



Provinciaal Inpassingsplan N247, Toelichting

Provincie Noord-Holland

ter vaststelling

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding en doelstelling aanpassing N247	4
1.2	Projectgebied en plangebied	5
1.3	Nut en noodzaak: waarom aanpassingen N247?	7
1.4	Crisis- en herstelwet	9
1.5	Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2	Provinciaal Inpassingsplan N247	11
2.1	Wat is een Provinciaal Inpassingsplan?	11
2.2	Geldende bestemmingsplannen	12
2.3	Globale procedure inpassingsplan N247	13
Hoofdstuk 3	Planbeschrijving maatregelen N247	15
3.1	N247 (29,2 - 31,65)	15
3.2	N247 (37,1 - 43,35)	19
3.3	Beeldkwaliteitplan Het Schouw	27
3.4	Natuur- en landschapsplan N247	29
Hoofdstuk 4	Beleidskader	31
4.1	Europees beleid	31
4.2	Rijksbeleid	31
4.3	Provinciaal beleid	34
4.4	Regionaal beleid	41
4.5	Gemeentelijk beleid	44
Hoofdstuk 5	Onderzochte aspecten N247	51
5.1	Archeologie	51
5.2	Bedrijven en milieuzonering	55
5.3	Bodem	55
5.4	Externe veiligheid	59
5.5	Geluid	64
5.6	Landschap en cultuurhistorie	72
5.7	Luchtkwaliteit	74
5.8	M.E.R.-beoordeling	77
5.9	Natuurtoets	79
5.10	Niet gesprongen conventionele explosieven	84
5.11	Verkeer	89
5.12	Watertoets	92
Hoofdstuk 6	Juridische vormgeving	99
Hoofdstuk 7	Uitvoerbaarheid maatregelen N247	102
7.1	Economische uitvoerbaarheid	102
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	102

Bijlagen bij de toelichting

104

Bijlage 1	Verkennd bodemonderzoek
Bijlage 2	Akoestisch onderzoek N247 km 29,2 - km 31,65
Bijlage 3	Akoestisch onderzoek N247 tankstation en P&R-terrein
Bijlage 4	Akoestisch onderzoek N247 km 34,9 - km 43,45
Bijlage 5	Natuurtoets
Bijlage 6	Watertoets
Bijlage 7	Archeologisch bureau en veldonderzoek N247
Bijlage 8	Archeologisch bureau en veldonderzoek Het Schouw
Bijlage 9	Onderzoeksrapport NGE
Bijlage 10	Inventarisatiekaart onderzoeksrapport NGE
Bijlage 11	Bodembelastingskaart onderzoeksrapport NGE
Bijlage 12	Notitie Verkeerscijfers
Bijlage 13	Luchtkwaliteit
Bijlage 14	Beeldkwaliteitplan Het Schouw
Bijlage 15	Waarom brand het licht hier?
Bijlage 16	Natuur en landschapsplan N247 km 29,2 - km 31,65
Bijlage 17	Natuur en landschapsplan N247 km 36,8 - km 43,35
Bijlage 18	Nota inspraak- en overlegreacties
Bijlage 19	Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling aanpassing N247

Aanleiding

In de regio Waterland staat de bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor openbaar vervoer en autoverkeer steeds meer onder druk. De reistijd (vooral in de spits) voor automobilisten en busreizigers is onbetrouwbaar met variaties van 15 minuten tot meer dan een uur. Daarnaast zijn er regelmatig ongevallen op de N235 en de N247, onder andere door files en te hoge snelheden buiten de spits.

Om die reden zijn de Vervoerregio Amsterdam (voorheen Stadsregio), de provincie Noord-Holland, de gemeenten Waterland, Edam-Volendam, Purmerend en gemeente Amsterdam (voorheen het Stadsdeel Amsterdam Noord) vanaf eind 2009 de Verkenningenstudie Bereikbaarheid Waterland gestart. De samenwerking van deze partijen is mede vormgegeven door middel van de Projectgroep Bereikbaarheid Waterland en de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland. Deze Stuurgroep is de formele opdrachtgever voor de realisatie van het project.

Verschillende studies en onderzoeken samen hebben geleid tot een aantal maatregelpakketten ter verbetering van de knelpunten in de regio, waaronder een pakket maatregelen voor de N247. Deze zijn raadpleegbaar via www.bereikbaarheidwaterland.nl

Doelstelling

Op 19 mei 2017 heeft de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland advies uitgebracht aan de samenwerkende partijen om de maatregelen aan de N247 uit te voeren. Door een aantal gerichte maatregelen (zie hoofdstuk 3 van dit inpassingsplan) moet de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid op de N247 verbeteren voor autoverkeer, openbaar vervoer en fietsverkeer.

Uitgangspunt bij alle (onderhavige) maatregelen is dat er geen grootschalige uitbreidingen plaatsvinden omdat het in een aantal opzichten kwetsbaar gebied gaat, onder andere vanwege de waardevolle landschappen, kwetsbare groenstructuren en historische kernen in het gebied. Tevens moet er wel plaats en ruimte zijn om de groei van de openbaarvervoer-verbindingen te faciliteren van de succesvolle openbaar vervoerverbindingen vanuit Edam-Volendam naar Amsterdam. Tegelijk met het bepalen van de scope en bijbehorende benodigde budgetten voor de uitvoering is ook besloten om voor het project een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) op te stellen. Voorliggend document betreft dit PIP.

1.2 Projectgebied en plangebied

De wegvakken waar het maatregelenpakket voor de N247 wordt uitgevoerd is in figuur 1.1. weergegeven. Dit wordt het projectgebied genoemd.



Figuur 1.1: Luchtfoto met in rood de gearceerde wegvakken van de N247 die onderdeel zijn van het projectgebied (bron: Google Maps).

Binnen het projectgebied kan onderscheid gemaakt worden in:

1. Wegvakken waar de maatregelen kunnen worden uitgevoerd binnen de bestaande bestemmingsplannen;
2. Wegvakken waar de maatregelen niet kunnen worden uitgevoerd binnen de bestaande bestemmingsplannen.

Voor de maatregelen zoals genoemd onder punt 2 zal het planologische regime moeten worden aangepast. Dit gebeurt met het voorliggende PIP. De delen waar het PIP op van toepassing is wordt het plangebied genoemd. Het plangebied is opgenomen in figuur 1.2.



Figuur 1.2: Luchtfoto met in blauw de wegvakken van de N247 die onderdeel zijn van het plangebied.

Zoals gevisualiseerd in figuur 1.2, bestaat het plangebied van voorliggend provinciaal inpassingsplan uit twee delen van de N247, te weten:

Het 'zuidelijke deel': Het gedeelte vanaf de aansluiting tussen s116 en N247 (afrit A10) tot en met aanpassingen van kruispunt Het Schouw en omgeving (hm 29,2 - 31,65). Het betreft de maatregelen:

- verplaatsen en uitbreiden brandstofverkooppunt;
- inpassen nieuwe situering bedrijf IDA;
- realisatie P&R-voorziening;
- aanleg van drie kunstwerken (Slochterweg, busbaan en fiets- en voetgangersonderdoorgang);
- verleggen van de Slochterweg en de Termieterweg.

Dit deel van het plangebied is gelegen in de gemeente Amsterdam.

Het 'noordelijke deel': Het gedeelte tussen de Dijkbrug bij Monnickendam en de aansluiting van de N247 op de N244 (hm 36,8 - 43,35). Dit deel van het plangebied betreft twee deelgebieden gelegen in de gemeente Waterland.

1. Het gebied rondom de 'Dijkbrug' en 'Bernhardlaan' met als maatregelen:

- vernieuwen en verplaatsen Dijkbrug;
- aanpassen wegprofiel en parallelweg N247 richting de Monnikenmeer;
- aanpassen kruispunt N247 met de Bernhardlaan, verplaatsen oostelijke bushalte en inrichting met ondermeer P&R-voorziening en fietsenstallingen.

2. Het gebied tussen de Nieuwendam en de Wagenweg met als maatregelen:

- verbreding fietspad oostzijde N247 tussen Nieuwendam en Hoogedijk en aanleg rechtsaf strook waarbij de primaire waterkering wordt verbreed;
- aanleg fietspad oostzijde N247 tussen de Hoogedijk en de Wagenweg;

- realiseren van een alternatieve ontsluiting naar het perceel Molenkade 2.

Vanwege de benodigde natuurcompensatie zijn ten zuiden van Het Schouw de gronden meegenomen waarbinnen natuur en water wordt gerealiseerd. Ook rondom de nieuwe Dijkbrug zijn de gronden meegenomen die worden aangepast door de nieuwe situering van de waterlopen en oevers.

1.3 Nut en noodzaak: waarom aanpassingen N247?

Bereikbaarheid en leefbaarheid onder druk

Op dit moment, in 2018, is de reistijd (vooral in de spits) voor automobilisten en busreizigers op de N235 en N247 zeer onbetrouwbaar met variaties van 15 minuten tot wel meer dan een uur.

De N244 is in het jaar 2017 verdubbeld en de N235 is ook in 2017 voorzien van een spitsbusbaan waardoor de situatie voor het verkeer op deze beiden wegen aanzienlijk zal verbeteren. De benodigde aanpassingen voor N247 tussen de A10 en de N244, uitgezonderd het deel tussen Het Schouw en Monnickendam waar nu nog een studie loopt, zijn uitgewerkt en gereed voor realisatie.

De maatregelen aan de N247 zijn doorgerekend met een dynamisch verkeersmodel. In dit model wordt voor de ochtendspits (OS) en avondspits (AS) de reistijd berekend. De resultaten van de maatregelen is hieronder weergegeven in de reistijd afgerond in minuten.

Uitgangssituatie in de Ochtendspits	Traject 1 Singelweg - Wagenweg	Traject 2 Wagenweg - Kloosterdijk	Traject 3 Kloosterdijk - businvoeger Broek in Waterland	Traject 5: Kruisweg - A10
Referentie (huidig)	4	2	12	8
Na maatregelen PIP N247	4	2	7	6

Tabel ochtendspits (bron: Royal HaskoningDHV)

Voor de avondspits is onderstaande berekening gemaakt.

Uitgangssituatie in de Avondspits	Traject 1 Singelweg - Wagenweg	Traject 2 Wagenweg - Kloosterdijk	Traject 3 Kloosterdijk - businvoeger Broek in Waterland	Traject 5: Kruisweg - A10
Referentie (huidig)	4	2	6	13
Na maatregelen PIP N247	4	2	6	4

Tabel avondspits (bron: Royal HaskoningDHV)

De genoemde trajecten van de ochtend- en avondspits zijn in onderstaande figuur 1.3 weergegeven. Hierbij wordt opgemerkt dat deeltraject 4 nog in studie is en geen onderdeel is van het huidige maatregelenpakket voor de N247 (zie figuur 1.1).



Figuur 1.3: Deeltrajecten doorrekenen verkeersmodel (bron: Royal HaskoningDHV)

Aandacht voor maatregelen bij kruispunten

De onbetrouwbare reistijd wordt meestal veroorzaakt door de verkeersafwikkeling op kruispunten waar het openbaar vervoer kruist met het autoverkeer of in moet voegen. Door wachtende auto's wordt de toegang tot busvoorzieningen versperd en op drukke kruispunten hopen bussen zich op voor de verkeerslichten. Bovendien zorgt de huidige indeling van de wegen ervoor dat er bijna geen groei van het aantal bussen mogelijk is zonder dat het overige gemotoriseerde verkeer nog meer vertraging oploopt. Hierdoor ontstaan weer capaciteitsproblemen in het openbaar vervoer. Daarnaast zijn er regelmatig ongevallen op de N247 onder andere door files,(te) hoge snelheden en gevaarlijke manoeuvres buiten de spits.

Investeren in fietsnetwerk

Tussen Amsterdam en Edam-Volendam ontbreekt momenteel een comfortabele hoogwaardige fietsverbinding welke als concurrerend alternatief kan werken voor woon-werkverkeer en welke scholieren uit de diverse kernen, zonder gelijkvloers de drukke N247 over te moeten steken, veilig naar school brengt. Hoewel het exacte tracé momenteel nog in onderzoek is geldt voor het deel tussen de Nieuwendam en Wagenweg maar één ruimtelijke optie, namelijk aan de oostzijde van de N247. Vandaar dat dit deel van deze route nu reeds wordt meegenomen in dit plan.

Conclusie

Uit de voorgaande paragrafen volgt de conclusie dat er diverse redenen zijn om maatregelen te treffen aan de provinciale weg N247.

Door een aantal gerichte maatregelen moet de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid in de regio Waterland op de provinciale wegen verbeteren voor autoverkeer, openbaar vervoer en fietsverkeer. De maatregelen die worden genomen aan de N247 worden beschreven in Hoofdstuk 3.

1.4 Crisis- en herstelwet

Dit inpassingsplan valt onder de werking van de Crisis- en herstelwet (hierna Chw). De Chw bevat onder meer een aantal tijdelijke en permanente maatregelen, waarmee procedures voor ruimtelijke initiatieven sneller en eenvoudiger verlopen.

De realisatie van de maatregelen aan de N247 is namelijk een infrastructureel project als bedoeld in bijlage I van de Crisis- en herstelwet (categorie 2. gebiedsontwikkeling en werken van provinciaal of nationaal belang, categorie 2.1. ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.5 Wro (inpassingsplannen van provincie en rijk).

Gevolgen bezwaar en beroep

De Chw heeft voornamelijk gevolgen voor de mogelijkheden voor beroep tegen het voorliggende inpassingsplan. De volgende bepalingen uit de Crisis- en herstelwet zijn voor dit inpassingsplan relevant:

- Bij het indienen van zienswijzen (tegen het Ontwerp-PIP) en beroepschriften kunnen geen pro-formastukken worden ingediend, om die later aan te vullen. Binnen de zienswijzen- of beroepstermijn van zes weken moeten alle gronden (argumenten) genoemd worden, met een goede inhoudelijke onderbouwing.
- De bestuursrechter (Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State) moet sneller uitspraak doen in een beroepsprocedure tegen dit inpassingsplan: binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn.
- In het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan en in de bekendmaking moet vermeld worden dat het een besluit betreft waarop de Chw van toepassing is.
- Bovendien moet aangegeven worden, dat de beroepsgronden in het beroepschrift moeten worden opgenomen en dat de beroepsgronden na afloop van de beroepstermijn niet meer mogen worden aangevuld (zie artikel 11 Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet).

Wijziging Crisis- en herstelwet (2013)

Vanaf 25 april 2013 is de Crisis en herstelwet permanent geworden. Verder is het artikel over de inperking van het beroepsrecht decentrale overheden aangepast, waardoor decentrale overheden nu weer beroep kunnen instellen tegen besluiten van andere decentrale overheden waarbij de Chw van toepassing is.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het provinciaal inpassingsplan beschreven en de relatie met de bestaande bestemmingsplannen. In hoofdstuk 3 wordt het plan beschreven waarbij, per deeltraject, wordt ingegaan op de toekomstige situatie. De ontwikkelingen die in het project mogelijk worden gemaakt dienen aan te sluiten bij de relevante wet en regelgeving. Dit komt aanbod in hoofdstuk 4. De toetsing van de milieuaspecten komt aan de orde in hoofdstuk 5. Daarbij ook aandacht voor de vormvrije milieu-effect-rapportage die is opgesteld voor dit plan. De 'regels' en de 'verbeelding' vormen de juridisch bindende elementen van dit inpassingsplan. Deze komen aan bod in hoofdstuk 6. De regels zijn nodig om het gebruik van de gronden, de toegelaten bebouwing en het gebruik van de bebouwing binnen het plangebied te regelen. In hoofdstuk 7 komen tenslotte de economische- en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan aan de orde, waarbij onder andere de resultaten van het wettelijk vooroverleg en de resultaten van de ter inzage legging van het ontwerp-inpassingsplan aan bod komen.

Hoofdstuk 2 Provinciaal Inpassingsplan N247

2.1 Wat is een Provinciaal Inpassingsplan?

Om de maatregelen aan de N247 te kunnen realiseren dient er een provinciaal inpassingsplan opgesteld te worden. Een provinciaal inpassingsplan is een door Provinciale Staten, op grond van art. 3.26 Wro, vastgesteld ruimtelijk plan dat de maatregelen mogelijk maakt de bereikbaarheid te verbeteren. Met andere woorden: een bestemmingsplan opgesteld door de provincie.

2.1.1 Provinciaal belang

Een provinciaal inpassingsplan kan alleen vastgesteld worden als en sprake is van een provinciaal belang. De realisatie van maatregelen aan de N247 is een provinciaal belang om de volgende redenen:

- De N247 is van economisch belang voor de regio. Het verkorten van de reistijd tussen Amsterdam en Edam-Volendam en het vergroten van de betrouwbaarheid van de verbinding zorgt voor een betere bereikbaarheid en is daarmee een impuls voor de regionale economie.
- Het project N247 is opgenomen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2017 - 2021.
- De betrokken partners waaronder de gemeenten die in de projectgroep en stuurgroep Bereikbaarheid Waterland participeren hebben gezamenlijk aangegeven om een provinciaal inpassingsplan op te stellen, onder andere ingegeven door het feit dat de provincie stuurt op inhoud (wegontwerp), planning (van het project), communicatie (met alle betrokkenen), grondverwerving en ambtelijke en bestuurlijke afstemming (projectgroep en stuurgroep Bereikbaarheid Waterland). Gezien het bovenstaande voert de provincie de totale regie op de ruimtelijke aanpassingen van de N247. Om deze reden is het nadrukkelijk gewenst om ook de verantwoordelijkheid van de planologische procedure en daarmee de besluitvorming over deze aanpassingen, neer te leggen bij de provincie door middel van een PIP. Op deze wijze wordt alles door 1 partij geregeld. Dit is duidelijk, efficiënt en daarmee kosten besparend.

2.1.2 Doel van het inpassingsplan

In het provinciaal inpassingsplan wordt geregeld welke functies in het plangebied zijn toegestaan en waar wat gebouwd mag worden. Vaste onderdelen van een inpassingsplan zijn de regels voor het gebied, een verbeelding waarop de bestemmingen zijn aangegeven en een toelichting.

De reikwijdte van het provinciaal inpassingsplan is vastgelegd in een startnotitie N247 die door GS is vastgesteld en ter informatie is voorgelegd aan de Commissie Mobiliteit & Financiën van de provincie Noord-Holland.

Het provinciaal inpassingsplan is een algemeen verbindend voorschrift met een looptijd van 10 jaar, tenzij Provinciale Staten in het inpassingsplan een nadere bepaling opnemen waarin een kortere werkingsduur is vastgelegd (art. 3.26 lid 5 Wro). De regels die in het plan zijn opgenomen zijn dus juridisch bindend voor eenieder, zowel overheid zelf, als private partijen (bijvoorbeeld eigenaren en gebruikers van het plangebied).

Op basis van art. 3.26 Wro treden bij een provinciaal inpassingsplan Provinciale Staten in de plaats van de gemeenteraad en Gedeputeerde Staten in de plaats van Burgemeester en Wethouders.

Artikel 3.26 lid 4 onder b biedt de mogelijkheid aan Provinciale Staten om bij besluit aan te geven dat Gedeputeerde Staten op een aanvraag om een omgevingsvergunning kunnen beslissen. In overleg met de betrokken gemeenten is afgesproken dat van deze bevoegdheid geen gebruik wordt gemaakt en Provinciale Staten een dergelijk besluit niet zal nemen.

Artikel 3.26 lid 5 geeft aan dat de gemeenteraad niet langer bevoegd is tot vaststelling van een bestemmingsplan voor de gronden waarop het inpassingsplan betrekking heeft. Deze bevoegdheid ontstaat weer tien jaar na vaststelling van het inpassingsplan, dan wel eerder, indien het inpassingsplan dat bepaalt. In het inpassingsplan zal worden aangegeven dat de termijn van 10 jaar zal worden verkort zodat de gemeenten een bestemmingsplan kunnen opstellen voor de gronden indien dat vanuit de gemeente, na overleg met de provincie, nodig wordt geacht. De termijn zal worden afgestemd op de planning van de reconstructie van de N247 waarbij het ijkpunt de oplevering van de werkzaamheden door de aannemer zal zijn.

2.1.3 Horen gemeenteraden

In artikel 3.26 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening is bepaald dat gemeenteraden van de bij het inpassingsplan betrokken gronden, dienen te worden gehoord door de provincie over het voornemen om zo'n inpassingsplan te stellen.

Niettemin heeft de provincie Noord-Holland ook formeel per brief van 22 december 2017 de gemeenteraden van Amsterdam en Waterland de gelegenheid gegeven om een reactie te geven op het voornemen om een provinciaal inpassingsplan vast te stellen voor de N247.

De reacties van de gemeenteraden zijn verwerkt in de nota vooroverleg, zie Bijlage 18.

Beide gemeenteraden staan positief tegenover het provinciaal inpassingsplan N247 en de daarin bestemde ruimte om alle maatregelen aan de N247 uit te kunnen voeren.

De gemeente Amsterdam geeft aan dat de doelstelling om met het PIP N247 de bereikbaarheid en verkeersveiligheid op de N247 voor autoverkeer, openbaar vervoer en fietsverkeer te verbeteren wordt onderschreven. Daarbij geeft de gemeente aan dat de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) het Voorontwerp PIP N247 inpasbaar vindt in de Hoofdgroenstructuur / Structuurvisie Amsterdam 2040.

De gemeente Waterland geeft in haar reactie aan verheugd te zijn dat uitvoering wordt gegeven aan het verzoek van de gemeente tot het opstellen van een provinciaal inpassingsplan voor de verkeerskundige aanpassingen aan de N247.

2.1.4 Milieuaspecten

In het kader van een inpassingsplan dient altijd zorgvuldig gekeken te worden naar de milieu- en omgevingsaspecten van een project, om zo te voldoen aan natuur- en milieuwetgeving. In het kader van de maatregelen aan de N247 zijn dan ook diverse milieuonderzoeken uitgevoerd.

In Hoofdstuk 5 onderzochte aspecten komen de milieueffecten expliciet aan de orde. De volledige milieuonderzoeken zijn als bijlagen aan dit inpassingsplan toegevoegd.

2.2 Geldende bestemmingsplannen

Een provinciaal inpassingsplan is een door Provinciale Staten, op grond van artikel 3.26 Wro, vastgesteld ruimtelijk plan dat een samenhangend beeld beschrijft van de toekomstige situatie van het plangebied en de ontwikkelingen ruimtelijk mogelijk maakt. Met andere woorden: een bestemmingsplan opgesteld door de provincie.

Het inpassingsplan voor de aanpassing van de N247 herzielt (delen van) enkele gemeentelijke bestemmingsplannen (zie paragraaf 1.5 voor een overzicht van die plannen). In de huidige situatie laten de geldende bestemmingsplannen de aanpassing soms wel en soms niet toe.

Er zijn maatregelen aan de N247 die binnen de vigerende bestemming 'Verkeer' mogelijk zijn (onderhoudswerkzaamheden). Dat is ondermeer binnen de gemeente Edam-Volendam het geval. Binnen zowel de gemeente Amsterdam als Waterland is er naast onderhoud ook sprake van een ruimtebeslag breder dan de huidige bestemming 'Verkeer'.

In het plangebied van het PIP N247 gelden de volgende bestemmingsplannen die gedeeltelijk worden vervangen door dit provinciaal inpassingsplan:

Naam bestemmingsplan	Datum vaststelling / onherroepelijk	Gemeente
Landelijk Noord	26 juni 2013	Amsterdam
Buitengebied Waterland 2013	27 november 2014 / 6 maart 2015	Waterland
Monnickendam - Gemaal Monnickendam	28 januari 2016	Waterland
Monnickendam Binnen de Vesting 2013	15 mei 2014	Waterland
Monnickendam Buiten de Vesting	13 december 2012 / 1 maart 2013	Waterland
Waterland - Parapluplan 2018	7 juni 2018	Waterland

De insteek van het provinciaal inpassingsplan is om een plan te maken waarbij voor de deelprojecten die (deels) niet passen binnen de vigerende bestemmingsplannen te voorzien in een nieuwe juridisch-planologische regeling zodat deze deelprojecten kunnen worden gerealiseerd.

Het reguliere onderhoud aan de bestaande provinciale weg binnen de bestemming "Verkeer" is in de huidige situatie op basis van de vigerende bestemmingsplannen mogelijk. Daardoor is het reguliere onderhoud aan de bestaande weg geen onderdeel van het inpassingsplan N247. De deelprojecten die in strijd zijn met de vigerende bestemmingen zijn, van noord naar zuid gezien:

1. Aanleg fietspad Katwoude (tussen Wagenweg en Hogedijk) buiten de bestemming 'Verkeer';
2. Realiseren van een alternatieve ontsluiting van het perceel Molenkade 2;
3. Uitbreiding dijklichaam primaire waterkering Hogedijk - N247 inclusief verbreden van het fietspad en aanleg rechtsaf strook;
4. Aanpassen profiel N247 met een rijbaanscheiding waardoor er meer ruimte nodig is dan nu is aangegeven met de bestemming 'Verkeer';
5. Vervangen en verplaatsen kunstwerk Dijksbrug en bijbehorende watergang, oeverconstructies en kunstwerk in de N247;
6. Aanpassen kruising N235 - N247 'Het Schouw' met ondermeer:
 - a. aanleg onderdoorgangen onder de N247;
 - b. inpassen nieuwe situatie bedrijf IDA;
 - c. herbestemmen vanwege verplaatsing van brandstofverkooppunt;
 - d. bestemmen P&R-terrein;
 - e. bestemmen van gewijzigde ligging lokale wegen waaronder de Termieterweg en de Slochterweg.

2.3 Globale procedure inpassingsplan N247

Het provinciaal inpassingsplan zorgt voor de planologische- juridische onderlegger voor het totale project. De te volgen procedures bij een inpassingsplan zien er globaal als volgt uit:

1. Gedeputeerde Staten (GS) bereiden een voorontwerp inpassingsplan voor;
2. De betrokken gemeenteraden worden gehoord ex artikel 3:26 Wro en tevens vindt het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro plaats.
3. Er wordt gedurende de inzagetermijn van het voorontwerp inpassingsplan twee inloopavonden georganiseerd, 1 voor het gebied in de gemeente Amsterdam en 1 voor het gebied in de gemeente Waterland;
4. Gedeputeerde Staten (GS) bereiden een ontwerp inpassingsplan voor op basis van het voorontwerp inpassingsplan, de ontvangen inspraak- en overlegreacties en de beantwoording daarvan.
5. De betrokken gemeenteraden worden geïnformeerd over eventuele aanpassingen die in het ontwerp inpassingsplan zijn verwerkt.

6. Het ontwerp inpassingsplan wordt samen met de definitieve onderzoeken gedurende zes weken ter inzage gelegd. In die periode kan iedereen zienswijzen tegen het inpassingsplan indienen.
7. Provinciale Staten (PS) stellen het inpassingsplan (eventueel gewijzigd) vast, waarbij de ingekomen zienswijzen en de beantwoording daarvan worden betrokken.
8. Het vastgestelde inpassingsplan wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd. Degene die een zienswijzen hebben ingediend kunnen binnen deze termijn beroep instellen bij de Raad van State.

Met een inpassingsplanprocedure hoeft maar één besluitvormingsprocedure te worden gevolgd in plaats van dat bij de verschillende gemeenten afzonderlijke besluitvormingsprocedures gevolgd moeten worden als gekozen zou worden voor het wijzigen van de betrokken bestemmingsplannen.

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving maatregelen N247

In het kader van het programma Bereikbaarheid Waterland wordt de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid op de N247 verbeterd.

Daarnaast bestaan de maatregelen uit het realiseren van de eerste fase van een hoogwaardige fietsverbinding tussen Edam-Volendam en Amsterdam-Noord en tevens het benodigde groot onderhoud aan de weg. Tevens worden maatregelen vanuit het programma Beter-Benutten Vervolg hiermee mogelijk gemaakt, zoals een P&R en P&B bij het te verplaatsen tankstation en het realiseren van een grote overstaphalte bij knooppunt Het Schouw die aansluit op de wijzigingen in het ov-net in het kader van de Noord-Zuidlijn.

De maatregelen worden uitgevoerd binnen het projectgebied van de N247 tussen:

- De A10 (hm 29,2) tot voorbij het kruispunt N235 - N247 (Het Schouw) ter hoogte van hm 31,65;
- Vanaf de Dijksbrug (hm 37,1) tot het kruispunt N244 - N247 bij hm 43,35.

3.1 N247 (29,2 - 31,65)

Op het wegtracé N247 tussen de aansluiting van de A10 en de N235 vinden de volgende aanpassingen plaats:

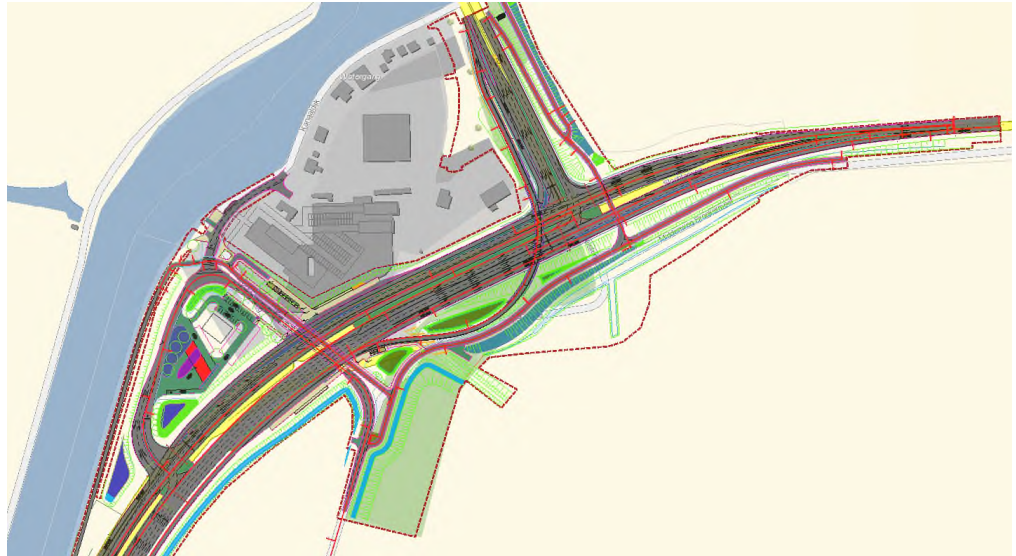
1. Aanpassen aansluiting A10 met:
 - a. verbeteren busverkeer richting de A10;
 - b. verlengen linksaf strook vanaf de N247 naar binnenring A10;
 - c. verdubbelen linksaf stroken vanaf N247 naar buitenring A10;
2. Aanleg van een busbaan rechtdoor (richting Amsterdam) over het niet meer in gebruik zijnde fietspad;
3. Vervangen van de westelijke 'Slochterbrug' nabij de Buikslotermeerdijk;
4. Groot onderhoud van de N247;
5. Reconstructie Het Schouw met nieuwe invulling van het gebied.



Figuur 3.1. overzichtskaart maatregelen N247 tussen hm 29,2 en 31,65

De deelprojecten 1, 2, 3 en 4 passen binnen de huidige bestemmingsplannen Ringweg A10 en omgeving en Landelijk Noord van de gemeente Amsterdam. Deze projecten maken geen onderdeel uit van het Provinciaal Inpassingsplan.

3.1.1 Deelproject 5 reconstructie Het Schouw



Figuur 3.2. impressie aanpassingen Het Schouw N247 tussen hm 30,8 en 31,65

De reconstructie Het Schouw bestaat uit een aantal maatregelen:

- Verplaatsen aansluiting Slochterweg in zuidelijke richting;
- Onderdoorgang Slochterweg (lokaal verkeer auto/fietsers/voetgangers) met nieuwe ontsluiting/parkeerplaatsen IDA en nieuwe verbinding naar Termieterweg;
- Inpassing nieuwe bedrijfssituatie IDA;
- Busoverstappunt Het Schouw (ter hoogte van huidige Slochterweg);
- Verwijderen 4 bushaltes;
- Onderdoorgang busverkeer richting de N235;
- Onderdoorgang Het Schouw (2^e onderdoorgang voor fietsers/voetgangers);
- Verplaatsen en uitbreiden brandstofverkoopspunt;
- Aanleg P+R (20 parkeervakken met mogelijke uitbreiding die als reservering wordt meegenomen in het ruimtebeslag);
- Aanleg P+B (8 fietskluizen).

De aanpassingen rondom dit kruispunt van de N247 en de N235 hebben betrekking op het ontvlechten van de verkeerssoorten op de N247. Dit spitst zich toe op:

1. Het scheiden van het (doorgaande) busverkeer van het overige gemotoriseerde verkeer op de provinciale wegen;
2. Het verminderen van het aantal aansluitingen van lokale wegen op de provinciale weg;
3. Het opheffen van oversteekbewegingen van fietsers en voetgangers over de provinciale weg heen.

De vernieuwde verkeerssituatie op het kruispunt zal zorgen voor een tijdswinst in de avondspits van 15 minuten voor het autoverkeer.

Verwijderen Bosschages

Het populierenbosje aan de Termieterweg, als vreemd element in het open agrarisch landschap van Waterland komt te vervallen. De openheid en aanwezige landschapselementen worden hersteld. In de landschappelijke uitwerking van het ontwerp wordt de ambitie getoond door de waterbergingsopgave te koppelen aan natuurontwikkeling.

Bij de herinrichting van het populierenbosje wordt een lokaal bosesysteem verwijderd. Het perceel wordt ingericht als extensief beheerd grasland dat kan functioneren als weidevogelgebied. Langs de west- en noordrand van het perceel wordt in aansluiting op de voorziening voor waterberging, een moerasachtig biotoop aangelegd als een plas-draszone van 10 meter breed.

Nieuwe invulling bedrijf IDA

Vanwege aanpassingen aan het provinciaal wegennet van de N247 en de daarbij behorende verkeersvoorzieningen, waaronder het verplaatsen en uitbreiden van het huidige brandstofverkooppunt, een P&R-voorziening en verplaatsing van de aansluitingen van de Slochterweg en Termieterweg op de N247 met behulp van een nieuwe onderdoorgang, is er grond nodig van het bedrijf IDA voor uitvoering van de maatregelen aan de N247.

IDA Foundation is een onafhankelijke sociale onderneming die wereldwijd medicijnen en medische producten levert aan zorgorganisaties. IDA distribueert meer dan 3000 verschillende gezondheidsproducten aan klanten en partners in meer dan 130 landen. IDA werkt samen met internationale en lokale partijen, grote financieringsorganisaties, ministeries van gezondheid en centrale medische winkels, en kleinere liefdadigheidsinstellingen en medische posten.

De nieuwe uitgangspunten voor de bedrijfsvoering van IDA die zijn opgenomen in het provinciaal inpassingsplan N247 zijn hieronder samengevat:

- het slopen van het bestaande bedrijfsgebouw (magazijn) van ca. 5.500 m²;
- het optimaliseren (deels renovatie en deels nieuwbouw) van het bestaande kantoorgebouw;
- het vervallen van het parkeerterrein aan zuidzijde van de Slochterweg en verplaatsing daarvan naar het vrijkomende terrein tussen de gebouwen van het bedrijf;
- het gebruiken van de oorspronkelijke munitieloodsen en het kantinegebouw, zijnde voormalige onderdelen van de Stelling van Amsterdam, als kantoorfunctie. Hierbij worden deze gebouwen met de 'specifieke bouwaanduiding - cultuurhistorisch waardevol' aangeduid ter bescherming tegen (gedeeltelijke) sloop;
- het uitbreiden van de totale kantoorruimte van 2.005 m² naar circa 3.000 m² BVO.

Toelichting toekomstige situatie IDA

Voor het nieuwe terrein van IDA dat onderdeel is van dit provinciaal inpassingsplan N247 zijn de volgende uitgangspunten opgenomen:

- Herinrichting van het bestaande terrein;
- Bestaande bebouwing deels slopen;
- Renovatie van bestaande bebouwing;
- Aansluiting bedrijfsperceel op de gewijzigde ligging van de N247 (busoverstapstation, langzaam verkeersverbindingen, P&R-plaatsen, nieuwe Slochterweg, onderdoorgang etc.).

Eigendom

IDA is op dit moment eigenaar van de gronden en gebouwen op deze locatie. Het bedrijf is op deze locatie gevestigd sinds 1980. De grondpositie en het eigendom van terrein en gebouwen is een groot voordeel ten opzichte van het betrekken van een terrein belast met erfpacht of huur te betalen aan derden. Voor het voortbestaan van de stichting zijn lage huisvestigingskosten van belang.



Figuur 3.3. Foto's van de inrichting van het terrein van IDA (bron: IDA Foundation)

Keuze voor de huidige locatie

Het gemiddeld vereiste kennis en opleidingsniveau binnen IDA is hoog in combinatie met een grote verscheidenheid aan nationaliteiten (meer dan 20) en de reden dat het bedrijf in de regio Amsterdam gevestigd wil zijn. Dit is onder andere een gevolg van de wens van IDA om de service verlening te doen in de taal van het bestemmingsland. IDA levert medische diensten en medische producten in meer dan 130 landen.

De verbondenheid aan de locatie met bijbehorende goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en auto is essentieel voor de continuïteit van het bedrijf en het behoud van de medische kennis. IDA heeft diverse malen uitgesproken dat men graag langdurig op deze locatie blijft zitten omdat het bedrijf hier destijds ook is gestart en men een grote binding heeft met deze locatie. Vandaar dat nu ook al, los van het voorliggend PIP, een omvangrijke renovatie is gestart van het huidige kantoor.

Mobiliteit

Op dit moment heeft IDA de beschikking over circa 130 parkeerplaatsen. De inschatting van het bedrijf is dat met de kleinere omvang van de bebouwing en de nodige maatregelen zoals thuiswerkbeleid en het stimuleren van het OV-gebruik, de behoefte aan parkeerplaatsen kan worden teruggebracht naar 80. Dit aantal is verwerkt in het ruimtebeslag voor het bedrijf en opgenomen in het provinciaal inpassingsplan N247.

Door de aanpassing van kruising Het Schouw direct in de nabijheid van het bedrijf IDA wordt bij de onderdoorgang met de Slochterweg een busoverstapstation aangelegd. De bereikbaarheid vanaf de busperrons naar het bedrijf wordt in de nieuwe situatie qua loopafstand veel korter. Het busoverstapstation is opgenomen in het provinciaal inpassingsplan N247.

Logistieke bewegingen

Gemiddeld rijden er 8 vrachtwagens per dag heen en terug naar/van IDA. Omdat de aan- en afvoer van medicijnen wettelijk gescheiden moet zijn gebeurt het lossen aan de zijde van de Slochterweg en het weer laden via de ingang kanaal kant (tussen het IDA huis aan de Slochterweg 37 en de woning aan de Kanaaldijk 121).

Bij de aanpassing van het bedrijfsterrein van IDA verdwijnt de logistieke magazijnfunctie op deze locatie. De opslag van medicijnen wordt in andere vestigingen van het bedrijf georganiseerd.

Daardoor vervallen de vrachtwagenbewegingen in de huidige situatie over de Slochterweg en de Kanaaldijk naar de laad- en los docks aan de voor- en achterzijde van het huidige bedrijfspand. Met name voor de gebruikers van de Kanaaldijk verbeterd daarmee de verkeersveiligheid.

In het wegontwerp en het beeldkwaliteitplan voor het totale plangebied van Het Schouw (zie Bijlage 14) is ook de bebouwing van IDA ingepast.

3.2 N247 (37,1 - 43,35)

Op het wegtracé (projectgebied) N247 tussen de Dijksbrug en de aansluiting op de N244 vinden de volgende aanpassingen plaats:

1. Vervangen van de Dijksbrug waarbij het nieuwe kunstwerk zuidelijker wordt aangelegd;
2. Verleggen van de parallelweg tussen de Dijksbrug en Bernhardlaan in westelijke richting;
3. Aanpassen kruispunt en voorzieningen N247 met Monnikenmeer en Bernhardlaan;
4. Realisatie oostelijk fietspad tussen Nieuwendam en Hoogedijk op een primaire waterkering;
5. Realisatie oostelijk fietspad tussen Hoogedijk en Wagenweg;
6. Realisatie alternatieve ontsluiting van de woning Molenkade 2;
7. Aanbrengen fysieke rijbaanscheiding tussen rotonde Zeddeweg en Hoogedijk;
8. Optimaliseren VRI's en vormgeving kruispunten Kloosterdijk, Nieuwendam, Hoogedijk en Wagenweg;
9. Groot onderhoud van de N247.

Rijbaanscheiding

In de huidige situatie worden de aanwezige busstroken op de N247 vaak oneigenlijk gebruikt waardoor verkeersonveilige situaties ontstaan. Om dit te voorkomen is besloten een fysieke rijbaanscheiding op te nemen tussen de rijbaan en de busstroken. De ongewenste situaties die optreden bestaan uit:

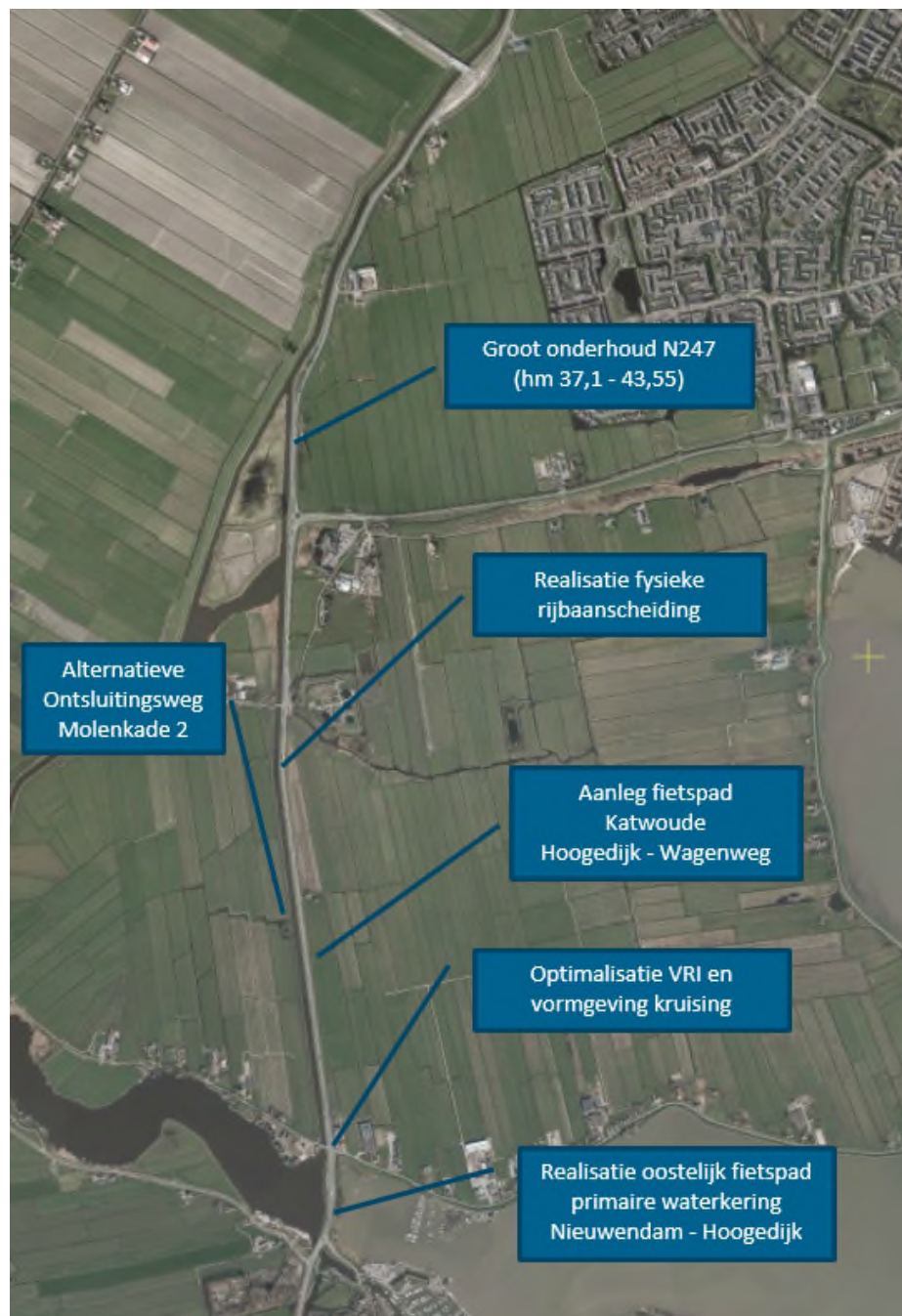
- Gebruik busstroken door agrarisch verkeer waardoor zij niet zorgen voor oponthoud
- Gebruik van de busstroken voor het rechts inhalen van agrarisch en overig verkeer door automobilisten
- Gebruik van busstroken door motorrijders die daarbij dus rechts inhalen.

Omdat er relatief veel bussen gebruik maken van deze busstroken, in de spits circa 60 in beide richtingen, is een conflict tussen het OV en anderen gebruikers groot. In overleg met de hulpdiensten is dan ook gezocht naar een oplossing. Deze bestaat uit een fysieke scheiding van circa 7 cm hoog en 1 meter breed. De rijbaanscheiding blijft in geval van calamiteiten voor hulpdiensten overrijdbaar. Tevens is de rijbaanscheiding ter plaatsen van de kruispunten onderbroken zodat de busbaan in voorkomende gevallen bruikbaar blijft voor omleidingen.

In overleg met de Motorrijders Actiegroep (MAG) is de vormgeving besproken zodat deze geen extra gevaar oplevert voor motorrijders.



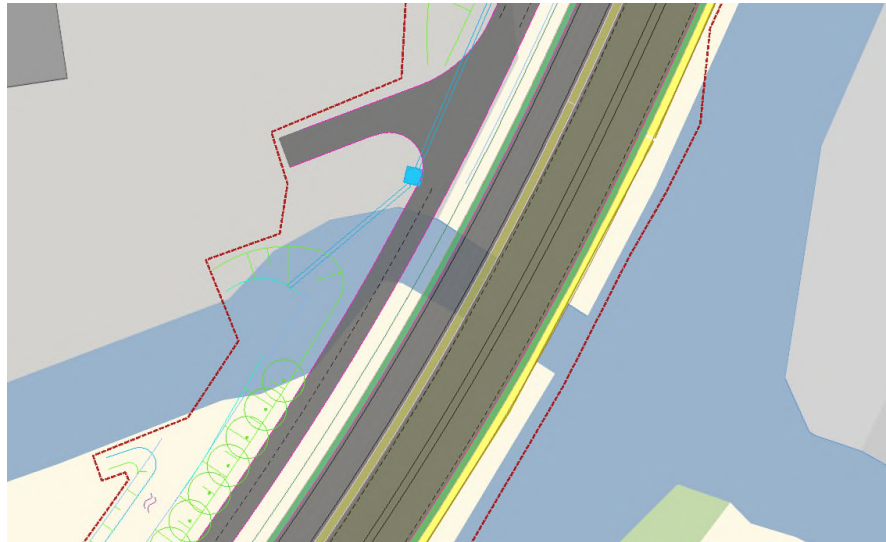
Figuur 3.4. overzichtskaart maatregelen 1 t/m 3 en 9 noordelijk deel N247
tussen hm 37,1 en 39,0



Figuur 3.5. overzichtskaart maatregelen 4 t/m 9 noordelijk deel N247 tussen
hm 39,0 en 43,55

De deelprojecten 3, 7,8 en 9 passen binnen het huidige bestemmingsplan Buitengebied Waterland 2013 van de gemeente Waterland. Deze projecten maken geen onderdeel uit van het Provinciaal Inpassingsplan.

3.2.1 Deelproject 1 vervangen Dijksbrug



Figuur 3.6. impressie vervanging Dijksbrug en parallelweg N247 tussen hm 37,1 en 37,4

De bestaande Dijksbrug wordt vervangen. De doorvaarthoogte en doorvaartbreedte van het nieuwe kunstwerk is in overleg met recreatievaart, ijsvereniging en ecologen aangepast. Mede door de gewenste doorvaarthoogte en bijbehorende helling is het nieuwe kunstwerk richting het zuiden verschoven. Omdat door de verplaatsing ook de bijbehorende watergangen en taluds worden verplaatst, zie bovenstaande ontwerptekening, past deze ontwikkeling niet binnen het huidige bestemmingsplan.

3.2.2 Deelproject 2 aanpassen parallelweg Dijksbrug - Bernhardlaan



Figuur 3.7. impressie verlegging parallelweg N247 tussen hm 37,3 en 38,0

Na de Dijksbrug wordt het wegprofiel van de N247 aangepast. De parallelweg die nu door middel van een betonnen barrier wordt gescheiden van de busbaan op de N247 wordt verplaatst. De barrier verdwijnt en de ruimte voor het inpassen van een groene brede berm tussen de busstrook en de nieuwe parallelweg wordt aan de westzijde, in de Monnikenmeer, gevonden. Op de N247 zelf wordt een verhoogde rijbaanscheiding aangelegd tussen de busbaan en de rijbaan. Het nieuwe profiel van de weg en verplaatste parallelweg zorgt voor een breder ruimtebeslag dan de huidige bestemming 'Verkeer' in het vigerende bestemmingsplan.

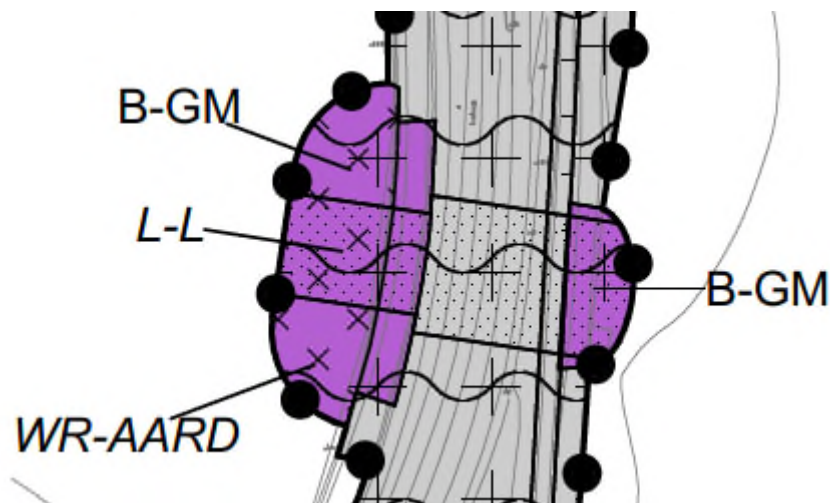
3.2.3 Deelproject 4 fietspad en kruispunt Nieuwendam - Hoogedijk



Figuur 3.8. impressie aanleg fietspad N247 tussen hm 39,0 en 39,4

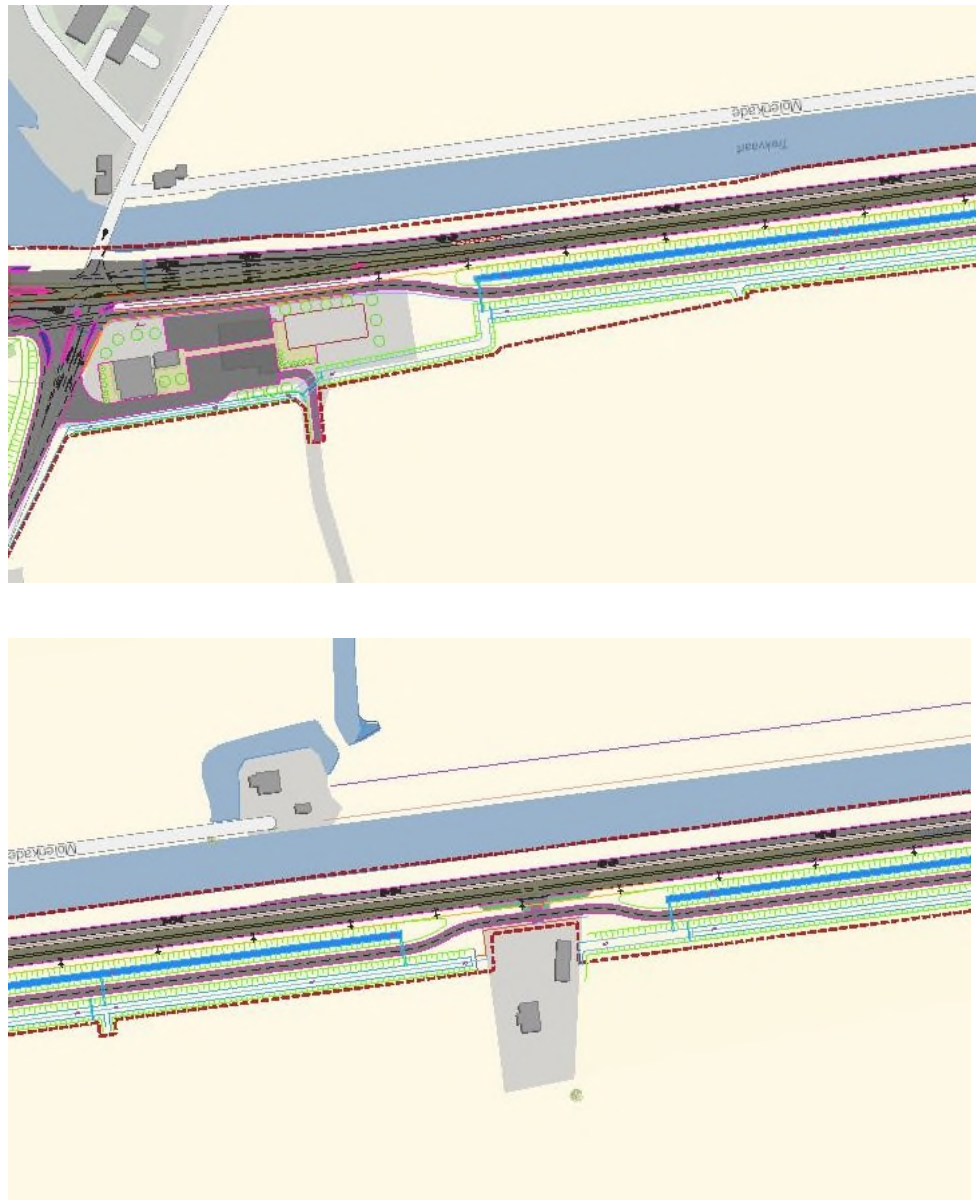
De N247 tussen Nieuwendam en Hoogedijk wordt aangepast. Daarbij wordt naast een doorgaand fietspad (onderdeel fietsroute Amsterdam - Edam-Volendam) ook de kruising met de Hogedijk aangepast met opstelstroken voor linksaf, rechtdoor en rechtsaf. Het totale ruimtebeslag wijzigt waardoor in de nabijheid van het kruispunt met de Hoogedijk aan de buitenzijde van de primaire waterkering deze kering wordt verbreed (ten koste van buitendijks gelegen water) om de nieuwe infrastructuur mogelijk te maken.

Binnen het Ontwerp PIP N247 wordt het inmiddels onherroepelijke bestemmingsplan voor de realisatie van een nieuw gemaal tussen Purmer Ee (westzijde) en Monnickendammergat (oostzijde) overgenomen in het ruimtelijk plan. Hierdoor is geborgd dat het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier het nieuwe gemaal ook daadwerkelijk kan realiseren. Het benodigde ruimtebeslag is afgestemd in het wegontwerp.



Figuur 3.9. uitsnede verbeelding PIP N247 ter hoogte van het nieuw te realiseren gemaal in de primaire waterkering.

3.2.4 Deelproject 5 fietspad Hoogedijk - Wagenweg



Figuur 3.10. impressie fietspad Katwoude tussen de Hoogedijk en Wagenweg N247 tussen hm 39,4 en 41,1

Tussen Amsterdam en Edam-Volendam ontbreekt momenteel een comfortabele hoogwaardige fietsroute welke als concurrerend alternatief kan werken voor woon-werkverkeer en welke scholieren uit de diverse kernen, zonder gelijkvloers de drukke N247 over te moeten steken, veilig naar school brengt. Voor het tracé tussen de Nieuwendam en Wagenweg ligt een nieuwe verbinding aan de oostzijde van de N247 voor de hand. Hierdoor hoeven fietsers tussen Volendam en Monnickendam de N247 niet meer over te steken en wordt daarmee ook de doorstroming en verkeersveiligheid op de N247 vergroot.

Inpassing Hoogedijk 1

Ter hoogte van het bedrijf gevestigd op het adres Hoogedijk 1 betekent de aanleg van de hoogwaardige fietsverbinding dat een strook grond aan de westzijde van dit bouwperceel benodigd is voor de aanleg van het fietspad. Deze strook is opgenomen in het provinciaal inpassingsplan N247.

Achter het bedrijfserf gelegen aan de Hoogedijk 1 te Katwoude wordt over een lengte van circa 100 meter zoveel als mogelijk aan de westkant van perceel kadastraal bekend gemeente Katwoude sectie C nummer 869 het nieuw aan te leggen fietspad en de nieuw te graven bermsloot aangelegd.

Dit smalle tracé langs het bedrijfserf en het eerste smalle agrarische perceel achter het bedrijfserf (bestaande uit fietspad, berm en bermsloot) zorgt ervoor dat de percelen kadastraal bekend gemeente Katwoude sectie C nummers 511, 510 en 843 voor de eigenaar ontsloten blijven middels ontsluiting over eigen grond.

Tevens is de begrenzing van de bestemmingen in het provinciaal inpassingsplan afgestemd op de toekomstige mogelijke aanpassingen van het bedrijfserf aan de Hoogedijk 1. Uitgangspunt is dat de bestemmingen in het PIP N247 de toekomstige bedrijfsontwikkelingen niet onmogelijk maakt.

3.2.5

Deelproject 6: Alternatieve ontsluiting Molenkade 2



Figuur 3.11. impressie alternatieve ontsluiting woning Molenkade 2 via een noordelijke route

Door de aanpassingen op de N247 zelf wordt ter hoogte van de woning Molenkade 2 de provinciale weg voorzien van een verhoogde rijbaanscheiding tussen busbaan en rijbaan. In de huidige situatie varen de bewoners de Trekvaart over vanaf de N247 en parkeren hun motorvoertuig in de berm van het fietspad naast de busbaan. Door de nieuwe indeling van de provinciale weg is het niet meer mogelijk om de N247 op te rijden met een motorvoertuig vanaf de huidige opstelplaats voor de voertuigen.

Er is gekeken naar een alternatieve ontsluiting, er is daarbij gekozen voor een noordelijke ontsluiting van het perceel Molenkade 2. Deze ontsluiting is alleen bedoeld voor de bewoners van Molenkade 2. In deze variant kan de aanlanding voor auto's op eenvoudige wijze op eigen terrein worden aangesloten, onder andere omdat de watergang die rondom het perceel is gelegen aan die zijde smaller is, hetgeen uit kosten oogpunt voordeliger is maar ook de watergangen meer in tact laat.

Het ruimtebeslag dat is opgenomen in het (ontwerp)PIP omvat naast de toegangsweg zelf, bermen en talud.

3.3 Beeldkwaliteitplan Het Schouw

Binnen het programma Bereikbaarheid Waterland wordt voor de N247 tussen de aansluitingen A10 en N235 maatregelen gerealiseerd voor een betere doorstroming, leefbaarheid en veiligheid met een vrijliggende busbaan bij Het Schouw. Daarnaast worden de haltevoorzieningen hierop afgestemd en het groot onderhoud van de N247, kunstwerken en kruispunten aangepakt. Voor de locatie Het Schouw worden drie onderdoorgangen gerealiseerd en het bestaande brandstofverkooppunt naar de noordzijde van de N247 verplaatst.

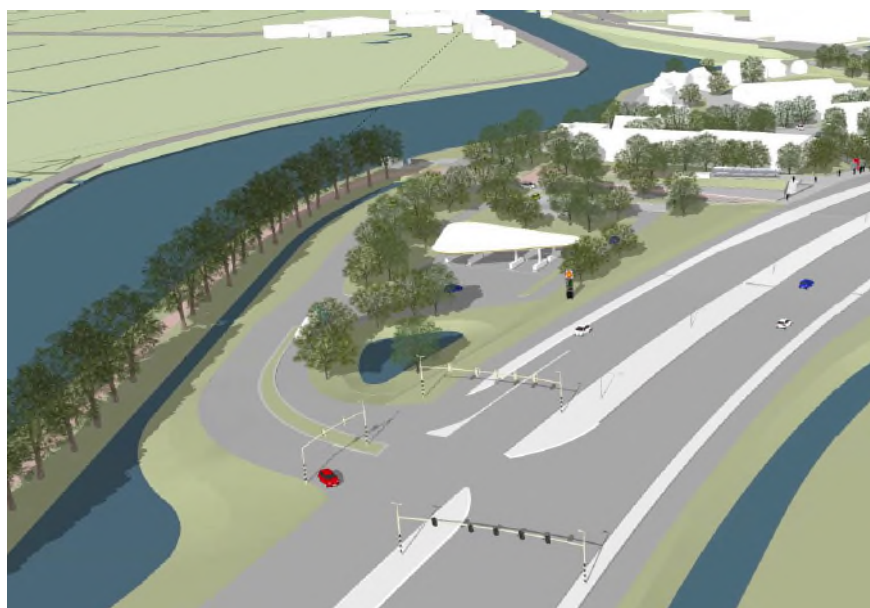
Het beeldkwaliteitsplan (Bijlage 14). biedt inzicht in algemene randvoorwaarden en richtlijnen voor verdere uitwerking van het integraal opgestelde ruimtelijk wegontwerp. Bij de totstandkoming van het beeldkwaliteitplan is niet alleen gekeken naar wettelijke eisen en passend binnen de kaders die de provincie Noord-Holland stelt aan voorzieningen (ERBI), maar heeft overleg plaatsgevonden met de gemeente Amsterdam, gemeente Waterland en bewoners /bedrijven rondom Het Schouw.

Het Voorlopig Wegontwerp (hierna: VO) wordt in dit beeldkwaliteitsplan ondersteund door middel van referentiebeelden en beschrijving van de toe te passen materialen.

In de visie op de N247 Het Schouw wordt de historie van het landschap / gebouwen, en de openheid van het landschap gerespecteerd en ingetogen uitgevoerd. De historische bebouwing op het IDA Foundation terrein wordt zichtbaarder door het amoveren van de huidige bedrijfshal. De verhoogde ligging met wegbegeleidende laanbeplanting tussen aansluiting A10 - en Slochterbrug blijft behouden. Na deze beslotenheid opent zich het landschap vanaf de Slochterbrug. Door het verwijderen van de beplanting langs de Termieterweg wordt zicht op het open veenweide landschap versterkt en leesbaarder gemaakt. De Broekermeerdijk wordt weer zichtbaar gemaakt en de kruisingen van busstrook en fietspad Termieterweg geaccentueerd met stapelzoden. In het weg- en landschappelijk ontwerp is gebruik gemaakt van de hoger gelegen N247 en de lager gelegen polders bij de inpassing van de drie in te passen onderdoorgangen. Door het aansluiten op van het historische verkavelings- en sloten patroon sluiten de onderdoorgangen goed aan op het landschap.



Figuur 3.12: Referentiebeeld (bovenaanzicht) Het Schouw.



Figuur 3.13: Referentiebeeld Het Schouw gezien vanuit het zuiden



Figuur 3.14: Referentiebeeld onderdoorgang Termieterweg gezien vanuit het oosten



Figuur 3.15: Referentiebeeld Het Schouw (kruispunt N247-N235) gezien vanuit het noorden.

Het beeldkwaliteitplan maakt onderdeel uit van het Voorlopig Wegontwerp en wordt als kader opgenomen in de contractstukken. De provincie Noord-Holland zal het werk aanbesteden waarbij één van de contractdocumenten het beeldkwaliteitplan is.

3.4 Natuur- en landschapsplan N247

3.4.1 Aanleiding

De grote openheid van het landschap, de ligging van de N247 door de open droogmakerijen (Broekerveerpolder / rand Monnickveerpolder) en de open veenweidegebieden zijn de kenmerken van deze provinciale weg. Om deze openheid te behouden en voorwaarden mee te geven voor natuur- en landschap rondom de N247 is het 'Natuur- en Landschapsplan N247' opgesteld dat mede in overleg met de gemeenten Amsterdam en Waterland tot stand is gekomen.

3.4.2 Doel

Het landschapsplan van de N247 sluit aan op de door de Provincie Noord-Holland opgestelde Uitwerkingsnota Groenzones Regio 5 Zaanstreek – Waterland, selectie N247. Op onderdelen wordt deze landschapsvisie aangevuld. De maatregelen die binnen dit landschapsplan per trajectdeel zijn verwoord.

Voor de N247 tussen km 29,2 en km 31,65 is het landschapsplan opgenomen in Bijlage 16.

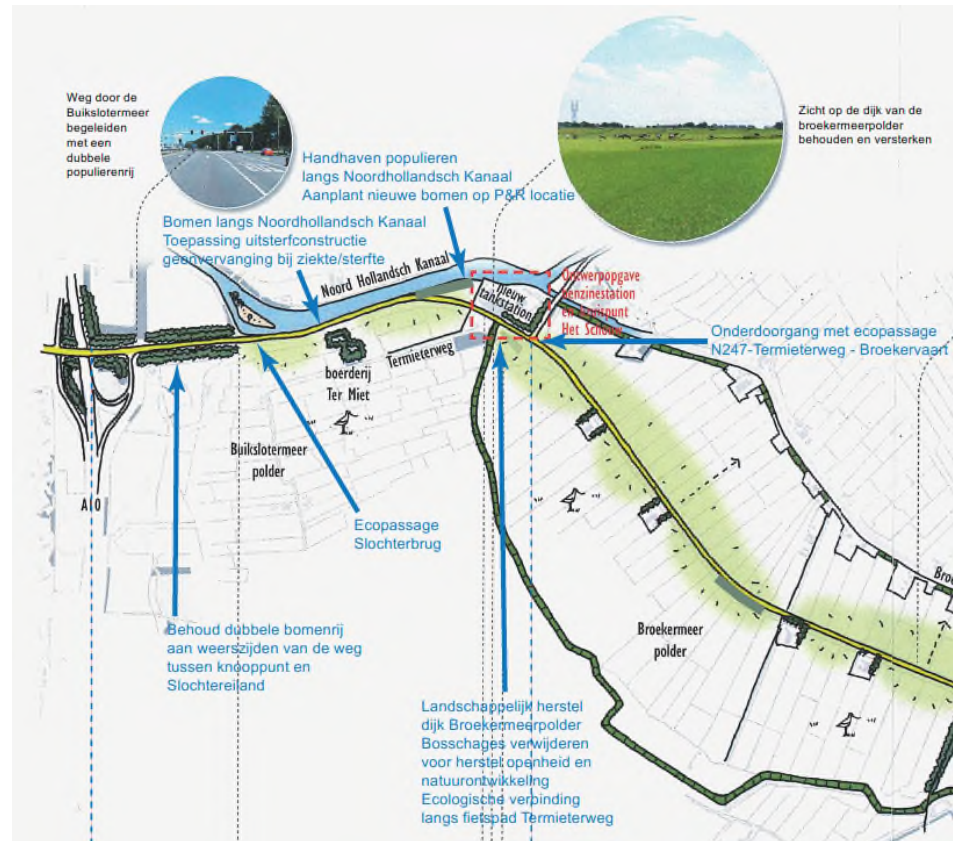
Voor de N247 tussen km 36,8 en km 43,35 is het landschapsplan opgenomen in Bijlage 17.

Visualisatie

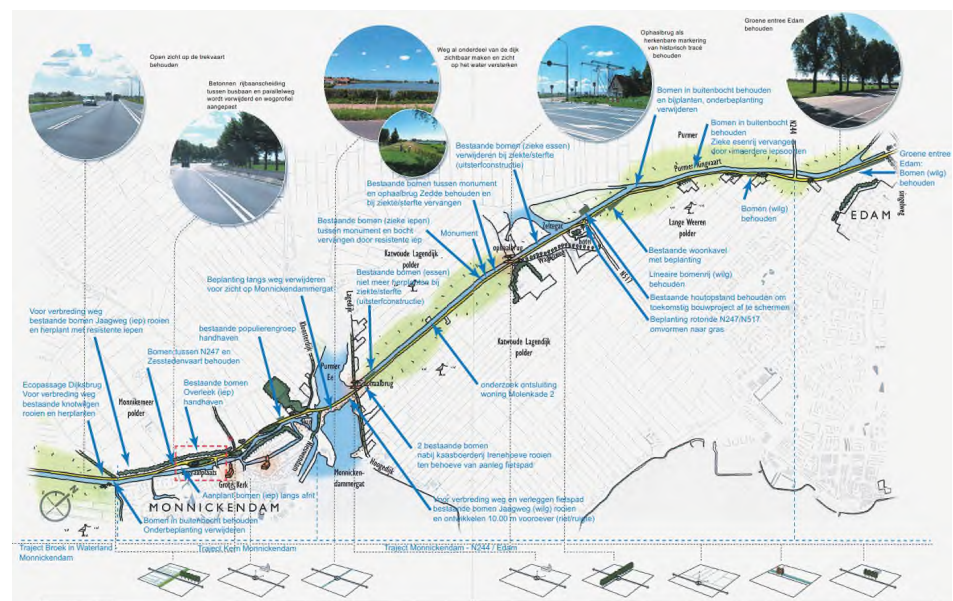
In onderstaande maatregelenkaart is verbeeld welke werkzaamheden worden uitgevoerd voor het wegvak Aansluiting A10 – Het Schouw op basis van de toelichting in Bijlage 16 en welke werkzaamheden worden uitgevoerd voor het wegvak Dijksbrug – Monnickendam Edam-Volendam en aansluiting op de N244 op basis van de toelichting in Bijlage 17.

De maatregelen zijn in blauw weergegeven als aanvulling op de Uitwerkingsnota Groenzones Regio 5 Zaanstreek - Waterland (oktober 2016).

De maatregelen tussen Het Schouw en Broek in Waterland (km 31.65 - km 36.8) vallen buiten de scope van de Natuur- en Landschapsplannen voor de N247.



Figuur 3.16: Maatregelenkaart N247 km 29,2 - 31,65, zie ook Bijlage 16.



Figuur 3.17: Maatregelenkaart N247 km 36,8 - 43,35, zie ook Bijlage 17.

3.4.3

Conclusie

De maatregelen beschreven in beide Natuur- en Landschapsplannen zijn verwerkt in het Voorlopig Wegontwerp van de N247. Met de partners zijn afspraken vastgelegd over de compensatie van het verlies aan natuurwaarden en de wijze waarop deze worden gecompenseerd. Deze compensatie is beschreven in paragraaf 5.9.3.

Hoofdstuk 4 Beleidskader

De ontwikkelingen die in het project mogelijk worden gemaakt dienen aan te sluiten bij de voor het plan en plangebied relevante beleid, wet en regelgeving. In dit hoofdstuk wordt de toetsing van het project aan het ruimtelijk/planologisch beleid van het Rijk, PNH en gemeenten beschreven. De toetsing van het project aan milieuaspecten wordt behandeld in de beschrijving van de omgevingseffecten in Hoofdstuk 4.

4.1 Europees beleid

4.1.1 Vogel- en habitatrichtlijn (Natura2000)

De Vogel- en habitatrichtlijn (Natura 2000) beschermt in het wild levende dieren op grond van ingestelde beschermingszones. In 2009 had Nederland 162 Natura 2000-gebieden. De N247 loopt niet door en grenst niet aan Natura2000 gebieden. De meest dichtbij gelegen Natura2000 gebieden zijn 'Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske' (op circa 500 meter van het plangebied) en 'Polder Zeevang' (op circa 2 kilometer van het plangebied). Paragraaf 5.9 gaat nader in op de ecologische waarden in en rond het plangebied.

4.1.2 Verdrag van Malta

Het Verdrag van Malta draagt zorg voor de bescherming van archeologisch erfgoed. In het plangebied aanwezige archeologische waarden moeten worden meegewogen bij de besluitvorming over ruimtelijke ingrepen. Paragraaf 5.1 geeft aan welke archeologische waarden in het plangebied aan de orde zijn.

4.2 Rijksbeleid

4.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 13 maart 2012 de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De structuurvisie bevat een concrete, bondige actualisatie van het mobiliteits- en ruimtelijke orderingsbeleid. Dit nieuwe beleid vervangt de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte en de structuurvisie Randstad 2040. De structuurvisie heeft betrekking op:

- Rijks verantwoordelijkheden voor basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water) veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden;
- Rijks belangen met betrekking tot (inter) nationale hoofdnetten voor mobiliteit en energie;
- Rijksbeleid voor ruimtelijke voorwaarden die bijdragen aan versterking van de economische structuur.

Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve Rijks betrokkenheid. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschaps- en natuurdomein fors ingeperkt. Daarnaast wordt (boven) lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports (Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijks bufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los.

Noordwest Nederland

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Om de samenhang tussen de verschillende nationale opgaven inzichtelijk te maken, zijn de rijksopgaven in de SVIR per MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) regio beschreven. De MIRT regio Noordwest Nederland beslaat de provincies Noord-Holland en Flevoland en het IJsselmeergebied. De Metropoolregio Amsterdam is binnen dit gebied de grootste stedelijke regio. In de SVIR zijn de volgende opgaven van nationaal belang, die relevant zijn voor de maatregelen aan de N247, genoemd:

- verbetering van de bereikbaarheid van de (noordkant) van de Metropoolregio Amsterdam;
- het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000-gebieden;
- bescherming van de UNESCO-werelderfgoed gebieden.

Verbetering bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam

De gemeenten in het plangebied maken onderdeel uit van de Metropoolregio Amsterdam. De aanpassingen aan de N247 leiden tot een verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid van de N247 tussen ring A10 en N244, en dragen daarmee bij aan de rijksopgave voor verbetering van de bereikbaarheid aan de noordkant van de Metropoolregio Amsterdam. Het voorliggende inpassingsplan past daarmee binnen het rijksbeleid. In paragraaf 1.3 zijn nut en noodzaak van de aanpassing van de N247 beschreven.

4.2.2 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Per 1 oktober 2012 is de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 van het Bro (Besluit ruimtelijke ordening). Als in een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, dient in de toelichting van dat plan een onderbouwing/toetsing van het initiatief aan de ladder plaats te vinden. Daarbij dient te worden beschreven op welke wijze, met betrekking tot onder meer bedrijventerreinen, kantoren, detailhandel en woningbouwlocaties, rekening is gehouden met de voorkeursvolgorde uit de ladder.

1. Voorziet de geplande ontwikkeling in een behoefte binnen de regio aan deze voorziening, woningen in dit segment of aan bedrijventerreinen binnen deze milieucategorie.
2. Als er wordt voorzien in een regionale behoefte, dan bij voorkeur hiervoor ruimte vinden binnen bestaand stedelijk gebied, bijvoorbeeld door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten.
3. Als de ontwikkeling voorziet in een behoefte, maar het niet mogelijk is om hiervoor ruimte binnen bestaand stedelijk gebied te vinden, dan bij voorkeur ontwikkelen op een locatie daarbuiten die ontsloten is door verschillende vervoerswijzen.

Provinciale weg

Dit project voorziet in de aanpassing van de bestaande provinciale weg N247. De aanpassing van een bestaande weg en bijbehorende voorzieningen is geen categorie waarvoor volgens artikel 3.1.6 een nadere onderbouwing dient plaats te vinden. De verplaatsing van het brandstofverkooppunt zorgt eveneens niet voor een toename aan stedelijke ontwikkelingen.

Aanpassing bedrijfsbestemming

Het provinciaal inpassingsplan wijzigt ook de bouw- en gebruiksmogelijkheden van het bedrijf IDA. Hier wordt de ontwikkeling van de N247 gecombineerd met de herontwikkeling van het bedrijf zelf. De hoeveelheid bebouwing en het gebruik van gronden door dit bedrijf wordt op deze locatie teruggebracht. Per saldo is er daardoor geen sprake van een stedelijke ontwikkeling maar juist van een afname aan m² en m³ gebouwen van dit bedrijf.

Daarnaast is er sprake van herstructurering binnen het bestaande bebouwde gebied rondom Het Schouw. Door deze herstructurering ontstaat er ruimte om in het gebied tussen het

Noordhollandsch Kanaal - N247 en N235 de bebouwing te clusteren ten gunste van de omliggende open polderlandschappen.

Modernisering van de Monumentenwet

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d.17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr. 339) dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen "van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden".

In de toelichting van de Bro staat dat dit betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden. Dit vermindert de noodzaak tot het aanwijzen van nieuwe beschermde monumenten omdat aan het belang van de cultuurhistorie dan waarde wordt toegekend via het proces van de ruimtelijke ordening.

Voor Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening en transformatieopgaven ook aan bod in de Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005) en 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld 14 november 2011) en in 'Erfgoed voor de stad, agenda voor het erfgoed in een groeiend Amsterdam' (vastgesteld 5 juli 2016). De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland is een geografische uitwerking van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (besluit d.d. 21 juni 2010). De kaart geeft in zijn algemeenheid informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten/monumenten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als militaire structuren en historische dijken. Deze informatiekaart is voor wat betreft bovengrondse cultuurhistorische waarden vooral gericht op gemeente overschrijdende zaken. Het is daarom niet gericht op de specifiek Amsterdamse waarden, en het geeft daar dan ook geen beeld van.

4.2.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, zijn geregeld in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals Rijksvaarwegen, kustfundament, de Waddenzee, buisleidingen van nationaal belang en de Ecologische hoofdstructuur.

De uitbreiding van de ruimtelijke ordeningsregels in het Barro is op 1 oktober 2012 in werking getreden. Deze uitbreiding betreft rijksregels ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening, de toekomstige uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijksvaarwegen, de verstedelijking in het IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

Dit project voorziet in de aanpassing van de bestaande provinciale weg N247. Daarnaast wordt ter hoogte van de Purmer Ee / Monnickendammergat de primaire waterkering verbreed. Daarbij wordt het buitendijks ruimtegebruik aangepast.

Op grond van artikel 2.12.3 geldt dat de voor overstroombare natuurontwikkeling en de daarvoor benodigde beschermende waterstaatkundige constructies, projecten in het kader van dijk- of kustversterking en projecten van nationaal belang met betrekking tot windenergie zijn vrijgesteld van de bepalingen over landaanwinning.

Voor het project geldt, aanvullend op bovenstaande dijkversterking van de primaire waterkering dat er ook ruimtegebruik is gelegen binnen het IJsselmeergebied. In artikel 2.12 geldt voor dit gebied op grond van artikel 2.12.2 onder f een uitbreidingsruimte van 5 hectare voor de gemeente Waterland voor natuurontwikkeling (onder 1) en andere bestemmingen dan natuurontwikkeling, aansluitend op de bestaande bebouwing (onder 2).

In de toelichting van het Barro is beschreven dat voor bovengenoemde tweede mogelijkheid de voorwaarde geldt dat de nieuwe bebouwing of landaanwinning aan dient te sluiten op de bestaande bebouwing. Daarmee wordt bedoeld op zowel fysieke aansluiting, ook op bestaande infrastructuur, als aansluiting qua inpasbaarheid en maatvoering.

Nu de verbreding van de primaire waterkering voor aanpassingen aan de opstelvakken van rijstroken van de N247 en het fietspad nodig is sluit dit aan op artikel 2.12.2. onder f sub 2 en is dit project uitvoerbaar op grond van het Barro.

Rijkswaterstaat geeft aan dat de gemeente Waterland dit ruimtegebruik in mindering moet brengen op haar beschikbare 5 ha buitendijkse ontwikkelruimte van de gemeente.

4.3 Provinciaal beleid

4.3.1 Omgevingsvisie

De provincie werkt nu aan de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050. De huidige provinciale plannen (Structuurvisie, het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan, het Milieubeleidsplan, de Watervisie en de Agenda Groen) komen te vervallen en gaan op in één integrale omgevingsvisie voor de fysieke leefomgeving.

De omgevingsvisie wordt geen 'nietje' door de bestaande plannen, maar een nieuwe visie die gedragen wordt door zoveel mogelijk partijen. Hiervoor worden verschillende participatievormen ingezet (co-creatie, consultatie) om zowel online als offline het gesprek aan te gaan.

Wat betekent de vergrijzing voor hoe wij straks willen wonen en recreëren? Wat betekenen de veranderingen in de manier van werken en winkelen voor de ontwikkeling van vastgoed? Hoe ziet de toekomstige vraag naar voorzieningen eruit? Wat voor effecten hebben technologische ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit -denk aan de zelfrijdende auto- op de leefomgeving? Wat voor gevolgen heeft de switch van een lineaire naar een circulaire economie voor het ruimtegebruik? Over dit soort vragen gaat de Omgevingsvisie NH2050.

Verschillende fases

Tot eind 2016 liep de Verkenningfase. Samen met overheden, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen antwoord vinden op de vragen: Hoe staat de fysieke leefomgeving ervoor? Welke trends zien we? Welke opgaven en dilemma's vloeien hieruit voort? Begin 2017 is de Koersfase gestart. Op basis van onderzoek en consultatie bij inwoners (publiekscampagne Jouw Noord-Holland) en stakeholders worden keuzes gemaakt ten aanzien van de opgaven en dilemma's uit de Verkenningen. Waar willen we dat Noord-Holland duurzaam voor staat en welke (omgevings)waarden vinden we daarbij van belang?

Uiteindelijk leidt dit tot een visie die na de zomer van 2018 vastgesteld wordt door Provinciale Staten.

4.3.2 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 hebben de Provinciale Staten de 'structuurvisie Noord-Holland 2040' vastgesteld. Onderstaande tekst is te vinden op blz. 45 van deze structuurvisie:

“Bereikbaarheid is cruciaal voor de verdere economische ontwikkeling van de provincie en de toegankelijkheid van voorzieningen voor bewoners en bezoekers. Daarom investeert de provincie Noord-Holland in de bereikbaarheid. De provincie Noord-Holland benut de bestaande verkeers- en vervoersnetwerken zo goed mogelijk, zowel afzonderlijk als in onderlinge samenhang. Daarnaast wil de Provincie Noord-Holland een enkele ontbrekende schakel in de netwerken toevoegen.”

En

“De kwaliteit van het openbaar vervoer wordt door de Provincie verbeterd. In de metropoolregio realiseert de Provincie hiervoor nieuwe infrastructuur voor hoogwaardig openbaar vervoer, waarvan vooral de interne bereikbaarheid van de metropool profiteert.

Daarnaast verbetert de Provincie, binnen en buiten de metropoolregio, de kwaliteit van het regionaal openbaar vervoer door een optimale dienstregeling, service en uitstraling. De verbetering van de kwaliteit van stations en haltes en hun omgeving is een belangrijk element. Ook streeft Provincie Noord-Holland naar verbetering van het (landelijke) spoorwegennet in Noord-Holland.”

De Structuurvisie 2040 dateert van 2010. In 2015 is de Structuurvisie voor het laatst bijgewerkt.

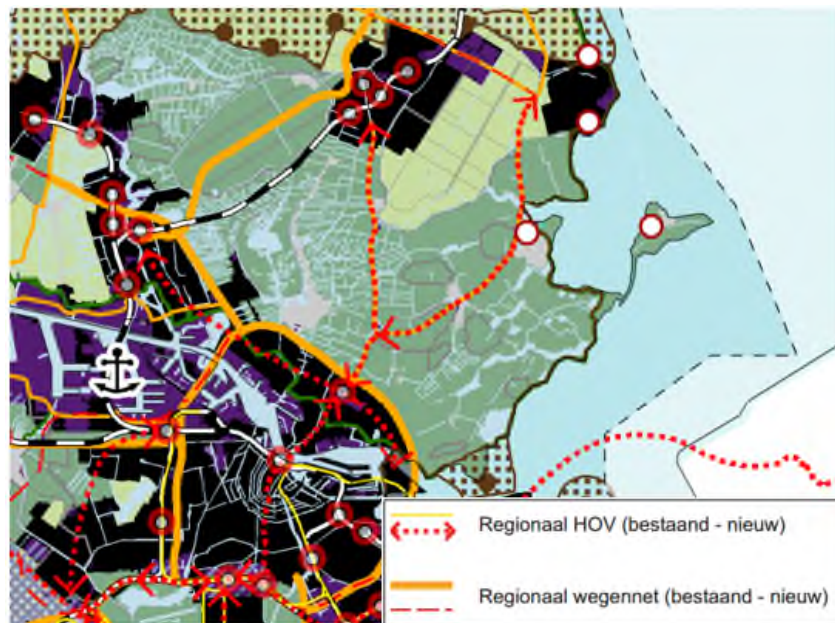
In de structuurvisie is de N247 aangemerkt als (bestaand) regionaal wegennet. Het beleid hieromtrent is als volgt:

- Optimaal benutten van bestaande wegennet
- Versterken van het netwerk door ontvlechten van nationaal, regionaal en lokaal verkeer
- Ontbrekende schakels toevoegen.

Tevens is de N247 aangemerkt als (nieuw) regionaal HOV, met als beleid het:

- Ontwikkelen van een samenhangend regionaal OV-net
- Optimaal aansluiten op andere netwerken, transferia, P+R
- Ontwikkelen van OV-knooppunten.

De gebieden rond de N247 zijn aangeduid als metropolitane landschappen, bufferzones waar een combinatie van landbouw en andere functies, zoals recreatie, beoogd wordt.



Afbeelding 4.1: Structuurvisie Noord-Holland 2040

4.3.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Provinciale Staten heeft in maart 2010 de Provinciale Ruimtelijke Verordening (hierna PRV) vastgesteld. In 2012, 2013 en in 2016 is de PRV op onderdelen geactualiseerd en/of aangevuld. De meest recente versie van de PRV is vastgesteld door Provinciale Staten op 23 april 2018 en in werking getreden per 1 mei 2018.

Omdat de provincie Noord-Holland geacht wordt haar eigen beleid te onderschrijven, wordt het PIP N247 ook aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening getoetst. Strikt genomen is de PRV niet van toepassing op provinciale projecten.

De PRV schrijft voor waaraan de inhoud van (gemeentelijke) bestemmingsplannen, omgevingsvergunningen voor afwijken van het bestemmingsplan en beheersverordeningen moeten voldoen. In de verordening zijn regels opgenomen voor onderwerpen met heldere criteria, weinig gemeentelijke beleidsvrijheid en een provinciaal belang. De regels in de PRV zijn gebaseerd op de beleidskeuzes in de provinciale structuurvisie Noord-Holland 2040. Het gaat daarbij om thema's over bebouwingscontouren, ecologische hoofdstructuur, agrarische bedrijven, kantoren, bedrijventerreinen, detailhandel, waterkeringen et cetera. Omdat de provincie gebonden is aan haar eigen beleid, is het inpassingsplan getoetst aan de PRV.

Relevante regels

De volgende regels uit de PRV zijn van toepassing op het plangebied:

- Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in het landelijk gebied en voor windturbines (artikel 15);
- Bufferzones (artikel 24);
- Weidevogelleefgebied (artikel 25);
- Regionale waterkeringen (artikel 30).

Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in het landelijk gebied en voor windturbines

Deze vernieuwde Leidraad (vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 10 april 2018) beschrijft, na de introductie, de bestaande waarden en de ontwikkelkansen in de verschillende gebieden in Noord-Holland. De kaart van de provincie is daartoe onderverdeeld in twintig landschappelijke eenheden, zogenaamde ensembles, en tien provinciale structuren, zoals de Westfriese Omringdijk, de Stelling van Amsterdam en (agrarische) erven.

Bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied dient rekening gehouden te worden met de onder de ensembles en structuren beschreven ambities en ontwikkelprincipes. Hiervan kan, mits goed gemotiveerd, van worden afgeweken. Bij afwijking van de ontwikkelprincipes en bij plannen met grote impact kunnen Gedeputeerde Staten de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) om een (vroegtijdige) adviesrol vragen.

Er zijn bij de ambities en ontwikkelprincipes ook kansen opgenomen (gemarkeerd als 'kans'). Deze zijn bedoeld ter inspiratie, en dienen te worden betrokken bij het ontwerp.

De ontstaansgeschiedenis en de beschrijving van de drie kernwaarden – landschappelijke karakteristiek, openheid, ruimtebeleving – dienen ter inspiratie te worden betrokken in de uitwerking van de plannen.

De juridische doorwerking van de Leidraad is verankerd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV), artikel 15.

Het overgangsrecht voor al lopende projecten is ook geregeld in de PRV. Artikel 46a PRV regelt (kort samengevat) dat op plannen die voor 2 mei 2018 als ontwerp ter inzage zijn gelegd, de oude PRV en daarmee de oude Leidraad (2010) van toepassing blijft.

In het kader van de bestemmingsplanprocedure wordt de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) om advies gevraagd over plannen met grote impact. Ook voor het provinciaal inpassingsplan N247 is advies gevraagd.

Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling

Op 8 november 2017 is het project N247 besproken in de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling van de provincie Noord-Holland.

In deze commissie is het wegontwerp toegelicht alsmede de verkeerskundige noodzaak uit het programma Bereikbaarheid Waterland, waarbij het gaat om verbetering van de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid, met aandacht voor leefbaarheid, natuur en landschap.

Het project is een samenwerking tussen provincie en gemeenten Amsterdam en Waterland en andere partijen. Ook zijn omwonenden goed betrokken bij het proces. Het uiteindelijk plan is een win-win situatie voor alle partijen. Het advies van de ARO maakt onderdeel uit van het planproces om tot een goede oplossing te komen.

In het advies van de ARO wordt ondermeer het onderstaande benoemd:

"Bij het Schouw is sprake van een aantal gebouwen die deel uit maken van de Stelling van Amsterdam. In de jaren '70 heeft een reconstructie plaatsgevonden van het kruispunt en zijn het tankstation en de boschages aangelegd. Kenmerkend voor deze plek is de landschappelijke overgang tussen veengebied en droogmakerij. Het huidige plan biedt de kans om de leesbaarheid van de lagen in het landschap te vergroten.

De eerder genoemde hal van de IDA Foundation vormt in de huidige situatie een groot ruimtelijk obstakel, zo blijkt uit de getoonde beelden. Ook belemmeren de bospercelen het zicht op de landschappelijke overgang en de openheid. Er zijn drie ruimtelijke alternatieven bekeken voor de locatie van het tankstation, waar de nu voorliggende locatie uit gekozen is. Al schetsend is het ontwerp verder uitgewerkt tot het nu voorliggende plan. De tunnel in de Termieterweg is een forse ingreep, waarbij de provinciale weg een meter moet worden verhoogd. De tunnel, de benodigde parkeervoorzieningen en de oriëntatie van het gebouw van de IDA Foundation zijn ruimtelijk op elkaar afgestemd. Het parkeren bij IDA vindt bij het nieuwe plan plaats op eigen terrein, ter plekke van de huidige loods. Geprobeerd is om de ruimtelijk impact van het nieuwe tankstation en het parkeren zoveel mogelijk te beperken door verspreid beplanting aan te brengen. Er is weliswaar sprake van veel asfalt, maar door de ruimtelijke opzet en het aanbrengen van beplanting vormen de verschillende objecten bij Het Schouw ruimtelijk één geheel."

De ARO constateert dat het plan gedurende het ontwerpproces steeds beter is geworden. De ARO vindt dat het verwijderen van het tankstation en de bospercelen een belangrijke bijdrage levert aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.

Conclusie, samenvatting ARO

De ARO is zeer positief over dit plan. Het zicht op de landschappelijke overgang wordt weer hersteld en het concentreren van alle functies in de ruimte tussen de provinciale wegen en het Noordhollandsch Kanaal leidt tot een overzichtelijk geheel. Het is goed om te zien hoe het verbeteren van infrastructuur, in combinatie met bewonersparticipatie, wordt ingezet om de ruimtelijke kwaliteit op een plek te vergroten. Het is een schoolvoorbeeld van een integraal ontwerp.

Bufferzones

Een groot deel van de N247 valt binnen een zogenaamde bufferzone. In een bufferzone mag een bestemmingsplan geen nieuwe verstedelijking mogelijk maken. Hierop zijn enkele uitzonderingen gemaakt, namelijk de realisatie van een restaurant, café, kleinschalig hotel, kampeerbedrijf of zorgboerderij. In de bufferzone moet eerst nut en noodzaak worden aangetoond (nee, tenzij principe) en vervolgens moet worden voldaan aan de eisen ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit (artikel 15 PRV, in combinatie met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie).



Afbeelding 4.2: Ligging bufferzones (bron: PRV Noord-Holland)

Daarnaast is voorgeschreven dat in de toelichting van een bestemmingsplan wordt aangegeven op welke wijze de open en groene ruimte wordt beschermd, de ruimtelijke kwaliteit wordt beschermd, de dagrecreatieve functie wordt versterkt en rekening wordt gehouden met specifieke kernkwaliteiten van de voormalige Nationale Landschappen.

In dit geval wordt de bestaande weg N247 aangepast. Geen van de hierboven vermelde functies worden in dit provinciaal inpassingsplan mogelijk gemaakt. Wel wordt er een bestaand tankstation verplaatst en de bestaande bedrijfsbebouwing in omvang verminderd en in gebruik aangepast. Aan de specifieke waarden van de bufferzones wordt in paragraaf 5.9 aandacht besteed.

Weidevogelleefgebied

Weidevogels houden van een rustig en open landschap. Hoge elementen of infrastructuur, zoals wegen, fietspaden, wandelpaden, bebouwing, bosschages of bomenrijen zorgen voor verstoring voor weidevogels. Volgens artikel 25 van de PRV mag een bestemmingsplan dat betrekking heeft op weidevogelleefgebied (hieronder wordt ook een provinciaal inpassingsplan verstaan) niet voorzien in de mogelijkheid tot het aanleggen van nieuwe weginfrastructuur. Als een ingreep geen netto verstoring heeft op het weidevogelleefgebied dan kan de ingreep doorgaan. Geeft een ingreep netto wel extra verstoring, dan zal de afweging gemaakt moeten worden of de ingreep van groot maatschappelijk belang is. Indien de afweging het doorgaan van de ingreep als gevolg heeft, moet het verstoring effect gecompenseerd worden.



Afbeelding 4.3: Ligging weidevogelleefgebied (bron: PRV Noord-Holland)

Bij de realisatie van de maatregelen aan de N247 verdwijnt er weidevogelleefgebied. Ter plaatse van Het Schouw worden bestaande bomen, die zijn aangeplant om het huidige brandstofverkooppunt aan het zicht te onttrekken, gekapt zodat er weidevogelleefgebied wordt aangelegd. In de natuurtoets, zie paragraaf 5.9, wordt ingegaan op de compensatie van het verlies aan weidevogelleefgebied.

De provincie Noord-Holland is, mede gelet op de grove begrenzing, voornemens om de begrenzing van het weidevogelleefgebied meer in overeenstemming te brengen met de feitelijke situatie. Dit betekent voor het Provinciaal Inpassingsplan ondermeer dat de N247 als provinciale weg verdwijnt uit het weidevogelleefgebied (op sommige plaatsen is de wegas de grens van dit gebied). De verwachting is dat Provinciale Staten van Noord-Holland de herbegrenzing van het weidevogelleefgebied eind 2018 vaststelt.

Voor het Ontwerp PIP N247 wordt uitgegaan van de huidige kaartbeelden en begrenzing van het weidevogelleefgebied. Daarmee wordt worst-case rekening gehouden met de aantasting van dit gebied.

Regionale waterkeringen

Volgens artikel 30 van de ontwerp provinciale ruimtelijke verordening dient een bestemmingsplan dat mede betrekking heeft op regionale waterkeringen (hieronder wordt ook een provinciaal inpassingsplan verstaan) te voorzien in de bescherming van de waterkerende functie door op deze functie toegesneden bestemmingen en regels en voorziet tevens in een vrijwaringzone aan weerszijden van de waterkeringen zodat reconstructies van de waterkeringen niet onmogelijk worden gemaakt. In de waterparagraaf (paragraaf 5.12) wordt hier verder op ingegaan. In de planregels en op de verbeelding is rekening gehouden met de regionale waterkering door het opnemen van een dubbelbestemming. Hiermee is de bescherming van de regionale waterkering geborgd.



Afbeelding 4.4: Ligging regionale waterkeringen (bron: PRV Noord-Holland)

4.3.4 Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2017-2021

In het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2017-2021 zijn in hoofdstuk 7 de projecten in studie-, plan- en realisatiefase opgenomen. De projecten N247-12, N247-14 en N247-16 zijn opgenomen in dit meerjarenprogramma. De omschrijving van het project is hieronder weergegeven.

7. Projecten in de studie-, plan- en realisatiefase

Nr.	Project-nr.	Soort project	Omschrijving project	Fase	(mogelijke) Uitvoering in
66	N247-12	verkeers-veiligheid	Aanleg fietspad oostzijde N247, gedeelte Hoogedijk-Wagenweg, gemeente Waterland Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt een fietspad aan de oostzijde van de N247 vanaf Monnickendam tot de Wagenweg aangelegd. Scholieren uit Monnickendam die in Volendam op school zitten, hoeven de N247 dan niet meer over te steken.	studie	2019-2020
67	N247-14	traject-benadering	Trajectbenadering groot onderhoud N247a, gedeelte A10-N244, gemeenten Amsterdam, Waterland en Edam-Volendam Er staat groot onderhoud gepland op de N247, gedeelte A10-N244. Het onderhoudsproject is opgenomen in de studiefase van het PMI, zodat onderzocht kan worden of er gelijktijdig met het groot onderhoud aanpassingen aan het traject worden gerealiseerd. Op deze manier wordt de overlast voor de weggebruiker zoveel mogelijk beperkt. Het groot onderhoud wordt geïntegreerd in project N247-16.	studie	2019-2020
68	N247-16	bereik-baarheid	Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247, gedeelte A10-Edam De bereikbaarheid van Waterland verslechtert. De N247 is zwaar belast met zowel autoverkeer als openbaar vervoer. Daarnaast ligt de weg in een kwetsbaar gebied en doorkruist Broek in Waterland. Het betreft het ontvechten van het openbaar vervoer en het overige gemotoriseerde verkeer, het vergroten van de verkeersveiligheid zonder dat de leefbaarheid daar nadelige gevolgen van ondervindt. De maatregelen bestaan uit het aanleggen van een busstrook, het realiseren van ongelijkvloerse oversteken voor het langzaam verkeer en het optimaliseren van de kruispunten. Tevens wordt er bij 't Schouw in het kader van Beter Benutten vervolg een Park & Ride en eventueel een Park & Bike gerealiseerd.	studie	2019-2021

Afbeelding 4.5: Projectenlijst PMO en PMI (bron: Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2017-2021)

4.3.5 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

De algemene beleidsdoelstelling van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is en blijft 'vlot en veilig door Noord-Holland'. Dit vraagt om actie. Met name in de sterk verstedelijkte gebieden is er een hoge verkeersdruk. Vanuit sociaal en economisch perspectief en voor leefbaarheid en het milieu is dit een belangrijk aandachtspunt. In landelijke gebieden is er inzet voor meer keuze tussen vervoerswijzen en het beter op elkaar laten aansluiten van vervoerssystemen.

De uitdaging voor Noord-Holland is om bij groeiende mobiliteit de bereikbaarheid de komende jaren te waarborgen. Daarnaast is een belangrijk aandachtspunt om de kwetsbaarheid van het systeem, voelbaar bij incidenten op de weg en verstoringen in het treinverkeer, te minimaliseren.

Door de bereikbaarheid structureel aan te pakken, kan de provincie een voorsprong nemen en een aantrekkelijke woon- en werklocatie blijven en aantrekkelijker worden. De provincie spant zich daarvoor extra in door, samen met haar partners, een pakket aan samenhangende maatregelen te ontwikkelen waarbij de reiziger centraal staat.

Om tot het beste netwerkgebruik te komen zal Noord-Holland inzetten op de volgende speerpunten:

- Anders Betalen voor Mobiliteit.
- Ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement.
- Impuls fiets.
- Hoogwaardig openbaar vervoer.
- Verkeersmanagement en ICT.
- Goederenvervoer.
- Ruimtelijke ontwikkeling.

Deze speerpunten zullen onderling samenhangend en elkaar versterkend worden ingezet. Daarnaast zal de provincie onverminderd inzetten op de uitvoering van haar infrastructuurprogramma, zoals opgenomen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI).

Provinciale Staten hebben op 10 november 2014 het volgende besloten:

Geen nieuw PVVP vast te stellen, maar het verkeer- en vervoerbeleid mee te nemen in een nieuw op te stellen Omgevingsvisie. Het PVVP is geen geldend beleid meer.

4.3.6 Coalitieakkoord provincie Noord-Holland

In het coalitieakkoord 'Verantwoord en duidelijk gericht op de toekomst' wordt aangegeven dat de provincie Noord-Holland de komende jaren blijft investeren in de verkeers- en vervoersinfrastructuur. Onze inzet blijft het vergroten van de bereikbaarheid, waarbij doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid uitgangspunten zijn. Uiteraard dienen de kosten op te wegen tegen de baten.

4.4 Regionaal beleid

4.4.1 Regionaal verkeer- en vervoerplan (RVVP)

De Vervoerregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van vijftien gemeenten, waaronder ook Waterland en Edam-Volendam. De vervoerregio heeft een aantal (wettelijke) regionale verkeer- en vervoertaken, waaronder het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer en het realiseren en verbeteren van infrastructuur voor auto, OV en fiets. De Vervoerregio draagt hiermee bij aan de bereikbaarheid van de Amsterdamse regio.

De Vervoerregio Amsterdam heeft een beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer: het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP). Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling, voor de uitvoering van de exploitatie van het OV en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid.

Door de jaren is het beleid op onderdelen geactualiseerd via de Regionale OV-Visie 2010-2030 en het Regionaal Netwerk Fiets. Jaarlijks wordt voor het RVVP een uitvoeringsprogramma opgesteld en iedere twee jaar wordt het beleidskader geëvalueerd. Het Regionaal Verkeer-en-Vervoerplan (RVVP) is een belangrijk onderdeel van de Regionale Agenda van de Vervoerregio Amsterdam, het werkprogramma voor een bestuursperiode. Het uitvoeringsprogramma is onderdeel van het RVVP. Hierin worden de verantwoordelijkheden voor beleid en uitvoering van projecten zijn vastgelegd.

In het RVVP Uitvoeringsprogramma 2017 wordt het project KANS (Knooppunt A10 N247 S116) genoemd als studieproject: "De Stadsregio en de provincie Noord-Holland hebben het initiatief genomen om samen met de gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat een verkenning te starten naar de problemen van de verkeersafwikkeling op het knooppunt A10/ N247 / S116 in Amsterdam Noord. De capaciteit van de betreffende kruispunten kan het verkeersaanbod niet verwerken en er lijken geen eenvoudige maatregelen mogelijk om de capaciteit op te rekken. In 2016 is een verkenning uitgevoerd en in 2017 wordt een planstudie gestart."

4.4.2 Regionale OV-visie 2010-2030

De OV-visie 2010-2030 'Regionaal OV als impuls voor de Metropool Amsterdam' onderbouwt de ambities van de Stadsregio Amsterdam. Dat gebeurt op basis van demografische en ruimtelijke ontwikkelingen. De Noordvleugel van de Randstad groeit uit tot Metropoolregio die concurreert met andere Europese metropolen. Dat vraagt ruimtelijke en economische kwaliteiten. De Stadregio streeft naar 70 procent marktaandeel voor het OV en dat dit OV het visitekaartje voor de Metropoolregio is. Ten noorden van het Noordzeekanaal en IJ ligt het accent aan de ene kant op het versterken van lijnen om de groei op te vangen en aan de andere kant op het toevoegen van ontbrekende schakels.

Eén van de genoemde projecten in de OV-visie is een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) busverbinding tussen Edam-Volendam en Amsterdam Centraal (via Buikslotermeerplein). Een deel van de route van deze bus gaat via de N247. Om de groei op te vangen moeten de frequenties op deze route omhoog. Op delen van het kerntracé kan dat leiden tot minder betrouwbaarheid en dus lagere kwaliteit. Om dat te voorkomen verdient de infrastructuur aanpassing, zo is te lezen in de regionale OV-visie.



Afbeelding 4.6: Project N2 uit de regionale OV-visie 2010-2030: het opwaarderen van het Waterlandlijnen kerntracé (Bron: Regionale OV-visie 2010-2030)

4.4.3 Uitvoeringsparagraaf Investeringsagenda Fiets 2015-2025

Op 16 juni 2015 stelde de regiораad de Investeringsagenda Fiets 2015-2025 voor de Stadsregio Amsterdam vast. Doel is het versterken van de samenhang tussen de netwerken van auto, openbaar vervoer en fiets. Met deze investeringsagenda is er, net als voor de netwerken van weg en openbaar vervoer, een helder investeringskader gekoppeld aan ambitie. De N247 maakt onderdeel uit van het regionale fietsennetwerk. Verschillende maatregelen maken onderdeel uit van de Investeringsagenda, waaronder de planuitwerking van een 'nieuw fietspad N247-oostzijde: Monnickendam-Wagenweg (Volendam)' en de 'N247 West: tussen Broek en Monnickendam' en verkenningen naar een 'Nieuwe brug Ringvaart Broekermeerpolder plus fietsonderdoorgang', 'Herinrichting De Dollard (N235 Het Schouw)' en 'Uitbreiden fietsparkeren R-net haltes langs N247 en N235'.



Afbeelding 4.7: Regionaal fietsennetwerk. (Bron: Investeringsagenda Fiets 2015-2025)

4.4.4 Regiovisie Waterland 2040

In de regiovisie Waterland 2040 hebben de zeven Waterlandse gemeenten (nog) in ISW-verband de koers bepaald voor het ruimtelijk beleid op lange termijn. De Regiovisie is vastgesteld in het Algemeen Bestuur van het ISW op 10 december 2008. De regiovisie Waterland 2040 vormt de basis voor de gemeentelijke plannen die gemaakt gaan worden. Daarnaast is het de visie van onze regio om in te brengen in plannen van de Provincie Noord-Holland en die van de Stadsregio Amsterdam.

De regiovisie Waterland 2040 gaat over heel veel thema's waaronder o.a. landschap, wonen en werken, mobiliteit, recreatie. Om de kernen vitaal te houden en de bereikbaarheid van de regio binnen de Metropoolregio Amsterdam te waarborgen worden de noodzakelijke sociaal-economische en infrastructurele maatregelen uitgevoerd. Ten aanzien van het thema Mobiliteit wordt in de Regiovisie de ambitie uitgesproken om de doorstroming op de N247 te verbeteren, onder andere door een vrije busbaan in zowel de ochtend- als avondspits in twee richtingen te gebruiken.

4.4.5 Waterprogramma 2016-2021

Het Waterprogramma 2016-2021 is vastgesteld op 3 november 2015. Met dit Waterprogramma geeft het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier richting aan het waterbeheer tussen 2016 en 2021. Dat is nodig, want de klimaatverandering en de veranderende maatschappij dwingen tot aanscherping en heroverweging van de keuzes van het waterschap. Door het veranderende klimaat wordt het waterbeheer steeds complexer. Veranderende patronen in communicatie en participatie in de maatschappij vragen grotere betrokkenheid en intensievere dialoog met partners en belanghebbenden. Bovendien zijn er steeds meer partijen betrokken bij het waterbeheer. Alleen door slim samen te werken is integraal en doelmatig waterbeheer mogelijk. Bij de ontwikkeling van dit Waterprogramma is daar invulling aan gegeven door middel van een partnerproces en de ontwikkeling van gezamenlijke bouwstenen. De onderwerpen voor deze bouwstenen zijn verzameld via een intensieve dialoog met een groot aantal belanghebbenden.

Het waterprogramma is gericht het bieden van (meerlaagse) waterveiligheid, het beperken van wateroverlast, het voorzien in voldoende en gezond water en crisisbeheersing. Het inpassingsplan frustreert de uitvoering van Waterprogramma 2016-2021 niet.

4.5 Gemeentelijk beleid

4.5.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

Hoe zien Amsterdam en zijn omgeving eruit in 2040? Die vraag wordt beantwoord in de Structuurvisie Amsterdam 2040, vastgesteld op 17 februari 2011 door de gemeenteraad van Amsterdam. Om zich als levendig en krachtig centrum van de metropoolregio te handhaven moet de stad economisch sterk blijven en duurzamer worden. Heel concreet kan dit worden vertaald in een aantal opgaven die de stad zich tot 2040 heeft gesteld:

- Tot 2040 komen er 70.000 woningen bij in Amsterdam, zoveel mogelijk door de ruimte in de stad intensiever te gebruiken. We noemen dit verdichting.
- Als onderdeel van de verdichting veranderen we bedrijventerreinen in gebieden met een mix van wonen en werken, waarbij volop ruimte wordt geboden aan kansrijke, kennisintensieve economische sectoren.
- In de regio komt een snel, frequent en comfortabel openbaar vervoernetwerk van trein, bus, tram en metro.
- Door te kiezen voor verdichting zal de druk op de openbare ruimte toenemen. Dat vraagt speciale aandacht voor deinrichting en het gebruik van straten, pleinen, parken en kades. Die gaan we kwalitatief hoogwaardig inrichten. Alleen zo blijft Amsterdam zijn aantrekkingskracht behouden.
- Hetzelfde geldt voor het vele water en groen in de stad. Voor veel bedrijven is dat een reden om zich in Amsterdam te vestigen. Groen en water moeten daarom nog aantrekkelijker gemaakt worden.
- Tenslotte is het onontkoombaar dat de fossiele brandstoffen opraken. We gaan investeren in alternatieve bronnen van energie: wind- en zonne-energie en stadswarmte.

4.5.2 Beleidsvisie en toetskader Stadsrandpolder Waterland

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 is de hoofdgroenstructuur aangewezen. Voor het buitengebied van Amsterdam-Noord is het beleid voor de hoofdgroenstructuur verder uitgewerkt in de Beleidsvisie en toetskader Stadsrandpolder Waterland. De beleidsvisie en toetskader is op 19 september 2012 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.

De visie biedt een toetsingskader voor initiatieven die in Waterland lopen, en geeft het raamwerk waarbinnen het nieuwe bestemmingsplan voor landelijk Noord moet passen. De beleidsvisie en toetskader heeft hierbij dezelfde looptijd als het instrumentarium van de structuurvisie: tot 2020.

Omdat delen van het plangebied vallen binnen de hoofdgroenstructuur met groentype Stadsrandpolder, is in het kader van het provinciale inpassingsplan toetsing aan de beleidsintentie vereist. Daarbij is eveneens een advies van de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) verplicht. Deze onafhankelijke commissie adviseert het college van burgemeester en wethouders over de inpasbaarheid van ruimtelijke ingrepen in de hoofdgroenstructuur. De initiatiefnemer van een mogelijke ruimtelijke ingreep kan in een vroeg stadium van de planvorming een pre-advies vragen aan de TAC.

De TAC heeft op 24 augustus 2017 het "TAC-preadvies N247 reconstructie het Schouw" opgesteld. In een eerder stadium (24 november 2015) heeft de TAC een preadvies gegeven voor de verplaatsing van het tankstation Het Schouw.

TAC-advies

Op grond van de verstrekte informatie constateert de TAC in haar definitief advies van 19 januari 2018 dat de reconstructie van de N247 bij knooppunt het Schouw inpasbaar is in de Hoofdgroenstructuur:

"Op grond van de verstrekte informatie (oplegnotitie TAC, voorontwerp provinciaal inpassingsplan zijnde toelichting, regels en verbeelding, bijlage 1 presentatietekeningen wegontwerp en bijlage 15 beeldkwaliteitplan Het Schouw, natuur- en landschapsplan N247) constateert de TAC dat het voorontwerp provinciaal inpassingsplan voor de reconstructie van de N247 bij knooppunt Het Schouw inpasbaar is in de Hoofdgroenstructuur."

De TAC geeft opmerkingen mee over de vertaling van het wegontwerp in het provinciale inpassingsplan. Deze zijn verwerkt in het Ontwerp Inpassingsplan N247."

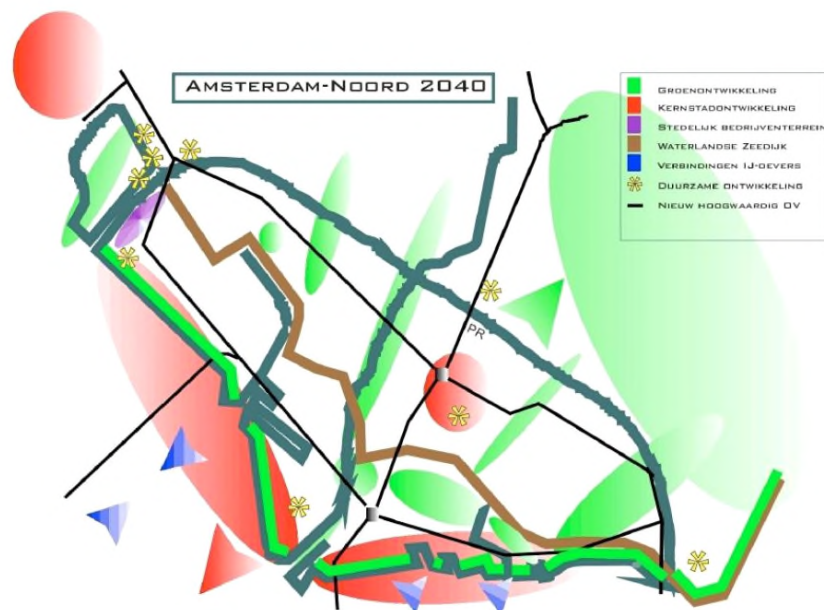
4.5.3 MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030

De MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030 is een uitwerking van de Structuurvisie Amsterdam 2040 en het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030. Hierin staat beschreven op welke wijze de economische vitaliteit van Amsterdam op duurzame wijze versterkt kan worden door de bereikbaarheid in en van de stad en de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte te vergroten.

Het stuk geeft de hoofdlijnen en nieuwe accenten aan van het mobiliteitsbeleid voor de langere termijn weer. In de MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030 is het gedeelte van de N247 vanaf de ring A10 noordwaarts aangewezen als 'plusnet OV', waar hoge snelheid van OV de nadruk heeft. Met het benoemen van plusnetten laat Amsterdam zien waar welke vervoerwijze het meeste prioriteit verdient, in de toegemeten ruimte op straat, in de voorrangverlening op kruispunten en bij de inzet van investeringsmiddelen.

4.5.4 Ontwikkelingsbeeld Amsterdam-Noord 2040

In het Ontwikkelingsbeeld Amsterdam-Noord 2040 wordt het gewenste ruimtelijke beeld van het stadsdeel in 2040 beschreven. Stadsdeel Noord wordt uitgebouwd tot een levendig en veelzijdig stadsdeel. De visie is één van de bouwstenen geweest voor de Structuurvisie Amsterdam 2040. Naast een beschrijving van de voorgestane ruimtelijke ontwikkeling en bijbehorende bouwprojecten, worden condities genoemd die van belang zijn voor de toekomst van het stadsdeel Noord. De belangrijkste condities betreffen het verbeteren en uitbreiden van de diverse vervoersnetwerken en het versterken van de attractiviteit van het stadsdeel Noord door de water- en groenstructuur te verbeteren. Het onderhavig plan sluit aan bij het ontwikkelingsbeeld van Amsterdam – Noord.



Figuur 4.8 Ontwikkelingsbeeld Amsterdam-Noord 2040

4.5.5 Nota Parkeernormen Amsterdam

In de Nota Parkeernormen Auto zijn de nieuwe parkeernormen voor auto's vastgesteld voor nieuwbouw en transformatieprojecten in de stad. De gemeente Amsterdam wil de stad bereikbaar en leefbaar houden met voldoende en aantrekkelijke openbare ruimte en meer ruimte voor de fietser en voetganger. Met de verwachte groei van de stad (woningen, kantoren etc.) is het noodzakelijk dat Amsterdam grenzen stelt aan het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte. Alle nieuwbouw- en transformatieplannen worden getoetst aan de parkeernormen.

Het advies van Team Parkeerbeleid Verkeren & Openbare Ruimte ten aanzien van het IDA-terrein luidt samengevat: De plannen voor 3000 m² kantoor met 80 parkeerplaatsen op eigen terrein voldoet aan de Nota Parkeernormen Auto. De locatie is aangewezen als C-gebied waarvoor maatwerk geldt. 80 parkeerplaatsen op eigen terrein is zeer ruim bemeten.

In de regels van het provinciaal inpassingsplan zijn algemene regels opgenomen voor het parkeren in het plangebied.

4.5.6 Kantorenstrategie Amsterdam

De gemeenteraad van de gemeente Amsterdam heeft op 14 juli 2011 de Kantorenstrategie vastgesteld. Op 6 december 2017 is de Geactualiseerde Kantorenstrategie 2017 vastgesteld, getiteld Het juiste kantoor op de juiste plek. Deze Kantorenstrategie is een actualisering van de Kantorenstrategie 2011. Een actualisering is nodig omdat de dynamiek sinds 2015 een andere is dan die in 2011.

De kantorenstrategie uit 2011 geeft richting aan de rol van de gemeente op de kantorenmarkt om de leegstand terug te brengen tot een acceptabel niveau en de toenemende verversing en de geringe uitbreiding van de kantorenvoorraad vorm te geven. De gemeente wil hiermee bijdragen aan het herstellen van het evenwicht op de kantorenmarkt op termijn. De kantorenstrategie richt zich niet alleen op de planvoorraad, maar vooral ook op de bestaande voorraad.

Verbouw in plaats van nieuwbouw

In de kantorenstrategie van de gemeente Amsterdam wordt hergebruik van bestaande kantoren (door herontwikkeling) geprevaleerd boven het toevoegen van nieuwe kantoren aan de voorraad.

De huidige praktijk van toevoegen van nieuwbouw dient te veranderen in een praktijk waarin de bestaande voorraad wordt vernieuwd. Dit betekent een koerswijziging voor veel partijen op de kantorenmarkt, zowel voor de overheid als de markt.

De potentie van het bestaande vastgoed (renovatie of sloop/nieuwbouw) moet serieus overwogen worden, voordat heil gezocht wordt in nieuwe kantooruitgiften. Duurzaamheid is momenteel een zeer belangrijke objectkwaliteit bij kantoorgebruikers, vastgoedeigenaren en overheden. In de bestaande markt liggen kansen om veel grotere stappen te maken in het verduurzamen van de kantorenmarkt. Dit blijft tot nu toe onderbelicht. Het toevoegen van een nieuw gebouw, hoe duurzaam ook, is zonder opruimen van een gelijke hoeveelheid leegstand niet duurzaam.

Herontwikkeling of renovatie van een bestaand gebouw is dan per saldo duurzamer. Bij een goede benutting van natuurlijke investeringsmomenten (mutaties en groot onderhoud) kunnen grote slagen gemaakt worden. Uiteraard geldt dit alleen voor dat deel van de markt dat goede locatiekwaliteiten heeft. Voor incurante kantoren op ongewilde locaties is transformatie of sloop de enige uitweg.

Relatie met het provinciaal inpassingsplan

Er is voor het bedrijf IDA sprake van herontwikkeling / revitalisatie van de huidige bebouwing. De locatie is niet opgenomen als kantoorlocatie in de kantorenstrategie van de gemeente Amsterdam.

Er wordt geen bestaande bebouwing verlaten dat daarna leeg zal staan. Daarnaast neemt per saldo de omvang van de bebouwing af. Verbouw in plaats van nieuwbouw op een andere locatie wordt gestimuleerd in de kantorenstrategie van Amsterdam.

Voor een toets aan het parkeerbeleid wordt verwezen naar paragraaf 4.5.5.

4.5.7 Beeldkwaliteitsplan Landelijk Noord

In aanvulling op het bestemmingsplan Landelijk Noord is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Het beeldkwaliteitsplan is vastgesteld op 28 januari 2009. Net als het bestemmingsplan, is ook het beeldkwaliteitsplan gericht op het in stand houden van de unieke landschappelijke kwaliteiten van het landelijk gebied van stadsdeel Noord. Het beeldkwaliteitsplan richt zich op twee onderwerpen:

- beeldaspecten waarvoor de kaders in dit bestemmingsplan en de welstandsnota zijn vastgelegd, maar waarbij ontwikkeling van deze kaders wel aan de orde is;
- beeldaspecten van ontwikkelingen die in het bestemmingsplan niet te regelen zijn, maar waarover toch een beleidsmatige standpuntbepaling nodig is.

Voor 5 verschillende onderwerpen, landelijk gebied, dorpsranden, boerenerven, gebouwen, de Volgermeerpolder en de Burkmeerpolder zijn beeldkenmerken samengevat. Vervolgens is aangegeven welke ontwikkelingen invloed hebben op de beeldkwaliteit en wordt het beleid aangegeven.

4.5.8 Welstandsnota De Schoonheid van Amsterdam

De stad Amsterdam hecht waarde aan de kwaliteit van de gebouwde omgeving; het is een publiek belang om zorgvuldig met die omgeving om te gaan. Tegelijkertijd wil de gemeente burgers niet onnodig beperken in de mogelijkheid gebouwen aan te passen aan hun wensen.

Het beoordelen van bouwplannen op redelijke eisen van welstand is een manier om deze twee uitgangspunten in de praktijk te brengen.

Voordat een vergunning wordt verleend voor een bouwwerk, wordt het uiterlijk van het bouwwerk op zichzelf en in relatie tot de omgeving beoordeeld; het moet letterlijk 'wel staan'. De welstandsnota is het inhoudelijk kader voor die beoordeling.

4.5.9 Omgevingsvisie Waterland 2030

De Omgevingsvisie Waterland 2030 is op 9 maart 2017 vastgesteld. Op 24 maart 2017 is de omgevingsvisie in werking getreden. De omgevingsvisie geeft niet alleen richting aan ruimtelijke ontwikkelingen in de komende jaren, maar ook een visie op de manier waarop wordt omgegaan met nieuwe ruimtelijke initiatieven. De omgevingsvisie is hierdoor onder meer belangrijk voor plannen die niet kunnen worden gerealiseerd op basis van een bestemmingsplan.

De gemeente stelt zich bij nieuwe ruimtelijke initiatieven steeds de vraag “Hoe kan deze ontwikkeling de kernprincipes van de gemeente versterken?” en “Hoe kan deze ontwikkeling worden gecombineerd met initiatieven van andere partijen zodat meerwaarde ontstaat?”.

De kernprincipes zijn:

- vertrek vanuit historie, landschap en natuur;
- wees groot in kleinschaligheid;
- houd de stad op afstand maar versterk de verbindingen;
- ga voor duurzaam;
- beleef en respecteer het water.

Ten aanzien van verkeer en vervoer wordt gesteld dat de ontwikkeling van een gebied sterk te maken heeft met de aanwezige infrastructuur. Bereikbaarheid en een goede, veilige verkeersafwikkeling zijn belangrijke items. Door de gemeente lopen twee belangrijke provinciale verbindingswegen (N235 en N247) die Waterland verbinden met de omliggende steden. Inwoners van Waterland hebben daarnaast een goed openbaar vervoerssysteem met een hoge frequentie ter beschikking. De provincie is voornemens de bereikbaarheid in de regio Waterland te verbeteren. Onder het lopende project 'Bereikbaarheid Waterland' worden diverse maatregelen in de gemeente Waterland voorbereid en genomen.

4.5.10 Waterplan Waterland

Het doel van het waterplan is een overkoepelend visiedocument te presenteren van het huidige waterbeleid, ambities, kansen en knelpunten binnen het watersysteem van de gemeente Waterland. Binnen het waterplan worden gezamenlijke afspraken gemaakt tussen de gemeente en het Hoogheemraadschap ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid. Daarnaast vormt het waterplan een opmaat voor de overdracht van het onderhoud van het stedelijk oppervlaktewater vanuit de gemeente aan het Hoogheemraadschap.

De belangen van het watersysteem als ordenend principe worden betrokken bij ruimtelijke ontwikkelingen. Gemeente en Hoogheemraadschap (en eventueel de provincie en Rijkswaterstaat) dienen in een vroegtijdig stadium te zorgen voor afstemming zodat water optimaal in ruimtelijke plannen wordt meegenomen. Ook wordt ernaar gestreefd dat de waterparagraaf een integraal onderdeel is van alle ruimtelijke plannen en besluiten waarin water een aandachtspunt is. In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op de waterparagraaf. Het inpassingsplan frustreert de uitvoering van het Waterplan Waterland niet.

4.5.11 Groenvisie 2016

De Groenvisie 2016 (vastgesteld op 24 januari 2008) vormt de basis voor het groenbeleid in de gemeente Waterland. In de Groenvisie is beleid ontwikkeld ten aanzien van bomen, restgroen en nieuwbouw- en herstructureringslocaties.

Onderdeel van de Groenvisie is de Bomenverordening. Deze stelt dat voor het vellen van een aantal soorten bomen een omgevingsvergunning nodig is. Bij de verlening van een vergunning wordt zoveel mogelijk herplant opgelegd. Voor het vellen van de volgende bomen is een vergunning nodig:

- bomen die deel uitmaken van de hoofdgroenstructuur;
- bomen op lijst waardevolle bomen.

De te beschermen bomen staan op de 'Lijst waardevolle bomen' (laatste versie d.d. 26 juni 2007).

Uit de raadpleging van de Lijst waardevolle bomen volgt dat in het plangebied van de N247 geen waardevolle bomen aanwezig zijn.

4.5.12 Duurzaamheidsagenda 2015-2018

In de duurzaamheidsagenda 2015-2018 (vastgesteld d.d. 9 juni 2015) staat dat de gemeente de ambitie heeft om in 2050 energieneutraal te zijn. Dit betekent dat in 2050 alleen energie van hernieuwbare bronnen (zon, wind, biomassa, aardwarmte) wordt gebruikt, voor alle gebouwen (woningen, kantoren, bedrijfspanden) en voor het verkeer en vervoer op het grondgebied van de gemeente Waterland. Om dit te bereiken zet de gemeente sterk in op duurzaamheid, echter, met oog voor de kenmerkende waarden binnen de gemeente.

De gemeente zoekt daartoe samenwerking met bewoners, bedrijven en andere overheden. Naast de verduurzaming van haar eigen bedrijfsvoering en vastgoed, stimuleert en ondersteunt de gemeente duurzame invulling van initiatieven van lokale ondernemers en inwoners in de vorm van advies, facilitering, ambtelijke ondersteuning, communicatie en/of participatie.

De speerpunten zijn:

- Energiebesparing en duurzame energie: De gemeente zet in op zonne-energie maar ondersteunt - waar mogelijk - ook windenergie-initiatieven. Overige duurzame energieoplossingen moeten vooral gezocht worden in bodemwarmte en energie uit groen (afval). De gemeente stelt duurzaamheidseisen aan nieuwbouwprojecten en er worden (energie)prestatieafspraken met woningcorporaties gemaakt.
- Een duurzame gemeente: Het verduurzamen van de gemeentelijke bedrijfsvoering en het gemeentelijk vastgoed.
- Grondstoffen en recycling: Het bijdragen aan hergebruik van nuttige grondstoffen door gescheiden in te zamelen en het verminderen van het totaal huishoudelijk afval in kg/inwoner.
- Duurzame mobiliteit: Het omlaag brengen van uitstoot van verkeer en vervoer door het elektrisch vervoer en overige vormen van duurzame mobiliteit, zoals per fiets of over water, te stimuleren.
- Openbaar groen en landelijk gebied: Het stimuleren en vergroten van de biodiversiteit binnen de gemeente en het stoppen van vervuiling van water en natuurschoon.

In paragraaf 4 van hoofdstuk 3 staat duurzame mobiliteit centraal. De gemeente stelt de duurzaamheid van de vervoerswijzen en goede bereikbaarheid centraal in deze duurzaamheidsagenda. Voorliggend inpassingsplan maakt de realisatie van één van de hieruit voortgekomen projecten mogelijk. Op grond van de betrokkenheid van de gemeente Waterland bij de totstandkoming van dit project, geeft dit inpassingsplan invulling aan het beleid van de gemeente.

4.5.13 Welstandsnota Waterland 2013

De gemeente Waterland heeft haar welstandsbeleid beschreven in de Welstandsnota Waterland 2013. In de Welstandsnota worden algemene en gebiedsgerichte welstandscriteria onderscheiden. De algemene welstandscriteria gelden als uitgangspunt voor iedere welstandsbeoordeling. De gebiedsgerichte welstandscriteria worden gebruikt om te beoordelen hoe het bouwwerk past in zijn omgeving. (Ver)bouwplannen worden getoetst aan de Welstandsnota.

4.5.14 Structuurvisie Edam - Volendam 2020-2040

Bij besluit van 26 februari 2009 heeft de gemeenteraad een Structuurvisie vastgesteld. Deze Structuurvisie geeft een beschrijving van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente tot 2020 met een doorkijk naar de lange termijn (2040). De geformuleerde speerpunten van beleid zijn:

- voldoende woningbouw ter voldoening aan de vraag van de eigen ingezetenen;
- de ontwikkeling van een aantal zgn. inbreidingslocaties;
- een woningbouwprogramma met uitgangspunten voor benoemde doelgroepen;

- de aanleg van een 3e ontsluitingsweg;
- een bescheiden groei in het aanbod van eigen bedrijventerrein;
- een uitvoeringsprogramma met een aantal afzonderlijke ontwikkelingen;
- een kader voor kostenverhaal.

In de structuurvisie wordt de capaciteit van de N247 als knelpunt benoemd: "Verder zal er in regionaal verband studie worden verricht naar de capaciteit van de gehele N247. Een van de mogelijkheden om de capaciteit te vergroten is de busbaan gescheiden van de rijbaan aan te leggen. In de avondspits kan de bus dan tegendraads langs de N247 rijden. Ook zal worden gezien of optimalisatie van de verkeersregelininstallaties op de N247 bij Monnickendam mogelijk is."

Hoofdstuk 5 Onderzochte aspecten N247

In 2016 zijn op basis van het schetsontwerp N247 diverse onderzoeken uitgevoerd op de gronden die in eigendom zijn van de provincie Noord-Holland om de effecten van het Schets Ontwerp te toetsen en in het Voorlopig Ontwerp te verwerken.

Doordat de scope van de maatregelen is gewijzigd zijn op basis van het maximaal ruimtebeslag uit het Voorlopig Ontwerp aanvullende onderzoeken uitgevoerd. Deze aanvullende onderzoeken zijn samengevat in en toegevoegd aan het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan N247.

Een aantal onderzoeken zal ingaan op de uitvoering van alle maatregelen aan de N247. Deze onderzoeken zijn ook relevant voor de uitvoering van de werkzaamheden door de aannemer. Zoals in hoofdstuk 1 beschreven is er geen provinciaal inpassingsplan N247 nodig voor alle uit te voeren werkzaamheden. Waar mogelijk zal in dit hoofdstuk specifiek worden verwezen naar de uitkomsten van de uitgevoerde onderzoeken voor het plangebied van het provinciaal inpassingsplan N247.

5.1 Archeologie

5.1.1 Aanleiding onderzoek

In december 2017 is een archeologisch bureau- en veldonderzoek uitgevoerd voor de Provincialeweg N247 tussen km 34.9 – 43.35 (N247-Noord) en km 29.2 – 31.65 (N247-Zuid). Het onderzoeksrapport is als Bijlage 7 toegevoegd.

De directe aanleiding tot het onderhavig bureauonderzoek is het voornemen van de Provincie Noord-Holland om, door middel van groot onderhoud, de realisatie van diverse kunstwerken en aanpassingen aan wegvakken de doorstroming en verkeersveiligheid van de N247 verbeteren en daarbij de leefbaarheid en natuurwaarden behouden.

Daadwerkelijke archeologiebedreigende graafwerkzaamheden, waaronder het vervangen van bruggen, de aanleg van nieuwe sloten, duikers etc. vinden plaats op de volgende plekken:

- Vervangen Slochterbrug ter hoogte van hm 30.1;
- Herinrichting kruispunt Het Schouw tussen hm 30.6 – 31.5;
- Vervangen Dijksbrug en aanleg duikers ter hoogte van hm 37.1 – 38.2;
- Monnickendam, verleggen watergangen westzijde N247 richting de Monnikenmeer
- N247 – Hoogedijk / Lagedijk;
- Fietspad Katwoude vanaf de Hoogedijk langs kaasboerderij naar de Wagenweg (nabij zuivering HHNK aan de Zeddeweg).

Op basis van het bureauonderzoek kunnen een aantal locaties worden aangegeven waar daadwerkelijk bodemversturende graafwerkzaamheden gaan plaatsvinden én die een dubbelbestemming waarde – archeologie kennen (hier kunnen (met name) archeologische resten uit de (late) middeleeuwen en de nieuwe tijd voor komen). Het gaat om de volgende zones:

1. Herinrichting kruispunt Het Schouw tussen hm 30.6 – 31.5; hier vinden diverse graafwerkzaamheden plaats die de ondergrens van 100 m² ruimschoots overschrijden. Hier dient dan ook nader archeologisch veldonderzoek uitgevoerd te worden;
2. Vervangen Dijksbrug en aanleg duikers ter hoogte van hm 37.1 – 38.2; hier ligt een onderzoeksgrens dieper dan 0,4 meter én deels 10.000 m² (geen onderzoek, noordzijde) en 500 m² (zuidzijde). De nieuw te bouwen Dijksbrug komt zuidelijk te liggen van de bestaande brug waarbij de ondergrens van 500 m² wordt overschreden. Ook worden hier waterwegen verlegd. Hier dient dan ook nader archeologisch veldonderzoek uitgevoerd te worden;
3. Monnickendam, verleggen watergangen westzijde N247 richting de Monnikenmeer : tussen hm 37,3 (net na Dijksbrug) tot en met hm 38,1 (aansluiting Bernhardlaan). De

geldende ondergrenzen hier zijn 0,4 meter en groter 10.000 m². Door het graven en dempen van watergangen inclusief de bijbehorende taluds wordt deze drempel overschreden. Ook vinden er aanpassingen aan de kruising met de Bernhardlaan plaats. Nader archeologisch veldonderzoek is derhalve noodzakelijk.

4. Werkzaamheden aan/aanleg van fietspad en verlegging watergangen Katwoude (tussen hm 39,4 (Hoogedijk / Lagedijk – N247) tot en met hm 41,05 (aansluiting Wagenweg op N247) vanaf de Hogedijk naar de Wagenweg (nabij zuivering HHNK aan de Zedde weg) is sprake van een ondergrens van 0,4 m – mv en een grootte van 500 m². Deze worden ruimschoots overschreden, waardoor ook hier nader archeologisch veldonderzoek noodzakelijk is.

De aanpak voor het uitvoeren van het veldonderzoek is met het bevoegd gezag afgestemd en in paragraaf 2.2 van het onderzoeksrapport (zie Bijlage 7) samengevat.

5.1.2 Resultaten veldonderzoek

Veldonderzoek langs de N247

Het uitgevoerde onderzoek betreft een inventariserend veldonderzoek door middel van boringen, verkennende fase. Een verkennend onderzoek heeft als doel het in kaart brengen van eventuele verstoringen in de bodem, het verkrijgen van enig inzicht in de bodemopbouw van het gebied en aldus het in kaart brengen van kansrijke en kansarme zones wat betreft archeologie.

Het veldonderzoek heeft de aanwezigheid van een met een kleidek afgedekt veenpakket aangetoond. Daarnaast zijn op een drie locaties binnen het plangebied archeologische resten aangetroffen die kunnen wijzen op de aanwezigheid van een (restant van een) huisterp en/of bijbehorende erf. Er zijn geen aanwijzingen voor restanten van de Stelling van Amsterdam aangetroffen.

Veldonderzoek ter plaatse van het P&R-terrein en brandstofverkooppunt

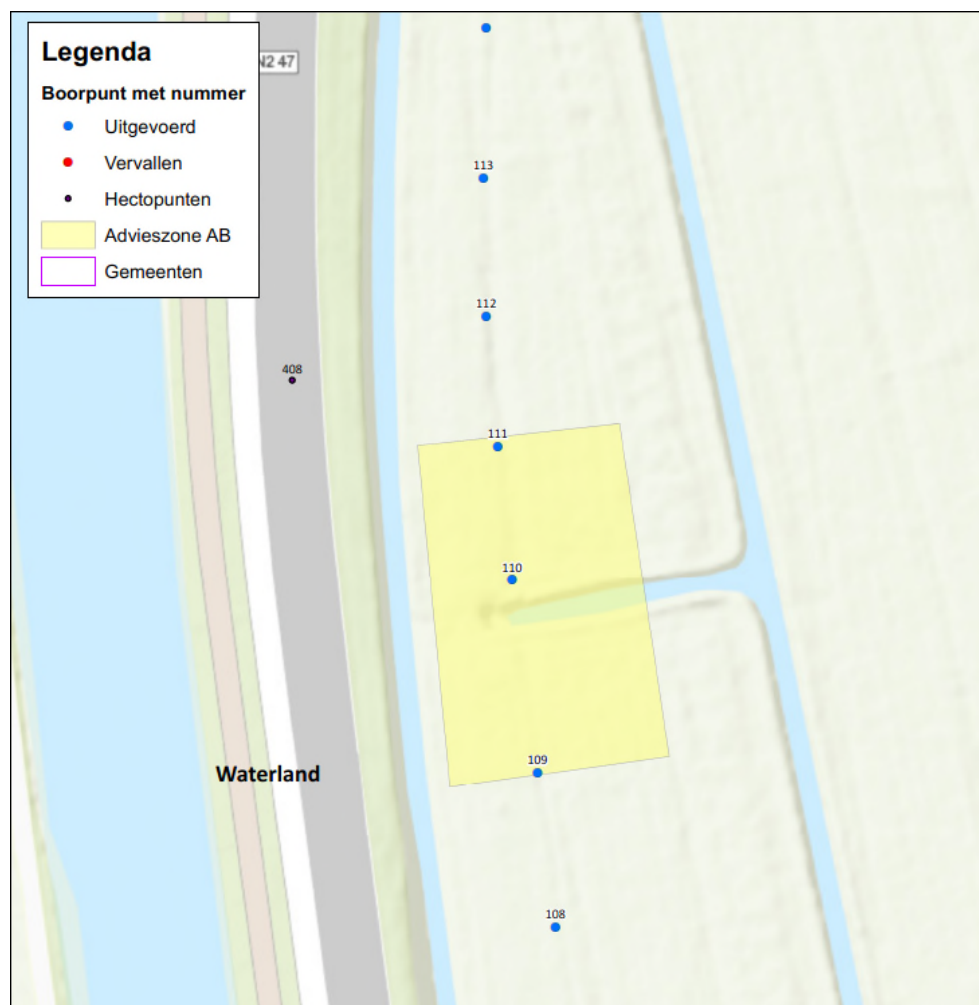
In de periode november – december 2015 is een archeologisch onderzoek uitgevoerd voor een nieuw te realiseren P&R-terrein aan de Slochterweg (N247) in Amsterdam. Het onderzoek heeft bestaan uit een archeologisch bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek (IVO) door middel van boringen, verkennende fase. Het rapport is opgenomen als Bijlage 8.

Op basis van het bureauonderzoek werd rekening gehouden met de aanwezigheid van huisterpjes en meer specifiek resten behorende tot de Stelling van Amsterdam.

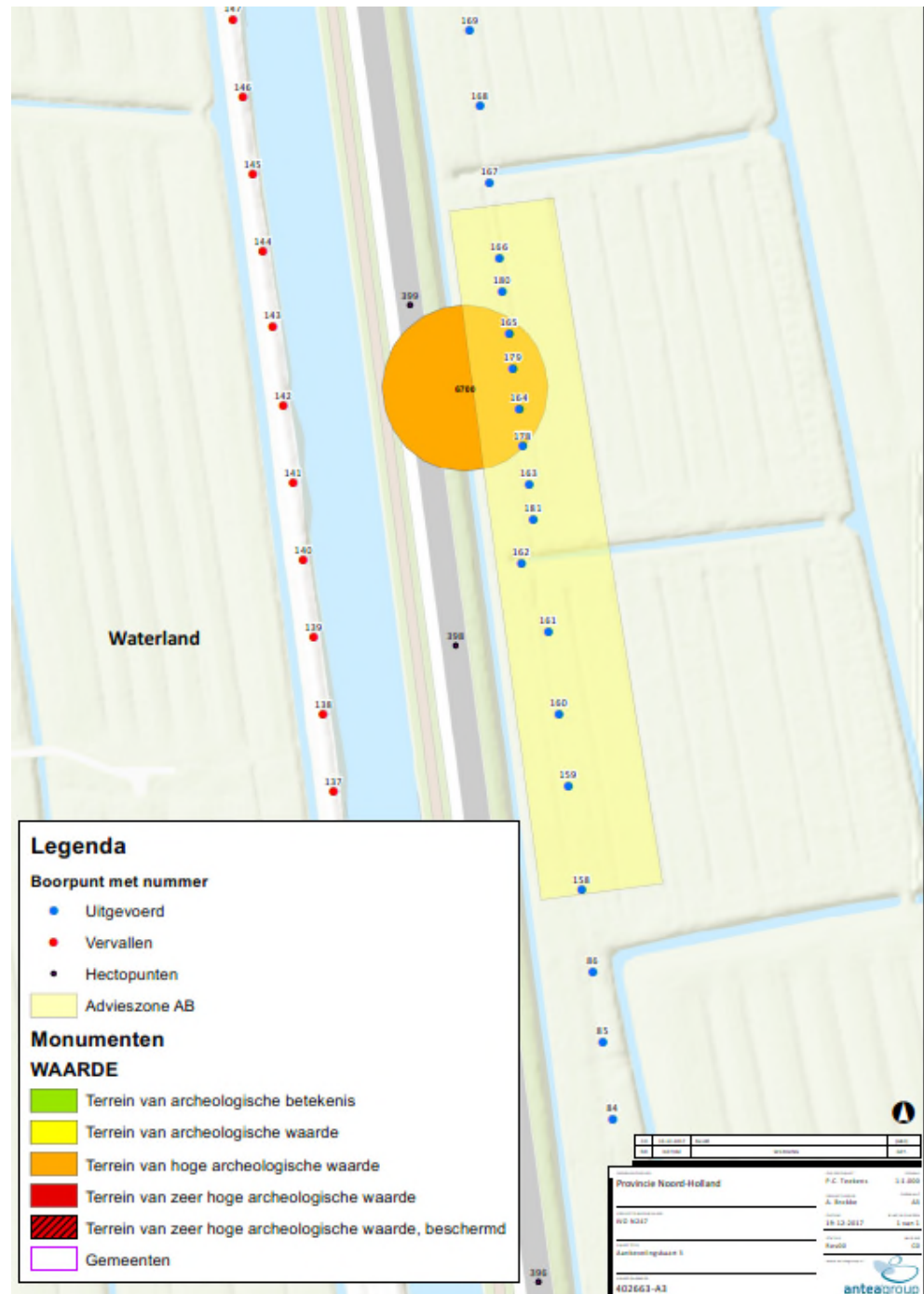
Het veldonderzoek heeft aangetoond dat binnen het plangebied sprake is van een met een dun kleidekje afgedekt veenpakket (tot minimaal 2,0 m – mv). Daarnaast zijn in tegenstelling tot de verwachtingen geen resten aangetroffen die kunnen wijzen op een archeologische vindplaats. Huisterpjes zijn met het booronderzoek niet aangetoond, en de kans dat er binnen het plangebied resten aanwezig zijn geweest die kunnen worden toegeschreven aan de Stelling van Amsterdam, wordt gezien de beperkte bodemverstoring zeer laag ingeschat. Waarschijnlijk heeft het verwachte munitiedepot elders gestaan.

5.1.3 Conclusie en (Selectie)advies

Geadviseerd wordt om de geplande graafwerkzaamheden tussen boring 109 en 111 (zie advieskaart 402663-A2) en tussen 158 – 167 (zie advieskaart 402663-A3) in Bijlage 7 onder archeologische begeleiding (opgraving – variant archeologische begeleiding) uit te laten voeren.



Figuur 5.1: Uitsnede advieskaart 402663-A2 met zone (geel gemarkeerd) voor archeologische begeleiding bij uitvoering werkzaamheden



Figuur 5.2: Uitsnede advieskaart 402663-A3 met zone (geel gemarkeerd) voor archeologische begeleiding bij uitvoering werkzaamheden met het terrein van hoge archeologische waarde in de oranje cirkel

Daarnaast wordt aanbevolen om de rest van het middels boringen onderzochte plangebied vrij te geven ten gunste van de voorgenomen ontwikkelingen.

Het selectiebesluit van het bevoegd gezag is in de conclusie van het onderzoek opgenomen in Bijlage 7.

5.2 Bedrijven en milieuzonering

5.2.1 Aanleiding onderzoek

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies en wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure 'Bedrijven en Milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

5.2.2 Toetsing

Bij de herinrichting van Het Schouw worden functies toegevoegd en bestemd in het provinciaal inpassingsplan. In het PIP betreft het de realisatie van een P+R parkeerterrein en een brandstofverkooppunt (zonder LPG). Bepaald dient te worden of nabijgelegen inrichtingen worden beperkt in hun bedrijfsvoering en of een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de woning kan worden gegarandeerd. In de directe omgeving van het brandstofverkooppunt komen geen woningen / bedrijven voor dit mede gelet op de positie van het tankstation langs de N247 en de daarachter gelegen P&R-voorziening.

Ten opzichte van het te realiseren P&R-terrein is de dichtstbijzijnde woonfunctie het woonschip dat is afgemeerd langs de Noordhollandsch Kanaal en in het bestemmingsplan 'Buitengebied Waterland 2013' de bestemming 'Wonen - Woonschepenligplaats 2' (artikel 30) heeft gekregen. De afstand tussen het woonschip en het P&R-terrein bedraagt minimaal 40 meter.

Een parkeerterrein/ parkeergarage (SBI code 5221.1) heeft op basis van de VNG-publicatie een milieucategorie 2 met als richtafstand 30 meter gebaseerd op het milieuaspect geluid. De feitelijke afstand vanaf de rand van het parkeerterrein tot de dichtstbijzijnde gevoelige functie (woonschip) is circa 80 meter en daarmee groter dan 30 meter waarmee wordt voldaan aan de richtafstand uit de publicatie 'bedrijven en milieuzonering' van de VNG.

Voor een motorbrandstofverkooppunt zonder LPG geldt een richtafstand van 30 meter op basis van het aspect geluid en geur. De afstand tot de dichtstbijzijnde woning bedraagt circa 90 meter. Derhalve wordt ook voor het tankstation ruim voldaan aan de richtafstand uit de VNG-publicatie.

5.2.3 Conclusie

In of nabij het beoogde nieuwe brandstofverkooppunt en P&R-terrein bevinden zich geen woningen. De dichtstbij gelegen gevoelige functie is het woonschip zoals dat is bestemd in het bestemmingsplan Buitengebied Waterland 2013. Gelet op de afstand tot het plangebied bestaat er geen aanleiding en/of noodzaak om onderzoek te doen naar milieuhinder door bedrijven en zijn er geen belemmeringen te constateren voor het provinciaal inpassingsplan.

5.3 Bodem

5.3.1 Aanleiding onderzoek

Om te voorkomen dat tijdens de wegaanpassing van de N247 wordt gestuit op bodemverontreinigingen is bodemonderzoek uitgevoerd zie Bijlage 1.

Wettelijk kader

Het verkennend (land)bodemonderzoek is gebaseerd op de richtlijnen uit de NEN 5740/A1 en het verkennend waterbodemonderzoek op de richtlijnen uit de NEN 5720/A1. Onderdeel van de NEN 5740 en NEN 5720 is het uitvoeren van een vooronderzoek conform de NEN 5717 en NEN 5725. In het onderzoeksrapport (Bijlage 1) wordt nader ingegaan op de gevolgde onderzoeksstrategieën.

Binnen de NEN 5740 is in principe uitgegaan van de strategie voor een heterogeen verdachte locatie (VED-HE) waarbij voor sommige deellocaties is uitgegaan van een lijnvormige locatie (VED-HE-L) en voor de overige deellocaties van een niet lijnvormige locatie (VED-HE-NL). Wel is daarbij sprake van een strategie die op maat is gemaakt in verband met de voorgenomen ontgravingen, lokaal tot maximaal circa 5,5 m –mv.

Het verkennend waterbodemonderzoek is gebaseerd op de richtlijnen uit de NEN 5720/A1, waarbij voor het onderzoek in de te dempen watergang (km 37.3 -37.9) de strategie voor ‘overig water, lintvormig, normale onderzoeksinspanning’ is gevolgd (OLN). Bij de primaire kering is de strategie voor ‘overig water, niet-lintvormig, normale onderzoeksinspanning’ gevolgd (ONLN).

Bij het uitvoeren van de onderzoeken is aandacht besteed aan asbest.

In verband met het voorkomen van bijmengingen met puin (zie veldwerkresultaten in paragraaf 4.2 van het rapport in Bijlage 1) is op de betreffende deellocaties in combinatie met het verkennend bodemonderzoek een verkennend asbestonderzoek met de NEN 5707 + C2 (NNI, 2018) als leidraad uitgevoerd. Hierbij is uitgegaan van een verdachte locatie met een diffuse bodembelasting, heterogeen verdeelde verontreiniging op schaal van monsterneming (VED-HE).

5.3.2 Resultaten veldonderzoek

In het uitgevoerde verkennend (water)bodemonderzoek is overeenkomstig de NEN 5740 (heterogeen verdacht) en de NEN 5720 (overig water, lintvormig, normale onderzoeksinspanning) de milieuhygiënische bodemkwaliteit van de bodem (grond en grondwater) en de waterbodemonderzoek vastgesteld.

De analyseresultaten zijn in de paragrafen van hoofdstuk 5 en bijbehorende tabellen van het onderzoeksrapport, zie Bijlage 1 samengevat.

5.3.3 Conclusies en aanbevelingen

5.3.3.1 Algemeen

De niet verontreinigde grond tot licht verontreinigde grond kan binnen het projectgebied en binnen de gemeentegrenzen herschikt worden mits de ontvangende bodem van gelijke en/of slechtere kwaliteit is. Hiervoor dienen wel meldingen in het kader van het Besluit bodemkwaliteit te worden verricht.

Indien bij de werkzaamheden een grond- of materiaaloverschot ontstaat, dient dit van de locatie te worden afgevoerd. Dit (indicatieve) onderzoek is niet geschikt om een definitieve uitspraak te doen over de hergebruikmogelijkheden van de grond en/of het funderingsmateriaal. Wel kan het worden afgevoerd naar een erkende verwerker. Om een **definitieve** uitspraak te doen over de hergebruikmogelijkheden van de grond en/of het funderingsmateriaal is onderzoek conform het Besluit bodemkwaliteit noodzakelijk (AP04 onderzoek).

In de navolgende paragrafen zijn voor de volledigheid kort de conclusies uit het onderzoeksrapport van 2016 opgenomen en daarna kort de conclusies en aanbevelingen van het voorliggende onderzoek opgenomen. In tabel 1.1 in hoofdstuk 1 (start op pagina 2) is voor het onderzoek uit 2016 per deellocatie de samenvatting opgenomen. In tabel 1.2 in hoofdstuk 1 (start op pagina 4) zijn voor het voorliggende onderzoek per deellocatie de conclusies en aanbevelingen opgenomen.

5.3.3.2 Oorspronkelijke projectscope (onderzoek 2016)

Uit het onderzoek van 2016 blijkt dat de op basis van het vooronderzoek (bodemkwaliteitskaart en gebruik) vooraf gestelde verwachting dat overwegend licht verhoogde gehalten en heterogeen sterke verontreinigingen met zware metalen en PAK aanwezig zijn, juist is gebleken.

De aanwezige sterke verontreinigingen in de grond bodem zijn in veel gevallen te relateren aan de aanwezige bijmengingen (veelal puin), doch in enkele gevallen is ook een sterke verontreiniging in grond zonder bijmengingen geconstateerd. De sterke verontreinigingen zijn sterk heterogeen aanwezig, waarbij wordt opgemerkt dat met name in het traject 'Bernhardlaan-fietspad' (km 38-3-39,1) veel sterk verhoogde gehalten aan PAK in de bovenste halve meter van de bodem zijn geconstateerd.

De omvang van de aanwezige sterke verontreinigingen is niet vastgesteld door het uitvoeren van een nader bodemonderzoek (uitkarteren), doch heeft zich in deze fase beperkt tot de uitgevoerde uitsplitsingen van de mengmonsters. Op basis van de resultaten kan echter worden geconcludeerd dat in de wegbermen langs de N247 sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging omdat in meer dan 25 m³ bodemvolume (grond) gemiddeld sterke verontreinigingen aanwezig zijn. Hieruit volgt dat voorafgaand aan de voorgenomen werkzaamheden in de bodem een BUS-melding noodzakelijk is danwel een (deel)saneringsplan.

Overwogen kan worden om voorafgaand aan het indienen van de BUS-melding/het deelsaneringsplan de sterke verontreinigingen nader in te perken om zodoende de hoeveelheid af te voeren sterk verontreinigde grond te beperken. Indien de bovengenoemde BUS-melding (deelsaneringsplan) wordt ingediend vormt milieuhygiënische kwaliteit van de bodem verder geen belemmering voor de werkzaamheden.

5.3.3.3 Uitgebreide/wijzigde projectscope (onderzoek 2017-2018)

Uit de resultaten van het voorliggende onderzoek (veldwaarnemingen en analyseresultaten) blijkt dat op de onderzochte deellocaties over het algemeen geen tot licht verhoogde gehalten aan onderzochte stoffen zijn gemeten in de (water)bodem. Uitzondering hierop zijn een aantal deellocaties waar matig tot sterk verhoogde gehalten in de onderzochte grond zijn gemeten. Hieronder worden de deellocaties waar de matige tot sterke verontreinigingen zijn gemeten kort samengevat:

- In het op te breken dammetje ter hoogte van km 37.6 is een gewogen gehalte van 51,5 mg/kg d.s. aan asbest gemeten. Dit gehalte geeft in principe aanleiding tot het uitvoeren van een nader asbestonderzoek om na te gaan of ter plaatse sprake is van een sterke verontreiniging met asbest. Gezien de beperkte omvang (alleen het dammetje) wordt aanbevolen om een worst-case benadering toe te passen en uit te gaan van een sterke verontreiniging en sanerende maatregelen te treffen. Indien dit niet gewenst is, dient een nader asbestonderzoek uitgevoerd te worden.
- Op het buitenterrein van de Slochterweg 35 in Amsterdam (terrein IDA-foundation) zijn in de grond met bijmengingen heterogeen licht tot sterk verhoogde gehalten aan zware metalen gemeten. De verontreinigingen zijn naar verwachting gerelateerd aan de aangetroffen bijmengingen en heterogeen van aard. Daarnaast is op het westelijke deel van het buitenterrein een bodemvreemde (funderings)laag bestaande uit puin, baksteen, hout en/of slakken aangetroffen vanaf ongeveer 0,7 à 1,2 m –mv. tot maximaal 2,3 m –mv. met plaatselijk een tussenlaag van zand met matig tot sterke bijmengingen. In de grond boven en tussen de bodemvreemde laag zijn diverse bijmengingen en matig tot sterk verhoogde gehalten aan enkele zware metalen en PAK gemeten. In de zintuiglijk als schoon beoordeelde kleiige en venige ondergrond zijn matig tot sterk verhoogde gehalten aan barium gemeten. Op basis de onderzoeksresultaten wordt geschat dat de sterke verontreiniging met enkele zware metalen en/of PAK voorkomt op circa 1.000 m² met een gemiddelde laagdikte van circa 0,4 m (circa 400 m³). Op basis hiervan is ter plaatse meer dan 25 m³ grond sterk verontreinigd is en dat derhalve sprake is van een

geval van ernstige bodemverontreiniging. Het is in het kader van de Wet bodembescherming noodzakelijk om voor de werkzaamheden ter plaatse een BUS-melding te verrichten of een deelsaneringsplan op te stellen voorafgaande aan de voorgenomen werkzaamheden. De werkzaamheden ter plaatse van de sterke verontreinigingen dienen te worden uitgevoerd door een gecertificeerd aannemer (BRL 7001 danwel 7004) en onder milieukundige begeleiding (BRL 6001).

- Op het tracé van het nieuwe fietspad tussen de Hoogedijk en de Zeddeweg is in de puinhoudende bovengrond in het dammetje tussen percelen C.231 en C.841 een gewogen gehalte van 237,5 mg/kg d.s. aan asbest gemeten. Dit gehalte geeft in principe aanleiding tot het uitvoeren van een nader asbestonderzoek om na te gaan of ter plaatse sprake is van een sterke verontreiniging met asbest. Gezien de beperkte omvang (alleen het dammetje) wordt aanbevolen om een worst-case benadering toe te passen en uit te gaan van een sterke verontreiniging en sanerende maatregelen te treffen. Indien dit niet gewenst is, dient een nader asbestonderzoek uitgevoerd te worden.
- Bij het kruispunt het Schouw zijn ter plaatse van het nieuw te maken kunstwerk ter hoogte van de Slochterweg over het algemeen licht verhoogde gehalten gemeten. Uitzondering daarop zijn matig tot sterk verhoogde gehalten aan barium in de zintuiglijk als schoon beoordeelde venige en kleiige ondergrond. Omdat geen sprake is van aanwijsbare antropogene bronnen voor de barium verontreiniging, wordt verwacht dat het een van nature verhoogde achtergrondconcentratie betreft. Aanbevolen wordt om deze stelling voor te leggen aan het bevoegde gezag Wbb. Daarnaast is in één proefgat een sterke verontreiniging met asbest aangetroffen (gebaseerd op aangetroffen asbesthoudend materiaal, in de fijne fractie is geen asbest aangetroffen). De plaatselijk aangetroffen sterke verontreiniging met asbest geeft aanleiding tot het uitvoeren van nader asbestonderzoek. Indien met het nader asbestonderzoek eveneens een sterke verontreiniging met asbest wordt aangetroffen, dienen sanerende maatregelen te worden getroffen.
- Langs het op te breken deel van de Termieterweg zijn op twee plaatsen bijmengingen met baksteen aangetroffen, in één boring in de venige boven- en ondergrond en in één boring in de zandige ondergrond. Deze baksteenhoudende grond bevat matig verhoogde gehalten aan koper, lood en/of PAK en verder licht verhoogde gehalten aan overige zware metalen en/of PAK. Aanbevolen wordt om bij de matige verontreinigingen aanvullend onderzoek uit te voeren om na te gaan of gewerkt gaat worden in sterk verontreinigde grond. En indien dat het geval is de omvang van de sterke verontreiniging nader te bepalen.
- Ter plaatse van de in-/uitritten naar de Monnickendammerjaagweg nummers 5 en 6 zijn in het zintuiglijk als schoon beoordeelde zand onder de funderingslaag matig tot sterk verhoogde gehalten aan barium gemeten. In het zintuiglijk als schoon beoordeelde zand in de in-/ uitrit ter hoogte van Singel 1 is eveneens een sterk verhoogd gehalte aan barium gemeten. Deze verontreinigingen zijn heterogeen van aard en zijn niet visueel herkenbaar. In principe geven deze gehalten aanleiding tot het uitvoeren van nader onderzoek om na te gaan of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Omdat de werkzaamheden ter plaatse beperkt van omvang zijn én de verontreiniging visueel niet herkenbaar is in het veld, wordt aanbevolen om voor de werkzaamheden een saneringsplan danwel BUS-melding op te stellen en de werkzaamheden onder saneringscondities uit te voeren.
- Ter hoogte van de Monnickendammerjaagweg 4a/4b is in de inrit aan de westzijde van de N247 in de sterk menggranulaathoudende bovengrond licht tot sterk verhoogd gehalte aan PAK gemeten. De aangetroffen verontreinigingen zijn naar verwachting gerelateerd aan de aangetroffen bijmengingen. De heterogeen aanwezige

verontreiniging met PAK geeft in principe aanleiding tot het uitvoeren van nader onderzoek om na te gaan of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Omdat de werkzaamheden ter plaatse beperkt van omvang zijn én de verontreiniging visueel niet herkenbaar is in het veld (grond met dezelfde waarneming is zowel licht als sterk verontreinigd), wordt aanbevolen om voor de werkzaamheden een saneringsplan danwel BUS-melding op te stellen en de werkzaamheden onder saneringscondities uit te voeren.

- Bij de inrit ter hoogte van km 38.5 is in het zintuiglijk als schoon beoordeelde zand een matig verhoogd gehalte aan PAK gemeten. In principe geeft dit gehalte aanleiding tot het uitvoeren van aanvullend onderzoek. Aanbevolen wordt om hier nader onderzoek uit te voeren om na te gaan of hier sprake is van een sterke verontreiniging en/of een geval van ernstige bodemverontreiniging (> 25m³ sterk verontreinigde grond).

Voorname conclusies zijn gebaseerd op het vooronderzoek, de zintuiglijke waarnemingen en analyseresultaten van dit onderzoek.

Doorkijk uitvoering werkzaamheden N247

Bij uitvoering van de werkzaamheden zullen bovengenoemde conclusie en aanbevelingen worden meegenomen. De aannames en werkwijze met betrekking tot verontreinigde locaties zijn opgenomen in het totale projectbudget. Daarbij zijn de worst-case aannames meegenomen in de kostenraming van het wegontwerp.

5.4 Externe veiligheid

5.4.1 Aanleiding onderzoek

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes, zoals (vaar-)wegen of buisleidingen.

Wettelijk kader

Het juridisch kader voor externe veiligheid wordt gevormd door het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). In het juridisch kader staan de begrippen plaatsgebonden risico en groepsrisico centraal.

Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

Plaatsgebonden Risico

Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het plaatsgebonden risico kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde plaatsgebonden risico. Binnen de zogenaamde 10⁻⁶/jaar-contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze 10⁻⁶/jaar-contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het groepsrisico is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het groepsrisico kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N), de fN-curve.

Het groepsrisico wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt doorgaans begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald), ofwel door de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. In veel gevallen geldt tevens een 'verantwoordingsplicht', wat betekent dat op basis van de rekenkundige omvang en/of toename van het groepsrisico, tevens verantwoording moet worden gegeven over onder meer de mate van toepassen van risico reducerende maatregelen en de mate waarin zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid worden geborgd. De veiligheidsregio wordt, voorafgaand aan het besluit, in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen. Voor de precieze verwoording en nadere details wordt verwezen naar de betreffende Besluiten.

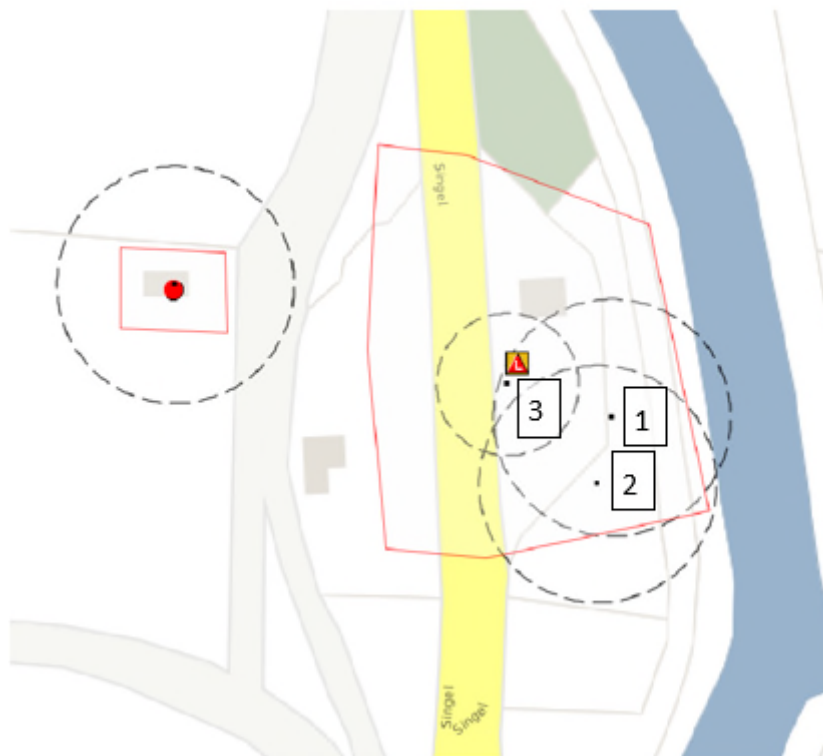
5.4.2 Toetsing

Er is een toets op externe veiligheid uitgevoerd, hierbij is onder andere gebruik gemaakt van gegevens uit de Risicokaart. De resultaten van deze toets worden in de onderstaande alinea's beschreven.

Bevi-bedrijven

Er is grenzend aan de N247 één Bevi-bedrijf aanwezig. Het betreft het LPG-tankstation langs het noordelijke trajectdeel van de N247 ter hoogte van Monnickendam. Het tankstation ligt buiten de systeemgrenzen van het Voorlopig Wegontwerp.

In onderstaande figuur (figuur 5.3) zijn de PR 10^{-6} -contouren weergegeven van de LPG-aflleverinstallatie: het LPG-vulpunt (25 meter), het LPG-reservoir (25 meter) en de LPG-aflleverinstallatie (15 meter). De vergunde doorzet van LPG per jaar is gemaximeerd op 499 m³.



Figuur 5.3: Ligging onderdelen LPG-installatie (1: LPG-vulpunt, 2: LPG-reservoir en 3: LPG-aflleverinstallatie) en bijbehorende PR 10^{-6} -contouren (ten oosten van de N247).

Voor het bepalen van het groepsrisico is in de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) een afstand van 150 meter vastgelegd (invloedsgebied) waarbij voor ontwikkelingen binnen deze afstand het groepsrisico moet worden verantwoord. Binnen het plangebied worden echter geen functies mogelijk gemaakt waarbij (beperkt) kwetsbare objecten worden ontwikkeld. Verkeersdeelnemers worden bovendien in het kader van groepsrisicoberekeningen buiten beschouwing gelaten (Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico, VROM 2007).

Daarnaast hebben de wegaanpassingen geen effect op de risicocontouren van dit LPG-tankstation en wordt de hoogte van het groepsrisico van het LPG-tankstation niet beïnvloedt. Bovendien blijft de doorzet van LPG voor het tankstation gelimiteerd tot 499 m³ per jaar.

Het te verplaatsen brandstofverkooppunt ter hoogte van de N247 km 31,1 verkoopt geen LPG waardoor deze bedrijfsactiviteit geen Bevi-bedrijf is.

Transport gevaarlijke stoffen over de weg

Door het plangebied N247 loopt geen aangewezen routing voor het transport van gevaarlijk stoffen. De N247 maakt tevens geen onderdeel uit van de Regeling basisnet weg.

Voor een extern veiligheidsadvies uit 2007 (Veiligheidsadvies 'Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg', gemeente Waterland, 2007) zijn er gemiddeld zeven vervoerbewegingen met gevaarlijke stoffen per dag waargenomen op knooppunt N235/N247.

In 2009 is een nader onderzoek uitgevoerd (Kenmerk R001-4666740EJB-mya-V02-NL, Tauw, 2009). Uit dit onderzoek blijkt dat er vervoersbewegingen plaatsvinden met gevaarlijke stoffen op de N247. Uit de onderzoeken blijkt de volgende jaarintensiteit van vervoersbewegingen met gevaarlijke stoffen:

- zeer brandbare vloeistoffen (LF1): 1.463 transporten per jaar;
- brandbare vloeistoffen (LF2): 1.658 transporten per jaar;
- licht ontvlambare gassen (GF3): 878 transporten per jaar.

Op basis van vuistregels uit de Handleiding Risicoanalyse Transport (2017) moet geconcludeerd worden dat de weg geen PR 10⁻⁶-contour heeft.

Volgens het externe veiligheidsadvies (2007) blijft het groepsrisico op bovengenoemde locaties onder de oriëntatiewaarde. In het onderzoek is de aanname gedaan dat het aantal bewoners per hectare 300 bedraagt en alle verkeer zich op het baanvlak direct naast de bebouwde gebieden bevindt, dit geldt voor telpunten N235/N247 en N244/N247. Uit de rapportage uit 2009 blijkt eveneens dat de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

Er bestaat geen aanleiding om te verwachten dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N247 ten gevolge van de maatregelen voor doorstroming en groot onderhoud zal toenemen. Daarbij wordt opgemerkt dat de faalfrequentie (kans op een incident met een tankwagen) niet zal toenemen ten gevolge van de voorgenomen ontwikkelingen.

Het zuidelijk trajectdeel sluit aan op de Rijksweg A10 (transportroute gevaarlijke stoffen), deze weg heeft geen PR 10⁻⁶-contour. De voorgenomen ontwikkelingen hebben geen gevolgen voor het risiconiveau van de A10 en vice versa.

Transport gevaarlijke stoffen over het water

Door het plangebied N247 loopt geen route voor het transport van gevaarlijk stoffen over het water. Het plangebied N247 bevindt zich niet in het invloedsgebied van routes voor het transport van gevaarlijk stoffen over het water.

Hoogspanningsverbinding en straalpaden

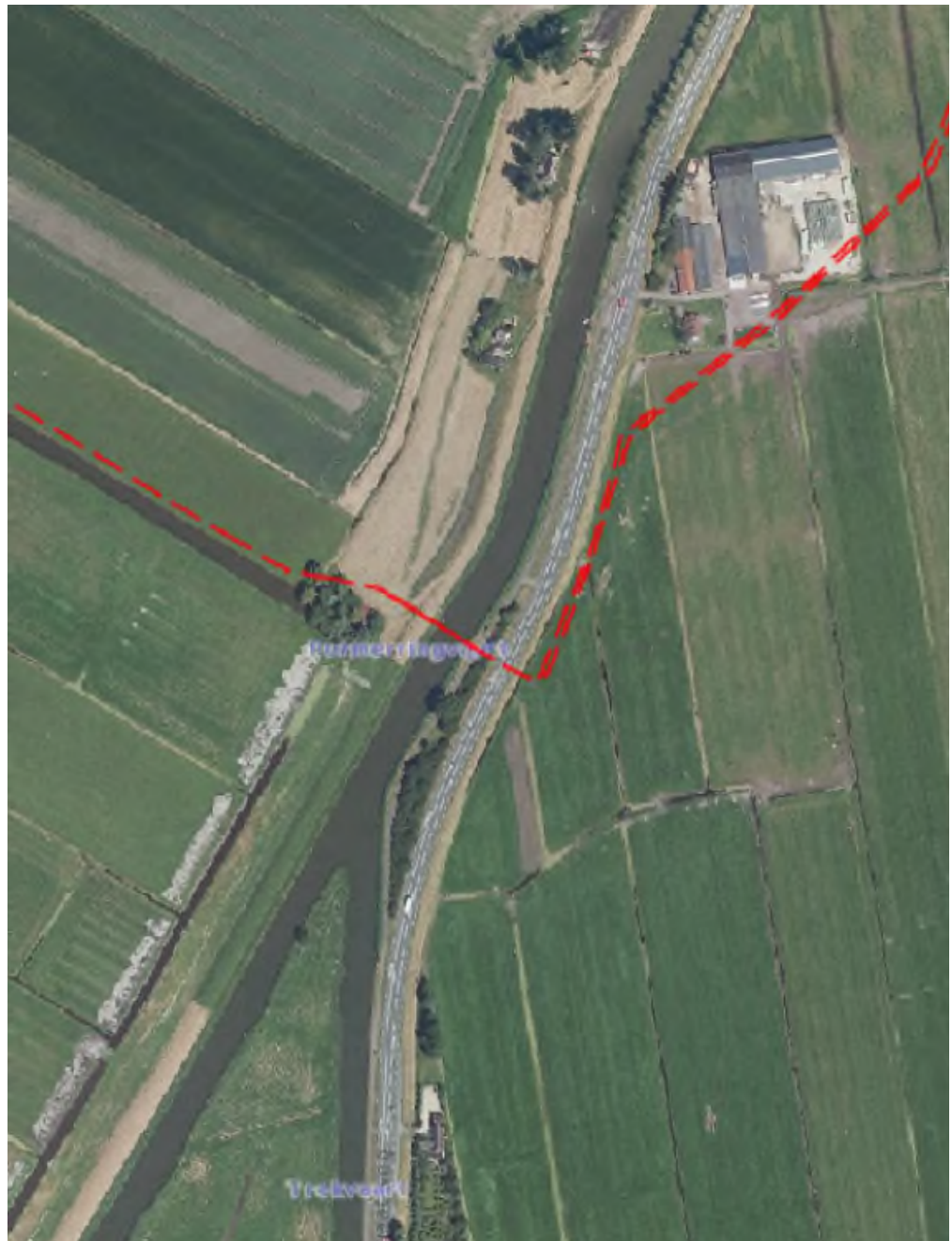
In het plangebied van het zuidelijke trajectdeel van de N247 wordt een 380 kV-hoogspanningsverbinding van TenneT doorkruist (ter hoogte van km 30,0). In het vigerende bestemmingsplan 'Ringweg A10 en omgeving' wordt aangegeven dat 'Alvorens te beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk [...] wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de leidingbeheerder omtrent de vraag of door de voorgenomen werken of werkzaamheden de belangen van de leiding niet onevenredig worden geschaad en welke voorwaarden gesteld dienen te worden om eventuele schade te voorkomen.'

Binnen de zakelijk-rechtstrook behorende bij de hoogspanningsverbinding en de indicatieve zone zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten geprojecteerd.

Het plangebied ligt niet in een risicozone van een straalpad.

Buisleidingen

Het plangebied N247 wordt door één buisleiding voor het transport van gevaarlijk stoffen doorsneden. Ter hoogte van km 42,3 ligt onder de N247 gasleiding W-570-01 van Gasunie met een doorsnede van 6,6 inch (168 mm) en een druk van 40 bar, zie figuur 5.4. De leiding ligt minimaal 233 cm onder maaiveld (gegevens Risicokaart). Door de kruising met de naastgelegen Purmerringvaart is de buisleiding ter hoogte van de N247 dieper gelegen.



Figuur 5.4: Ligging van de kruising van de ondergrondse hogedruk aardgastransportleiding ten opzichte van de N247

De buisleiding heeft een invloedsgebied van 70 meter. Het invloedsgebied van de buisleiding overlapt voor een gedeelte het plangebied, maar binnen dit gebied worden geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt (het groepsrisico blijft daarmee buiten beschouwing).

Wel zullen, mede in verband met de KLIC-melding, de werkzaamheden aan de weg worden besproken met de Gasunie. Aan de weg worden ter hoogte van km 42,3 geen werkzaamheden voorzien anders dan het wegfrezen van de bestaande verharding en het aanbrengen van een nieuwe deklaag.

Ter hoogte van het LPG-tankstation is aan de westzijde van de N247 een gasverdeelstation van de N.V. Nederlandse Gasunie aanwezig (zie figuur 5.3). Dit station is niet aangewezen als Bevibedrijf maar valt onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit.

De maximale veiligheidsafstand van dit station bedraagt 25 meter. Er is geen sprake van een groepsrisicoverantwoording. De veiligheidsafstand grenst aan het bestaande fietspad en de busbaan die om het LPG-verkooppunt heel ligt. Aan deze wegen wijzigt in het wegontwerp niets.

Vuurwerkverkooppunt

Er zijn geen vuurwerkverkooppunten in het plangebied aanwezig. Het plangebied N247 bevindt zich niet in het invloedsgebied van vuurwerkverkooppunten.

5.4.3 Conclusie

In de trajectdelen van het plangebied N247 bevindt zich één Bevi-bedrijf, een LPG-verkooppunt met een maximale jaardoorzet van 499 m³ LPG. De LPG-installatie heeft verschillende PR 10⁻⁶-contouren, hierbinnen worden geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt. De weg heeft geen PR 10⁻⁶-contour. Het groepsrisico van het LPG-tankstation en de weg wordt niet beïnvloedt door de voorgenomen maatregelen.

De verder gelegen risicobronnen ten opzichte van de N247 zijn niet relevant in het kader van het onderhavige plangebied en kunnen verder buiten beschouwing worden gelaten.

Op en rondom de N247 worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die leiden tot een toename van de risico's zoals deze bij externe veiligheid beschouwd worden. Er worden geen objecten gerealiseerd nabij risicobronnen waarbij personen aanwezig kunnen zijn, anders dan verkeersdeelnemers.

Ten aanzien van de aanpassing aan de N247, wordt tevens opgemerkt dat deze geen invloed heeft op de beoordeling van de externe veiligheidssituatie, aangezien verkeersdeelnemers niet worden beschouwd bij de analyse met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Wel zullen, mede in verband met de liggen van kabels en leidingen (KLIC-melding), de werkzaamheden aan de N247 ter hoogte van km 42,3 besproken moeten worden met de Gasunie. De gasleiding op deze locatie kruist de N247 op ca. 2 meter onder maaiveld. In het wegontwerp worden ter hoogte van km 42,3 geen werkzaamheden voorzien onder de bestaande wegverharding anders dan het wegfrezen van de bestaande verharding en het aanbrengen van een nieuwe deklaag. Bovendien dient afstemming te worden gezocht met de leidingbeheerder (TenneT) van de hoogspanningsverbinding over de uitvoering van de werkzaamheden ter hoogte van de doorkruising (vervangen westelijke Slochterbrug en ophogen geleiderail).

Vanuit het aspect externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de aanpassingen van de N247.

5.5 Geluid

5.5.1 Wettelijk kader

Algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) is alleen van toepassing binnen de wettelijke vastgestelde zone van de weg. De breedte van de geluidzone langs wegen is geregeld in artikel 74 Wgh en is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (stedelijk of buitenstedelijk). De afstanden worden aan weerszijden van de weg gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook. De ruimte boven en onder de weg behoort eveneens tot de zone van de weg. De betreffende zonebreedtes zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Aantal rijstroken	Zonebreedte [m]	
	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
5 of meer	-	600
3 of meer	350	-
3 of 4	-	400
1 of 2	200	250

Tabel: Zonebreedtes wegverkeer

Het stedelijk gebied wordt in de Wgh gedefinieerd als 'het gebied binnen de bebouwde kom doch voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone van een autoweg of autosnelweg'. Dit laatste gebied valt onder het buitenstedelijk gebied.

In artikel 75 Wgh is geregeld dat het breedste zonedeel van een weg, bij een overgang tussen weggedeelten met verschillende zonebreedte, over een afstand van een derde van de breedte nog langs de wegas doorloopt. Aan de uiteinden van een weg loopt de zone door over een afstand gelijk aan de breedte van de zone ter hoogte van het einde van de weg.

Binnen de zone van een weg dient een akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidbelasting op de binnen de zone gelegen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt de L_{den} -waarde in dB bepaald.

De L_{den} -waarde is het energetisch en naar de tijdsduur van de beoordelingsperiode gemiddelde van de volgende drie waarden:

- het geluidniveau in de dagperiode (tussen 7.00 en 19.00 uur);
- het geluidniveau in de avondperiode (tussen 19.00 en 23.00 uur) + 5 dB;
- het geluidniveau in de nachtperiode (tussen 23.00 en 07.00 uur) + 10 dB.

De berekende geluidbelasting dient getoetst te worden aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Indien de (voorkeurs)grenswaarde wordt overschreden, dient beoordeeld te worden of maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn. Als maatregelen niet mogelijk en/of doelmatig zijn, dient een hogere grenswaarde te worden vastgesteld door het bevoegd gezag.

Voor alle woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen waarvoor het college van Gedeputeerde Staten een hogere waarde vaststelt, dient met behulp van een gevelgeluidweringsonderzoek te worden onderzocht of deze (geluidgevoelige) bestemmingen aan de wettelijke geluidgrenswaarde voor het binnenniveau kunnen voldoen. De wettelijke grondslag hiervoor is terug te vinden in artikel 3.2 van het Bouwbesluit.

Geluidnormen bij aanleg nieuwe weg

In artikel 82 en volgende worden de grenswaarden vermeld met betrekking tot nieuwe situaties bij zones. In tabel 2.2 zijn deze waarden (voorkeursgrenswaarden en de maximaal toelaatbare hogere grenswaarde) opgenomen.

Status van een woning	Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximale ontheffing [dB]	
		Stedelijk	Buitenstedelijk
Nieuw te bouwen woning langs een bestaande weg	48	63*	53**
Bestaande woning langs een nieuw aan te leggen weg	48	63	58

* Vervangende nieuwbouw binnen de bebouwde kom 68 dB;
Vervangende nieuwbouw langs auto(snel)weg binnen de bebouwde kom 63 dB.
** Vervangende nieuwbouw buiten de bebouwde kom.

Tabel: Grenswaarden voor woningen langs een weg

Geluidnormen bij wijzigingen van een weg

Bij reconstructie is de normering afhankelijk van de situatie voor het wijzigen. De ten hoogste toelaatbare geluidbelastingen bij wijzigingen op of aan een weg zijn vermeld in de artikelen 100, 100a en 100b. In de onderstaande tabel zijn deze waarden weergegeven.

Situatie	Grenswaarde [dB]
Heersende waarde <48 dB	48
Eerdere hogere waarde vastgesteld	Laagste van: • Heersende waarde (met drempelwaarde 48 dB) • Hogere (vastgestelde) waarde
Nog te saneren saneringssituatie	48
Overige gevallen	Heersende waarde (met drempelwaarde 48 dB)
Maximale ontheffing	Grenswaarde +5 (met plafondwaarde 68 dB)

Tabel: Grenswaarden voor woningen bij reconstructie

Er is overigens pas sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder bij een wijziging op of aan een aanwezige weg waarbij de toename van de geluidbelasting 2 dB (afgerond 1,5 dB) of meer bedraagt.

Ingevolge artikel 99 lid 2 dienen bij wijzigingen op of aan een weg ook andere wegen te worden onderzocht waar naar verwachting een toename van 2 dB of meer zal optreden als gevolg van de wijzigingen op of aan de eerdergenoemde weg. Het betreft hier de zogenaamde 'uitstraling van de reconstructie'. Toetsing aan de normering van de Wet geluidhinder hoeft voor deze wegen niet plaats te vinden als er bij deze wegen geen fysieke wijzigingen plaatsvinden.

Aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder

De hoogte van de aftrek is geregeld in artikel 3.4 van het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012". Op basis van dit voorschrift mag voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, de volgende aftrek worden toegepast:

- 3 dB aftrek bij een berekende geluidbelasting van 56 dB
- 4 dB aftrek bij een berekende geluidbelasting van 57 dB
- 2 dB aftrek bij alle andere berekende geluidbelastingen

Voor de overige wegen bedraagt de aftrek 5 dB. Alvorens de aftrek toe te passen dient eerst afgerond te worden op hele dB's, waarbij halve eenheden worden afgerond naar het dichtstbijzijnde even getal.

Bovenstaande is niet van toepassing bij de vaststelling van een verschil tussen twee geluidbelastingen, zoals bij reconstructie. Wanneer het verschil tussen twee geluidbelastingen wordt berekend waarbij één van de twee een vastgestelde waarde betreft die is berekend met toepassing van de extra correctie (aftrek van 3 of 4 dB), dan wordt diezelfde verhoogde aftrek toegepast op het andere lid van de aftrekking.

In alle overige gevallen wordt uitgegaan van de oude aftrek van 2 of 5 dB.

Cumulatie

Indien een geluidgevoelige bestemming waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in de zone van meerdere geluidbronnen (wegverkeer, railverkeer en/of industrie) ligt, dient inzichtelijk gemaakt te worden hoe hoog de gecumuleerde geluidbelasting is. De gecumuleerde geluidbelasting wordt berekend met de rekenmethode die in het “Reken- en meetvoorschrift geluid 2012” is vastgelegd, rekening houdend met de dosiseffect relaties van de verschillende bronsoorten. Het bevoegd gezag moet dan een oordeel vellen over de aanvaardbaarheid van deze geluidbelasting. Een wettelijke toets aan een grenswaarde voor deze gecumuleerde geluidbelasting is, conform de Wet geluidhinder, niet aan de orde.

5.5.2 Akoestisch onderzoek km 29,2 - km 31,65

5.5.2.1 Algemeen

Voor de maatregelen aan de provinciale weg N247 tussen km 29,2 en km 31,65 is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De aanleiding is de wijziging van de wegen en de andere routes die het gemotoriseerd verkeer gaat rijden in de nieuwe situatie.

Naast de wijzigingen aan de hoofdwegen worden in de toekomstige situatie de Kanaaldijk en de Termieterweg via een nieuw aan te leggen weg ontsloten op de N247. Op deze nieuwe ontsluitingsweg geldt een maximumsnelheid van 60 km/u. Hiermee vervalt de huidige Slochterweg waarmee alleen de Kanaaldijk wordt ontsloten. Daarnaast vinden er ook wijzigingen plaats aan andere lokale wegen. Op deze wegen geldt in de toekomstige situatie echter een maximumsnelheid van 30 km/u. Dat houdt in dat deze wegen niet zone-plichtig zijn in het kader van de Wet geluidhinder. Daarnaast geldt eveneens de aftrek ex artikel 110g Wgh niet.

Het doel van het akoestisch onderzoek is het bepalen van de geluidbelasting op de woningen voor zowel de huidige als de toekomstige situatie. De berekeningsresultaten zijn getoetst aan de volgens de Wet geluidhinder (Wgh) geldende grenswaarden. Wanneer de in de Wgh gestelde grenswaarden worden overschreden, is beoordeeld of er maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn en/of er een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld door het bevoegd gezag.

Het onderzoek is als Bijlage 2 bij dit inpassingsplan gevoegd.

5.5.2.2 Toetsing

Het onderzoeksgebied behelst slechts het gebied waar daadwerkelijk een fysieke wijziging wordt uitgevoerd. Wegdelen waar fysiek geen wijzigingen plaatsvinden vallen buiten het onderzoeksgebied. Het onderzoeksgebied bestaat in het onderhavige onderzoek uit twee reconstructiegebieden (N247 en N235) en een onderzoeksgebied voor de aanleg van een nieuwe weg. In Bijlage 2 zijn de berekeningen opgenomen van geluidbelasting na uitvoering van de maatregelen.

De wijzigingen langs het traject van de N247 tussen hmp 29,2 tot hmp 31,65 is hieronder puntsgewijs beschreven:

- De busbaan in zuidelijke richting op het viaduct over de A10 wordt verplaatst in westelijke richting en komt over het huidige fietspad te liggen.
- De asfaltverharding op het traject van hmp 29,8 tot hmp 30,83 is in de huidige situatie van het type ‘Deciville’. In de toekomstige situatie wordt de volledige N247 uitgevoerd met SMA-NL 8. Dit is een geluidreducerend wegdek met een geluidreductie die circa 3 dB lager is.
- De westelijke Slochterbrug (ter hoogte van hmp 30) wordt 10 cm opgehoogd. De aansluitende wegvakken worden ten behoeve van deze verhoging tussen de 0 en 10 cm opgehoogd.

- Het kruispunt van de N247 met de Slochterweg wordt in zuidelijke richting verplaatst. Hiermee wordt de Kanaalweg, het nieuw te ontwikkelen benzinestation en de aan de oostzijde gelegen Termieterweg ontsloten. Deze nieuwe ontsluitingsweg kruist de N247 met behulp van een tunnel om aan te sluiten op de Termieterweg.
- Ten behoeve van de aanleg van een tunnel waarbij de nieuwe ontsluitingsweg onder de N247 kruist wordt de huidige loods grotendeels gesloopt. Dit neemt de afschermende werking voor de achterliggende woningen weg. Daarnaast verliezen bijbehorende (bedrijfs)woningen (Slochterweg 37 en 41) hun woonfunctie en worden ingericht als kantoor.
- Het kruispunt van de N247 met de N235 wordt uitgebreid en gereconstrueerd. Hierbij wordt eveneens een tunnel aangelegd voor de busbaan die in de toekomstige situatie de N247 zal kruisen. Aansluitend aan deze wijzigingen zal het deel van de N235 tot de brug over de Broekervaart worden aangepast om aan te sluiten op de nieuwe verkeerssituatie.

5.5.2.3

Conclusie

Wijziging N247

Uit de rekenresultaten blijkt dat bij in totaal 14 woningen en 7 ligplaatsen voor woonboten sprake is van een reconstructiesituatie.

Bij zeven woningen en zes woonboten vindt het reconstructie-effect plaats door de wijziging van het type wegdekverharding op de N247. De toename van de geluidbelasting ligt hier tussen de 1,58 dB en de 2,45 dB. De geluidbelasting in de toekomstige situatie bedraagt ten hoogste 64 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh.

Bij de overige zeven woningen en één woonboot vindt het reconstructie-effect plaats door het verwijderen van de loods aan de Slochterweg. De toename van de geluidbelasting ligt hier tussen de 1,58 dB en de 4,09 dB. De geluidbelasting in de toekomstige situatie bedraagt ten hoogste 58 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh.

Voor deze 21 geluidgevoelige bestemmingen dienen maatregelen onderzocht te worden. In onderstaande paragraaf (5.5.2.3.1) worden de maatregelen verkend.

Wijziging N235

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting met ten hoogste 0,82 dB toeneemt ten gevolge van de wijzigingen aan de N235. Deze toename vindt plaats op de zuidoostelijke gevel van de woning aan de Kanaaldijk 117. Hiermee is bij geen van de woningen binnen het onderzoeksgebied sprake van een reconstructie-effect. Derhalve is voor deze geluidgevoelige bestemmingen geen verder onderzoek naar maatregelen gedaan.

Aanleg nieuwe ontsluitingsweg

Uit de rekenresultaten blijkt dat op de gevels van nabijgelegen geluidgevoelige bestemmingen de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder niet wordt overschreden ten gevolge van het verkeer op de nieuwe ontsluitingsweg. Derhalve is geen verder onderzoek gedaan naar geluidreducerende maatregelen en hoeven er geen hogere grenswaarden worden vastgesteld door het bevoegd gezag.

Uitstraling

Uit de rekenresultaten blijkt dat bij geen van de geluidgevoelige bestemmingen die niet binnen de daadwerkelijke reconstructie volgens de Wet geluidhinder vallen een uitstralingseffect plaatsvindt als gevolg van de verkeerstoename op de N247 en de N235.

Gecumuleerde geluidbelasting

Indien een geluidgevoelige bestemming waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in de zone van meerdere geluidbronnen ligt, dient inzichtelijk gemaakt te worden hoe hoog de gecumuleerde geluidbelasting is. Het bevoegd gezag moet dan een oordeel vellen over de aanvaardbaarheid van deze geluidbelasting. Een wettelijke toets aan een grenswaarde is niet aan de orde.

De gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer bedraagt bij de woningen waar een hogere waarde wordt vastgesteld ten hoogste 66 dB (exclusief aftrek ex art. 110g Wgh). Deze gecumuleerde geluidbelasting lager dan de plafondwaarde van 68 dB geldend bij een reconstructie.

Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat de gecumuleerde geluidbelasting in de toekomstige situatie niet onaanvaardbaar is.

5.5.2.3.1 Maatregelen

Bronmaatregelen

Het toepassen van bronmaatregelen over een lengte van circa 850 meter is mogelijk. Dit betreft het wegvak van hmp 29,8 tot hmp 30,65 en is vergelijkbaar met het wegvak waar in de huidige situatie een wegdekverharding van het type 'Deciville' is toegepast. Conform de uitgangspunten omtrent doelmatigheid van geluidreducerende wegdekken van de Provincie Noord-Holland betekent dit dat het toepassen van deze maatregel doelmatig is.

Langs dit wegvak zijn zeven woningen gelegen en zes ligplaatsen voor woonboten. Het is mogelijk om de toename van de geluidbelasting weg te nemen bij de geluidgevoelige bestemmingen met een asfaltverharding die valt onder de categorie Dunne Deklagen type B. Na het toepassen van deze maatregel hoeven er geen hogere waarden voor deze woningen worden vastgesteld.

In het Voorlopig Wegontwerp is deze maatregel meegenomen in de nieuwe verhardingsopbouw van de N247. Een hogere waarde is derhalve voor deze woningen en ligplaatsen niet meer noodzakelijk.

Maatregelen in het overdrachtsgebied

Het is mogelijk om in de toekomstige situatie een scherm te plaatsen langs de N247 tussen de onderdoorgang van de Termieterweg en het kruispunt met de N235. Het is mogelijk dat hierdoor minder hogere waarden dienen te worden vastgesteld en dat de vast te stellen hogere waarden lager zijn. Het toepassen van een overdrachtsmaatregel is daarom mogelijk doelmatig. Een dergelijke scherm stuit echter op bezwaren van landschappelijke aard. Men is voornemens een open landschap te behouden met zicht op de omliggende polders.

5.5.2.4 Hogere waarden

Reconstructie ten gevolge van het verwijderen van de loods aan de Slochterweg

Wanneer er geen maatregelen worden toegepast dient het bevoegd gezag hogere waarden vast te stellen voor de geluidgevoelige bestemmingen waar de grenswaarde wordt overschreden. In het akoestisch onderzoek, zie Bijlage 2, zijn in tabel 5.1 de hogere waarden per woning en per gevel weergegeven. Een overzicht van de cumulatieve geluidbelastingen per toetspunt is opgenomen in bijlage 6 van het akoestisch onderzoek. De vast te stellen hogere waarden zijn opgenomen in bijlage 7 van het akoestisch onderzoek.

Adres	Gevel-oriëntatie	Hoogte [m]	Hogere waarde [dB]	Cumulatieve geluidbelasting [dB]
Kanaaldijk 100	O	4,5	50	60
	Z	1,5	51	58
	Z	4,5	50	57
Kanaaldijk 109	ZW	1,5	50	57
	ZW	4,5	50	56
Kanaaldijk 117	ZO	1,5	52	58
	ZO	4,5	50	57
Kanaaldijk 119	ZO	1,5	53	58
	ZO	4,5	52	57
	ZW	1,5	51	54
	ZW	4,5	52	54
Kanaaldijk 119A	ZO	1,5	52	55
	ZO	4,5	51	54
	ZW	4,5	51	55
Kanaaldijk 121	ZO	1,5	53	57
	ZO	4,5	53	56
Kanaaldijk 98	O	4,5	50	60
Woonboot Kanaaldijk 120	NO	1,5	53	58

Tabel: Vast te stellen hogere waarden ten gevolge van de N247 (Het Schouw)

5.5.2.5

Geluidwering aan de gevel

Ondanks het toepassen van de maatregelen kan de geluidbelasting ten gevolge van de wijzigingen aan de N247 niet bij alle geluidgevoelige bestemmingen worden teruggebracht tot de grenswaarde.

Voor alle woningen of andere (geluidgevoelige) bestemmingen waarvoor het bevoegd gezag een hogere waarde vaststelt, dient met behulp van een gevelgeluidweringsonderzoek te worden onderzocht of deze woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen aan de wettelijke geluidgrenswaarde voor het binnenniveau kunnen voldoen. Daarbij dient te worden uitgegaan van de gecumuleerde geluidbelasting zonder aftrek ex artikel 110g Wgh.

5.5.3

Akoestisch onderzoek brandstofverkooppunt en P&R-terrein

5.5.3.1

Algemeen

Voor de ontwikkeling van Het Schouw ter hoogte van de N247 is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De aanleiding is het verplaatsen van het tankstation naar de locatie ten noordwesten van kruispunt Slochterweg en het realiseren van een P+R-terrein aansluitend aan het tankstation.

Het onderzoek vindt plaats in het kader van het provinciaal inpassingsplan, het onderzoek bevat tevens een doorkijk naar de Wet milieubeheer en is als Bijlage 3 bij deze onderbouwing opgenomen. Het doel van het geluidonderzoek is inzicht te geven in de akoestische inpasbaarheid van de aangevraagde activiteiten. Hiervoor is de geluidbelasting bepaald op een aantal beoordelingspunten ter plaatse van de maatgevende woonomgeving rondom het tankstation en P+R-terrein. De berekende geluidbelasting is vervolgens vergeleken met de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit.

5.5.3.2

Toetsing

Door middel van akoestisch onderzoek moet duidelijk worden wat de verwachte geluidniveaus zijn ten gevolge van de voorgenomen activiteiten. In het onderzoek is de geluidsituatie geïnventariseerd.

De representatieve bedrijfssituatie is, volgens de 'Handleiding industrielawaai en vergunningverlening' (Ministerie van VROM van oktober 1998), situatie waarbij de geluiduitstraling kenmerkend is voor bedrijfsvoering bij volledige capaciteit van de inrichting. In de regel wordt dit voor het akoestisch onderzoek vertaald als de meest geluidbelastende bedrijfssituatie, voor zover deze situatie zich meer dan 12 maal per jaar kan voordoen. De situatie die zich 12 maal per jaar, of minder, voordoet noemt men de 'incidentele bedrijfssituatie'.

Tankstation

Het tankstation is 24/7 in werking: 7 dagen per week en 24 uur per dag. Op het terrein zijn enkele locaties aan te wijzen waar akoestisch relevante handelingen plaatsvinden:

- 4 pompeilanden voor personen- en vrachtwagens onder luifel:
 1. Daarbij wordt de bezetting verdeeld over de 4 pompeilanden voor personen- en vrachtwagens;
 2. De bedrijfsduur van een gemiddelde tankbeurt zal circa 70 seconden bedragen voor personenwagens.
 3. De bedrijfsduur van een gemiddelde tankbeurt van een vrachtwagen bedraagt circa 120 seconden.
- Lospunt tankauto: bedrijfsduur van maximaal een half uur in de dagperiode.

P&R-terrein

Het P+R-terrein valt niet onder het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit). Voor de volledigheid wordt het geluid dat veroorzaakt wordt door parkerende auto's meegenomen in de akoestische berekeningen in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

- Personenwagens
Per etmaal vinden er 50 voertuigbewegingen plaats op het P+R-terrein. Dit komt neer op een totaal van 25 personenauto's. Voor het gebruik van het P+R-terrein wordt uitgegaan van een aankomst in de ochtend en een vertrek in de namiddag. Dit houdt in dat de voertuigen zowel in de nachtperiode als in de dagperiode aan kunnen komen. Het vertrek kan plaatsvinden in de dagperiode en in de avondperiode.

Ter bepaling van de geluidbelasting op de omgeving vanwege de inrichting is de volgende onderzoeksopzet gehanteerd:

- De berekeningen zijn uitgevoerd volgens de 'Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai', Ministerie van VROM, 1999.
- De overdrachtsberekeningen zijn uitgevoerd met behulp van een computerprogramma, Geomilieu V4.30, gebaseerd op het overdrachtsmodel methode II.8 van de handleiding.

De rekenresultaten zijn opgenomen in het onderzoeksrapport, zie Bijlage 3.

5.5.3.3

Conclusie

Wet ruimtelijke ordening

De ligging van het tankstation met P+R-terrein voldoet aan de richtafstand uit de VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' voor het aspect geluid. Daarnaast blijkt uit de resultaten dat het geluidniveau ten gevolge van de inrichting voldoet aan de richtwaarde zoals gesteld in 'stap 2' in de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' voor een rustige woonwijk. Hier kan uit opgemaakt worden dat op dit onderdeel er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Activiteitenbesluit milieubeheer

Uit de resultaten blijkt dat het geluidniveau ten gevolge van de inrichting, het tankstation met P+R-terrein, voldoet aan de gestelde grenswaarden vanuit het Activiteitenbesluit milieubeheer.

Verkeer van en naar de inrichting

Uit de resultaten blijkt dat het geluidniveau ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking van het tankstation en P+R terrein tezamen geen overschrijding kent van het toetsingskader uit de Circulaire. Ook hier wordt dus voldaan aan het gestelde toetsingskader.

5.5.4 Akoestisch onderzoek km 34,9 - km 43,35

5.5.4.1 Algemeen

Het doel van het akoestisch onderzoek is het bepalen van de geluidbelasting op de woningen voor zowel de huidige als de toekomstige situatie. De berekeningsresultaten zijn getoetst aan de volgens de Wet geluidhinder (Wgh) geldende grenswaarden. Wanneer de in de Wgh gestelde grenswaarden worden overschreden, is beoordeeld of er maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn en/of er een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld door het bevoegd gezag.

Het onderzoek is als Bijlage 4 bij dit inpassingsplan gevoegd. Hierin is de geluidbelasting berekend op drie reconstructiegebieden (N247, Bernhardlaan en Overleek).

5.5.4.2 Toetsing

In het "Akoestisch onderzoek Doorstromingsmaatregelen N247 van km 34,9 tot km 43,35" zijn de geluidgevolgen van de reconstructie van de N247 onderzocht.

Voor dit wegvak zijn van belang:

- Tussen de noordelijke komgrens Broek in Waterland (km 34,9) tot het kruispunt Bernhardlaan wordt de wegingdeling aangepast van de N247 (km 38,25). Ten behoeve van deze aanpassing wordt extra bermverharding aangelegd aan de westzijde van de rijbaan. Zowel de N247 als de Jaagweg (Monnickenmeer tot Dijksgat) verschuift hierdoor verder naar het westen.
- Het verkeer vanuit de Bernhardlaan dat naar Overleek rijdt steekt in de huidige situatie rechtstreeks de weg over. In de toekomstige situatie vervalt de ontsluiting bij de kruispunt. Het verkeer zal nu bij de verkeerslichten rechts afslaan de N247 op en vervolgens voorsorteren naar links om de Overleek op te rijden. Het verkeersbeeld op de Bernhardlaan naar de N247 zal voor het overige verkeer niet wijzigen.
- Op het kruispunt van de N247 met de Hoogedijk wordt de wegingdeling aangepast. Aan beide kanten op N247 worden de opstelstroken uitgebreid. Tevens komt op de Hoogedijk een extra opstelstrook. Hierdoor wordt de weg breder ter hoogte van het kruispunt.

Voor de drie reconstructiegebieden zijn met behulp van een berekeningsmodel de berekeningen uitgevoerd voor de situaties 1 jaar voor aanvang reconstructie (jaar 2018) en 10 jaar na de reconstructie (jaar 2029). Op basis van deze berekeningen is het effect van de reconstructie bepaald. In Bijlage 4 zijn de berekeningen opgenomen van geluidbelasting na uitvoering van de maatregelen.

5.5.4.3 Conclusie

Voor de drie reconstructiegebieden (N247, Bernhardlaan en Overleek) zijn met behulp van een berekeningsmodel de berekeningen uitgevoerd voor het jaar voor aanvang reconstructie (jaar 2020) en 10 jaar na de reconstructie (jaar 2031). Op basis van deze berekeningen is het effect van de reconstructie bepaald.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op en de wijziging aan de wegen zal toenemen met ten hoogste 0,96 dB. De toename bedraagt daarmee minder dan 2 dB waardoor voor geen van de wegen er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

De toename van de geluidbelasting is met name een gevolg van de autonome groei van het verkeer.

Onderzoek naar maatregelen om de geluidbelasting ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen terug te brengen is niet nodig, omdat daar voldaan wordt aan het wettelijk kader. Tevens hoeft er door het bevoegd gezag geen hogere waarden verleend te worden.

Uit het onderzoek blijkt tevens dat op geen van de wegvakken die aansluiten op de te wijzigen wegen sprake is van een uitstralingseffect ten gevolge van de verkeerstoename.

5.6 Landschap en cultuurhistorie

5.6.1 Stelling van Amsterdam

Uit historische afbeeldingen (zie figuur 5.5) is te herleiden dat het terrein van IDA vroeger deel uitmaakte van de stelling van Amsterdam. De oude bebouwing is grotendeels gesloopt met uitzondering van het IDA-huis (Slochterweg 37, zie geel kader, de conducteurswoning), twee opslagloodsen en de huidige kantine (ingekorte loods), zie oranje kader.

De bebouwing is niet bestemd als Rijks- of gemeentelijk monument. In de provinciale verordening ruimte is dit gebied niet beschermd door de aanduiding "Stelling van Amsterdam". Ook zijn deze gebouwen niet aangemerkt als cultuurhistorisch waardevolle objecten door de gemeente Amsterdam.



Figuur 5.5: Luchtfoto historische inrichting omgeving Het Schouw (bron: IDA Foundation)

In bovenstaande luchtfoto is de N247 ook terug te zien. Het brandstofverkoopspunt is ook aanwezig op de huidige locatie. Het bos ter afscherming van het brandstofverkoopspunt ten opzichte van het open polderlandschap is ook zichtbaar op de luchtfoto. De beplanting lijkt sterk op een productiebos waarbij de bomen in rechte rijen zijn aangeplant.

Het bosperceel in de hoek van de N235 en de N247 is grotendeels gekapt om het provinciaal calamiteitensteunpunt te realiseren voor (met name) de gladheidsbestrijding.

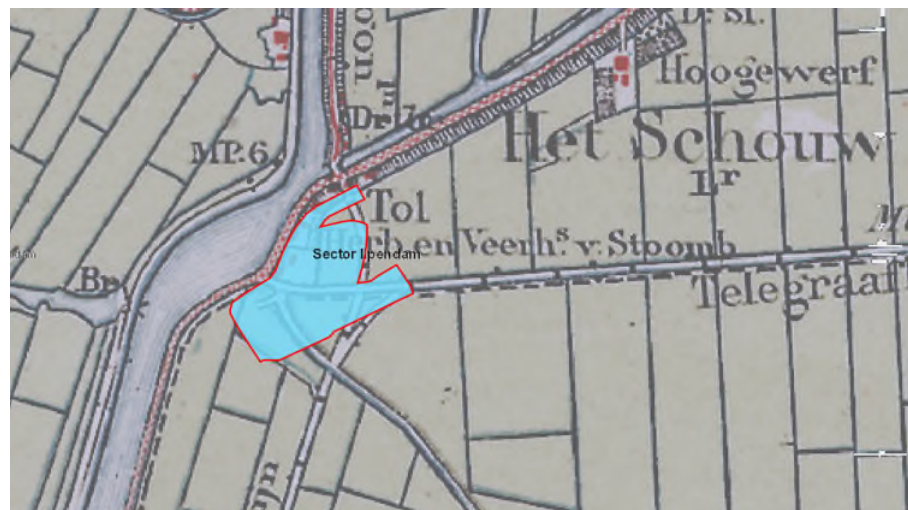
Stelling van Amsterdam

De Stelling van Amsterdam is aangelegd tussen 1880 en 1914 en bestaat uit in totaal 46 forten en batterijen en diverse dijken en sluizen. 20 jaar geleden werd de Stelling van Amsterdam UNESCO Werelderfgoed. Alle relevante objecten van de Stelling van Amsterdam hebben een monumentenstatus. Sommige zijn rijksmonument, andere hebben een provinciale monumentenstatus.



Figuur 5.6: Plattegrond Stelling van Amsterdam (bron: www.stellingvanamsterdam.nl)

Diverse forten van de Stelling van Amsterdam zijn opengesteld voor bezoekers. Meer informatie is te vinden op de website van de Stelling van Amsterdam. In het plangebied lag voorheen een opslagpunt van materiaal voor de sector IJpendam binnen de stelling. Deze opslagpunten liggen binnen de Stelling van Amsterdam op ruime afstand van de forten, een raakvlak met zichtlijnen en schootsvelden is daarom ook niet relevant voor dit inpassingsplan. Dit opslagpunt is inmiddels verdwenen. De drie opslagloodsen en de woning die nu nog in het gebied aanwezig zijn (zie figuur 5.5) stammen wel uit deze tijd.



Figuur 5.7: Uitsnede kaartbeeld Sector IJpendam uit het overzicht van de Stelling van Amsterdam

Anders dan de forten, batterijen en diverse dijken en sluizen worden aan de opslagloodsen en woning geen provinciale of Rijks monumentale status toegekend. Uit de verordening ruimte van de provincie Noord-Holland volgt dat het plangebied niet is beschermd door de aanduiding "Stelling van Amsterdam".

Sectorpark IJpendam (bron: www.stelling-amsterdam.nl)

Het sectorpark Ipendam bestond in 1928 uit acht gebouwen waaronder de conducteurswoning annex bureel en een houten bergloods ten oosten van de woning. Toendertijd liep de Middenweg nog tot aan het kanaal en lagen de twee gebouwen in de zuidhoek van de kruising.

Een aansluiting op de tramweg Amsterdam - Purmerend/Edam is door het beëindigen van de Eerste Wereldoorlog nooit gerealiseerd.

Later zijn er enkele houten bergloodsen bij gebouwd. Alle houten bergloodsen zijn inmiddels gesloopt. In 1940 waren er nog "4 magazijnen, 1 woning, 3 loodsen" aanwezig.

Er hebben ook twee stalen bunkers gestaan die mogelijk in de Tweede Wereldoorlog zijn gebouwd. Uit stukken is bekend dat hier een niet-gebruikte pantserkoepel voor 4,7 cm PAG aanwezig was. Deze koepel is, met een tweede koepel van het Hembrugterrein (voormalig Algemeen Verdedigingspark) op 2 november 1956 overgebracht naar het complex Rijksdorp van de Koninklijke Luchtmacht. Later zijn deze naar het Geniemuseum (Vught) en Legermuseum (Delft) overgebracht.

Vlak na de oorlog zijn er N.S.B.-ers te werk gesteld, waarschijnlijk vanuit Kamp Levantkade. In 1948 was hier het Magazijn Achtergelaten Materieel van de Dienst Beheer Achtergebleven Materieel (D.B.A.M.) gevestigd. Het adres was "Het Schouw", Rijksweg no. 7 van Amsterdam naar Wieringen.

Er zijn nog drie loodsen van baksteen (waarvan één is ingekort) aanwezig. Deze zijn opgenomen in het huidige magazijn en kantorencomplex van het bedrijf IDA. Tussen 1976 en 1985 zijn enkele gebouwen gesloopt ten behoeve van het huidige verkeersknooppunt N235 - N247.

5.6.2 Conclusie

De nog aanwezige bebouwing van het sectorpark Ipendam heeft een cultuurhistorische waarde. In de bebouwingsplannen van het bedrijf IDA wordt dit onderkend en door de architect uitgewerkt. Hierbij zal de cultuurhistorische waarde gerespecteerd blijven, maar zal ten behoeve van de gebruiksmogelijkheden van de panden als kantoorruimte bijvoorbeeld wel extra ramen in de gevel(s) van de historische panden noodzakelijk zijn. Daardoor blijven de gebouwen behouden en worden deze opgenomen in het bouwplan. In de regels en de verbeelding van het Provinciaal Inpassingsplan N247 worden de cultuurhistorisch waardevolle gebouwen aangeduid en beschermd. Ook wordt hierbij verwezen naar het beeldkwaliteitplan Het Schouw (zie Bijlage 14).

5.7 Luchtkwaliteit

5.7.1 Aanleiding onderzoek

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een inpassingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met de luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

Wettelijk kader

De belangrijkste wet- en regelgeving voor het milieuaspect luchtkwaliteit is vastgelegd in 'Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer (Wm). In artikel 5.16, lid 1 van de Wm is bepaald dat bestuursorganen een besluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen nemen wanneer aannemelijk is dat aan één of meer van onderstaande grondslagen wordt voldaan:

- Er wordt voldaan aan de in bijlage 2 van de Wm opgenomen grenswaarden;
- Het besluit leidt (per saldo) niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Het besluit draagt 'niet in betekende mate' bij aan de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀);

- d. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (ook wel NSL genoemd).

Specifieke uitvoeringsregels zijn vastgelegd in besluiten (AMvB's) en ministeriële regelingen. Het gaat daarbij onder meer om het Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen, de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en het Besluit gevoelige bestemmingen.

Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit zijn de concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) maatgevend. Voor deze stoffen is de kans het grootste dat de bijbehorende grenswaarden worden overschreden. Overschrijding van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO_2 ($200 \mu\text{g}/\text{m}^3$) is, in relatie tot wegverkeer, redelijkerwijs uitgesloten. Dergelijke hoge concentraties doen zich niet voor langs wegen en uit metingen over een periode van 10 jaar blijkt dat overschrijding van de uurnorm voor NO_2 niet meer aan de orde is.

Net als voor de jaargemiddelde concentratie PM_{10} , is voor de jaargemiddelde concentratie $\text{PM}_{2,5}$ ook een grenswaarde vastgesteld ($25 \mu\text{g}/\text{m}^3$). $\text{PM}_{2,5}$ is een deelverzameling van PM_{10} en de PM_{10} - en $\text{PM}_{2,5}$ -concentraties zijn dan ook sterk aan elkaar gerelateerd. Uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van $\text{PM}_{2,5}$ en PM_{10} kan worden gesteld dat, als aan de grenswaarden voor PM_{10} wordt voldaan, ook aan de grenswaarden voor $\text{PM}_{2,5}$ zal worden voldaan.

5.7.2

Toetsing

De maatregelen zijn voorgesteld ten behoeve van de verbetering van de doorstroming van het verkeer over de N247 (en de verkeersveiligheid) zijn onderzocht in de rapportage luchtkwaliteit. Deze is als Bijlage 13 opgenomen bij dit inpassingsplan.

Algemene beschouwing luchtkwaliteit en stikstofdepositie

De maatregelen zijn voorgesteld ten behoeve van de verbetering van de doorstroming van het verkeer over de N235 en N247 (en de verkeersveiligheid). Bij een verbeterende doorstroming is de gemiddelde rijsnelheid van het verkeer hoger. Dit resulteert in een lagere uitstoot van NO_x en PM_{10} .

Op minimaal 400 meter afstand ten opzichte van de N247 en het plangebied van het provinciaal inpassingsplan ligt het Natura2000-gebied 'Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske', een beschermd natuurgebied. Dit is een gevoelig gebied, met name voor stikstofdepositie, maar ook voor geluidsoverlast. De werkzaamheden aan de N247 leiden niet tot extra rijstroken die leiden tot een toename van het verkeer op de provinciale weg. Wel is er sprake van een autonome groei van het verkeer die in de regio Waterland 1% per jaar bedraagt. Doordat het project echter niet leidt tot extra verkeer en evenmin nadelige gevolgen heeft voor geluid en luchtkwaliteit, zijn significant negatieve effecten voor de omliggende natuurgebieden en de beschermde flora en fauna uitgesloten.

Stikstofdepositie

De snelheidstypering welke over het algemeen wordt toegepast bij een 80-km weg buiten de bebouwde kom is 'Buitenweg (b)'. Dit wordt getypeerd als verkeer met een gemiddelde snelheid van 60 km/h en gemiddeld 0,2 stops per afgelegde kilometer. Bij verminderde afwikkeling kan een situatie ontstaan waarbij de snelheid getypeerd kan worden als 'stad doorstromend' met een gemiddelde snelheid van 30 tot 45 km/h en gemiddeld 1,5 stops per afgelegde kilometer.

Bij meer toenemende congestie op de provinciale weg N247 zullen de snelheidstyperingen 'Stad normaal' en 'Stad stagnerend' passen. In de tabel is te zien dat met afnemende rijsnelheid en dus met afnemende doorstroming de emissie per voertuig per kilometer toeneemt.

Een zelfde beeld komt naar voren bij de emissiefactoren voor PM₁₀.

type wegverkeer	buitenweg (b)	stad doorstromend (e)	stad normaal (c)	stad stagnerend (d)
licht	0,27	0,37	0,34	0,54
middelzwaar	5,5	6,1	9,0	14,8
zwaar	7,7	9,3	13,6	22,5

Tabel: Emissiefactoren NO_x per voertuig per kilometer (jaar 2012)

Uit de tabel volgt dat bij een verminderde verkeersafwikkeling, dus een lagere gemiddelde snelheid, de emissie van het verkeer van NO_x en PM₁₀ hoger wordt. Dit betekent dat in de situatie zonder de voorgestelde doorstromingsmaatregelen de emissie hoger is dan in de situatie waarin wel sprake is deze doorstromingsmaatregelen.

Als gevolg van de verbeterde doorstroming zal de gemiddelde snelheid van het verkeer hoger worden en door de daarmee samenhangende lagere emissie zal de bronbijdrage van het verkeer op de N247 eveneens lager zijn dan in de situatie van de N247 in zijn huidige vorm.

Onderdoorgangen Het Schouw

Als onderdeel van de maatregelen aan de N247 worden bij het kruispunt van de N247 met de N235 toekomstbestendige oplossingen voor de verkeersproblematiek gerealiseerd. Hierbij worden de bestaande gelijkvloerse kruisingen veranderd in onderdoorgangen. Het verkeer op de N247 zal hierdoor efficiënter afgewikkeld worden.

De meest westelijk gelegen onderdoorgang naar de Slochterweg ontsluit naar Het Schouw en het geplande P+R terrein en benzinestation. De middelste onderdoorgang zal alleen door bussen van en naar de N235 gebruikt mogen worden. De meest oostelijk gelegen onderdoorgang is bedoeld voor voetgangers en fietsers (niet voor personen- en vrachtvoertuigen).

Op de overige wegvakken van de N247 vinden geen ingrijpende werkzaamheden plaats die leiden tot een andere route van het verkeer. Er zijn in het verdere tracé ook geen nieuwe onderdoorgangen voorzien en/of aanpassingen in de routes van het verkeer langs, voor luchtkwaliteit, gevoelige functies. Voor die wegvakken wordt daarom verwezen naar de algemene beschouwing hiervoor.

Heersende concentraties luchtverontreinigende stoffen

Om een beeld te geven van de (autonome) concentraties luchtverontreinigende stoffen in de toekomstige situatie is gebruik gemaakt van gegevens uit de NSL Monitoringstool (ronde 2017). De NSL Monitoringstool is het instrument waarmee de overheden de monitoring uitvoeren van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hieruit is af te leiden hoe hoog de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} zijn langs de N247 in de omgeving van het plangebied, zowel voor de huidige situatie als voor de toekomstjaren 2020 en 2030.

Stof	2017	2020	2030	Grenswaarde
Stikstofdioxide (NO ₂)	31,7	27,2	18,5	40
Fijn stof (PM ₁₀)	19,5	20,8	18,3	31,2*
Fijn stof (PM _{2.5})	11,4	12,1	9,7	25

Tabel: hoogste concentraties N247 km 29,2 - 31,65

* bij een jaargemiddelde concentratie PM₁₀ van meer dan 31,2 µg/m³ is sprake van meer dan 35 overschrijdingen van de grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀

Stof	2017	2020	2030	Grenswaarde
Stikstofdioxide (NO ₂)	24,0	20,2	12,8	40
Fijn stof (PM ₁₀)	18,4	18,6	16,6	31,2*
Fijn stof (PM _{2.5})	10,6	10,9	8,8	25

Tabel: hoogste concentraties N247 km 37,1 - 43,55

* bij een jaargemiddelde concentratie PM₁₀ van meer dan 31,2 µg/m³ is sprake van meer dan 35 overschrijdingen van de grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀

Uit de tabel blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}(ruim) onder de grenswaarden liggen.

5.7.3 Conclusie

Als gevolg van de verbeterde doorstroming zal de gemiddelde snelheid van het verkeer hoger worden en door de daarmee samenhangende lagere emissie zal de bronbijdrage van het verkeer op de N247 eveneens lager zijn dan in de situatie van de N247 in zijn huidige vorm.

Ter plaatse van de te realiseren onderdoorgangen en de gewijzigde verkeerssituatie van en in de omgeving van het kruispunt N235 - N247 (Het Schouw) zijn luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd, zie Bijlage 13.

Uit de rekenresultaten blijkt dat alle berekende jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} (ruim) onder de van kracht zijnde grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie van deze stoffen ligt.

Het aspect luchtkwaliteit staat de uitvoering van het plan niet in de weg.

5.8 M.E.R.-beoordeling

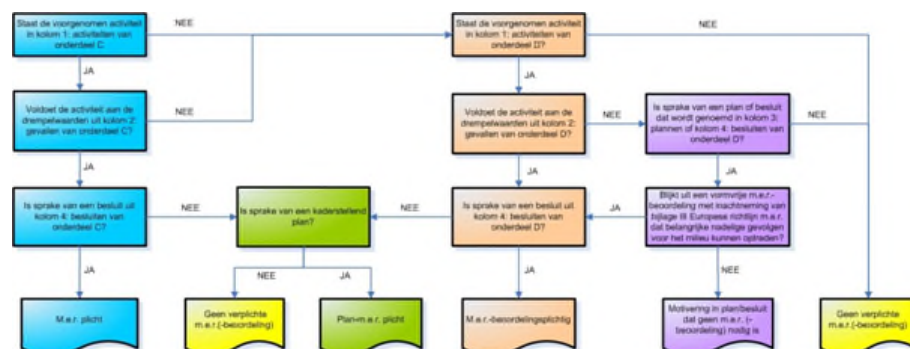
Wet- en regelgeving

Per 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. De belangrijkste wijziging betreft het indicatief maken van de drempelwaarde in onderdeel D. Dit betekent dat voor activiteiten die genoemd staan in het Besluit m.e.r. (bijvoorbeeld woningbouw, kantoren, bedrijven, recreatie, etc.) maar onder de gestelde indicatieve drempelwaarden zitten toch een beoordeling nodig is of sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze beoordeling heeft een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Inhoudelijk is deze beoordeling gelijk aan een m.e.r.-beoordeling (die uitgevoerd moet worden bij activiteiten uit onderdeel D die wel boven de drempelwaarden zitten), maar de enige procedurele verplichting die er voor geldt is dat het opgenomen moet worden in de toelichting van het betreffende besluit.

Om te bepalen of een activiteit m.e.r.-plichtig, m.e.r.-beoordelingsplichtig of vormvrij m.e.r.-beoordelingsplichtig kan het schema op de volgende pagina gebruikt worden.

Toetsing

Voor de toets aan het Besluit milieueffectrapportage geldt een provinciaal inpassingsplan in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) ook als een plan waarvoor deze toetsing voorgeschreven is.



Figuur 5.8: Schema m.e.r. beoordeling

De voorgenoemde activiteiten (zoals hierboven beschreven onder: voorgenoemde activiteiten) zijn getoetst aan de m.e.r.-regelgeving (waarbij m.e.r. staat voor milieueffectrapportage) zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer en het Besluit m.e.r. Plannen of besluiten leiden tot m.e.r.-verplichtingen als:

1. de voorgenoemde ontwikkelingen opgenomen zijn in het besluit m.e.r. (op de zogenaamde C- of D-lijst) zie www.overheid.nl;

2. negatieve effecten op Natura2000-gebied niet op voorhand uit te sluiten zijn en een passende beoordeling moet worden doorlopen in het kader van de Natuurbeschermingswet.

ad.1: In het eerste geval moet afhankelijk van de aard, omvang en wijze van vastleggen in het plan of besluit een m.e.r.-procedure, m.e.r.-beoordelingsprocedure of vormvrije m.e.r.-beoordelingsprocedure worden doorlopen. De voorgenomen activiteiten zijn niet specifiek opgenomen in de C- of D-lijst van de bijlage van het Besluit-m.e.r. Voor de wijziging of uitbreiding van een weg bestaande weg (categorie D1.2) is de toetsdrempel: in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met tracélengte van 5 kilometer of meer.

De voorgenomen activiteiten in dit provinciaal inpassingsplan vinden plaats op de N247 tussen:

- kilometer 30,8 - 31,4 (reconstructie Het Schouw);
- kilometer 37,2 - 38,1 (kruising N247 - Bernhardlaan);
- kilometer 39,0 - 41,1 (fietspad Katwoude).

De drempel wordt niet overschreden. Daarnaast voorziet het plan niet in uitbreiding van de weg, deze blijft 1 x 1 rijbaan houden. De huidige busbaan is in één richting te berijden en wordt straks door de verhoogde rijbaanscheiding ten opzichte van de rijbanen voor gemotoriseerd verkeer gescheiden. Daarnaast is het noordelijk tracédeel van het PIP met name noodzakelijk om het fietspad Katwoude en de ontsluitingsweg Molenkade 2 te realiseren.

ad.2: In het tweede geval moet in het kader van het plan of besluit een plan-m.e.r. procedure worden doorlopen. Van belang bij de m.e.r.-toets is dat niet alleen nieuwe ontwikkelingen worden beschouwd, maar ook "nog niet benutte planologische ruimte", dat wil zeggen ontwikkelingsruimte die al eerder bestemd is, wordt overgenomen, maar nog niet concreet is gerealiseerd. Gelet op de toets (Natuurtoets Antea Group, 2017, zie Bijlage 5) aan de Wet natuurbescherming (beoordeling noodzaak passende beoordeling) en de Wet milieubeheer, is het uitvoeren van een MER niet noodzakelijk. Significante negatieve effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten, waardoor een passende beoordeling en MER niet noodzakelijk zijn.

Wetswijziging

Met ingang van 16 mei 2017 is er een directe werking van het Europees recht van toepassing voor alle ruimtelijke besluiten.

Voor de gewijzigde Besluit m.e.r. geldt geen overgangsrecht. Dat kan betekenen dat voor aanvragen voor 16 mei 2017 ook de nieuwe regels gelden.

Er geldt een verplichte procedure voor een vormvrije m.e.r.-beoordeling die bestaat uit onderstaande stappen:

- Door de initiatiefnemer dient een meldingsnotitie te worden opgesteld.
- Het bevoegd gezag dient binnen 6 weken een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen. Dit besluit hoeft niet in de Staatscourant gepubliceerd te worden.
- De initiatiefnemer dient het (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsbesluit bij de vergunningaanvraag toe te voegen (Artikel 7.28 Wet milieubeheer).

Conclusie

Gelet op de toets aan het Besluit m.e.r. en de bijbehorende C- en D-lijst van het Besluit m.e.r. is het uitvoeren van vormvrije m.e.r.-beoordeling niet noodzakelijk.

De N247 valt op zich niet onder de definitie van autoweg uit het Besluit m.e.r. maar om alle milieubelangen in het project zo zorgvuldig mogelijk mee te nemen is er toch voor gekozen om een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling op te stellen.

Gelet op de toets aan de Natuurbeschermingswet (beoordeling noodzaak passende beoordeling) en de Wet milieubeheer, waaronder luchtkwaliteit, is het uitvoeren van een MER niet noodzakelijk. Significante negatieve effecten van de voorgenomen ontwikkeling op

de Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten, waardoor een passende beoordeling en MER niet noodzakelijk zijn.

Voor de uitvoering van de maatregelen aan de N247 zal door GS een aanmeldingsnotitie vaststellen voor het project. De aanmeldingsnotitie is als Bijlage 19 opgenomen bij de toelichting van dit provinciaal inpassingsplan.

5.9 Natuurtoets

5.9.1 Aanleiding onderzoek

Het doel van de Natuurtoets is het opsporen van strijdigheden van het voorgenomen plan met de beschermde soorten en beschermde gebieden (Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland; NNN) en het bepalen of het plan uitvoerbaar is. De natuurtoets is als Bijlage 5 opgenomen bij deze toelichting.

De vragen of voor de uitvoering van het provinciaal inpassingsplan (PIP) een vrijstelling geldt, dan wel een ontheffing of vergunning op grond van de Wet natuurbescherming nodig is en zo ja, of deze ontheffing of vergunning kan worden verleend, komt in beginsel pas aan de orde in een procedure op grond van de Wet natuurbescherming.

Echter, deze vragen zijn ook relevant voor het Provinciaal Inpassingsplan N247 omdat in deze Natuurtoets wordt beoordeeld of ten tijde van de vaststelling van het PIP N247 het op voorhand in redelijkheid duidelijk is dat de Wet natuurbescherming niet de uitvoerbaarheid van het plan in de weg zal staan. Het PIP kan pas worden vastgesteld nadat uit een Natuurtoets duidelijk is geworden of voor de activiteiten die volgen uit deze vaststelling de mogelijkheid bestaat tot het verkrijgen van een ontheffing of vergunning.

De volgende onderzoeksvragen zijn van toepassing:

- Welke in het kader van de Wnb beschermde soorten (en/of vaste rust- en verblijfplaatsen) komen voor in het beïnvloedingsgebied van het plan?
- Vinden er als gevolg van de ontwikkeling die mogelijk gemaakt worden door het plan effecten plaats op deze soorten en worden daarbij verbodsbepalingen overtreden?
- Is het plan uitvoerbaar en zijn, zo nodig, aanvullende voorwaarden in het plan aan de orde?
- Komen in de beïnvloedingszone van het plangebied beschermde natuurgebieden voor? Zo ja, welke zijn dit en wat zijn de gevolgen hierop?
- Dienen vervolgstappen in de vorm van een compensatieplan opgesteld te worden of zijn andere vervolgstappen aan de orde?

Wettelijk kader

De Wet natuurbescherming (hierna Wnb) heeft per 1 januari 2017 de Boswet, Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998 vervangen. De Wnb regelt de bescherming van Natura 2000-gebieden, bescherming van soorten en de bescherming van houtopstanden.

Naast bescherming vanuit de Wnb, zijn er ook gebieden die planologisch beschermd zijn. Het betreft het 'Natuurnetwerk Nederland' (hierna NNN). De bescherming van het NNN verloopt via het ruimtelijke ordeningsrecht (Barro, bestemmingsplannen) en niet via de natuurwetgeving.

In de Wnb is soortbescherming opgedeeld in drie categorieën. Voor elke categorie gelden verschillende verbodsbepalingen die zijn vermeld in artikel 3.1, 3.5 en 3.10 van de Wnb. Het gaat om de volgende drie categorieën:

1. soorten van de Vogelrichtlijn;
2. soorten van de Habitatrichtlijn, inclusief bijlage I en II uit Verdrag van Bern en bijlage I uit Verdrag van Bonn;
3. 'andere soorten' (onderdeel A 'fauna' en onderdeel B 'flora').

5.9.2 Toetsing

Het natuuronderzoek naar het voorkomen van beschermde soorten en ligging van beschermde gebieden is opgebouwd uit twee onderdelen:

1. Bureau studie naar waarnemingen van beschermde soorten uit het (recente) verleden en ligging van beschermde gebieden in de invloedssfeer van het plan;
2. Terreinbezoek naar de (mogelijke) aanwezigheid van beschermde soorten.

Naar aanleiding van de uitkomsten van voorgenoemde bureau studie is middels meerdere terreinbezoeken door een deskundig ecoloog bepaald in hoeverre de aanwezigheid van beschermde soorten aannemelijk gesteld kan worden op basis van aanwezig geschikt habitat. Op 21 juli 2015 heeft het eerste terreinbezoek plaatsgevonden. Vervolgens is na een wijziging van de scope op 17 augustus 2015 een tweede terreinbezoek uitgevoerd. Naar aanleiding van de bevindingen van de eerste terreinbezoeken is de functie van het plangebied voor roofvogels met jaarrond beschermde nesten en vleermuizen in 2016 nader onderzocht. Op 19 april 2017, na een tweede wijziging in de scope, is een derde verkennend terreinbezoek uitgevoerd. Op 24 mei is een verkennend onderzoek uitgevoerd op het terrein van de IDA Foundation. Vervolgens heeft in de maanden juni t/m september aanvullend nader onderzoek plaatsgevonden. Op 2 november 2017 heeft een verkennend terreinbezoek plaatsgevonden in het kader van de scopewijziging ter hoogte van Monnickendam tot aan de N517. Aanvullend hierop is een terreinbezoek uitgevoerd op de locatie Hoogedijk 1 te Katwoude. Vervolgens is op locaties binnen de laatste twee genoemde uitbreidingen in 2018 nader soortenonderzoek uitgevoerd. In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de uitgevoerde onderzoeken. Uitgebreide informatie met betrekking tot het nader onderzoek is opgenomen in de afzonderlijke onderzoeksrapportage(s) (Antea Group, 2017b, 2017c en 2018). Alle uitgevoerde onderzoeken zijn opgenomen in Bijlage 5 bij voorliggend Provinciaal Inpassingsplan.

Datum	Type	Scope
21 juli 2015	Verkennend terreinbezoek	Totale plangebied.
17 augustus 2015	Verkennend terreinbezoek	Aanvulling ter hoogte van 't Schouw en fietspad tussen Broek in Waterland en de Dijkbrug.
10 bezoeken in mei t/m september 2016	Nader onderzoek vleermuizen en vogels met jaarrond beschermde nesten (Antea Group, 2017b)	Totale plangebied.
19 april 2017	Verkennend terreinbezoek; waarnemingen jaarrond beschermde nesten	Aanvulling zuidelijke bosschage nabij 't Schouw en bermstroken met struweel.
24 mei 2017	Verkennend terreinbezoek; waarnemingen jaarrond beschermde nesten	Aanvulling terrein IDA Foundation.
Diverse bezoeken in periode juni -september 2017	Nader onderzoek vleermuizen (Antea Group, 2017c).	Bosschage nabij 't Schouw en terrein IDA Foundation.
2 bezoeken (19 april, 24 mei)	Onderzoek waarde opgaande vegetatie voor broedvogels (Antea Group, 2017c)	Opgaande vegetatie verspreid over het plangebied.
Diverse bezoeken (oktober/november 2017)	Nader onderzoek kleine marterachtigen. (Antea Group, 2017c).	Bosschages nabij 't Schouw en terrein IDA Foundation.
2 november 2017	Verkennend terreinbezoek	Uitbreiding scope Monnickendam – N517
25 april 2018	Verkennend terreinbezoek	Hoogedijk 1, Katwoude

Mei 2018 t/m Oktober 2018	Nader onderzoek vleermuizen, vogels, kleine marterachtigen, grondgebonden zoogdieren en ringslang (Antea Group, 2018)	Oevervegetatie Purmer Ee & Hoogedijk 1, Katwoude
---------------------------	---	--

Voor de uitkomsten en bevindingen uit het bureau- en veldonderzoek wordt verwezen naar de rapportage in Bijlage 5 van dit plan.

5.9.3 Conclusie

Conclusies: beschermde soorten Wet natuurbescherming

De conclusies met betrekking tot beschermde soorten zijn opgedeeld in twee deelgebieden; Zuid (Amsterdam – 't Schouw) en Noord (Monnickendam – N244). Uit de bureaustudie in combinatie met het terreinbezoek is gebleken dat (leefgebied van) de volgende in het kader van de Wet natuurbescherming beschermde soorten aanwezig zijn en/of mogelijk verwacht worden in het plangebied. In onderstaande tabellen is voor het deeltraject 'Zuid' en voor het deeltraject 'Noord' aangegeven welke gevolgen de aanwezigheid van (het leefgebied van) deze soorten heeft voor het voorliggend plan. Aangegeven is of er sprake is van een overtreding van de Wet natuurbescherming en eventuele vervolgstappen aan de orde zijn. De soortbescherming uit de Wet natuurbescherming vormt geen belemmering voor de vaststelling van het PIP.

Soort	Ingrep versturend	Nader onderzoek	Ontheffing noodzakelijk	Bijzonderheden / opmerkingen
Broedvogels algemeen	Mogelijk	Nee	Nee	Werken buiten het broedseizoen.
Rugstreeppad	Mogelijk tijdens de realisatiefase	Nee	Nee	Maatregelen nemen tijdens de realisatiefase om het intreden van de soort in het plangebied te voorkomen.*

* werkwijze dient vastgelegd te worden in een Ecologisch Werkprotocol.

Tabel: Overzicht conclusies soortbescherming Wnb – Zuid (Amsterdam – 't Schouw).

Soort	Ingrep versturend	Nader onderzoek	Ontheffing noodzakelijk	Bijzonderheden / opmerkingen
Broedvogels algemeen	Mogelijk	Nee	Nee	Werken buiten het broedseizoen.
Vleermuizen	Mogelijk	Nee	Nee	
Noordse woelmuis	Mogelijk	Nee	Nee	Vanuit de zorgplicht uit de wet natuurbescherming (art. 1.11) geldt de aanbeveling om eerst de nieuwe vooroever aan te leggen alvorens fysiek het bestaande dijklichaam wordt verbreed en gewijzigd voor het verkeer op de N247. Het verwijderen van de biotopen op het bestaande dijklichaam dient in de periode september t/m november plaats te vinden, buiten de kwetsbare periode (winterrust en voorplantingstijd) van dieren. *
Waterspitsmuis	Mogelijk	Nee	Nee	
Ringslang	Mogelijk	Nee	Nee	

Kleine marterachtigen	Mogelijk	Nee	Nee	
Rugstreeppad	Mogelijk tijdens de realisatiefase	Nee	Nee	Maatregelen nemen tijdens de realisatiefase om het intreden van de soort in het plangebied te voorkomen.*

* werkwijze dient vastgelegd te worden in een Ecologisch Werkprotocol.

Tabel: Overzicht conclusies soortbescherming Wnb – Noord (Monnickendam – N244).

Conclusies: beschermde gebieden

Natura 2000 (Wnb)

In de omgeving van het plangebied zijn meerdere Natura 2000-gebieden gelegen. Dit zijn “Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske”, “Markermeer & IJmeer” en “Polder Zeevang”. Uit voorliggende voortoetsing blijkt dat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van enig Natura 2000-gebied op voorhand uitgesloten kunnen worden. Vervolgstappen zoals het opstellen van een Passende beoordeling zijn niet aan de orde. De gebiedsbescherming uit de Wet natuurbescherming vormt geen belemmering voor de vaststelling van het PIP N247.

Natuurnetwerk Nederland (PRV)

Binnen de grenzen van het project nabij de Dijksbrug en nabij de Purmer Ee is NNN-gebied aanwezig dat als gevolg van het voornemen verloren zal gaan. Het ruimtebeslag bedraagt 0,058 ha. De aantasting wordt financieel gecompenseerd. De bescherming van Natuurnetwerk Nederland vormt geen belemmering voor de vaststelling van het PIP N247.

Weidevogelleefgebied (PRV)

Binnen het plangebied, hoofdzakelijk ter hoogte van 't Schouw en het toekomstige fietspad Katwoude, vindt ruimtebeslag plaats binnen Weidevogelleefgebied. Het ruimtebeslag binnen Weidevogelleefgebied wordt berekend op basis van de door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgestelde begrenzing. De aantasting wordt financieel gecompenseerd. De bescherming van Weidevogelleefgebied vormt geen belemmering voor de vaststelling van het PIP N247.

	NNN	Weidevogelleefgebied	Natura 2000
Aanwezig binnen de invloedssfeer?	Ja, perceel ter hoogte van de Dijksbrug en ter hoogte van de Purmer Ee.	Ja, ter hoogte van 't Schouw en ter plaatse van toekomstig fietspad Katwoude.	Nee
Effecten?	Negatief: ruimtebeslag. Positief: optimaliseren natuurverbinding Dijksbrug.	Negatief: ruimtebeslag. Positief: verminderen opgaande begroeiing en aanleg moeraszone.	Nee
Vereiste vervolgstappen aan de orde?	Nadere bepaling omvang financiële bijdrage aan provinciaal groenfonds en dit borgen in een compensatieovereenkomst.	Nadere bepaling omvang financiële bijdrage aan provinciaal groenfonds en dit borgen in een compensatieovereenkomst.	Nee
Is het plan uitvoerbaar in het kader van de gebiedsbescherming?	Ja, middels compensatie.	Ja, middels compensatie.	Ja

Tabel: Overzicht conclusies beschermde gebieden

Compensatie

Bij de berekening van de compensatie wordt uitgegaan van de huidige situatie en wordt gekeken naar de impact van de maatregelen aan de N247 op het weidevogelleefgebied en het NNN-gebied. Omdat er geen extra verkeer mogelijk wordt gemaakt betreft het sec de ruimtelijke aantasting van bestaand weidevogelleefgebied en NNN-gebied. Op basis van de kaartbeelden uit de Provinciale Verordening Ruimte (d.d. 1 mei 2018) is de impact van het wegontwerp van de N247 berekend op zowel het weidevogelleefgebied en het NNN-gebied.

Op grond van de geïnventariseerde verstoring wordt in deze paragraaf verwoord op welke wijze de provincie Noord-Holland het verlies of de verstoring van weidevogelbroedgebied kan compenseren. Om te komen tot een compensatie zijn gesprekken gevoerd met regionale partijen over mogelijkheden voor compensatie in de omgeving van de ingreep. Gelet op het ruimtegebruik binnen de provincie Noord-Holland is er fysiek geen mogelijkheid om nieuwe weidevogelleefgebieden te realiseren. Daarom is gekeken of er ook inrichtingsmaatregelen mogelijk waren in het gebied die bij zouden dragen aan het in stand houden van de weidevogels. Gedacht werd hierbij aan:

- het aanleggen van plas-drasmogelijkheden of het kappen van bosschages. Deze inrichtingsmaatregelen zijn mogelijk rondom Het Schouw en zijn ook uitgewerkt in het Natuur- en Landschapsplan N247 (zie Bijlage 16).
- de natuurcompensatie verder uit te laten voeren door een natuur beherende organisatie in het gebied Waterland.

De fysieke compensatie bij de uitvoering van de maatregelen aan de N247 inrichtingsmaatregelen worden getroffen om aan de zuidoostzijde van Het Schouw een plas-dras gebied aan te leggen ter plaatse van het te verwijderen bos. Deze plas- draspercelen zijn bedoeld om extra foerageermogelijkheden te bieden voor weidevogels.

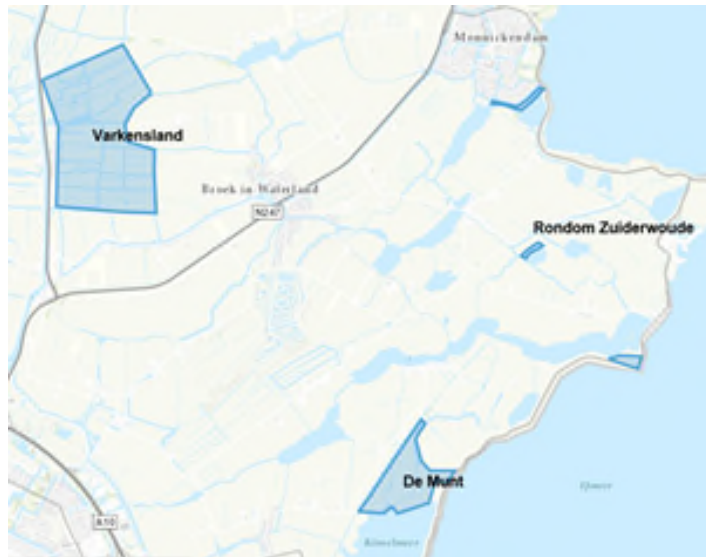
De natuurcompensatie is als volgt berekend:

- Aantasting NNN-gebied in totaal 580 m^2 = waarbij voor 1 hectare de beheerkosten prijspeil 2014 € 15.000,00 bedraagt + 20% (uitvoeringskosten bij financiële compensatie) = € 18.000,00. Daarbij is ook de grondverwerving van 580 m^2 aan te kopen grond meegenomen;
- Aantasting Weidevogelleefgebied in totaal 150.064 m^2 = afgerond 15 hectare x €15.953,00 (30 jaar beheerkosten, prijspeil 2014) + 20% (uitvoeringskosten bij financiële compensatie) = € 287.154,00.

De natuurcompensatie komt daarmee op totaal € 305.000,00.

Dit bedrag wordt door de provincie Noord-Holland ter beschikking gesteld aan Staatsbosbeheer voor de uitvoering van het kwalitatieve compensatieplan. Met dit compensatieplan wordt bijgedragen aan de pitrusbestrijding ten behoeve van het weidevogelleefgebied in Waterland.

In weidevogelleefgebieden is de grootschalige aanwezigheid van pitrus een probleem. Weidevogelleefgebied met veel pitrus is weinig geschikt als broed- en opgroeihabitat voor weidevogels vanwege een te hoge en te dichte vegetatiestructuur. Met het uitvoeren van het kwalitatieve compensatieplan wordt een herstelslag ingezet in Waterland. Daarom is ervoor gekozen om de natuurcompensatie in te zetten op de pitrusbestrijding met inrichtings- en verbeteringsmaatregelen in de weidevogelleefgebieden tevens onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) in De Munt en Varkensland (zie figuur 5.9 hieronder).



Figuur 5.9: Maatregelenkaart pitrusbestrijding

Conclusies: beschermde houtopstanden

De te rooien bosschages bij 't Schouw vallen buiten de reikwijdte van het Wnb. Ook de wilgenbeplanting langs de Purmer Ee valt niet onder de Wnb (art 4.1, sub f). De Wet natuurbescherming is niet van toepassing op de houtopstanden die in het kader van voorliggende ontwikkeling worden gerooid. Een melding- en herplantplicht is niet van toepassing. Mogelijk zijn lokale APV's van toepassing bij het rooien van de bomen. De bescherming van houtopstanden uit de Wet natuurbescherming vormt geen belemmering voor de vaststelling van het PIP N247.

5.10 Niet gesprongen conventionele explosieven

5.10.1 Aanleiding onderzoek

Ter plaatse van de N247 tussen de op- en afrit A10 en Edam staan diverse werkzaamheden gepland. Binnen het projectgebied zullen bodemroerende werkzaamheden worden uitgevoerd.

Naast de scope van het groot onderhoud (asfalt wegfreen tot ca. 70 mm diep en nieuw asfalt opbrengen), zijn de meest recente inzichten in de werkzaamheden (niet uitputtend):

- het toevoegen van een busbaan bij de op- en afrit van de A10 (ter plaatse van een fietspad dat niet meer in gebruik is);
- het vervangen van de Westelijke Slochterbrug (hier komt een nieuw kunstwerk);
- de herinrichting van kruispunt 't Schouw met 1) P&R-terrein en verplaatsing BVP, 2) aanleg van een fietsonderdoorgang, 3) aanleg van busonderdoorgang en 4) aanleg van onderdoorgang Slochterweg voor weg- en fietsverkeer;
- het vervangen van de Dijkbrug;
- de herinrichting van kruispunt Bernhardlaan;
- ontsluiting van het perceel Molenkade 2;
- de inrichting van het perceel Hoogedijk 1 en omgeving voor een fietspad in twee richtingen;
- de aanleg van een fietspad in twee richtingen tussen Monnickendam en Edam-Volendam (Wagenweg) aan de oostzijde van de N247.

Wettelijk kader

De Arbeidsomstandighedenwet stelt dat er gezorgd moet worden voor een veilige werkplek. Uit dien hoofde dient een onderzoek naar de aanwezigheid van conventionele explosieven (CE) uitgevoerd te worden. Dit onderzoek wordt in de regelgeving een vooronderzoek genoemd. In Bijlage 9 is het door BeoBOM opgestelde onderzoeksrapport opgenomen

uitgevoerd conform de huidige wettelijke norm als vastgelegd in het Werkveldspecifiek Certificatieschema voor het Systeemcertificaat Opsporen Conventionele Explosieven (hierna: WSCS-OCE), versie 1, 2015.

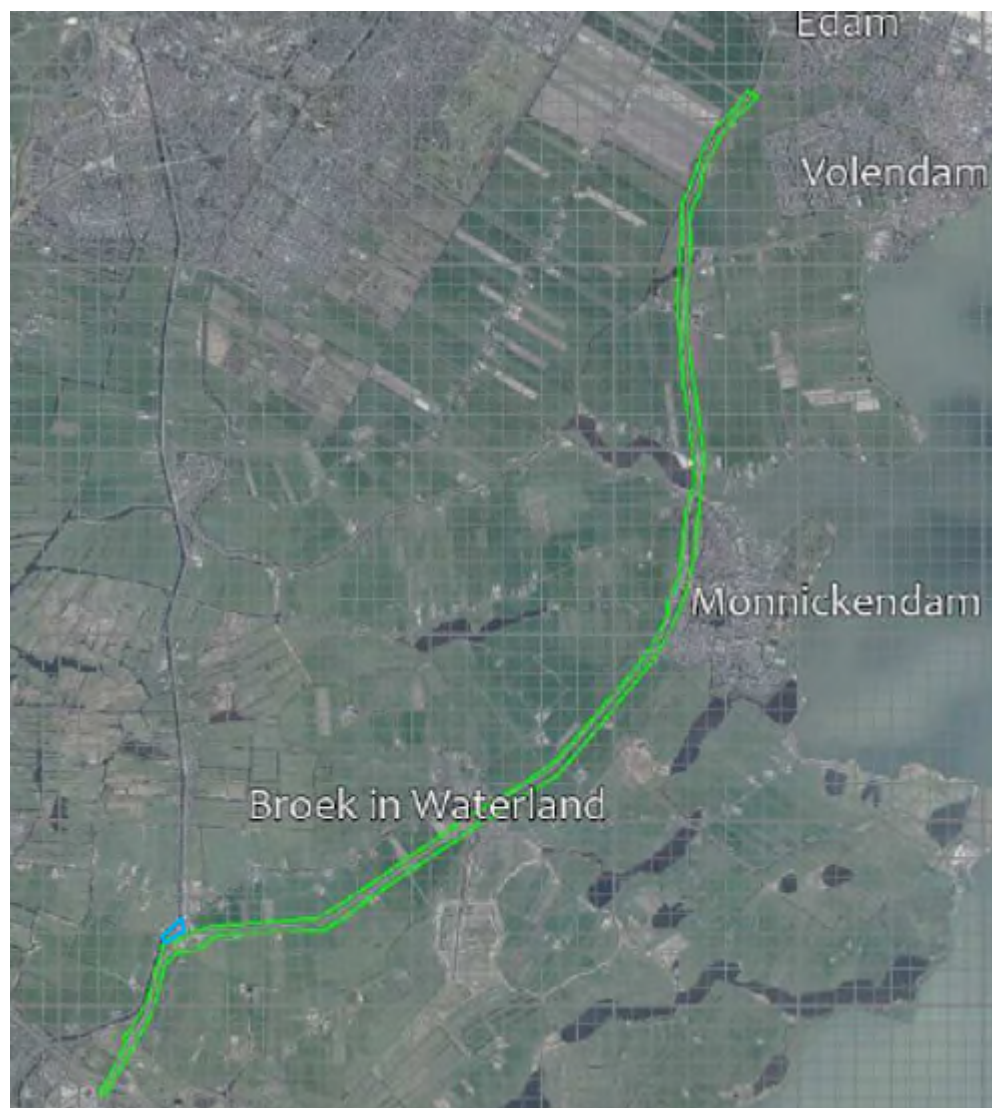
5.10.2 Doelstelling

Het doel van het vooronderzoek CE is om:

- Vast te stellen of er indicaties dan wel contra-indicaties bestaan voor de mogelijke aanwezigheid van conventionele explosieven (CE) op het projectgebied;
- Indien er indicaties bestaan voor de aanwezigheid van CE vast te stellen welke (sub)soorten er kunnen worden aangetroffen;
- Op basis van luchtfoto-interpretatie de mogelijke locaties van achtergebleven CE zo nauwkeurig mogelijk vast te stellen;
- Het verdachte gebied in de horizontale en in verticale dimensie af te bakenen;
- Een rapportage en bijbehorende CE bodembelastingkaart samen te stellen.

Het vooronderzoek heeft als doel te beoordelen of er indicaties zijn dat binnen het onderzoeksgebied CE aanwezig zijn, en zo ja, om het verdachte gebied in horizontale en verticale dimensie af te bakenen. Het vooronderzoek bestaat uit zowel het inventariseren als beoordelen (analyseren) van bronnenmateriaal. Eindresultaat is een rapportage en een bijbehorende CE bodembelastingkaart.

Voor de N247 is onderstaand het onderzoeksgebied weergegeven (groen kader), inclusief het gebied rondom Het Schouw (blauw kader) waarvoor later, gelet op het vergroten van het onderzoeksgebied, een addendum voor is opgesteld.



Figuur 5.9: Onderzoeksgebied NGE

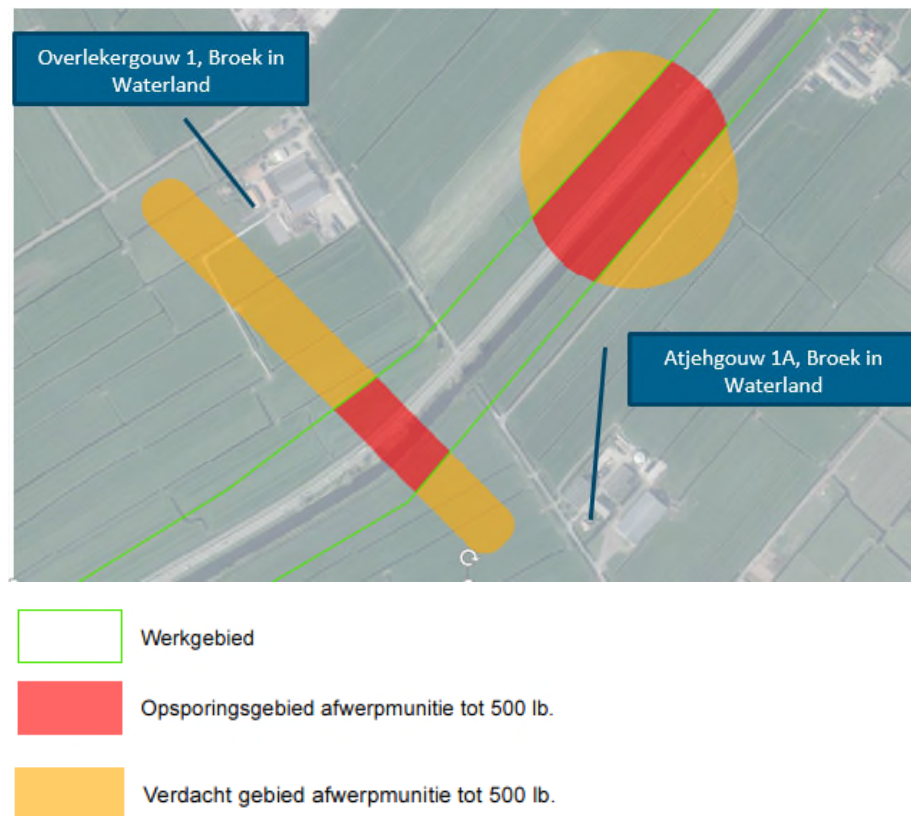
5.10.3 Conclusie

In de uitgevoerde onderzoeken van BeoBOM zijn op basis van de geraadpleegde literatuur- en archiefgegevens, alsmede op de geanalyseerde luchtfoto's, enkele feitelijke indicaties voor de aanwezigheid van CE binnen het projectgebied aangetroffen.

Op basis van deze feitelijke aanwijzingen, kan worden geconcludeerd dat er binnen het projectgebied, CE in de vorm van afwerpmunitie en CE in de vorm van klein-kaliber munitie, hand- en geweergrenaten en munitie voor granaatwerpers kunnen worden aangetroffen.

Afwerpmunitie

Ter plaatse van het opsporingsgebied afwerpmunitie, kunnen CE in de vorm van afwerpmunitie met een maximaal kaliber van 500 lb. GP (Brits), worden aangetroffen op een maximale diepte van **13,90 m-NAP**.



Figuur 5.10: Opsporingsgebied voor afwerpmunitie met een maximaal kaliber van 500 lb.

Klein-kaliber munitie, hand- en geweergranaten en munitie voor granaatwerpers

Ter plaatse van het opsporingsgebied klein-kaliber munitie, hand- en geweergranaten en munitie voor granaatwerpers, kunnen CE in de vorm van klein-kaliber munitie, hand- en geweergranaten en munitie voor granaatwerpers, worden aangetroffen op een maximale diepte van **2,75 m-NAP**.



Figuur 5.11: Opsporingsgebied voor klein kaliber munitie (KKM), hand- en geweergranaten en munitie voor granaatwerpers.

Daar waar de verdachte gebieden het projectgebied overlappen, is sprake van zogenaamde opsporingsgebieden (zie bovenstaande kaartbeelden).

Op basis van de uitkomsten van deze vooronderzoeken dient aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden, waarbij de geplande werkzaamheden nader worden geanalyseerd in het licht van de bevindingen in dit onderzoek. Op basis hiervan kunnen de juiste maatregelen worden getroffen voorafgaande aan de geplande werkzaamheden.

Wij adviseren op dit punt de uitvoering van aanvullend onderzoek in de vorm van een Projectleiderssamenvatting Opsporing Conventionele Explosieven (PLS-OCE), waarin nader wordt ingegaan op de specifieke risico's en de te nemen maatregelen.

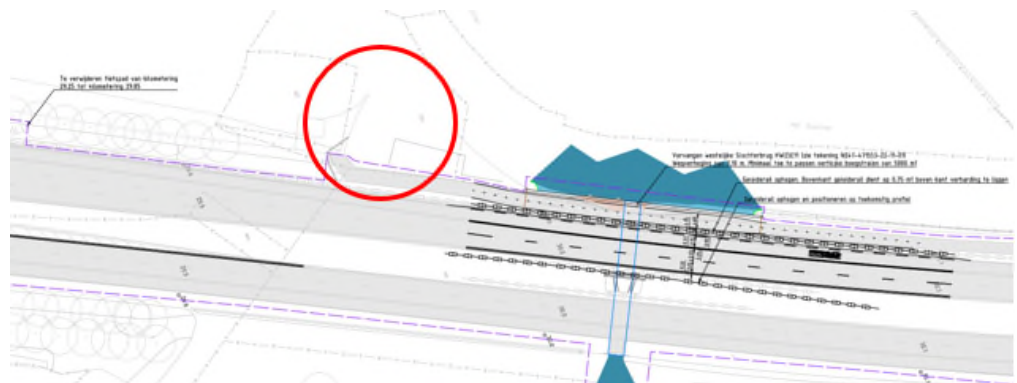
Deze PLS-OCE wordt op maat gemaakt, wat inhoudt dat er specifiek wordt gekeken naar de geplande werkzaamheden die de aannemer gaat uitvoeren binnen de opsporingsgebieden en daarmee samenhangend naar de meest geschikte oplossingen in termen van tijd en middelen.

5.10.4 Relatie met huidige projectscope

Het opsporingsgebied voor afwerpmunitie met een maximaal kaliber van 500 lb. is gelegen ten noorden van de bebouwde komgrens Broek in Waterland. Hier worden binnen het wegontwerp N247 geen werkzaamheden voorzien.

Het opsporingsgebied voor klein kaliber munitie (KKM), hand- en geweergranaten en munitie voor granaatwerpers maakt onderdeel uit van het wegontwerp N247.

Ten noorden van deze locatie vinden werkzaamheden plaats vanwege het vervangen van de westelijke Slochterbrug (kunstwerk). Op de locatie zelf, zie blauwe cirkel in figuur 5.11 en onderstaande figuur 5.12, vinden geen werkzaamheden plaats.



Figuur 5.12: Het opsporingsgebied voor klein kaliber munitie (KKM), hand- en geweergranaten en munitie voor granaatwerpers geprojecteerd op het wegontwerp N247.

Bij uitvoering van werkzaamheden in het opsporingsgebied dient de aannemer een Projectleiderssamenvatting Opsporing Conventionele Explosieven (PLS-OCE) te laten uitvoeren, waarin nader wordt ingegaan op de specifieke risico's en de te nemen maatregelen.

5.11 Verkeer

5.11.1 Aanleiding

Voor de doorstromingsmaatregelen en het groot onderhoud aan de N235 en de N247 zijn de effecten van de wegaanpassingen op omliggende gevoelige objecten en functies relevant voor een goede ruimtelijke onderbouwing van het plan. Doel van het verkeersonderzoek is om voor de N247 van km 29,2 t/m km 31,65 en km 34,9 t/m km 43,35 de toekomstige verkeersintensiteiten aan te geven.

Verkeerscijfers

Voor het berekenen van het geluid (en luchtkwaliteit) als gevolg van het groot onderhoud en doorstromingsmaatregelen van de N235 en de N247 zijn naast het ontwerp van de nieuwe wegen ook de toekomstige verkeersgegevens van belang.

Enerzijds zal de reistijd van het verkeer over beide wegen door de doorstromingsmaatregelen korter worden. Anderzijds kan door de verbeterde doorstroming ook een effect ontstaan dat er meer mensen van de wegen gebruik van maken, mensen die nu omrijden. Tot slot zijn er naast dit project nog andere (woning)bouw projecten in de regio die effecten veroorzaken op de toename van het verkeer.

Relevant voor een goed onderzoek zijn onderstaande data:

- Verkeersintensiteiten 2015, bereikbaar via: <http://noordholland.databank.nl/>;
- Benodigde jaren t.b.v. milieu berekeningen:
 1. Gegevens van 10 jaar na aanpassing van de weg (voor geluid) -> 2031 voor N247-Noord;
 2. Gegevens van 1 jaar voor aanpassing van de weg (voor geluid) -> 2020 voor N247-Noord.
 3. Gegevens van 10 jaar na aanpassing van de weg (voor geluid) -> 2031 voor N247-Zuid;
 4. Gegevens van 1 jaar voor aanpassing van de weg (voor geluid) -> 2020 voor N247-Zuid.
 5. De verkeersgegevens in het eerste volledige jaar na realisatie zonder het grootonderhoud en doorstroming, dat wil zeggen de autonome situatie (voor lucht en stikstofdepositie) in 2022;
 6. De verkeersgegevens in het eerste volledige jaar na realisatie met het grootonderhoud, dat wil zeggen de plan situatie (voor lucht en stikstofdepositie) in 2022;
 7. Als er geen verschil is qua intensiteit en verkeersverdeling tussen de autonome situatie en plansituatie zoals de provincie aangeeft dan volstaat voor luchtkwaliteit en stikstofdepositie dat de verkeerscijfers aangeleverd worden voor het eerste volledige jaar na realisatie (voor de N247-Zuid en N247-Noord is dat 2022, één jaar na uitvoering in 2021).
- Via de provincie Noord-Holland zijn de verkeersgegevens van 2015 ontvangen voor de N235 en de N247 en de voertuigverdeling op deze wegen. Deze intensiteiten zijn met behulp van 1% groei van het verkeer per jaar doorgerekend naar de verkeersintensiteiten per relevant jaartal dat noodzakelijk is voor het onderzoek.

5.11.2 Uitgangspunten

- Uitgangspunt voor de berekening voor lucht en geluid zijn de verkeersintensiteiten van 2015 op de provinciale weg. Door interpolatie worden de, voor de milieuberekeningen gewenste planjaren verkregen. Voor de tracé delen zal in overleg met de provincie Noord-Holland deze planjaren worden bepaald. In deze memo wordt voorgesteld om in ieder geval met de jaren 2020 en 2031 te rekenen.
- Er wordt gewerkt met de afspraken binnen Bereikbaarheid Waterland van een autonome groei van het verkeer met 1% per jaar (waardoor ook eenvoudig onderstaande intensiteiten zijn uit te breiden naar de noodzakelijke jaren).

- Voor het wegvak N247-Zuid van km 29,2 t/m km 31,65 zijn onderstaande verkeersintensiteiten per wegvak doorgerekend:

N247 in 2015	Aantal motorvoertuigen gemiddelde weekdag	Lichte motorvoertuigen	Middelzware motorvoertuigen	Zware motorvoertuigen
Trajectdeel A10 - Kanaaldijk (hm 29,53 - 31,26)				
2015	40.853	89,3%	6,7%	4,1%
2020	42.937	89,3%	6,7%	4,1%
2031	47.903	89,3%	6,7%	4,1%
Trajectdeel Kanaaldijk - Eilandweg (hm 31,26 - 34,06)				
2015	21.861	85,8%	9,5%	4,8%
2020	22.976	85,8%	9,5%	4,8%
2031	25.634	85,8%	9,5%	4,8%

- Voor het wegvak N247-Noord van km 34,9 t/m km 43,35 zijn onderstaande verkeersintensiteiten per wegvak doorgerekend:

N247 in 2015	Aantal motorvoertuigen gemiddelde weekdag	Lichte motorvoertuigen	Middelzware motorvoertuigen	Zware motorvoertuigen
Trajectdeel Eilandweg - Bernhardlaan (hm 34,26 - 37,88)				
2015	21.033	85,8%	9,5%	4,8%
2020	22.106	85,8%	9,5%	4,8%
2031	24.663	85,8%	9,5%	4,8%
Trajectdeel Bernhardlaan - N517 Zeddeweg (hm 37,88 - 41,56)				
2015	18.375	84,2%	9,3%	6,5%
2020	19.312	84,2%	9,3%	6,5%
2031	21.546	84,2%	9,3%	6,5%
Trajectdeel N517 Zeddeweg - N244 Provinciale weg (hm 41,8 - 43,55)				
2015	12.569	87,9%	8,0%	4,1%
2020	13.210	87,9%	8,0%	4,1%
2031	14.738	87,9%	8,0%	4,1%

- De cijfers voor de verdeling over de weekdag worden afgeleid van de telcijfers 2015 zoals deze voor de betreffende wegvakken beschikbaar zijn via https://noordholland.databank.nl/jive?presel_code=thema_verkeer&cat_open_code=verkeer_extern
- Cijfers voor de verdeling naar verkeerssoorten worden afgeleid van geclassificeerde telcijfers op de betreffende wegvakken;
- Veranderingen van intensiteiten veroorzaakt door het nieuwe ontwerp beperken zich tot geringe veranderingen in de verkeersstromen aan de westzijde (parallelweg) van de kruising N247 - Overleek.

Verkeersintensiteit gebruik P&R-terrein en omgeving

Uit de aangeleverde cijfers van het huidige brandstofverkooppunt, gebaseerd op 2012, blijkt dat het aantal transacties tussen de 2,7% en 3,5% van het aantal voertuigen van het doorgaande verkeer richting Purmerend en Volendam bedraagt. Er zijn geen cijfers bekend welk percentage voertuigen in tegengestelde richting daar wil tanken, omdat die beweging in de huidige situatie niet mogelijk is.

De aangepaste intensiteiten voor het verplaatsen van het brandstofverkooppunt zijn gebaseerd op de transactiegegevens, waarbij nu de percentages van 2,7% en 3,5% over de totale verkeersstromen worden berekend (in beide richtingen).

N247 in 2015	Aantal motorvoertuigen gemiddelde weekdag
Traject A10 - Kanaaldijk	40.853
Verkeerscijfers voor onderzoek P&R-terrein	
2020	42.937
2031	47.903

Uitgaande van de gemeten verkeersintensiteit in 2015 op het wegvak van het brandstofverkooppunt is verder gerekend. Dit is het wegvak op/afrit A10 - Kanaaldijk (N235) van de N247. In totaal zal dus maximaal 3,5% van al het verkeer op de N247 tanken. Voor de periode van 10 jaar na planrealisatie, rekening houdend met de autonome groei van het verkeer van 1% zullen er in 2031 dus $(3,5\% \times 47.903)$ maximaal 1.677 voertuigen per etmaal gaan tanken via de verlegde Slochterweg. Dit aantal is ook mede gebaseerd op een opstelling met 4 dubbele pompen in de nieuwe situatie in verhouding tot de 3 dubbele pompen in de huidige situatie.

Uitgaande van de acht opstelplekken (4 dubbele pompen) en een gemiddelde doorlooptijd per tankbeurt van zo'n 2,5 a 3 minuten is sprake van een maximale verwerkingscapaciteit van zo'n 160-192 tankbeurten per uur. Het betreft hier het absolute maximum dat door het tankstation verwerkt kan worden, zonder dat er sprake is van congestie. Per etmaal bedraagt de maximale verwerkingscapaciteit zo'n 3.840 - 4.608 tankbeurten (24 x de maximale uur capaciteit).

Door de verplaatsing en een verbeterde bereikbaarheid kan het gebruik van het brandstofverkooppunt verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. Om in de onderzoeken deze positieve ontwikkeling mee te nemen is een groei van 20% doorerekend om het verkeer van- en naar het brandstof verkooppunt te berekenen. Uitgaande van 1.677 voertuigen per etmaal en 20% groei betekent dit maximaal 2.012 motorvoertuigen per etmaal die tanken en gebruik maken van de Slochterweg.

Daarnaast wordt ook het P&R-terrein met 20 parkeerplaatsen en het parkeerterrein voor het personeel van IDA met 80 parkeerplaatsen gebruikt. Voor dit terrein van in totaal 100 plaatsen wordt uitgegaan van gemiddeld 2,5 bewegingen per parkeerplaats wat neerkomt op 250 voertuigbewegingen per etmaal. Voor het parkeren van het bedrijf wordt uitgegaan van aankomst in de ochtend en naar huis gaan in de avond met voornamelijk full-time medewerkers.

Ook voor het gebruik van het P&R-terrein wordt grotendeels uitgegaan van full-time werknemers die hun auto parkeren. Een geringe verhoging voor part-time gebruik is verwerkt in het gemiddelde van 2,5 bewegingen per parkeerplaats per dag.

Op de Slochterweg, de toegangsweg naar het P&R-terrein, parkeerterrein voor het aangrenzende bedrijf en tankstation is ook autonoom verkeer aanwezig dat voor het gebruik van de Slochterweg relevant is. Het betreft circa 10 woningen aan de Kanaaldijk, een horecabedrijf, calamiteitensteunpunt provincie Noord-Holland, een transportbedrijf en het bedrijf IDA.

Uitgangspunt is dat deze functies zorgen voor een verkeersgeneratie van 120 motorvoertuigen per etmaal met een aandeel van 20% aan vrachtverkeer vanwege het transportbedrijf. Deze intensiteiten wijzigen niet door de realisatie van het plan.

Overige verkeersgegevens

De volledige analyse en beschikbare informatie over verkeersgegevens is als Bijlage 12 opgenomen.

5.12 Watertoets

5.12.1 Aanleiding

Voor de N247 is een Voorlopig Ontwerp d.d. 13 juli 2018 opgesteld voor de wegvakken km 29,2 - 31,65 (Zuid) en km 34,9 - 43,35 (Noord). Voor beide wegvakken is de technische uitwerking met onderbouwing in de vorm van een ontwerpnota opgesteld. Ook de waterhuishoudingstekeningen maken onderdeel uit van het wegontwerp. Bij verschillende maatregelen worden wijzigingen in het watersysteem en wijzigingen in de hoeveelheid verhard oppervlak gerealiseerd.

In het kader van het Provinciaal Inpassingsplan N247 (PIP N247) wordt de watertoetsprocedure doorlopen, waarin deze wijzigingen worden beschouwd en de effecten in kaart worden gebracht. De watertoets is als Bijlage 6 opgenomen bij dit plan.

De nadruk van de watertoets ligt hier op de kwantitatieve aspecten van de waterhuishouding en er wordt bepaald in hoeverre er sprake is van extra verhard oppervlak en de benodigde watercompensatie. Het rapport beschouwt de wijzigingen in de wegvakken N247 km 29,2 - 31,65 en km 37,1 - 43,35. Het tussenliggende wegvak N247 km 31,65 - 37,1 is nog in studie naar een optimale inpassing van de provinciale weg.

5.12.1.1 Wettelijk kader

Europese Kaderrichtlijn Water (KRW)

De Kaderrichtlijn Water is een Europese richtlijn die voorschrijft dat de waterkwaliteit van de Europese wateren vanaf 2015 aan bepaalde eisen moet voldoen. Deze richtlijn (2000/60/EG) vervangt een aantal oude richtlijnen, met de bedoeling meer eenheid in de regelgeving te brengen. In verband met dit project is een waterhuishoudkundig plan opgesteld en een watertoets uitgevoerd, waarbij ook de Kaderrichtlijn Water is beschouwd.

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden, waarmee een achttal wetten is samengevoegd tot één wet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning.

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningenprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning.

De Wet gemeentelijke watertaken is onderdeel van de Waterwet. In deze Wet heeft de gemeente de zorgplicht gekregen voor:

- Het doelmatig inzamelen en verwerken van overtollig afvloeiend hemelwater;
- Het nemen van maatregelen om structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken.

In de Wet milieubeheer is de derde zorgplicht voor de gemeente opgenomen. De gemeente dient zorg te dragen voor het inzamelen transporteren van stedelijk afvalwater.

Wet ruimtelijke ordening en de watertoets

De watertoets is per 1 november 2003 wettelijk verplicht (en vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening). De watertoets betekent dat ruimtelijke plannen (waaronder bestemmingsplannen) die vanaf deze datum ter inzage worden gelegd, voorzien moeten zijn

van een waterparagraaf. Ruimtelijke plannen van de initiatiefnemer (bijv. gemeente of projectontwikkelaar) worden overlegd met de waterbeheerder.

In de waterparagraaf geeft de initiatiefnemer aan welke afwegingen in het plan ten aanzien van water zijn gemaakt. Het is een toelichting op het doorlopen proces en maakt de besluitvorming ten aanzien van water transparant. In geval van locatiekeuzes en bij herinrichting van bestaand bebouwd gebied geeft de initiatiefnemer expliciet aan welke rol de kosten en risico's van verdroging, verzilting, overstroming en overlast hebben gespeeld bij de besluitvorming. De waterparagraaf grijpt zichtbaar terug op de afsprakennotitie en het wateradvies.

Nationaal Waterplan 2016-2021

In 2015 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Het plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2016-2021 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Belangrijke punten uit het nationaal waterplan zijn:

- Eerst vasthouden, dan bergen en dan pas afvoeren;
- Hemelwater zo veel mogelijk afkoppelen, mits schoon (anders eerst zuiveren);
- Uitbreiding van verhard oppervlak zo veel mogelijk compenseren met hectares oppervlaktewater.

Met deze punten zal rekening gehouden worden bij de uitvoering van de plannen.

Nationaal Bestuursakkoord Water

Met het NBW-Actueel (2008) onderstrepen het Rijk, het Interprovinciaal Overleg, de Unie van Waterschappen en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten de gezamenlijke opgave om het watersysteem op zo kort mogelijke termijn en tegen de laagste maatschappelijke kosten op orde te brengen en te houden. Samenwerken is de rode draad van het geactualiseerde Nationaal Bestuursakkoord. Een actualisatie van het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) uit 2003 komt voort uit de invoering van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW), de noodzaak tot het aanscherpen van een aantal begrippen en het beschikbaar komen van nieuwe klimaatscenario's. Ook is een nieuwe fase aangebroken in het samenwerkingsproces, waarbij het zwaartepunt verschuift van planvorming naar uitvoering. Het NBW is een uitwerking van de uitvoering van waterbeleid 21e eeuw (WB21) en de KRW. De belangrijkste doelen en taken zijn:

- het teveel (overlast) of tekort (onderlast) aan water aanpakken;
- verbetering van de waterkwaliteit.

Provincie Noord- Holland

Waterplan Noord-Holland 2010-2015 (vigerend)

Provinciale Staten hebben op 16 november 2009 unaniem het provinciaal Waterplan 2010-2015 vastgesteld. Het opstellen van een waterplan is een wettelijke taak van de provincie. Noord-Holland is een waterrijke provincie omringd door Noordzee, Waddenzee en IJsselmeer. Het garanderen van veiligheid tegen overstromingen vanuit zee en het klimaatbestendig vormgeven van het ruimtegebruik vraagt om een goed waterbeheer. Wonen in Noord-Holland betekent wonen met water. Een goed waterbeheer is dus onmisbaar. Provinciale Staten hebben in het Waterplan twee speerpunten geformuleerd, namelijk de versterking van de Noord-Hollandse Noordzeekust en de economische kant van water.

Provinciale Ruimtelijke Verordening

De Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) schrijft voor waaraan de gemeentelijke bestemmingsplannen, omgevingsvergunningen en beheersverordeningen moeten voldoen. De regels komen voort uit de ruimtelijke hoofddoelstelling uit de provinciale Structuurvisie. De PRV stelt regels voor de begrenzing van bestaand stedelijk gebied en zeer restrictieve regels voor verstedelijkingsbeleid in het landelijk gebied. De regels gaan onder andere over (on)mogelijkheden voor:

- stedelijke ontwikkeling in het buitengebied;

- de daaraan te stellen ruimtelijke kwaliteitseisen;
- de Ruimte voor Ruimte-regeling;
- de mogelijkheden voor verbrede landbouw.

Voor de Ecologische Hoofdstructuur, de nationale landschappen en de Rijksbufferzones zijn regels opgesteld ter behoud van de kernkwaliteiten van het landschap, de openheid, de weidevogelleefgebieden en het vastleggen van de landbouwhoofdstructuur. Uitwerking van de regels vindt deels plaats in de Beleidsnota Landschap en Cultuurhistorie. De verordening biedt Gedeputeerde Staten ten aanzien van deze regels ontheffingsbevoegdheden. De ruimtelijke onderbouwing is in overeenstemming met de PRVS opgesteld.

Regionaal Beleid

Waterprogramma 2016-2021

Het Waterprogramma 2016-2021 is vastgesteld op 3 november 2015. Met dit Waterprogramma geeft het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier richting aan het waterbeheer tussen 2016 en 2021. Dat is nodig, want de klimaatverandering en de veranderende maatschappij dwingen tot aanscherping en heroverweging van de keuzes van het waterschap. Door het veranderende klimaat wordt het waterbeheer steeds complexer. Veranderende patronen in communicatie en participatie in de maatschappij vragen grotere betrokkenheid en intensievere dialoog met partners en belanghebbenden. Bovendien zijn er steeds meer partijen betrokken bij het waterbeheer. Alleen door slim samen te werken is integraal en doelmatig waterbeheer mogelijk. Bij de ontwikkeling van dit Waterprogramma is daar invulling aan gegeven door middel van een partnerproces en de ontwikkeling van gezamenlijke bouwstenen. De onderwerpen voor deze bouwstenen zijn verzameld via een intensieve dialoog met een groot aantal belanghebbenden.

Het waterprogramma is gericht het bieden van (meerlaagse) waterveiligheid, het beperken van wateroverlast, het voorzien in voldoende en gezond water en crisisbeheersing. Het inpassingsplan frustreert de uitvoering van Waterprogramma 2016-2021 niet.

Keur 2016

De Keur 2016 bevat regels voor het beheer, het gebruik en het onderhoud van waterstaatswerken, zoals waterkeringen en watergangen. De regels hebben tot doel watersystemen in stand te houden en waterstaatswerken goed te laten functioneren. Daarvoor zijn in de keur verplichtingen en verbodsbepalingen opgenomen. Op grond van de keur zijn binnen de begrenzing van het waterstaatswerk en de beschermingszones bepaalde handelingen verboden. Voor werkzaamheden die plaats vinden binnen deze zones moet contact gezocht worden met het Hoogheemraadschap. Afhankelijk van de aard van de werkzaamheden moet een watervergunning worden aangevraagd of een melding worden gedaan.

De Keur is rechtstreeks geldend voor handelingen binnen dit plangebied. Voor zover noodzakelijk hebben de regels van de Keur een vertaling gekregen in dit inpassingsplan.

Beleidsnota Waterkeringen 2012-2017

De Beleidsnota Waterkeringen beschrijft het beleid en de randvoorwaarden voor het dagelijks beheer van de primaire en regionale waterkeringen van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Met deze nota geeft het Hoogheemraadschap eenduidige doelstellingen en richtlijnen. Het vormt een richtinggevend document voor de uitvoering van de waterkeringstaak.

In de planregels bij dit inpassingsplan en op de verbeelding is rekening gehouden met de regionale waterkering door het opnemen van een dubbelbestemming. Hiermee is de bescherming van de regionale waterkering geborgd.

Scheepvaartwegenverordening Noord-Holland 1995

De provincie is verantwoordelijk voor vaarwegen in de provinciale wateren, zo ook het Noordhollandsch Kanaal. Dit betreft beroepsvaart maar ook recreatievaart. Het Noordhollandsch Kanaal valt binnen de Scheepvaartwegenverordening Noord-Holland die in 1995 is opgesteld en in 2014 voor het laatst is bijgewerkt.

Gemeentelijk Beleid

Gemeentelijk rioleringsplan Amsterdam 2016-2021

De gemeente Amsterdam heeft de wettelijke verantwoordelijkheid (zorgplicht) voor een aantal watertaken. Drie van deze watertaken betreffen:

1. Inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater;
2. Inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater;
3. Nemen van grondwatermaatregelen in openbaar gebied.

In het 'Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021' staat hoe deze drie zorgplichten de komende periode door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam deze watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen.

Het plan is tot stand gekomen in samenwerking met de waterschappen Hollands Noorderkwartier, Rijnland, Amstel, Gooi en Vecht en Rijkswaterstaat. Dit is het tweede Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam waarin de drie zorgplichten zijn opgenomen. Het plan volgt op 'Breed Water, plan gemeentelijke watertaken Amsterdam 2010 - 2015'.

Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan Waterland 2012-2016

De gemeente is wettelijk verplicht riolering aan te leggen en deze in stand te houden. In het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) staat wat de gemeente Waterland naast de zorgplicht voor ambities heeft. De ambities van Waterland zijn:

- Beheer en onderhoud van de riolering
- Beperken van emissies
- Gescheiden riolering bevorderen
- Vasthouden van hemelwater stimuleren

Doel van het plan is om invulling te geven aan de zorgplicht van afvalwater en daarnaast de zorgplicht van hemel- en grondwater.

5.12.2 Toetsing

Geplande Maatregelen

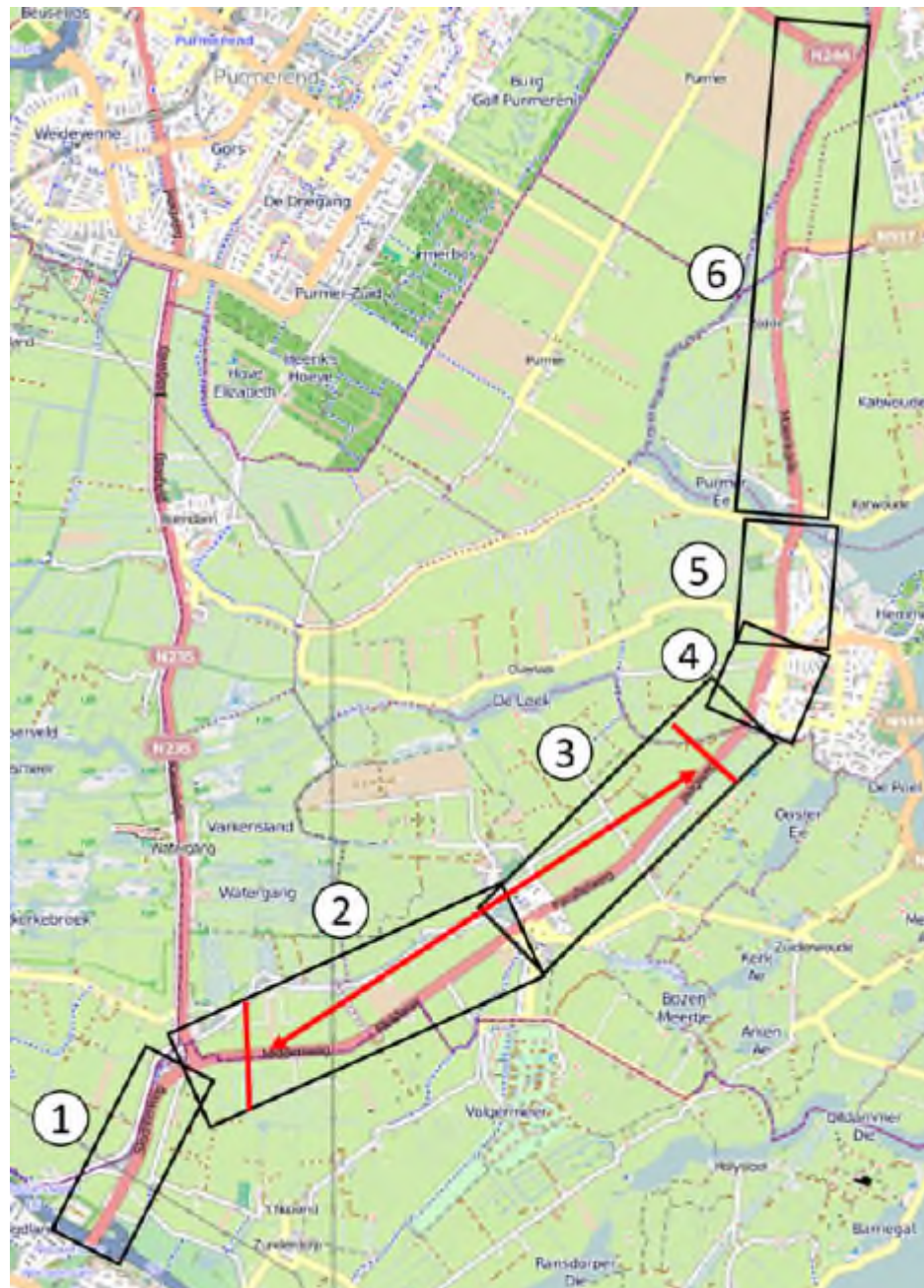
De provincie Noord-Holland neemt zich voor om diverse maatregelen uit te voeren op en langs de N247 om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren. In hoofdzaak betekent dit ondermeer een vrijliggende busstrook, een fysieke rijbaanscheiding, vrijliggend fietspad, voorzieningen voor het openbaar vervoer (fietsvoorzieningen, P+R-terreinen) en reconstructie van kruispunten.

Deze veranderingen hebben effect op het watersysteem, aangezien diverse maatregelen tot extra verharding leiden of zorgen voor dempen van wateroppervlak. Daarnaast bevat het wegontwerp ook de realisatie van nieuwe watergangen. In dit hoofdstuk worden alleen de wateraspecten toegelicht. Het totale project zijn in zes verschillende tracés ingedeeld op basis van de peilgebieden. geeft de verschillende tracés weer, geeft een overzicht van de tracés.

Tracé	Peilgebied		Ontwikkelingen
1	Waterland	NAP - 1,56 m	- Aanpassing weg richting 't Schouw - Busbaan inpassen - Vervanging westelijke Slochterbrug - Kunstwerk onderdoorgang Slochterweg - Herinrichting terrein IDA, realisatie P&R-terrein en brandstofverkoopspunt
2	Broekermeer	ZP: NAP – 5,60 m WP: NAP – 5,81 m	- Verkeerssituatie Het Schouw aanpassen - Kunstwerk onderdoorgang

			spitsbusbaan en onderdoorgang fietsers - Vrije busbaan richting Broek in Waterland
3	Waterland	NAP - 1,56 m	- Dijksbrug aanleggen - Busbaan invoegen - Fietspad aanleggen
4	Monnikenmeer	ZP: NAP – 3,75 m WP: NAP – 4,26 m	- Aanpassing verkeerssituatie Bernhardlaan en Overleek - Parallelweg verplaatsen westzijde N247
5	Waterland	NAP - 1,56 m	- Onderhoud werkzaamheden
6	Katwoude – Hogendijk Blokouw Zuidpolder	ZP: NAP – 0,50 m WP: NAP – 1,90 m	- Onderhoud werkzaamheden - Fietspad aanleggen oostzijde N247

Tabel: Overzicht tracés- N247



Figuur 5.13: De zes tracés voor het project N247, voor het bepalen van de watertoets. Het traject aangegeven door de rode pijl valt buiten deze watertoets.

In Bijlage 6 wordt per tracé ingegaan op de wateraspecten die relevant zijn bij de uitvoering van de werkzaamheden aan de N247.

Raakvlakprojecten

Binnen het plangebied van het Provinciaal Inpassingsplan ligt het te bouwen gemaal te Monnickendam. Voor dit project beschikt het hoogheemraadschap over een vastgesteld bestemmingsplan waarna een omgevingsvergunning voor dit werk kan worden aangevraagd.

In het inpassingsplan is rekening gehouden met het ruimtebeslag van dit gemaal en is het vastgestelde bestemmingsplan van het gemaal één op één overgenomen.

Er vindt afstemming plaats tussen HHNK en de provincie Noord-Holland zodat de werkzaamheden aan de N247 aansluiten bij het ruimtebeslag van het te bouwen gemaal. Volgens de huidige plannings zal er in de uitvoering van beide plannen overlap zitten. In de contractstukken wordt opgenomen dat de aannemer voor uitvoering van werkzaamheden aan de N247 afstemming moet zoeken met het hoogheemraadschap.

5.12.3 Conclusie

Waterhuishouding

In onderstaande tabel is de samenvatting opgenomen van de waterberging per tracé.

Tracé	Te dempen water-oppervlak	Extra verhard oppervlak	Nodige compensatie toename verhard oppervlak	Totaal benodigd oppervlakte-water	Te maken water-oppervlak	Overschot
1	1.760 m ²	11.250 m ²	1.688 m ²	3.448 m ²	2.906 m ² 1.105 m ² 850 m ²	+ 413 m ² *
2	1.670 m ²	500 m ²	75 m ²	1.745 m ²	1.711 m ² 452 m ²	+ 418 m ²
3	754 m ²	665 m ²	100 m ²	854 m ²	517 m ²	- 337 m ²
4	1.319 m ²	2.500 m ²	375 m ²	1.694 m ²	1.945 m ²	+ 251 m ²
5	0 m ²	0 m ²	0 m ²	0 m ²	0 m ²	0 m ²
6 NAP -1,45 m	3.246 m ²	3.335 m ²	500 m ²	3.746 m ²	5.749 m ²	+ 1.985 m ²
6 NAP -1,95 m	142 m ²	6.665 m ²	1.000 m ²	1.142 m ²	3.703 m ²	+ 2.561 m ²
Totaal	8.891 m²				18.938 m²	5.291 m²

* compensatie van 1.000 m² vanuit de N235 is meegenomen in het overschot.

Uit de N235 volgt een extra opgave van 1.000 m² oppervlaktewater in de Waterlandsboezem. De tracés 1, 3 en 5 (zie hiervoor) liggen in de Waterlandsboezem. Het saldo in dit peilgebied is toereikend en bedraagt na verrekening van alle maatregelen een overschot van 76 m² oppervlaktewater.

Daarnaast is de aanvullende vraag om vanuit de N517 een wateroppervlak van 41 m² mee te nemen vanuit de aanpassingen langs deze weg. Deze compensatie kan plaatsvinden in het peilgebied Katwoude Hogendijk, Blokouw en Zuidpolder omdat de N517 ook in dit peilgebied ligt, daarnaast is door het hoogheemraadschap aangegeven dat Hotel Van der Valk (Volendam) oppervlaktewater gaat realiseren. Binnen de waterbalans in deze polder (tracé 6) is die mogelijkheid, zowel in de watergangen NAP -1,45 m (overschot 1.985 m²) als NAP - 1,95 m (overschot 2.561 m²), ruimschoots aanwezig.

Waterkering

De verschillende ontwikkelingen vinden plaats op de waterkering en in de beschermingszone van de waterkering. Voor alle aanpassingen die genoemd zijn binnen de beschermingszone of op de waterkering zijn onderdeel van de watervergunning. Het is van belang voorafgaand aan de werkzaamheden met HHNK contact op te nemen.

Riolering

De afwatering van de rijbanen rondom het plangebied zullen niet anders worden afgevoerd dan in de huidige situatie. Wel is het belangrijk tijdens de werkzaamheden rekening te houden met afvalwatertransportleiding richting de RWZI.

Watervergunning

In de watergunning moeten de volgende onderdelen worden aangevraagd:

- De te dempen watergangen voor het gehele traject;
- De te graven watergangen voor het gehele traject;
- De werkzaamheden op de waterkeringen;
- De werkzaamheden in de beschermingszone van de waterkeringen;
- De aan te passen of te verwijderen duikers;
- De te realiseren of onderhouden bruggen;
- De te realiseren tunnels.

De watergunning dient aangevraagd te worden, in het kader van de Waterwet, bij Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Hoofdstuk 6 Juridische vormgeving

De juridische regeling van dit inpassingsplan bestaat uit de verbeelding en de planregels. Op de verbeelding zijn de bestemmingen per locatie weergegeven. In de planregels zijn die bestemmingen van bouw- en gebruiksregels voorzien. De opzet van de planregels is verder als hieronder weergegeven.

Artikel 1: Begrippen

In dit artikel zijn diverse begrippen gedefinieerd om verschil in interpretatie uit te kunnen sluiten.

Artikel 2: Wijze van meten

In dit artikel zijn regels opgenomen over hoe gemeten moet worden. Hiermee kan verschil in interpretatie worden uitgesloten.

Artikel 3: Agrarisch

Ter hoogte van fietspad Katwoude langs de N247 is een strook grond bestemd als 'Agrarisch' op basis van het huidige gebruik. Deze bestemming is onderdeel van het PIP N247 omdat voor het fietspad enkele planologisch relevante leidingen moeten worden verlegd. Deze worden binnen de bestemming 'Agrarisch' gelegd zodat het fietspad kan worden gerealiseerd. Met de dubbelbestemmingen (zie hieronder) worden de leidingen bestemd.

Artikel 4: Agrarisch met waarden - Droogmakerij

Ten zuiden van het kruispunt van de N235 en N247 wordt de bestaande Termieterweg opgeheven. Deze gaat met een onderdoorgang aansluiten op de Slochterweg. De gronden die niet meer noodzakelijk zijn voor de infrastructuur zijn gelegen in de droogmakerij van de Broekerveer. Deze gronden worden bestemd als 'Agrarisch met waarden - Droogmakerij'. In de regels van deze bestemming worden de kenmerken van de droogmakerij beschermd.

Artikel 5: Bedrijf

Onderdeel van de aanpassingen van de N247 is ook de aanpak van kruispunt Het Schouw waar de N235 en de N247 samenkomen. Binnen dit ruimtebeslag zijn gronden van het bedrijf IDA gelegen. Een deel van de gronden van het bedrijf zijn nodig voor het tankstation en de P&R-voorziening. Het bedrijf heeft zelf ook plannen die zijn meegenomen in dit inpassingsplan. De percelen van IDA voor haar bedrijfsvoering zijn bestemd als 'Bedrijf'. Specifiek voor de toekomstplannen van het bedrijf is de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - kantoor medische distributie' opgenomen. Dit betekent dat zelfstandige kantoorruimte voor IDA mogelijk is maar bij verhuizing van het bedrijf er alleen een regulier bedrijf zich kan vestigen passend binnen de opgenomen maximale milieucategorie uit de Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Binnen de bestemming 'Bedrijf' is ook de nieuwe locatie van het motorbrandstofverkooppunt opgenomen. De voorwaarden voor de inrichting van deze nieuwe locatie, ter vervanging van de huidige locatie die verdwijnt, is opgenomen in dit artikel.

Artikel 6: Bedrijf - Gemaal

Ter hoogte van de primaire waterkering tussen de Purmer Ee en Monnickendammergat is het voornemen van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier om een nieuw gemaal te realiseren. De bestemming voor dit gemaal en bijbehorende regels is overgenomen in dit inpassingsplan.

Artikel 7: Groen

De bestemming groen is opgenomen voor het gebied ten oosten van de te verleggen Termieterweg waar landschappelijke inpassing wenselijk is. Dit artikel bestaat uit een bestemmingsomschrijving en bouwregels.

Binnen deze bestemming kan ook water worden gerealiseerd in het kader van het waterhuishoudkundig plan N247.

Artikel 8: Maatschappelijk

Ter hoogte van de kruising N247 met de Bernhardlaan te Monnickendam is een begraafplaats gelegen tussen de wegen. De situering van deze begraafplaats wijzigt niet. De huidige begrenzingen en bestemming is overgenomen in dit inpassingsplan.

Artikel 9: Natuur

Ter hoogte van de Dijksbrug ten zuiden van Monnickendam is de watergang bestemd als Natuur. Deze bestemming is overgenomen inclusief bijbehorende regels.

Artikel 10: Verkeer - 1

In het artikel Verkeer - 1 zijn diverse verkeerszaken geregeld. In eerste instantie gaat het uiteraard om de maatregelen aan de N247, maar verder zijn ook de bijbehorende voorzieningen binnen deze bestemming geregeld. Ook vaarverkeer van kruisende watergangen, fietspaden en fietstunnels van kruisende fietsroutes zijn toegestaan. Daarnaast zijn ook voorzieningen als groen (bermen) en water (wegsloten) mogelijk binnen deze bestemming. Dit artikel bestaat uit een bestemmingsomschrijving en bouwregels.

Artikel 11: Verkeer - 2

In het artikel verkeer-2 zijn diverse verkeerszaken geregeld voor het onderliggend wegennet. De ontsluitingsweg Molenkade 2 en de lokale wegen rondom de Termieterweg zijn als Verkeer - 2 bestemd. Binnen deze bestemming is ook de landschappelijke inpassing opgenomen. Ook watergangen, busbanen, fietspaden en fietstunnels van kruisende fietsroutes zijn toegestaan. Daarnaast zijn ook voorzieningen als groen (bermen) en water (wegsloten) mogelijk binnen deze bestemming. Dit artikel bestaat uit een bestemmingsomschrijving en bouwregels.

Artikel 12 t/m 21: Leiding - Leidingstrook, Leiding – Riool, Leiding – Water, Waarde - Aardkundig, Waarde – Archeologie - 1, Waarde – Archeologie - 2, Waarde – Archeologie - 3, Waarde - Archeologie - 4, Waarde - Archeologie - 5 en Waterstaat – Waterkering.

In deze artikelen zijn de zogenaamde dubbelbestemmingen geregeld. De riool en waterleidingen, waterkeringen en gebieden met een middelhoge en hoge archeologische trefkans hebben een planologische beschermingszone van variabele breedte en diepte.

De bestemming van de leidingen, waterkeringen en archeologische waarden heeft prioriteit boven de onderliggende hoofdbestemmingen. Bij deze artikelen is naast de bestemmingsomschrijving en de bouwregels, een omgevingsvergunningstelsel opgenomen voor het uitvoeren van werkzaamheden en werken, geen bouwwerken zijnde (voorheen aanlegvergunningstelsel). Hierdoor kunnen geen grondwerkzaamheden plaatsvinden, zonder een omgevingsvergunning voor werkzaamheden of werken, geen bouwwerken zijnde. Daarmee zijn de betreffende leidingen, waterkeringen en archeologische waarden beschermd en wordt tegemoet gekomen aan de belangen van de (leiding)beheerders.

Artikel 22: Anti- dubbelregel

De anti- dubbelregel is opgenomen om te voorkomen dat grond die eerder voor bouwplannen is aangemerkt, niet nogmaals in de beoordeling mag worden betrokken.

Artikel 23: Algemene gebruiksregels

In de algemene gebruiksregels is het strijdig gebruik van gebouwen en onbebouwde gronden geregeld, waardoor bijvoorbeeld een seksinrichting of straatprostitutie expliciet uitgesloten kan worden als een mogelijkheid voor het plangebied.

Artikel 24: Algemene afwijkingsregels

Voor kleinschalige afwijkingen van de planregels is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen. Dit biedt enige flexibiliteit aan het plan, zonder de rechtszekerheid van betrokkenen tekort te doen.

Artikel 25: Algemene wijzigingsregels

Voor kleinschalige wijzigingen als gevolg van het verleggen van leidingen en de ontwerpvrijheid bij de realisatie van het wegontwerp is een wijzigingsmogelijkheid opgenomen. Dit biedt enige flexibiliteit aan het plan door de riool- en waterleiding en de bestemmingen Verkeer en Water aan te kunnen passen, zonder de rechtszekerheid van betrokkenen tekort te doen.

Artikel 26: Overige regels

In dit artikel is bepaald wanneer gemeenten bestemmingsplannen kunnen vaststellen binnen het plangebied van dit inpassingsplan.

Ook is bepaald dat de gemeenten de bevoegdheid houden om omgevingsvergunningen te verlenen en dat de provincie deze bevoegdheid niet heeft.

Artikel 27: Overgangsrecht

In dit artikel is het overgangsrecht geregeld, zowel qua gebruik als qua bouwen. Het zorgt ervoor dat duidelijk vastligt hoe in een overgangssituatie van de ene planologische situatie naar de andere planologische situatie met de afwijkingen (ten opzichte van wat was toegestaan) moet worden omgegaan. Een afwijking ten opzichte van wat planologisch was toegestaan mag bijvoorbeeld blijven bestaan, maar niet worden vergroot.

Artikel 28: Slotregel

De slotregel bevat de citeertitel van het plan.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid maatregelen N247

7.1 Economische uitvoerbaarheid

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is bepaald dat bij de vaststelling van een inpassingsplan de financiële uitvoerbaarheid voldoende verzekerd moet zijn.

In 2017 zijn de financiële middelen voor het uitvoeren van het project N247-16 beschikbaar gesteld door het bestuur. Onderligger voor deze middelen is de raming van het Voorontwerp PIP. Met de nadere detaillering van het Voorontwerp PIP naar het Ontwerp PIP is ook de raming geactualiseerd. Uit de raming van juni 2018 volgt een totaalbedrag van € 64,78 miljoen. Op basis van deze raming blijkt momenteel een voorzien tekort van € 2,65 miljoen PMI maatregelen. Bij de eerste actualisatie (4 februari 2019) zal een verhoging van het bestaande uitvoeringskrediet met € 2,65 miljoen worden voorgelegd.

De stijging van de raming is o.a. te verklaren door de huidige marktwerking, uit nader onderzoek blijken slechtere staat van de wegfundering, nieuwe kentallen ten aanzien van engineeringskosten aannemer en als gevolg van de actualisatie van risico's.

In de komende maanden wordt verder gewerkt aan het verkleinen van de onzekerheden. Onderdeel van deze onzekerheden is, het ter visie leggen van het Ontwerp PIP en de mogelijke planaanpassingen als gevolg van de beantwoording van de ontvangen zienswijzen. In oktober/ november 2018 wordt een nieuwe raming opgesteld, waarin onder andere eventuele planaanpassingen als gevolg van de zienswijzen tegen het Ontwerp PIP en besluitvorming over openstaande issues (o.a. inrichting gronden Leek en ontsluiting Molenkade 2) zijn verwerkt. Mocht op dat moment nog een tekort blijken, dan is er voldoende tijd om aan te sturen op aanvulling vanuit het PMI en/of PMO of tot scope-aanpassing van het project te besluiten, voor het besluit over het definitief PIP door Provinciale Staten.

Naast het verkleinen van de onzekerheden, wordt er in overleg getreden met HHNK over hun financiële bijdrage en met de gemeente Waterland over de te betalen leges en loopt het gesprek met BSP over de benodigde dekking vanuit het PMO.

Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van het plan voldoende verzekerd.

Grondverwerving

Voor de realisatie van de maatregelen aan de N247 zijn gronden benodigd van een aantal eigenaren. Uitgangspunt is om minnelijk in goed overleg met de grondeigenaren tot een overeenstemming te komen over aankoop van de benodigde gronden. De verwervingskosten voor deze gronden zijn meegenomen binnen de kostenraming voor het gehele project.

Indien de gronden benodigd voor de realisatie van de maatregelen aan de N247 niet minnelijk kunnen worden verworven zal dit provinciaal inpassingsplan de grondslag zijn voor de onteigeningsprocedure.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.2.1 Communicatie

De provincie Noord-Holland heeft bij het tot stand komen van het wegontwerp om de N247 aan te passen diverse bijeenkomsten georganiseerd om omwonenden en belangstellenden te informeren.

Om te komen tot een gedragen wegontwerp wordt het schetsontwerp N247 voorgelegd aan omwonenden, bedrijven en belangenverenigingen. De input uit de omgeving is meegenomen en verwerkt in het Voorlopig Ontwerp (VO) van de N247-Zuid en N247-Noord. Het Voorlopig Ontwerp van de weg is ook de basis voor het provinciaal inpassingsplan N247 voor die maatregelen die nu niet passen binnen de vigerende bestemmingsplannen.

7.2.2 Voorontwerp PIP

Bij het opstellen van het voorontwerp PIP N247 heeft de provincie Noord-Holland samengewerkt met diverse organisaties.

Bestuurlijke samenwerking

De aanpassingen van de N247 worden voorbereid en vastgesteld door respectievelijk de Projectgroep Bereikbaarheid Waterland en de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland.

In deze overlegstructuur zijn de gemeenten binnen de regio Waterland zowel ambtelijk als bestuurlijk vertegenwoordigd. Dit zijn:

- gemeente Amsterdam
- gemeente Edam-Volendam
- gemeente Purmerend
- gemeente Waterland
- Vervoerregio Amsterdam
- Provincie Noord-Holland

De provincie Noord-Holland is bevoegd gezag voor het inpassingsplan. Op grond van artikel 3.26 eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) betreft de provincie Noord-Holland de betrokken overheden bij het provinciaal inpassingsplan.

Overheidspartners

Naast de betrokken gemeenten in de Projectgroep en Stuurgroep worden ook andere overheidspartners zoals het Hoogheemraadschap en de hulpdiensten betrokken bij het wegontwerp en realisatie van de maatregelen. De opmerkingen van deze partners zijn ook meegenomen in het Voorlopig Ontwerp. De belangen gaan naast de uiteindelijke situatie ook in op de maakbaarheid van het wegontwerp en (eventuele) tijdelijke maatregelen en faseringen bij de uitvoering.

7.2.2.1 Vooroverleg en inspraak Voorontwerp PIP

Het Voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan N247 van de provincie Noord-Holland heeft vanaf 19 december 2017 tot en met 7 februari 2018 ter inzage gelegen voor een ieder in de gemeente Waterland.

De publicatie is herhaald voor de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland waarbij het Voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan N247 vanaf 10 januari 2018 tot en met 20 februari 2018 ter inzage heeft gelegen voor een ieder.

Tijdens deze inzageperiodes zijn drie inspraakreacties ingediend bij de provincie Noord-Holland.

In het kader van het bestuurlijk vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening zijn door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, de gemeente Amsterdam en de gemeente Waterland vooroverlegreacties toegezonden.

In de 'Nota inspraak- en overlegreacties, Provinciaal Inpassingsplan N247', zie Bijlage 18, worden de ontvangen inspraakreacties en vooroverlegreacties samengevat en voorzien van een reactie. Gelet op de privacy van individuele personen worden insprekers genummerd weergegeven. Bij vooroverlegreacties wordt de organisatie / overheid die heeft gereageerd benoemd zonder daarbij de persoonsgegevens te vermelden.

De beantwoording van de ontvangen reacties zijn verwerkt in het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan N247.

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1	Verkennend bodemonderzoek
Bijlage 2	Akoestisch onderzoek N247 km 29,2 - km 31,65
Bijlage 3	Akoestisch onderzoek N247 tankstation en P&R-terrein
Bijlage 4	Akoestisch onderzoek N247 km 34,9 - km 43,45
Bijlage 5	Natuurtoets
Bijlage 6	Watertoets
Bijlage 7	Archeologisch bureau en veldonderzoek N247
Bijlage 8	Archeologisch bureau en veldonderzoek Het Schouw
Bijlage 9	Onderzoeksrapport NGE
Bijlage 10	Inventarisatiekaart onderzoeksrapport NGE
Bijlage 11	Bodembelastingskaart onderzoeksrapport NGE
Bijlage 12	Notitie Verkeerscijfers
Bijlage 13	Luchtkwaliteit
Bijlage 14	Beeldkwaliteitplan Het Schouw
Bijlage 15	Waarom brand het licht hier?
Bijlage 16	Natuur en landschapsplan N247 km 29,2 - km 31,65
Bijlage 17	Natuur en landschapsplan N247 km 36,8 - km 43,35
Bijlage 18	Nota inspraak- en overlegreacties
Bijlage 19	Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling