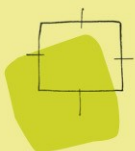


Ruimtelijke onderbouwing fietstunnel
Westfrisiaweg Wogmeer



DEFINITIEF



BügelHajema
Plek voor ideeën

**Ruimtelijke onderbouwing fietstunnel
Westfrisiaweg Wogmeer**

DEFINITIEF

Inhoud

Ruimtelijke onderbouwing + bijlage

3 maart 2015

Projectnummer 800.00.03.00.00



Ideeën voor een plek

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Bevoegd gezag	6
1.3	Leeswijzer	6
2	Beleidskader	7
2.1	Provinciaal beleid	7
2.2	Gemeentelijk beleid	8
2.3	Conclusie	8
3	Het plan	9
3.1	Inhoud	9
3.2	Motivering	10
4	Randvoorwaarden	11
5	Juridische toelichting	15
5.1	Juridische vormgeving	15
5.2	Procedure	15
6	Uitvoerbaarheid	17
6.1	Economische uitvoerbaarheid	17
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	17

Bijlage

Inleiding

1.1

Aanleiding

Voor de verschuiving en opwaardering van de Westfrisiaweg is in 2012 een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) vastgesteld (het PIP is inmiddels onherroepelijk). Hierin is middels een aanduiding voorzien in de realisatie van een voetgangersbrug met fietsgoot ten zuiden van de aansluiting van de Westfrisiaweg met de N507 bij Wogmeer. Op verzoek van de omgeving wordt in plaats van deze voetgangersbrug een fietstunnel onder de N507 gerealiseerd, omdat uit onderzoek is gebleken dat ook veel fietsers gebruik zullen maken van deze verbinding. Een fietstunnel past echter niet binnen het geldende PIP. Om toch hieraan medewerking te kunnen verlenen, dient een omgevingsvergunning te worden aangevraagd. Ten behoeve daarvan dient een 'goede ruimtelijke onderbouwing' te worden opgesteld, waarin wordt gemotiveerd waarom de aanpassing van de aanduiding verantwoord is en of het plan voldoet aan de te stellen milieueisen. De voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet hierin.

De globale situering van de fietstunnel is aangegeven in figuur 1.



Figuur 1. Globale situering fietstunnel onder de (toekomstige) Westfrisiaweg (bron luchtfoto: Google Earth)

1.2

Bevoegd gezag

Op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) zijn bouwwerken als een fietstunnel omgevingsvergunningplichtig voor de activiteit bouwen en in strijd met het bestemmings- of inpassingsplan (artikel 2.1, lid 1, onder c). Dit houdt in dat een bouwplan dat nog niet in een bestemmingsplan of inpassingsplan in de zin van artikel 2.12 (van de Wabo) is geregeld, pas gerealiseerd mag worden wanneer hiervoor een omgevingsvergunning is verleend. Het onderhavige projectgebied ligt binnen het plangebied van het Inpassingsplan N23 Westfriaweg. Dit inpassingsplan is op 16 juli 2012 door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgesteld en na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 10 juli 2013 onherroepelijk geworden.

In het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Westfriaweg is gebruik gemaakt van de bevoegdheid zoals opgenomen in artikel 3.26, lid 4, sub a van de Wet ruimtelijke ordening. Daarin is bepaald dat Gedeputeerde Staten beslissen op o.a. een aanvraag om een omgevingsvergunning in afwijking van het inpassingsplan. Daarmee is Gedeputeerde Staten het bevoegde gezag.

1.3

Leeswijzer

In het vervolg van deze ruimtelijke onderbouwing wordt in de eerste plaats ingegaan op de inhoud van het plan en de motivering ervan. Hoofdstuk 3 betreft het relevante beleid van de provincie. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de planologische randvoorwaarden van het plan, waarna in hoofdstuk 5 de juridische toelichting volgt. In hoofdstuk 6 wordt de economische en maatschappelijke haalbaarheid van het plan behandeld.

Beleidskader

2

2.1

Provinciaal beleid

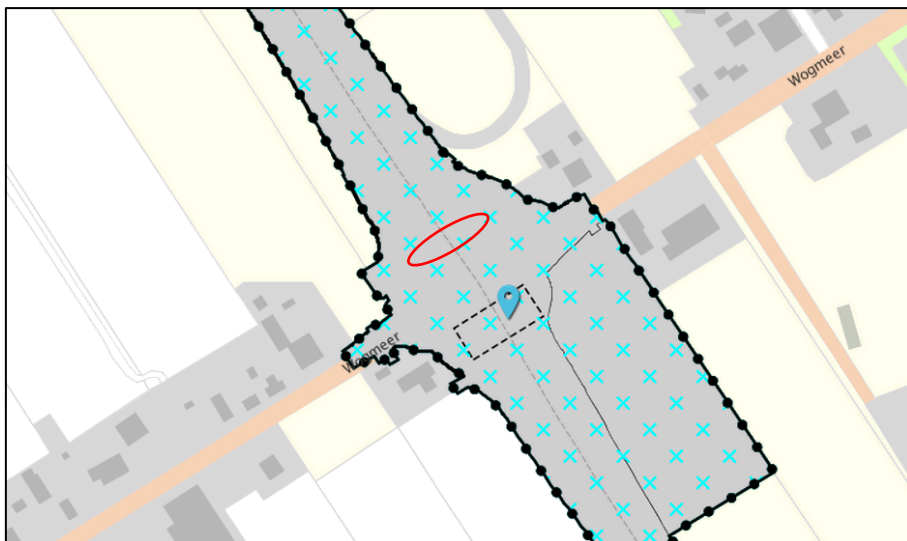
Structuurvisie Noord-Holland 2040 (2010)

Het provinciaal ruimtelijk beleid is opgenomen in de Structuurvisie Noord-Holland 2040. In de structuurvisie is de Westfrisiaweg nadrukkelijk benoemd als één van de beleidsvoornemens van de provincie: *“De opwaardering van de Westfrisiaweg/N23 (traject Alkmaar-Zwolle) en de ontwikkeling van de Houtribdijk en Lelystad (inclusief de luchthaven) creëren een waardevolle verbinding voor de economische groei en het leefbaar houden van het noorden van de provincie”*. De provincie neemt hierbij het voortouw, onder meer via de opstelling van het Provinciaal Inpassingsplan (in het vervolg: PIP). Onderdeel van de opwaardering van de Westfrisiaweg zijn goede aansluitingen op het onderliggend wegennet met ongelijkvloerse kruisingen.

Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (2014)

De Ruimtelijke Verordening Structuurvisie omvat, ter borging van het beleid in de Structuurvisie Noord-Holland 2040, *“algemene regels (...) omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is”*. Met de opwaardering van de Westfrisiaweg is niet alleen een provinciaal belang gemoeid, de weg is zelfs een initiatief van de provincie.

Provinciaal Inpassingsplan N23 Westfrisiaweg (2012)



Figuur 2. Uitsnede Inpassingsplan Westfrisiaweg met globale situering fietstunnel (rode cirkel)

Om de opwaardering van de Westfriisiaweg mogelijk te maken is een PIP opgesteld. Dit plan is vastgesteld op 16 juli 2012 en onherroepelijk geworden op 10 juli 2013. Het PIP vormt het vanuit de provincie aan de gemeente opgelegde beleidskader voor de opwaardering van de Westfriisiaweg en de aansluitingen op het onderliggende wegennet. Het plan omvat ook de realisatie van diverse viaducten en tunnels, waaronder fietstunnels. Ter hoogte van de aansluiting met Wogmeer is in het zuiden voorzien in de aanleg van een fietstunnel, middels de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - viaduct' (zie figuur 2). De geplande fietstunnel komt echter ten noorden van de deze kruising en zal bovendien niet als viaduct worden uitgevoerd maar als tunnel. Om deze twee redden dient een aparte ruimtelijke procedure te worden gevolgd.

2.2

Gemeentelijk beleid

Structuurvisie 2009-2020 (2009)

Op 12 oktober 2009 is de Structuurvisie 2009-2020 door de gemeenteraad vastgesteld. De structuurvisie betreft de strategische, op uitvoering gerichte beleidsvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente. De structuurvisie geeft aan wat in de toekomst de balans is tussen de verschillende kwaliteiten, functies en ontwikkelingen in de gemeente. De opwaardering van de Westfriisiaweg is hierin nadrukkelijk genoemd als grootschalige ontwikkeling waar de gemeente mee wordt geconfronteerd. Belangrijke aandachtspunten daarbij zijn het in stand houden van de fysieke en functionele relaties tussen de gebieden aan weerszijden van de weg en de landschappelijke inpassing. Uitgangspunt voor de landschappelijke inpassing is dat er geen ingrepen worden gedaan die het wegtracé, alsook de bijbehorende inrichting, zichtbaarder in het landschap maken. Het realiseren van beplanting en andere ingrepen moet worden gekoppeld aan de structuur van het landschap en niet aan de route, zodat kan worden voorkomen dat het de openheid van het gebied en de bestaande landschappelijke structuren aantast.

2.3

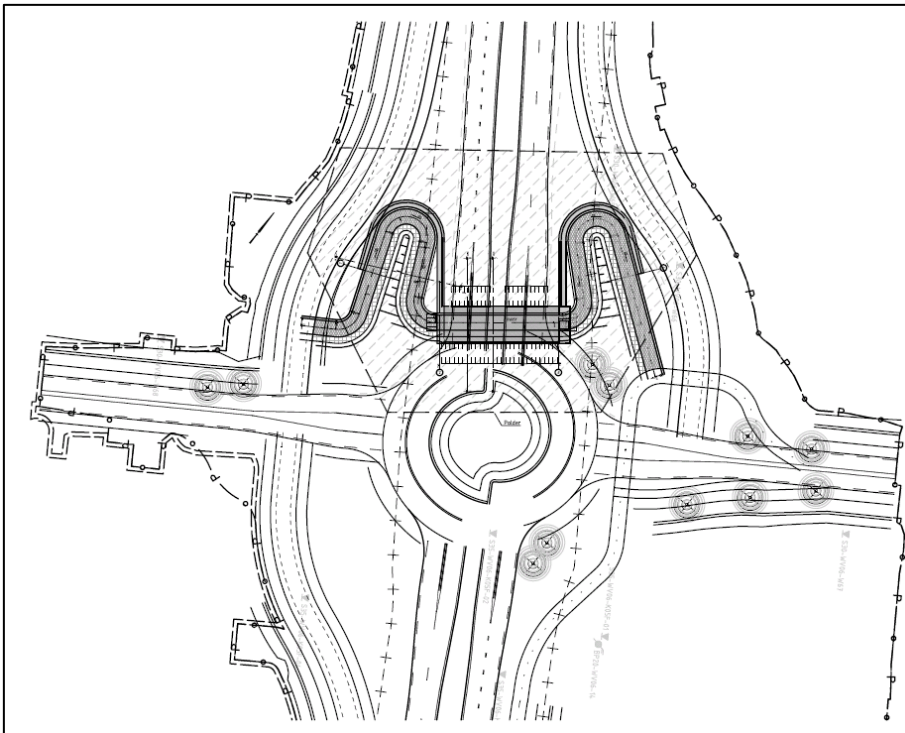
Conclusie

Op verzoek van de omgeving wordt in plaats van een voetgangersbrug een fietstunnel ter hoogte van Wogmeer onder de N507 gerealiseerd, omdat uit onderzoek is gebleken dat ook veel fietsers gebruik zullen maken van deze verbinding. Hierdoor is het juridisch-planologisch mogelijk maken van deze fietstunnel een logisch vervolg. Bovendien is dit ook niet in strijd met provinciale uitgangspunten en in lijn met de gemeentelijke structuurvisie.

3.1

Inhoud

Het inpassingsplan Westfrisiaweg beoogt het verbeteren van de verbinding Heerhugowaard-Enkhuizen. Onderdeel van dit project is ook het aanpassen van de verkeerssituatie ter plaatse van de kruising Wogmeer met de N507. Het PIP voorziet hier in het aanpassen van het huidige kruispunt middels de aanleg van een rotonde. Direct ten zuiden van deze rotonde is een voetgangersbrug met fietsgoot voorzien. Op verzoek van de omgeving wordt in plaats van een voetgangersbrug een fietstunnel gerealiseerd. Deze zal het fietsverkeer in oost-westelijke richting en vice versa middels een ongelijkvloerse kruising de Westfrisiaweg laten passeren. De beoogde fietstunnel wordt direct ten noorden van de rotonde gerealiseerd (zie figuur 3). De fietstunnel sluit aan de noordoostzijde aan op een fietspad en aan de noordwestzijde van de onderdoorgang op de nieuw aan te leggen parallelweg.



Figuur 3. Situering fietstunnel in zijn toekomstige omgeving
(bron: Heijmans, concept ontwerpWO05f Wogmeer, d.d. 5-11-2014)

3.2

Motivering

De aanleg van een fietstunnel direct ten noorden van de toekomstige rotonde bij Wogmeer- N507 is als volgt te motiveren:

1. Het PIP voorziet reeds in een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer, hiermee is al aangegeven dat dit past binnen het ruimtelijke beleid.
2. De in het PIP vastgelegde verbinding is echter alleen voor voetgangers te gebruiken. Dit is problematisch voor ouderen, kinderen en mindervaliden. Uit onderzoek is daarnaast gebleken dat ook veel fietsers gebruik zullen maken van deze verbinding. Een voetgangersbrug zou een onderbreking van de bestaande fietsroutes betekenen. Zodoende heeft een fietstunnel de voorkeur boven een voetgangersbrug.
3. De omgeving heeft aangegeven de voorkeur te geven aan een fietstunnel boven een voetgangersbrug. Een voetgangersbrug zou een splitsing van het dorp Wogmeer en daarmee sociaal-maatschappelijke gevolgen hebben.
4. De fietstunnel biedt een veilige en gelijkvloerse verbinding voor fietsers, vrijliggend van gemotoriseerd verkeer.
5. Een voetgangersbrug onderbreekt de aard en karakter van de droogmakerij Wogmeer.
6. De planologische randvoorwaarden (zie hoofdstuk 4) staan de aanleg van de fietstunnel niet in de weg.

R a n d v o o r w a a r d e n

4

De planologische gevolgen van het plan moeten in beeld gebracht worden. Het gaat om de volgende aspecten:

- geluidhinder;
- externe veiligheid;
- luchtkwaliteit;
- ecologie;
- water;
- archeologie;
- cultuurhistorie;
- bodem.

Geluidhinder

De aanleg van het fietspad leidt niet tot akoestische effecten. De verkeersintensiteiten van het gemotoriseerd verkeer worden niet ingrijpend beïnvloed.

Dit aspect heeft geen invloed op de haalbaarheid van het plan.

Externe veiligheid

Het beleid van de rijksoverheid, zoals opgenomen in het vierde Nationale milieubeleidsplan (NMP4) is gericht op het beheersen van de risico's in de omgeving vanwege het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Een en ander is onder meer geregeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), de Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (nota Rnvgs) en de circulaire Zonering langs hogedrukaardgastransportleidingen.



Figuur 4. Uitsnede risicokaart

Landelijk is de zogenoemde professionele risicokaart ontwikkeld. Hierop is onder andere informatie over risico's van ongevallen met gevaarlijke stoffen en veiligheidsafstanden opgenomen. Voor het plangebied en directe omgeving zijn geen belemmeringen aangegeven.

In het kader van het PIP Westfrisiaweg is tevens uitgebreid aandacht besteed aan het aspect externe veiligheid en ter hoogte van de oorspronkelijk geplande voetgangersbrug doen zich geen problemen voor. De aanleg van de fietstunnel leidt niet tot andere of nieuwe risico's.

Dit betekent dat de uitvoerbaarheid van de voorliggende omgevingsvergunning niet door risico's vanwege het gebruik, de opslag of het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt belemmerd.

Luchtkwaliteit

Op basis van de bepalingen in de Wet milieubeheer (Wm) over luchtkwaliteit moet bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst wat de effecten zijn voor de luchtkwaliteit. Uitgangspunt van de Wet milieubeheer is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In het NSL is bepaald wanneer en hoe overschrijdingen van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit moeten worden behandeld. In het PIP Westfrisiaweg is geconstateerd dat de opwaardering van de weg geen wezenlijke invloed heeft op de luchtkwaliteit. De aanleg van het fietspad onder de weg heeft op deze conclusie geen invloed.

Ecologie

Dit aspect is in het PIP uitgebreid behandeld. De fietstunnel is gelegen binnen de ruimte die is gereserveerd voor de aanleg van de rotonde (onderdeel van de N23 Westfrisiaweg).

De effecten van de aanleg van de N23 Westfrisiaweg op in het plangebied voorkomende planten, vogels, zoogdieren en vissen, die beschermd zijn op basis van de Flora- en faunawet zijn in het kader van het Inpassingsplan Westfrisiaweg in kaart gebracht en daarvoor is inmiddels ook een ontheffing aangevraagd en verleend. Bijkomende effecten voor de flora en fauna vanwege het aanleggen van de fietstunnel zijn niet te verwachten. Voor de effecten van de aanleg van de N23 Westfrisiaweg op de gebieden die vallen onder de Natuurbeschermingswet is eveneens in het kader van het Inpassingsplan Westfrisiaweg onderzoek naar gedaan. Op basis hiervan is het uit te sluiten dat de aangepaste oversteekplaats van fietsers een significant effect heeft op N2000-gebieden.

Water

Een memo is opgesteld over de invloed van het inpassen van een fietstunnel binnen het oppervlakte- en grondwatersysteem. Deze memo is als bijlage opgenomen. Gekeken is naar het watersysteem, verhard oppervlak, lozing en waterbezwaar. Uit de memo blijkt dat het gewijzigde planvoornemen voor de te realiseren fietstunnel geen significant negatieve effecten op het waterhuishoudkundig systeem in de omgeving zal hebben.

Archeologie

De Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) en de Monumentenwet (Monw) zijn onder meer gericht op het behouden van archeologische waarden in de bodem. Bij de opstelling van ruimtelijke plannen moet, als dat plan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, in principe archeologisch onderzoek plaatsvinden. Degene die mogelijke archeologische waarden in de bodem verstoort, is financieel verantwoordelijk voor een voldoende onderzoek naar en het behoud van eventuele archeologische waarden.

In het kader van het PIP heeft voor het gehele tracé van de nieuwe weg archeologisch onderzoek plaatsgevonden. Op basis daarvan zijn gebieden afgebakend waar nader onderzoek noodzakelijk werd geacht, aangegeven met een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'. De plek van de fietstunnel ligt niet in een gebied waar archeologische waarden in het geding zijn. De aanleg van de tunnel is wat betreft dit aspect uitvoerbaar.

Cultuurhistorie

Het tracé van de Westfriisiaweg ter hoogte van de fietstunnel heeft geen bijzondere cultuurhistorische waarde. In de omgeving ervan komen geen monumenten en dergelijke voor.

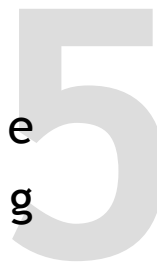
Bodem

Op basis van het PIP kan worden geconstateerd dat de aanleg van de fietstunnel niet plaatsvindt in een gebied waarvoor nader bodemonderzoek noodzakelijk wordt geacht.

Conclusie

De randvoorwaarden van het plan leiden niet tot beperkingen voor de uitvoering van het plan.

Juridische toelichting



5.1

Juridische vormgeving

Zoals in de inleiding is aangegeven, is ervoor gekozen het onderhavige project mogelijk te maken door middel van een omgevingsvergunning voor het afwijken van een bestemmingsplan (hierna omgevingsvergunning) als bedoeld in artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (voorheen een projectbesluit als bedoeld in artikel 3.10 Wro).

De omgevingsvergunning bestaat in ieder geval uit een goede ruimtelijke onderbouwing (2.12, lid 1, sub a, onder 3 Wabo) en uit een verbeelding die het mogelijk maakt om in een digitale omgeving de plannen weer te geven en de locatie (geometrische plaatsbepaling) vast te leggen.

5.2

Procedure

In artikel 3.10 Wabo is bepaald dat voor de in deze ruimtelijke onderbouwing bedoelde omgevingsvergunning de uitgebreide voorbereidingsprocedure als beschreven in dit artikel van toepassing is.

Na aankondiging in de Staatscourant en in één of meer plaatselijke dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen, wordt de ontwerp-omgevingsvergunning gedurende zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kan een ieder zienswijzen omtrent het ontwerp naar voren brengen. Deze procedure is vastgelegd in de Algemene wet bestuursrecht, afdeling 3.4. Tevens draagt het bevoegd gezag zorg voor het verkrijgen van de verklaring van geen bedenking van Provinciale Staten door het toezenden van alle benodigde stukken (artikel 3.11 Wabo).

De beslistermijn op de ontwerp-omgevingsvergunning van zes maanden begint te lopen op de dag ná de dag van ontvangst van de aanvraag (artikel 3.12, lid 7 Wabo). De beslistermijn van zes maanden mag eenmaal worden verlengd, met ten hoogste zes weken (artikel 3.12, lid 8 Wabo). Na de vaststelling van de omgevingsvergunning maakt het bevoegd gezag het vaststellingsbesluit bekend. De mededeling van het definitieve besluit wordt tevens langs elektronische weg gedaan en beschikbaar gesteld (artikel 6.14 Bor jo. Regeling standdaarden ruimtelijke ordening 2012).

Op de ontwerp-omgevingsvergunning moet tevens het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 Wet ruimtelijke ordening worden gevoerd (artikel 6.18 Bor). Indien door Gedeputeerde Staten of de Inspectie Leefomgeving en Transport een zienswijze is ingediend en deze zienswijze niet volledig is overgenomen, wordt het vaststellingsbesluit na zes weken na de vaststelling van de omgevingsvergunning bekendgemaakt. Uiterlijk zes weken na bekendmaking van het vaststellingsbesluit kan er beroep worden ingesteld bij de sector bestuursrecht van de rechtbank en eventueel hoger beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Uitvoerbaarheid



6.1

Economische uitvoerbaarheid

De fietstunnel wordt gerealiseerd binnen de plangrenzen van het PIP. In het kader van het PIP zijn de benodigde gronden reeds in eigendom of op korte termijn in eigendom van de overheid. Voor een dergelijk project heeft geen grondexploitatieplan te worden vastgesteld.

De aanlegkosten voor de voetgangersbrug waren reeds gereserveerd in het kader van het PIP, dit bedrag zal nu worden ingezet voor realisatie van de fietstunnel. Dit bedrag dekt echter niet de totale financiële kosten voor de fietstunnel, de overige noodzakelijke kosten worden gedekt uit de vrij besteedbare ruimte binnen de provinciale reserves (bestemmingsreserve EXINH, compartiment weginfrastructuur).

Concluderend: de financiering van het project is in alle gevallen gegarandeerd. Het plan is economisch uitvoerbaar.

6.2

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Overleg

Artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) verplicht om bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning overleg te voeren met het Rijk, de provincie en het waterschap. Dit overleg is vormvrij en de betreffende instanties kunnen ook aangeven wanneer overleg niet nodig is.

Inspraak

Er zal geen inspraak worden gehouden. Burgers en maatschappelijke instanties worden in de gelegenheid gesteld in het kader van de tervisielegging van het ontwerpbesluit hun zienswijze kenbaar te maken.

B i j l a g e

M e m o w a t e r h u i s h o u d i n g

Memo

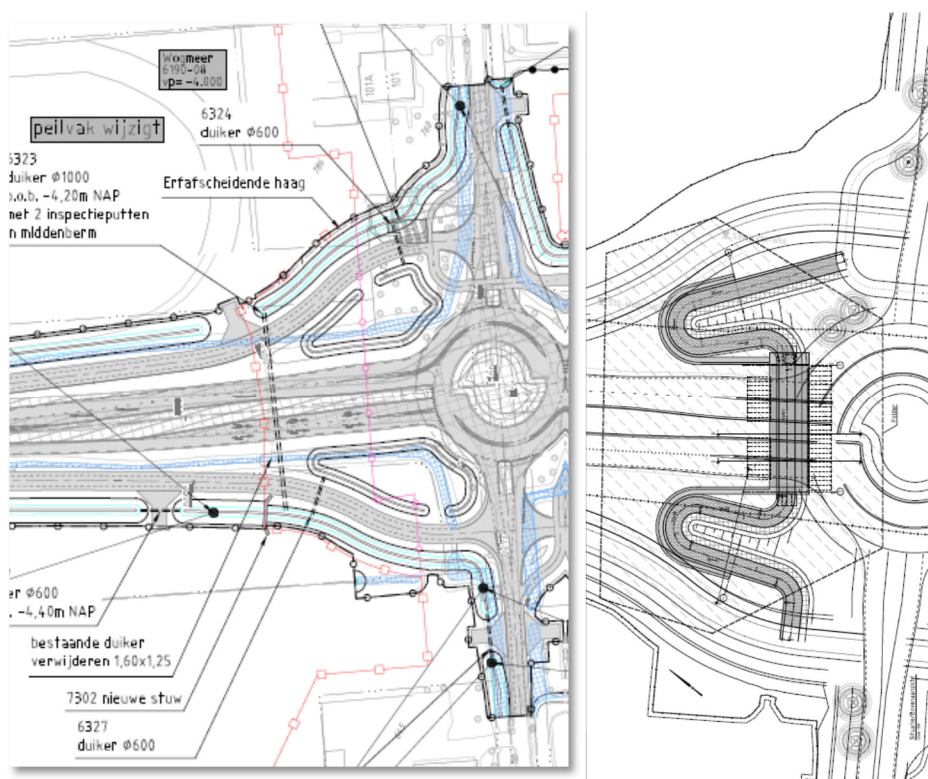
Datum 13 januari 2015
Onderwerp Ruimtelijke onderbouwing WHH
Fietstunnel Wogmeer
Ons kenmerk 130053-MEM-WAT-KW05F-001

Van ing. J.A. Wemekamp
Telefoon +31 (0)6 5105 28 61
E-mail jwemekamp@heijmans.nl

Aan S. Verhoeven

Ruimtelijke inpassing, onderdeel Waterhuishouding, Fietstunnel Wogmeer

Om fietsverkeer veilig te laten kruisen met de N23 ter plaatse van de Wogmeer is een fietstunnel gepland. Dit is een wijziging ten opzichte van het oorspronkelijk vergunde tracé.



Figuur 1: Locatie Wogmeer. Links: Bijlage 3 WHH-plan. Rechts: VO Heijmans

Watersysteem

Door de toevoeging van een fietstunnel, zoals bovenstaand, binnen de ruimte tussen parallelwegen, N23 en rotonde Wogmeer zal het waterhuishoudkundig systeem in de omgeving niet wijzigen. De ontworpen watergangen liggen aan de 'buitenzijde' van de parallelweg en worden in dit geval niet gewijzigd. Afhankelijk van de definitieve inpassing worden deze hoogstens in situatie verschoven, de afmetingen en aansluitingen blijven gelijkwaardig.

De oorspronkelijke greppels tussen parallelweg, N23 en Wogmeer worden wel aangepast. Er is minder ruimte om afstromend hemelwater van de wegen op te vangen en er zal, ter plaatse van de tunnel, een voorziening om dit water op te vangen moeten worden ontworpen.

Verhard oppervlak

Door het construeren van een fietstunnel zal er een toename van verhard oppervlak ontstaan. Hier staat tegenover dat de oorspronkelijke voetgangersbrug KW05f komt te vervallen. De toename aan verhard oppervlak zal geen significante gevolgen hebben voor de totale belasting van het watersysteem.

Lozing en waterbezwaar.

Omdat het hier een tunnel met alleen fiets- en voetgangersverkeer betreft mag het opvangen hemelwater rechtstreeks geloosd worden op het oppervlaktewater. Dit conform GESCR-WHP-018. Door de keuze van de bouwmethode van het kunstwerk zal de lozing bestaan uit een combinatie van opvangen hemelwater en afgevangen grondwater vanuit een drainsysteem.

De onderzijde van de tunnel zal op circa 5,80m-NAP uitkomen. Hiermee zal deze niet door de ondoorlatende laag in de ondergrond snijden en is er geen risico op extra kwel of infiltratie tussen de watervoerende lagen in de ondergrond.

De tunnel wordt als 'polderconstructie' uitgevoerd en hier zal het grondwater, binnen de wanden die de polder definiëren, verlaagd worden tot onder het laagste punt van de verharding. Dit houdt in dat er via een drainsysteem water uit de ondergrond wordt onttrokken en geloosd. Door gebruik te maken van de ondoorlatende laag in de ondergrond en de wanden van de polderconstructie vrijwel waterdicht uit te voeren zal het waterbezwaar, en dus ook de belasting op het watersysteem, laag zijn.

Zowel hemelwater als grondwater wordt opgevangen in een pompkelder onder het diepste deel. Vanuit deze kelder wordt het hemelwater verpompt naar de nabijgelegen watergangen. Bij voorkeur richting het westen, aangezien de watergangen daar direct in verbinding staan met de westelijk gelegen hoofdwatgang. Dit systeem kan, de relatief kleine extra belasting, goed verwerken.

Conclusie

Het construeren van de fietstunnel Wogmeer is op deze wijze inpasbaar binnen het oppervlakte- en grondwatersysteem zonder significante negatieve effecten.

Colofon

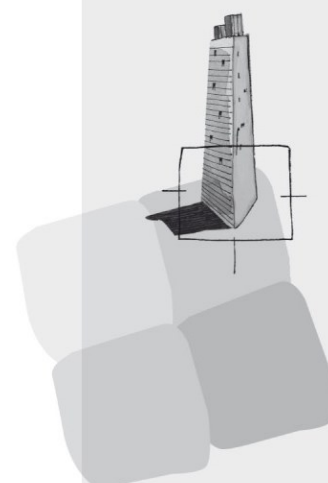
Opdrachtgever
Provincie Noord-Holland

Contactpersoon
Mevrouw D. Elmhassani

Rapport
BügelHajema Adviseurs b.v.

Projectleiding
BügelHajema Adviseurs b.v.

Projectnummer
800.00.03.00.00



BügelHajema Adviseurs bv
Bureau voor Ruimtelijke
Ordering en Milieu BNSP
Balthasar Bekkerwei 76
8914 BE Leeuwarden
T 058 215 25 15
F 058 215 91 98
E leeuwarden@bugelhajema.nl
W www.bugelhajema.nl

Vestigingen te Assen,
Leeuwarden en Amersfoort