan het sluipverkeer tijdens de werkzaamheden?	Tijdens de werkzaamheden worden de wegen zoveel mogelijk open gehouden voor het verkeer, om zo min mogelijk sluipverkeer te genereren. Helaas is overlast gedurende de werkzaamheden onontkoombaar. De provincie zal echter er alles aan doen om de overlast zoveel mogelijk te beperken.
3	Is de bevaarbaarheid en de bevlotbaarheid van de kanalen gewaarborgd tijdens de uitvoering?	Het is een complex vraagstuk hoe zowel het wegverkeer als het vaarverkeer doorgang kunnen blijven vinden tijdens de werkzaamheden. Voor beide groepen is enige hinder niet te voorkomen. De doorvaarten zijn meestal open, maar in korte periodes zal een stremming niet te voorkomen zijn. Dat zal de provincie waar mogelijk in de wintermaanden doen, buiten het vaarseizoen voor recreatievaart. De heer Van de Fluit heeft aan het begin van de informatieavond namens diverse belanghebbenden een boekwerk ingeleverd waarin wensen en aandachtspunten zijn opgenomen. Hiermee zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden.
4	Blijft de doorvaart gewaarborgd? Er is ten minste 6 meter breedte nodig voor een mogelijke doorgang	Aan de aannemer die het werk gaat uitvoeren worden eisen gesteld ten aanzien van doorvaart en stremming. Zie ook de reactie op vraag 3.
5	Is er een contactpersoon in de weekenden gedurende de uitvoering?	Er zal een aanspreekpunt komen waar u gedurende werktijden met uw vragen, opmerkingen en klachten terecht kunt. Daarnaast zal er een aanspreekpunt komen dat ook buiten werktijden bereikbaar is voor spoedgevallen.

Bijlage 3

Zienswijzennota

Inleiding

Deze nota van zienswijzen hoort bij het inpassingsplan “reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat”. Het ontwerp-inpassingsplan heeft op grond van artikel 3.8 van de Wro voor een periode van zes weken, vanaf 8 juli 2009 tot en met 18 augustus 2009, ter inzage gelegen. Gedurende deze periode was het voor een ieder mogelijk om mondeling of schriftelijk een zienswijze in te dienen. In totaal zijn drie schriftelijke zienswijzen ingediend:

1. NV Nederlandse Gasunie, NV Nederlandse Gasunie, Postbus 19, 9700 MA Groningen;
2. Intradal advies B.V. te Oene, vertegenwoordigend de heer C. Grootjes van Texaco Jongkind, Verlaat 32 te Heerhugowaard en de heer D.J. Marees van Marees Full Service te Kolhorn (hierna te noemen: Intradal Advies B.V.);
3. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Postbus 130, 1135 ZK Edam.

Intradal Advies B.V. heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om de schriftelijke zienswijze tevens mondeling toe te lichten. Van deze mondelinge toelichting is een verslag opgesteld, dat gehecht is aan deze zienswijzennota. Sindsdien voeren provincie en Intradal Advies B.V. - buiten de inpassingsplanprocedure om- (vervolg)gesprekken over de verkeerskundige detaillering van een deel van het project.

Ontvankelijkheid

Naar analogie van het bepaalde in artikel 6:9 van de Algemene wet bestuursrecht is een zienswijze tijdig ingediend indien deze voor het termijn van de termijn is ontvangen. Bij verzending per post bepaalt het tweede lid van dit artikel dat sprake is van tijdige indiening als de zienswijze voor het einde van de termijn per post is bezorgd (verzendtheorie), mits deze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen. De zienswijzen van de NV Nederlandse Gasunie en Intradal Advies B.V. zijn binnen de termijn ontvangen en daardoor ontvankelijk.

De zienswijze van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is niet tijdig door ons ontvangen. De onderhavige zienswijze is blijkens de datumstempel op 20 augustus 2009 door ons ontvangen, waar de wettelijke termijn op 19 augustus 2009 afliep. Zoals hierboven is aangegeven is een per post ontvangen zienswijze, welke op de laatste dag van de termijn, ter post is bezorgd, echter ook tijdig ingediend, mits deze binnen een week is ontvangen. Het poststempel is dan bepalend voor de verzenddatum. In dit geval ontbreekt de poststempel met datering van TPG Post, maar valt uit de zienswijze van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier op te maken dat deze op 18 augustus is verzonden (stempel). Onder deze omstandigheden verklaren wij deze zienswijze alsnog ontvankelijk.

Behandeling zienswijzen

In het hiernavolgende worden de zienswijzen inhoudelijk behandeld.

1. NV Nederlandse Gasunie te Groningen

Zienswijze

De verbetering van de N242 is ten gunste van het transport over de weg en mag, naar onze mening, niet ten koste gaan van de gelijkwaardige transportmodaliteit, het transport per buisleiding. Wij gaan er vanuit dat bij de verdere besluitvorming rekening wordt gehouden met de belangen van ons bedrijf opdat de veilige en ongestoorde ligging van de aanwezige leidingen, ten dienste van de openbare gasvoorziening, gewaarborgd blijft. Derhalve achten wij het van groot belang dat, alvorens door u een besluit gericht op tracékeuze wordt genomen, overleg plaatsvindt met ons bedrijf.

Beoordeling zienswijze

Voor de reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat (zoals die met het inpassingsplan mogelijk worden gemaakt) zijn geen werkzaamheden nodig aan leidingen van de Gasunie. Wel is toestemming nodig om in de omgeving van de leiding van Gasunie werkzaamheden te mogen verrichten. Vanzelfsprekend wordt rekening gehouden met de belangen van de Gasunie. In dat kader vindt reeds overleg plaats met de heer J.D. Koers van de Gasunie, die op 26 januari 2009 heeft aangegeven zich te kunnen vinden in de plannen. Voor start van de uitvoering zal nog expliciet melding worden gedaan bij de Gasunie.

Conclusie:

De zienswijze wordt ongegrond verklaard.

Wel wordt rekening gehouden met het gestelde in de zienswijze, door waar nodig ook in het vervolgtraject te blijven afstemmen met de Gasunie.

De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in het ontwerp-inpassingsplan.

2. Intradal Advies B.V. te Oene

Zienswijze

- A. De zienswijze richt zich in de eerste plaats op de voorgestelde situering van het fietspad. Deze is in uw plannen ingetekend aan de zuid-oost zijde van de rotonde, ongeveer op dezelfde plaats als de huidige oversteek voor fietsers. Dit betekent dat alle (brom)fietsers voor de in- en uitrit van het bestaande tankstation langs komen. In de huidige situatie doet zich dit maar beperkt voor omdat fietsverkeer dat richting Schagen wil, aan de overkant van de weg blijft. Maar in uw plannen komt dit bestaande fietspad te vervallen. Door het laten vervallen van dit fietspad zal in de nieuwe situatie door alle fietsverkeer van de oversteek gebruik gemaakt moeten worden. Dit zal voor de nodige verkeersonveiligheid zorgen, met name voor de in- en uitrit van het tankstation. De geplande oversteek kan naar mening van mijn cliënten beter aan de noord-westzijde van de rotonde worden ingepland. Hiermee zal een belangrijke bijdrage worden geleverd aan de bevordering van de verkeersveiligheid.
- B. Het tweede deel van de zienswijze betreft de zorg voor het verkeer dat het tankstation wil verlaten. Uit de tekening maken wij op dat er een fysieke belemmering ontstaat voor dit verkeer doordat een verkeersgeleider is ingetekend vanaf de parallelweg, aansluitend op de rotonde. Via de noordoostelijke afslag van de rotonde kan het verkeer wel op het tankstation komen, maar als hier een verkeersgeleider wordt geplaatst, kan het verkeer het tankstation niet meer verlaten. Indien onze interpretatie van de plannen juist blijkt, verzoeken wij u namens cliënten deze plannen dusdanig aan te passen dat een onbelemmerde in- en uitrit van het tankstation mogelijk blijft.

Beoordeling zienswijze

- A. Formeel gezien moet worden opgemerkt dat een inpassingsplan uitsluitend de *bestemming* van gebieden vastlegt, en niet in detail bepaalt hoe deze gebieden worden ingericht. Concreet betekent dit dat in een gebied dat is aangeduid met een verkeersbestemming, in principe elke verkeerskundige oplossing gerealiseerd kan worden mits deze voldoet aan de planregels. Dat niet alleen de bestemmingsgrenzen maar ook de rotonde en het fietspad stonden aangegeven op de verbeelding die ter inzage lag was enkel ter verduidelijking van de plannen. Op de definitieve verbeelding worden slechts

nog de bestemmingsgrenzen aangegeven. Overigens kan worden opgemerkt dat (onder meer) de inhoudelijke reactie van Intradal Advies B.V. wel ertoe heeft geleid dat de provincie voornemens is de rotonde te vervangen door een (met verkeerslichten geregelde) voorrangskruising. De oversteek voor fietsers zal dan worden verplaatst naar de noord-westzijde van de kruising (eveneens geregeld met verkeerslichten), alwaar bovendien vluchtheuvels voor fietsers en snelheidsremmers voor het autoverkeer worden gerealiseerd. Daarmee is de verkeersveiligheid van fietsers in de optiek van de provincie gewaarborgd.

- B. Zoals onder A reeds is aangegeven, wordt in een inpassingsplan niet de exacte verkeerskundige inrichting van een gebied geregeld. Desalniettemin kan worden aangegeven dat het de bedoeling is de rotonde te vervangen door een voorrangskruising met verkeerslichten (zoals beschreven onder A). Bij deze oplossing zal de verkeersgeleider korter zijn. Tankstationklanten kunnen daarmee zonder problemen het tankstation in- en uitrijden. Verder zal de geleider in principe zodanig worden aangelegd, dat deze overrijdbaar is voor vrachtauto's of tankwagens. De bereikbaarheid van het tankstation is daarmee naar mening van de provincie gegarandeerd.

Conclusie:

De zienswijze wordt ongegrond verklaard omdat, juridisch gezien, de specifieke verkeerskundige inrichting van het gebied niet terzake doet voor de inpassingsplanprocedure. Wel wordt rekening gehouden met het gestelde in de zienswijze, doordat deze mede aanleiding geweest voor herziening van het verkeerskundig ontwerp.

De zienswijze leidt tot de volgende wijzigingen in het ontwerp-inpassingsplan:

- Verbeelding: in de verbeelding zijn alleen nog de bestemmingsgrenzen aangegeven en is de verkeerskundige inrichting van het gebied weggelaten.
- Toelichting: in de planbeschrijving (hoofdstuk 4) wordt niet meer gesproken over een rotonde maar over de aanpassing van de kruising Verlaat.

3. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier te Edam

Zienswijze

- A. Ten eerste hebben wij een opmerking van procedurele aard. Na ons 3.1.1 overleg hebben wij een separaat watertoetsdocument mogen ontvangen waarop wij schriftelijk hebben gereageerd. De meeste van onze opmerkingen op het watertoetsdocument zijn verwerkt en nu ook opgenomen in de waterparagraaf van het inpassingsplan. Daar wij onze reactie op het watertoetsdocument aan de Grontmij hebben verzonden en ook na onze reactie op het concept inpassingsplan, voegen wij deze brief voor de volledigheid toe. Gezamenlijk met onderhavige brief vormt dit onze totaalreactie op het inpassingsplan.
- B. Ten tweede willen wij nog een aanvulling geven op ons eerdere commentaar op het plan (brief met reg.nr. 09.1288). In uw nota van beantwoording geeft u de volgende reactie op onze opmerkingen omtrent de verlegging van de waterkering: *"De te volgen procedure is telefonisch met u afgestemd. Afgesproken is dat provincie schriftelijk een verzoek tot verlegging zal indienen zodra er helderheid is over het inpassingsplan. HH-NK zal zich akkoord verklaren met (het principe van) de verlegging. Het ontwerp zal tot stand komen in overleg met HHNK waarbij vanzelfsprekend rekening gehouden wordt met de geldende normen. Op basis daarvan zal een keurontheffing worden aangevraagd en verleend."* In beginsel kunnen wij instemmen met deze procedure. Wel is het zo dat er voor het verleggen van de waterkering pas *na* vaststelling van het inpassingsplan ontwerp-berekeningen ten behoeve van deze waterkeringen zullen worden gemaakt. In het voortraject heeft het hoogheemraadschap een principeprofiel van de waterkering aangegeven welke is overgenomen in de huidige ontwerp-tekeningen. De door u uit te voeren geotechnische berekeningen ten behoeve van de waterkering zullen uiteindelijk uitsluitend moeten geven op de vraag of het principeprofiel op deze locatie voldoet. Hierdoor kan het wellicht noodzakelijk zijn het ontwerp van de kering (lees: ruimtebeslag) enigszins te moeten wijzigen. Hoewel wij inschatten dat dit geen consequenties voor het inpassingsplan heeft (de bestemming waterkering is redelijk ruim op de

- plankaart opgenomen), willen wij hierbij aangeven dat wij dit ook niet geheel kunnen uitsluiten.
- C. In het inpassingsplan wordt een aparte paragraaf gewijd aan kabels en leidingen (paragraaf 5.8). Hoewel niet specifiek genoemd in onze eerdere reacties, willen wij erop wijzen dat er binnen de plangrenzen van het inpassingsplan een belangrijke rioolwaterpersleiding van het hoogheemraadschap ligt. Wij zouden dan ook graag zien dat deze leiding op de plankaart wordt opgenomen.

Beoordeling zienswijze

- A. Idealiter zou de watertoets inderdaad al onderdeel zijn van het voorontwerp-inpassingsplan. Dit is door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier terecht ook aangegeven in de reactie op het voorontwerp. Door een misverstand was dat helaas niet het geval. De reactie is zoals het hoogheemraadschap zelf ook aangeeft wel reeds grotendeels verwerkt in de waterparagraaf van het ontwerp-inpassingsplan dat ter inzage heeft gelegen.
- B. De opmerking van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is terecht. Hierover is reeds eerder met het Hoogheemraadschap afgestemd. Net als het Hoogheemraadschap voorzien wij gezien de ruime bestemming "Waterstaat – Waterkering" geen problemen, maar inderdaad kan dit niet 100% worden uitgesloten. In dat uitzonderlijke geval zal in overleg met het Hoogheemraadschap worden bezien welke oplossingsmogelijkheden er zijn.
- C. De rioolwaterpersleiding is als dubbelbestemming "Leiding – Riool" op de verbeelding (plankaart) met bijbehorende regels in het inpassingsplan opgenomen.

Conclusie:

De zienswijze wordt gegrond verklaard.

De zienswijze leidt tot de volgende wijzigingen in het ontwerp-inpassingsplan

- Verbeelding: in de verbeelding is de dubbelbestemming "Leiding – Riool (L-R)" toegevoegd.
- Regels: toegevoegd is artikel 8.
- Toelichting: in paragraaf 6.2 is een summier beschrijving van de dubbelbestemming "Leiding – Riool (L-R)" toegevoegd.

Bijlage: gespreksverslag met Intradal Advies B.V. d.d. 10 september 2009

- Aanwezig : **Fout! Onbekende naam voor documenteigenschap.** (provincie Noord-Holland)
G. Loos (provincie Noord-Holland)
- Notulist : **Fout! Onbekende naam voor documenteigenschap.**
- Afwezig : **Fout! Onbekende naam voor documenteigenschap.**Intradal Advies BV
- c.c. : **Fout! Onbekende naam voor documenteigenschap.**E. Hartkamp (provincie Noord-Holland), D.J. Marees (Marees & Kistemaker BV)
- ■ ■ ■ ■

Introductie

- De heer Grootjes is aanwezig als eigenaar en verhuurder van het tankstation. De heer Grootjes heeft het tankstation plus opstallen sinds 1 juli 2009 verhuurd aan Marees & Kistemaker BV (looptijd tien jaar met optie tot verlenging met tweemaal vijf jaar). Hiermee is het tankstation een Avia-station geworden (voorheen Texaco).
- De heer Helsloot vertegenwoordigt Marees & Kistemaker.
- IntrAdal Advies BV is een onafhankelijk adviesbureau dat afstemt en bemiddelt tussen de heer Grootjes en Marees & Kistemaker. Intradal handelt namens beide genoemde partijen en heeft in die rol een zienswijze ingediend op het ontwerp-inpassingsplan N242 Smuigelweg-Verlaat. Intradal is niet aanwezig bij het overleg.
- Mevrouw Brandt vertegenwoordigt de Provincie Noord-Holland als overall projectleider voor de N242 Smuigelweg-Verlaat.
- De heer Loos is aanwezig namens de Provincie Noord-Holland als projectleider techniek.

Doel van bespreking

- Toelichting inpassingsplanprocedure.
- Toelichting zienswijze Intradal Advies BV.
- Bespreking alternatief voorstel van provincie voor het verkeerskundig ontwerp.

Inpassingsplanprocedure

De provincie licht kort toe wat een inpassingsplan inhoudt. Eigenlijk is een inpassingsplan min of meer hetzelfde als een gemeentelijk bestemmingsplan, maar een inpassingsplan is opgesteld door de provincie. Dit mag de provincie doen wanneer een provinciaal belang in het geding is. Tijdens de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan N242 Smuigelweg-Verlaat heeft IntrAdal Advies BV een zienswijze ingediend met betrekking tot het verkeerskundige ontwerp van de rotonde bij het Verlaat. Uitgelegd is dat een inpassingsplan uitsluitend de bestemming van gebieden vastlegt en niets zegt over bijvoorbeeld de verkeerskundige vormgeving van het gebied dat een verkeersbestemming heeft. Oftewel: juridisch gezien kan in principe elke verkeerskundige oplossing gerealiseerd worden, mits deze uiteraard past binnen de verkeersbestemming. Desalniettemin wordt het verkeerskundige ontwerp wel tijdens dit overleg besproken, om het ontwerp (waar mogelijk) zoveel mogelijk tegemoet te laten komen aan de wensen van de aanwezige belanghebbenden.

Inhoud zienswijze Intradal Advies BV d.d. 13 augustus 2009

De inhoud van de zienswijze wordt nogmaals kort toegelicht. Deze zienswijze behelst in het verkeerskundige ontwerp waarbij volgens de ingediende zienswijze de veiligheid van fietsers op het fietspad nabij het tankstation in het geding zou komen, en waarbij een belemmering zou ontstaan voor het verkeer dat het tankstation wil verlaten.

Alternatief voorstel van provincie voor het verkeerskundig ontwerp

De provincie is voornemens (dient formeel nog wel te worden besloten!) de voorgenomen rotonde te laten vervallen en een met verkeerslichten geregelde kruising te realiseren. Het alternatieve ontwerp houdt in:

- De voorrangssituatie voor het verkeer op de N241 (A.C. de Graafweg) blijft gehandhaafd;
- Fietsers steken de N241 over aan de noordzijde van de kruising (en dus niet bij de in/uitrit van het tankstation) en krijgen hier een brede middengeleider;
- Er worden bij de kruising verkeerslichten geplaatst. Met deze verkeerslichten kan het verkeer waar nodig gedoseerd worden (sluipverkeer kan worden beperkt, doorstroming turborotonde kan worden geoptimaliseerd);
- Ook de fietsersoversteek wordt in de verkeerslichten-regeling meegenomen;
- Voor het autoverkeer worden snelheidsremmende verhogingen aangebracht.

Het eerste bezwaarpunt in de zienswijze m.b.t. de veiligheid van de fietsers zou naar mening van de provincie hiermee opgelost zijn. Als eerste reactie geven de heren Grootjes en Helsloot aan dat dit inderdaad het geval lijkt te zijn, en dat zij een voorkeur hebben voor bovengenoemde oplossing boven de rotonde.

Het tweede bezwaarpunt dat in de zienswijze werd aangehaald betrof de zorg dat er met de opstaande middengeleider een fysieke belemmering ontstaat voor het verkeer dat het tankstation wil verlaten. In reactie hierop geeft de provincie aan dat bij de nieuwe kruisingsoplossing de lengte van de middengeleider beperkt is waardoor deze geen belemmering vormt voor vertrekkende auto's. Verder doet de provincie de suggestie om de middengeleider bol te straten zodat deze overrijdbaar is voor bevoorradende tankauto's. Naar mening van de provincie zou het tweede bezwaarpunt hiermee eveneens opgelost zijn. Hierop geven de heren Grootjes en Helsloot aan dat dit inderdaad het geval lijkt te zijn.

Bijlage 4

Horen gemeenteraden art. 3.26 lid 1 Wro

Inleiding

Alvorens de Staten een inpassingsplan kunnen vaststellen, dient ingevolge artikel 3.26, lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening de raad van de betrokken gemeenten te worden gehoord. De manier waarop dit "horen" geschiedt is vormvrij. De gemeenteraden van de gemeenten Heerhugowaard en Niedorp zijn bij brief van 1 juli 2009 in de gelegenheid gesteld om te reageren op het ontwerp-inpassingsplan. In deze nota is uiteengezet wat het standpunt van de raad van de gemeenten Niedorp en Heerhugowaard inhoudt en wat onze reactie daarop is.

Horen gemeenteraad Niedorp

Bij brief van 20 augustus 2009, verzonden 26 augustus 2009, hebben burgemeester en wethouders van de gemeente Niedorp te kennen gegeven geen nadere reacties te hebben op het ontwerp-inpassingsplan. In de raadsvergadering van 1 oktober 2009 heeft de gemeenteraad van Niedorp ingestemd met de bovengenoemde brief van burgemeester en wethouders. Dit is bevestigd in een schrijven d.d. 8 oktober 2009.

Horen gemeenteraad Heerhugowaard

Bij brief van 27 augustus 2009, verzonden 28 augustus 2009, heeft de raad van de gemeente Heerhugowaard haar standpunt kenbaar gemaakt over het ontwerp-inpassingsplan.

Standpunt raad

De gemeenteraad van Heerhugowaard heeft in de raadsvergadering van 25 augustus 2009 kennisgenomen van het inpassingsplan N242 Smuigelweg-Verlaat en besloten in te stemmen met het plan. De gemeenteraad heeft daarbij een motie aangenomen waarin wordt aangedrongen om ten behoeve van een veilige afwikkeling van het verkeer, voor voornamelijk scholieren die fietsend naar Heerhugowaard komen vanuit de gemeenten Niedorp, Harenkarspel en Schagen en ter hoogte van de rotonde aan het einde van de Middenweg (Verlaat) de N241 moeten oversteken, een fietstunnel te realiseren.

Reactie provincie

Formeel gezien moet worden opgemerkt dat een inpassingsplan uitsluitend de *bestemming* van gebieden vastlegt, en niet in detail bepaalt hoe deze gebieden worden ingericht. Concreet betekent dit dat in een gebied dat is aangeduid met een verkeersbestemming, in principe elke verkeerskundige oplossing gerealiseerd mits deze voldoet aan de planregels. Dat naast de bestemmingsgrenzen ook de rotonde en het fietspad stonden aangegeven op de verbeelding die ter inzage lag was enkel ter verduidelijking van de plannen. Op de definitieve verbeelding worden slechts nog de bestemmingsgrenzen aangegeven.

Desalniettemin merken wij op dat (onder meer) de reactie van de gemeenteraad wel ertoe heeft geleid dat de provincie voornemens is om bij het Verlaat een andere oplossing dan een rotonde te realiseren. De door de gemeenteraad voorgestelde fietstunnel is echter niet haalbaar, omdat deze niet fysiek inpasbaar is in de omgeving. De hellingen van de in- en uitgang van een fietstunnel mogen namelijk niet te steil zijn, hetgeen als gevolg heeft dat de tunnelmonden te lang zijn: om deze te kunnen inpassen zouden omringende panden moeten verdwijnen. Een bijkomend probleem is dat de tunnel dermate lang zou zijn dat de sociale veiligheid van fietsers in het geding zou komen. Bovendien zou een dergelijke tunneloplossing miljoenen euro's meer kosten dan de voorgestelde kruisingsoplossing, en deze meerkosten staan in geen verhouding tot de meerwaarde die een fietstunnel zou kunnen hebben op het gebied van veiligheid. In plaats van een fietstunnel is daarom een andere oplossing bedacht. Het is de bedoeling om in plaats van een rotonde een (met verkeerslichten geregelde) voorrangskruising te realiseren. De oversteek voor fietsers zal dan worden verplaatst naar de noord-westzijde van de kruising (eveneens geregeld met verkeerslichten), alwaar bovendien vluchtheuvels voor fietsers en snelheidsremmers voor het autoverkeer worden gerealiseerd. Daarmee is de verkeersveiligheid van fietsers in de optiek van de provincie gewaarborgd. Thans heeft de provincie dit met de gemeente Heerhugowaard besproken en ambtelijk is aangegeven dat men positief staat tegenover de hierboven beschreven kruisingsoplossing.

Conclusie

De reactie van de raad van de gemeente Heerhugowaard leidt tot de volgende wijzigingen in het ontwerp-inpassingsplan (in de verbeelding en de toelichting).

- Verbeelding: in de verbeelding zijn alleen nog de bestemmingsgrenzen aangegeven en is de verkeerskundige inrichting van het gebied weggelaten.
- Toelichting: in de planbeschrijving (hoofdstuk 4) wordt niet meer gesproken over een rotonde maar over de aanpassing van de kruising Verlaat.

Bijlage 5

Wijzigingennota

Inleiding

In deze bijlage worden de wijzigingen beschreven die zijn doorgevoerd in het ontwerp-inpassingsplan. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen wijzigingen naar aanleiding van ingebrachte zienswijzen, ambtshalve wijzigingen en het horen van de gemeenteraden.

Wijzigingen in regels

artikel 4.1, lid a

Wijziging:

Oorspronkelijke tekst “wegen, straten, paden” is vervangen door de tekst “wegen met maximaal twee keer één rijstrook, straten, paden, inclusief kruisingen tussen wegen en de daarvoor benodigde voorsorteer-, in- en uitvoegstroken”.

Reden wijziging:

Ambtshalve. Door deze wijziging wordt voorkomen dat de infrastructuur op termijn breder wordt dan is doorgerekend in het akoestisch onderzoek en wordt het risico vermeden dat de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder wordt overschreden.

artikel 4.1, lid b

Wijziging:

Toegevoegd is de tekst “voorzieningen voor openbaar vervoer”

Reden wijziging:

Ambtshalve. Door deze toevoeging wordt zeker gesteld dat bijvoorbeeld ook bushaltehavens gerealiseerd kunnen worden.

artikel 4.1, lid c t/m i

Wijziging:

De oorspronkelijke passages onder b t/m h zijn verplaatst naar c t/m i.

Reden wijziging:

Ambtshalve. Door omnummering (passage b is toegevoegd) zijn de passages onder b t/m h verschoven naar c t/m i.

artikel 7

Wijziging:

Het artikel 7 Waterstaat – Waterkering (dubbelbestemming) wordt vervangen door artikel 7 Leiding – Hoogspanning (L-H), inhoudende:

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Leiding – Hoogspanning aangewezen gronden zijn – behalve voor de aldaar voorkomende bestemming(en) – mede bestemd voor de aanleg, instandhouding en/of bescherming van een bovengrondse hoogspanningsverbinding van ten hoogste 50 kV.

7.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen ten behoeve van de in lid 7.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 40 meter;

- b. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

7.3 Ontheffing van de bouwregels

7.3.1 Leidingbelang

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van lid 7.2 onder b, indien de bij de betrokken bestemming behorende bouwregels in acht worden genomen en het belang van de leiding(en) door de bouwactiviteiten niet onevenredig worden geschaad. Alvorens ontheffing kan worden verleend, zal door burgemeester en wethouders een positief advies van de betreffende leidingbeheerder moeten worden verkregen.

7.3.2 Belangenprocedure bij ontheffing

Bij toepassing van een ontheffingsbevoegdheid, zoals deze onderdeel uitmaakt van dit plan, dienen de procedureregels zoals opgenomen in artikel 12 in acht te worden genomen.

7.4 Aanlegvergunning

7.4.1 Verboden uitvoering van andere werken

Het is verboden zonder of in afwijking van een aanlegvergunning van burgemeester en wethouders op de in artikel 7.1 bedoelde gronden de volgende andere werken uit te voeren:

- a. het aanbrengen van hoog opgroeiende beplantingen en bomen;
- b. het aanleggen van andere kabels en leidingen dan in de bestemmingsomschrijving is aangegeven, en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

7.4.2 Uitzondering

Het verbod als bedoeld in lid 7.4.1 is niet van toepassing op werken die:

- a. het normale onderhoud, gebruik en beheer ten dienste van de bestemming betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- c. reeds mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.

7.4.3 Toelaatbaarheid

De werken of werkzaamheden als bedoeld in lid 7.4.1 zijn slechts toelaatbaar, indien daardoor het leidingbelang niet onevenredig wordt geschaad.

Reden wijziging:

Ambtshalve. Deze toevoeging is gedaan om expliciet bescherming te regelen voor de hoogspanningsleiding.

artikel 8
Wijziging:

Toegevoegd is artikel 8 Leiding – Riool (L-R), inhoudende:

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Leiding - Riool aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, bestemd voor de aanleg, instandhouding en/of bescherming van ondergrondse rioolpersleidingen.

8.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen ten behoeve van de in lid 8.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 3 meter;
- b. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

8.3 Ontheffing van de bouwregels

8.3.1 Leidingbelang

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van lid 8.2 onder b, indien de bij de betrokken bestemming behorende bouwregels in acht worden genomen en het belang van de leiding(en) door de bouwactiviteiten niet onevenredig worden geschaad.

Alvorens ontheffing kan worden verleend, zal door burgemeester en wethouders een positief advies van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier moeten worden verkregen.

8.3.2 Belangenprocedure bij ontheffing

Bij toepassing van een ontheffingsbevoegdheid, zoals deze onderdeel uitmaakt van dit plan, dienen de procedureregels zoals opgenomen in artikel 12 in acht te worden genomen.

8.4 Aanlegvergunning

8.4.1 Verboden uitvoering van andere werken

Het is verboden zonder of in afwijking van een aanlegvergunning van burgemeester en wethouders op de in artikel 8.1 bedoelde gronden de volgende andere werken uit te voeren:

- a. het ontgronden, vergraven, afgraven, egaliseren, diep ploegen, woelen en mengen en ophogen van gronden;
- b. het aanleggen, verbreden en verharderen van wegen, paden, banen en andere oppervlakteverhardingen;
- c. het aanleggen, verdiepen, verbreden en dempen van sloten, watergangen en overige waterpartijen;
- d. het aanbrengen of verwijderen van diepwortelende beplantingen, het bebossen en aanplanten van gronden en het rooien en/of kappen van bos of andere houtgewassen;
- e. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of andere wijze indrijven van voorwerpen;

- f. andere werken die een verandering van de waterhuishouding of het grondwaterpeil tot gevolg hebben, zoals drainage en (onder)bemaling;
- g. het aanleggen van andere kabels en leidingen dan in de bestemmingsomschrijving aangegeven, en daarmee verband houdende constructies.

8.4.2 Uitzondering

Het verbod als bedoeld in lid 8.4.1 is niet van toepassing op werken die:

- a. het normale onderhoud, gebruik en beheer ten dienste van de bestemming betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- c. reeds mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.

8.4.3 Toelaatbaarheid

De werken of werkzaamheden als bedoeld in lid 8.4.1 zijn slechts toelaatbaar, indien daardoor het leidingbelang niet onevenredig wordt geschaad.”

Reden wijziging:

Wijziging is doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijze van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

artikel 9

Wijziging:

Toegevoegd is artikel 9 Waarde – Archeologie (WR-A), inhoudende:

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Waarde - Archeologie aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, bestemd voor bescherming van aanwezige of naar verwachting aanwezige archeologische waarden.

9.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en geldt dat uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen worden gebouwd, voor zover bij de bouw hiervan geen grondwerkzaamheden worden uitgevoerd die dieper reiken dan 0,50 meter beneden het bestaande maaiveld.

9.3 Ontheffing van de bouwregels

9.3.1 Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in artikel 9.2 voor het toestaan van de in de basisbestemming genoemde bouwwerken mits: mede op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat de archeologische waarden niet onevenredig worden aangetast.

9.3.2 Belangenprocedure bij ontheffing

Bij toepassing van een ontheffingsbevoegdheid, zoals deze onderdeel uitmaakt van dit plan, dienen de procedureregels zoals opgenomen in artikel 12 in acht te worden genomen.

9.4 Aanlegvergunning

9.4.1 Verboden uitvoering van andere werken

Het is verboden zonder of in afwijking van een aanlegvergunning van burgemeester en wethouders op de in artikel 9.1 bedoelde gronden de volgende andere werken uit te voeren:

- a. het uitvoeren van graafwerkzaamheden, het roeren en omwoelen van gronden, dieper dan 0,50 meter onder peil;
- b. het verlagen van de bodem en afgraven van gronden, dieper dan 0,50 meter onder peil;
- c. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen;
- d. het ophogen en egaliseren van gronden.

9.4.2 Uitzondering

Het verbod als bedoeld in lid 9.4.1 is niet van toepassing op werken die:

- a. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- b. reeds mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning;
- c. worden uitgevoerd in het kader van archeologisch onderzoek en het doen van opgravingen, mits verricht door een ter zake deskundige.

9.4.3 Toelaatbaarheid

De werken en werkzaamheden als bedoeld in lid 9.4.1 zijn slechts toelaatbaar indien op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat de archeologische waarden niet onevenredig worden of kunnen worden geschaad."

Reden wijziging:

Ambtshalve. Uit het inventariserend veldonderzoek van 3 september 2009 door de Grontmij is gebleken dat vervolgonderzoek noodzakelijk is in de vorm van het graven van proefsleuven. Gelet hierop is binnen het betreffende plangebied de (dubbel) bestemming Waarde – Archeologie (WR-A) opgenomen teneinde te bepalen dat werkzaamheden pas mogen worden uitgevoerd nadat aan de hand van archeologisch onderzoek is aangetoond dat archeologische waarden niet onevenredig worden of kunnen worden geschaad.

artikel 10

Wijziging:

Het oorspronkelijke artikel 7 Waterstaat - Waterkering (dubbelbestemming) wordt gewijzigd in artikel 10 Waterstaat- Waterkering (WS-WK).

Reden wijziging:

Ambtshalve. Door omnummering (een aantal artikelen is namelijk toegevoegd aan de regels) is het artikel 7 gewijzigd in artikel 10. Verder is door het toevoegen van de afkorting van de bestemming een duidelijker relatie gelegd met de verbeelding.

Wijzigingen in verbeelding

Wijziging:

In de verbeelding zijn alleen nog de bestemmingsgrenzen aangegeven en is de verkeerskundige inrichting van het gebied (wegen, kruisingen, fietspaden et cetera) weggelaten.

Redenen wijziging:

Wijziging is mede doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijze van Intradal Advies B.V. en de reactie van de gemeenteraad van Heerhugowaard. Daarnaast ook ambtshalve: een inpassingsplan legt immers uitsluitend de *bestemming* van ge-

bieden vast en bepaalt niet in detail hoe deze gebieden worden ingericht. In een gebied dat is aangeduid met een verkeersbestemming mag in principe elke verkeerskundige oplossing gerealiseerd worden, mits deze voldoet aan de planregels. Om die reden zijn slechts nog de bestemmingsgrenzen aangegeven en is het verkeerskundig ontwerp weggelaten. (Dat niet alleen de bestemmingsgrenzen maar ook de rotonde en het fietspad stonden aangegeven op de verbeelding die ter inzage lag was enkel ter verduidelijking van de plannen.)

Wijziging:	Verschuiving van de grens van het plangebied ten noorden en zuiden van de toekomstige turborotonde, waardoor het plangebied kleiner wordt.
Reden wijziging:	Ambtshalve. Bij de in het ontwerp-inpassingsplan gehanteerde bestemmingsgrenzen zou de weg theoretisch dichter bij woningen kunnen worden aangelegd dan is doorgetrokken in het akoestisch onderzoek. Omdat niet kan worden uitgesloten dat in dit theoretische geval de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder in dit geval overschreden zou worden, is het verstandig ervoor te zorgen dat de weg niet dichtbij de woningen aangelegd <i>kan</i> worden. Daarom is ervoor gekozen de plangrens te verschuiven.
Wijziging:	Toevoeging dubbelbestemming "Leiding – Hoogspanning".
Reden wijziging:	Ambtshalve. Deze toevoeging is gedaan om expliciet bescherming te regelen voor de hoogspanningsleiding.
Wijziging:	Toevoeging dubbelbestemming "Leiding – Riool"
Reden wijziging:	Wijziging is doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijze van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.
Wijziging:	Toevoeging dubbelbestemming "Waarde – Archeologie"
Reden wijziging:	Ambtshalve. Uit het inventariserend veldonderzoek van 3 september 2009 door de Grontmij is gebleken dat vervolgonderzoek noodzakelijk is in de vorm van het graven van proefsleuven. Gelet hierop is binnen het betreffende plangebied de (dubbel) bestemming Waarde – Archeologie (WR-A) opgenomen teneinde te bepalen dat werkzaamheden pas mogen worden uitgevoerd nadat aan de hand van archeologisch onderzoek is aangetoond dat archeologische waarden niet onevenredig worden of kunnen worden geschaad.

Wijzigingen in toelichting

Paragraaf 2.1

Wijziging:	Afbeelding fig. 2.1 (plangebied reconstructie N242 Smuigelweg-Verlaat) is gewijzigd: de rotonde bij het Verlaat is vervangen door een voorrangskruising met verkeerslichten.
Reden wijziging:	Wijziging is mede doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijze van Intradal Advies B.V. en de reactie van de gemeenteraad van Heerhugowaard. Ambtshalve waren er nog aanvullende redenen om de rotonde te heroverwegen (inperken sluiptverkeer, beperken ruimtebeslag).

Paragraaf 3.2.6

Wijziging:	Toegevoegd is een tekst met betrekking tot de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).
------------	--

Reden wijziging: Ambtshalve (verduidelijking).

Hoofdstuk 4

Wijziging:

De beschrijving van de kruising bij het Verlaat is gewijzigd: in plaats van realisatie van een enkelstrooks rotonde vindt aanpassing van de kruising plaats. Ook de afbeelding 5.1 (impresie van de situatie na herinrichting) is hierop aangepast.

Reden wijziging:

Wijziging is mede doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijze van Intradal Advies B.V. en de reactie van de gemeenteraad van Heerhugowaard.

Ambtshalve waren er nog aanvullende redenen om de rotonde te heroverwegen (inperken sluiptverkeer, beperken ruimtebeslag).

Paragraaf 5.2

Wijziging:

Toegevoegd zijn de resultaten van een aanvullend flora en fauna onderzoek. Verwijderd zijn passages over de rugstreeppad en vleermuizen.

Reden wijziging:

Ambtshalve. Uit de natuurtoets van 28 mei 2009 bleek dat aanvullend onderzoek nodig was. De resultaten van dit aanvullend onderzoek zijn vastgelegd in de rapportage van 6 oktober 2009 zijn toegevoegd aan het inpassingsplan. Met dit onderzoek is helderheid gekomen over het al dan niet aanwezig zijn van bepaalde soorten. Daardoor konden passages uit het ontwerp-inpassingsplan worden ingekort (bijvoorbeeld: rugstreeppad is niet aangetroffen, dan is paddenscherm niet nodig).

Paragraaf 5.3

Wijziging:

Toegevoegd zijn de resultaten van een aanvullend verkennend bodemonderzoek van 7 september 2009.

Reden wijziging:

Ambtshalve. Voor het gebied waar natuurontwikkeling gaat plaatsvinden heeft een verkennend bodemonderzoek plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de toelichting.

Paragraaf 5.4

Wijziging:

Toegevoegd zijn de resultaten van een inventariserend veldonderzoek archeologie van 3 september 2009.

Reden wijziging:

Ambtshalve. Uit het archeologisch onderzoek van 8 juni 2009 bleek dat een aanvullend onderzoek noodzakelijk was. Dit inventariserende veldonderzoek heeft alsnog plaatsgevonden op 3 september 2009.

Paragraaf 5.6.

Wijziging:

De conclusies van het akoestisch onderzoek van 28 mei 2009 zijn in de paragrafen 5.6.1. en 5.6.2. verduidelijkt.

Reden wijziging:

Ambtshalve (voortschrijdend inzicht).

Paragraaf 5.7

Wijziging:

Toegevoegd zijn de resultaten van de verantwoording externe veiligheid van 5 oktober 2009. Verwijderd zijn de resultaten van de risicoanalyse van het LPG-tankstation. Deze analyse is niet relevant omdat een weg/fietspad geen kwetsbaar object is als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

Reden wijziging:

Ambtshalve. Aangezien deskundigen van mening verschilden over de noodzaak van deze verantwoording, is zekerheidshalve de verantwoording toegevoegd.

Paragraaf 6.2

Wijziging:

Toegevoegd zijn de beschrijvingen van de dubbelbestemmingen "Leiding - Hoogspanning", "Leiding – Riool" en "Waarde – Archeologie".

Gewijzigd is de beschrijving van de verkeersbestemming zodat deze overeenkomt met de (herziene) regels.

Reden wijziging:

Wijziging is deels doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijze van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, en deels ambtshalve (zie argumentatie onder 'regels').

Paragraaf 7.1

Wijziging:

Toegevoegd is een tekst over de terinzagelegging.

Reden wijziging:

Ambtshalve (eerder niet van toepassing).

Paragraaf 7.2

Wijziging:

Toegevoegd is een tekst met betrekking tot kredietverstrekking en planschade.

Reden wijziging:

Ambtshalve. In paragraaf 7.2 is de economische uitvoerbaarheid nader onderbouwd.

Hoofdstuk 8

Wijziging:

Toegevoegd is een tekst over de beantwoording van de zienswijzen en het horen van de gemeenteraden.

Reden wijziging:

Ambtshalve. De zienswijzen en de reacties van de gemeenteraden zijn pas na de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan ingebracht.

Bijlagen 3, 4 en 5

Wijziging:

Toegevoegd zijn de zienswijzennota, de nota horen gemeenteraden art. 3.26 lid 1 Wro, en de wijzigingennota.

Reden wijziging:

Ambtshalve. De zienswijzen en de reacties van de gemeenteraden zijn pas na de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan ingebracht.

Tot slot

Ten slotte zijn de verbeelding, regels en de toelichting op ondergeschikte punten aangepast. Dit is een aantal redactionele wijzigingen die niet wezenlijk zijn voor het plan. Om deze reden zijn deze wijzigingen niet als zodanig apart beschreven in deze nota.