

Provinciaal Inpassingsplan

Project Herinrichting A.C. de Graafweg (N241)

Toelichting (deel 1 van 3)

Status : Vast te stellen
Datum : 4 maart 2019

Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding	2
1.1 Aanleiding en doelstelling	2
1.2 Ligging plangebied	2
1.3 Vigerende plannen	2
1.4 Leeswijzer	3
Hoofdstuk 2 Huidige en toekomstige situatie	4
2.1 Huidige situatie	4
2.2 Nut en noodzaak	5
2.3 Toekomstige situatie	6
Hoofdstuk 3 Beleidskader	10
3.1 Inleiding	10
3.2 Europees beleid	10
3.3 Nationaal beleid	11
3.4 Provinciaal beleid	15
3.5 Regionaal beleid	24
3.6 Gemeentelijk beleid	24
Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten	26
4.1 Inleiding	26
4.2 Verkeer	26
4.3 Geluid	28
4.4 Water	34
4.5 Bodem	36
4.6 Archeologie en cultuurhistorie	38
4.7 Ecologie	42
4.8 Luchtkwaliteit	50
4.9 Externe veiligheid	51
4.10 Kabels en leidingen	54
4.11 Milieueffectrapportage	57
Hoofdstuk 5 Juridische aspecten	58
5.1 Inleiding	58
5.2 Samenhang gemeentelijke bestemmingsplannen	58
5.3 Crisis- en herstelwet	58
5.4 Artikelgewijze toelichting op de planregels	59
Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid	65
6.1 Inleiding	65
6.2 Economische uitvoerbaarheid	65
Hoofdstuk 7 Procedure	66
7.1 Verwerving gronden	66
7.2 Overleg en inspraak	66
7.3 Procedure	66

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

De N241 A.C. de Graafweg is een provinciale weg die de N242 met de A7 verbindt. Deze weg loopt van Verlaat naar Wijzend via Opmeer en doorkruist drie gemeenten: Heerhugowaard, Opmeer en Medemblik. Daarnaast grenst de weg aan de watergang Westerlangereis in de gemeente Hollands Kroon. De weg staat bekend als gevaarlijk omdat de weg smal is en niet meer voldoet aan de eisen die aan het bestaande wegennet worden gesteld. Er vinden bijna jaarlijks dodelijke ongelukken plaats of ongelukken met ernstig letsel tot gevolg. Vooruitlopend op de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg is daarom het voorheen gevaarlijke, dubbele kruispunt nabij Langereis verbouwd tot een ovonde (een ovonde is een gelijkvloerse kruising in de vorm van een ovale rotonde). In juni 2018 wordt deze ovonde officieel geopend.

Daarnaast nadert N241 A.C. de Graafweg het eind van haar levensduur. Op dit traject staat daarom groot onderhoud gepland. Omdat er na groot onderhoud voor lange tijd geen nieuwe werkzaamheden op een wegtraject worden uitgevoerd is het essentieel dat de wegcapaciteit, het verkeersveiligheidsniveau en de leefbaarheid tot vijftien jaar na het groot onderhoud aan de gestelde eisen voldoen. Daarom koppelt de provincie Noord-Holland het veilig maken van de weg aan het noodzakelijke onderhoud dat moet plaatsvinden.

Deze zogenoemde herinrichting omvat het verbreden van de bestaande rijbaan van 6,10 meter tot 7,60 meter, het realiseren van een obstakelvrije zone van 4,50 meter (vanuit binnenkant streep) en het verbreden van het fietspad van 2,50 m tot 3,00 meter. Dit leidt tot een aangepast en breder profiel, waarvan een groot deel van het traject buiten de geldende bestemmingen 'Verkeer' valt.

Vanwege de provinciale belangen ten aanzien van veiligheid, bereikbaarheid en doorstroming en het feit dat het plangebied drie gemeenten doorkruist heeft de provincie Noord-Holland besloten, om de mogelijkheden van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) te benutten en ex artikel 3.26 Wro een inpassingsplan op te stellen. Met dit provinciaal inpassingsplan (PIP) wordt de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg planologisch mogelijk gemaakt. Het PIP bevat alle maatregelen aan en langs de N241 A.C. de Graafweg en komt op die delen in de plaats van de geldende bestemmingsplannen en inpassingsplannen.

1.2 Ligging plangebied

De plangrens van het PIP start vanaf de verkeersregelinstantie (VRI) op de kruising A.C. de Graafweg - Verlaat in Heerhugowaard en loopt tot de rotonde A.C. de Graafweg - Nieuweweg in Medemblik. Figuur 1.1 geeft globaal de begrenzing weer. De volgende delen vallen buiten de plangrens van het PIP:

- ovonde Langereis Noord en Zuid en Dijkweg;
- de aansluitingen De Veken/Lindengracht en De Veken/Heerenweide.

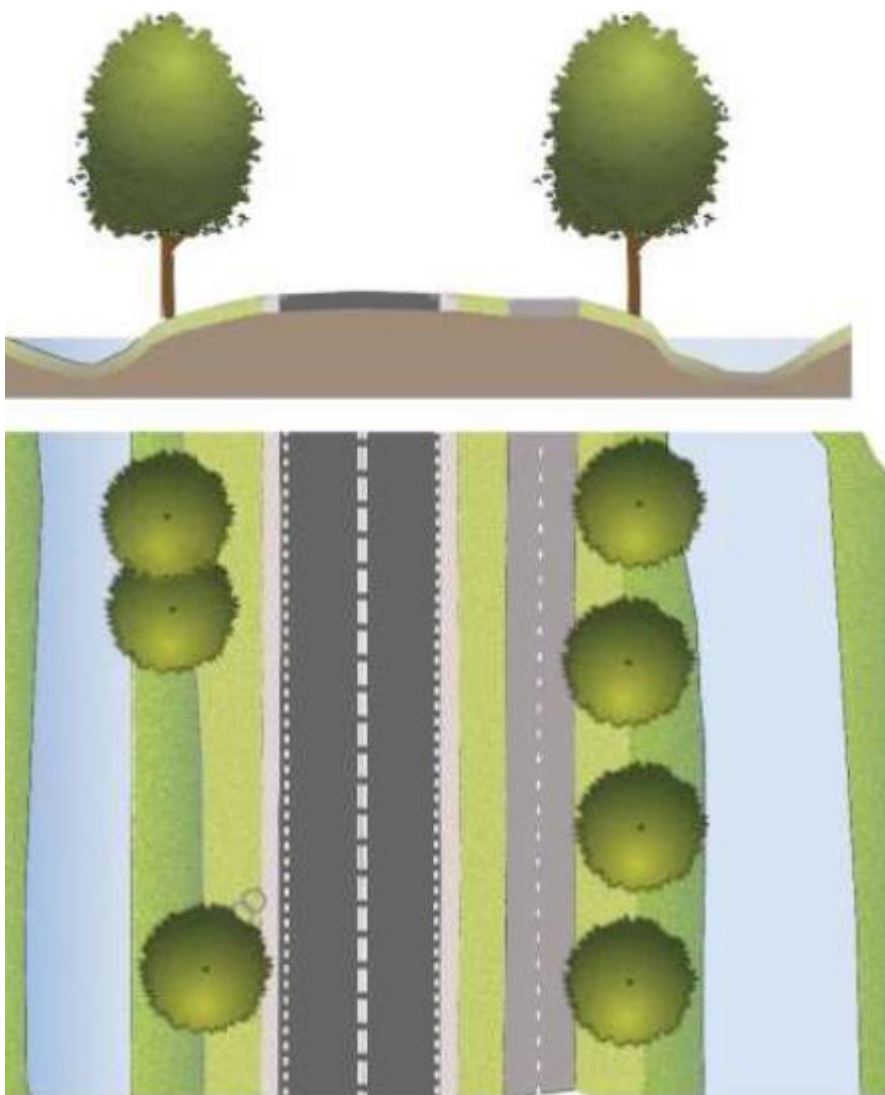
1.4 Leeswijzer

Het inpassingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en gaat vergezeld van deze toelichting, waarin de achterliggende gedachten bij het inpassingsplan zijn verwoord. In het eerste hoofdstuk van de toelichting zijn de aanleiding en het doel van het inpassingsplan verwoord. In hoofdstuk twee wordt aandacht besteed aan de huidige en toekomstige situatie en de nut en noodzaak van het plan. Hoofdstuk drie omschrijft het relevante beleidskader en regelgeving waarna de verschillende milieuaspecten die van invloed kunnen zijn op ruimtelijke ontwikkelingen aan bod komen in hoofdstuk vier. Een toelichting op de juridische aspecten van dit inpassingsplan wordt gegeven in hoofdstuk vijf. Daar wordt ingegaan op verschillende bepalingen per bestemming. Hoofdstuk zes beschrijft de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het plan. In het laatste hoofdstuk wordt de te volgen procedure van het inpassingsplan uiteengezet.

Hoofdstuk 2 Huidige en toekomstige situatie

2.1 Huidige situatie

De N241 A.C. de Graafweg is een gebiedsontsluitingsweg (80 km/u) tussen de aansluiting N242 bij Verlaat en de A7 bij Wognum. Over de gehele lengte is een vrijliggend fietspad aan de zuid/zuidwestzijde van de weg gelegen. De rijbaan wordt gekenmerkt door een zeer smal profiel dat bestaat uit circa 6,1 meter asfalt, bermen die niet obstakelvrij zijn en een fietspad dat te dicht op de weg ligt. In de berm is langs het gehele traject enkele jaren terug bermverharding (bermcrete) van 70 cm aan weerszijden van de weg aangebracht. In figuur 2.1 wordt het wegprofiel in de huidige situatie weergegeven.



Figuur 2.1- Profiel huidige situatie 6.10m plus 2 x 0.70m bermcrete (bron: Trajectstudie N241b, 21 december 2015)

In 2015 is een trajectstudie uitgevoerd naar de N241 A.C. de Graafweg¹. Uit deze studie blijkt dat de veiligheid niet voldoet. Daarom zijn maatregelen nodig om deze situatie te verbeteren. Daarnaast is de constructie van de weg toe aan groot onderhoud. Omdat er na het groot onderhoud voor lange tijd geen nieuwe werkzaamheden op een wegtraject worden uitgevoerd is het essentieel dat de wegcapaciteit, het verkeersveiligheidsniveau en de leefbaarheid tot vijftien jaar na het groot onderhoud aan de gestelde eisen voldoen. Daarom koppelt de provincie Noord-Holland het veilig maken van de weg aan het noodzakelijke onderhoud dat moet plaatsvinden.

2.2 Nut en noodzaak

De verkeersveiligheid vormt het voornaamste knelpunt op dit traject. Door de provincie Noord-Holland is een ongevalanalyse 2005-2012 uitgevoerd. Hierin zijn een aantal conclusies getrokken:

- In totaal waren er 138 verkeersongevallen in de betreffende periode, waarvan 41 met letsel. Er zijn in die periode 62 verkeersslachtoffers gevallen, waarvan 9 met een dodelijk afloop.
- Relatief gezien gebeuren er op de N241 méér ongevallen op de kruispunten. Deze ongevallen gebeuren veelal onder normale verkeersomstandigheden.
- Veel van de ongevallen met fatale afloop zijn gebeurd op de rustigere momenten van de dag/nacht.

De provincie is de ontwikkeling van de ongevallen blijven volgen. De ongevallen die na 2012 hebben plaatsgevonden, gaven geen aanleiding tot wijziging van de conclusies.

Naast de verkeersveiligheid, zorgt de huidige inrichting van het traject ervoor dat er knelpunten ontstaan ten aanzien van de doorstroming. Uit de trajectstudie zijn de volgende knelpunten naar voren gekomen ten aanzien van de verkeersveiligheid en doorstroming:

- ten aanzien van de kruisingen Pade/Koningspade en Breestraat/Middelweg is er in de drukke perioden onvoldoende opstelmogelijkheid, zodat een linksafslaande bestuurder genooddaakt is zich zodanig op te stellen dat het rechtdoorgaande verkeer, komend vanaf de zijwegen van de N241 A.C. de Graafweg, geblokkeerd wordt;
- op meerdere locaties langs het traject is voor het links- en rechtsafslaand verkeer bij in- en uitritten geen ruimte beschikbaar om voor te sorteren. De wachtende bestuurder blokkeert hierdoor de doorgaande rijbeweging;
- op de aansluiting van de Skarpetweg op de A.C. de Graafweg is het uitzicht beperkt. Verkeer kan elkaar op de brug niet passeren, terwijl het zicht op het tegemoetkomend verkeer beperkt wordt. Op de A.C. de Graafweg zijn geen rijstroken voor afslaand verkeer beschikbaar en de ruimte voor de brug vanaf de A.C. de Graafweg is beperkt;
- de aansluiting Tramweg op de A.C. de Graafweg is onvoldoende overzichtelijk. Daarnaast is er beperkt ruimte voor het autoverkeer om zich op te stellen tussen fietspad en de rijbaan;
- langs het gehele traject zijn er veel erf- en perceelaansluitingen. Dit leidt tot afslaand verkeer op de rijbaan, op veel locaties zonder signalerende maatregelen. Vanuit het principe van Duurzaam Veilig en de Eisen en Richtlijnen Bouw en Infraprojecten (ERBI) zijn erf- en perceelontsluitingen op gebiedsontsluitingswegen ongewenst.

Daarnaast voldoet de N241 A.C. de Graafweg op de volgende onderdelen niet aan de ERBI inrichting voor gebiedsontsluitingswegen:

- De rijbaanbreedte is gemiddeld 6,10 meter, dit ligt onder het absolute minimum van 6,50 meter voor 80 km/u wegen in de ERBI. Het wensbeeld voor een toekomstbestendig veilig wegprofiel is 7,60 meter.
- De bochtstralen zijn te krap en er is niet of nauwelijks sprake van bochtverbreding.
- Er bevinden zich taluds en niet afgeschermd objecten zoals bomen binnen de benodigde obstakelvrije zone. De obstakelvrije zone is het gebied buiten de wegverharding zonder obstakels die voor uit koers geraakte voertuigen ernstige schade aan het voertuig en/of ernstig letsel aan de inzittenden kunnen veroorzaken. De obstakelvrije zone dient vanuit binnenkant van de kantstreep tenminste 4,50 m te bedragen.

2.3 Toekomstige situatie

2.3.1 Algemeen

Naar aanleiding van de trajectstudie uit 2015 is geconcludeerd dat naast het groot onderhoud voor een toekomstbestendige en duurzaam veilige weg, maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid en de doorstroming te garanderen. Bij het opstellen van het te wijzigen ontwerp van de N241 A.C. de Graafweg zijn vanuit verkeerskundig oogpunt de volgende uitgangspunten toegepast:

- De weg moet zo maximaal mogelijk voldoen aan de ontwerpcriteria van de CROW (gebaseerd op de principes van Duurzaam Veilig) en ERBI.
- Aanpassingen aan de weg mogen niet leiden tot substantiële snelheidsverhogingen bij het autoverkeer.
- De vergevingsgezindheid van de weg moet worden verbeterd door de obstakelvrije afstand te vergroten.
- Waar mogelijk het aantal in- en uitritten verminderen door aansluitingen te combineren of op te heffen.

Parkeerhavens langs de weg zijn niet gewenst, waar mogelijk de parkeerhavens opheffen

2.3.2 Planbeschrijving

Op basis van de uitgangspunten uit 2.3.1 is een voorkeursontwerp vastgesteld. Het ontwerp ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

- de weg wordt verbreed van 6,10 meter naar 7,60 meter;
- de weg wordt omgeven door een obstakelvrije zone van 4,50 meter aan weerszijden van de weg;
- de breedte van het fietspad wordt gewijzigd van 2,50 meter naar 3,00 meter;
- de aansluiting Nedorperdijk op de N241 A.C. de Graafweg vervalst;
- de aansluiting Schapenweg op de N241 A.C. de Graafweg vervalst;
- de bestaande 'bajonet-aansluiting' ter plaatse van de kruising Frik/Skarpetweg wordt gewijzigd. De aansluiting van Frik en Skarpetweg op de N241 A.C. de Graafweg komen in elkaars verlengde te liggen;
- het kruispunt A.C. de Graafweg - Pade wordt in beide richtingen voorzien van opstelvakken voor rechtsafslaand verkeer;
- vanaf circa 1 kilometer ten oosten van de kruising Floris van Noordwijklaan / A.C. de Graafweg wordt tot en met de S-bocht de weg verlegd. De weg wordt ten noorden van de woningen langs de N241 A.C. de Graafweg in een rechte lijn doorgetrokken, om vervolgens weer aan te sluiten op de bestaande N241 A.C. de Graafweg ter hoogte van de Achterwijdend. De tussenliggende voormalige weg wordt afgewaardeerd naar een fietspad en parallelle ontsluitingsweg voor de woningen ter plaatse.

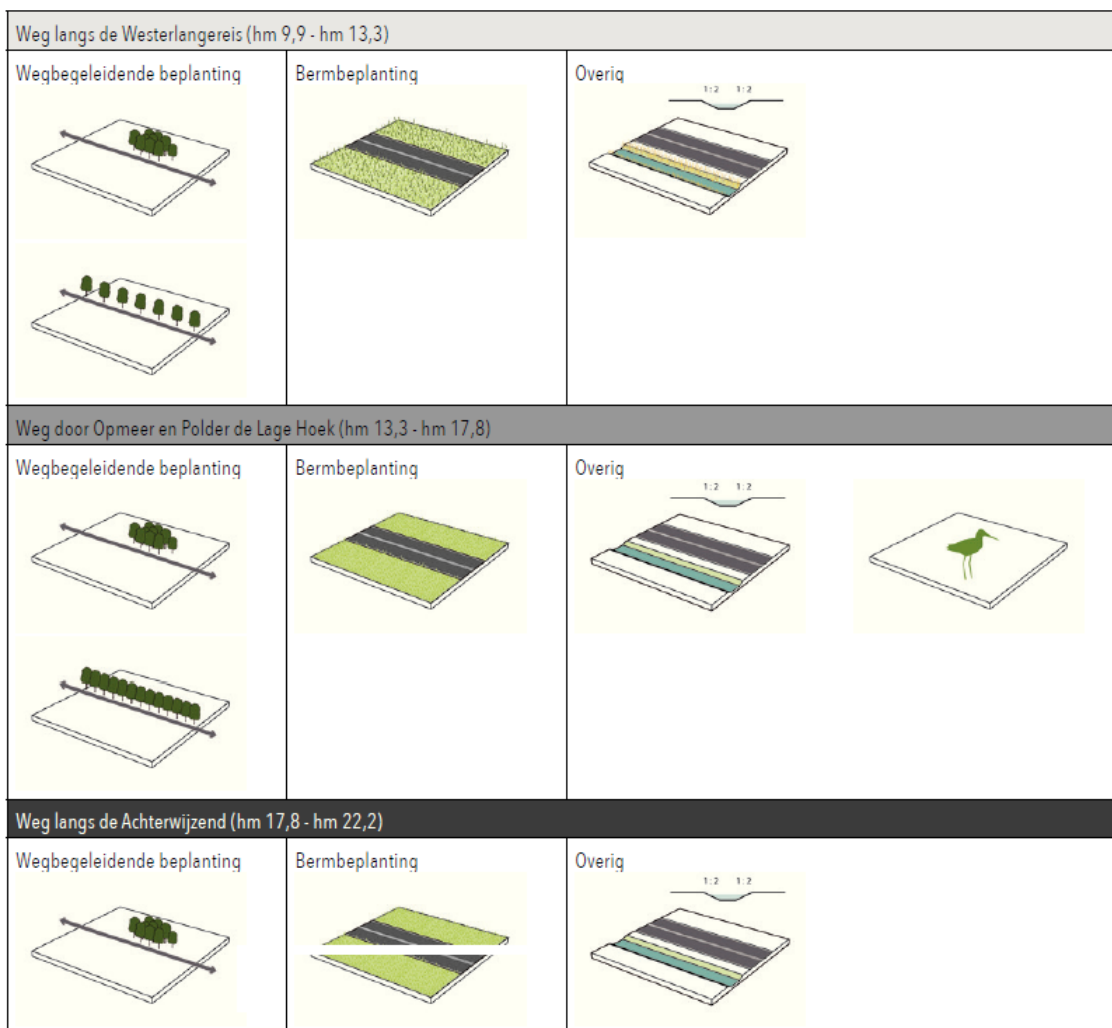
2.3.3 Beeldkwaliteit en landschap

Het plangebied ligt volledig binnen het zogenaamde Oude Zeekleilandschap. Het Oude Zeekleilandschap bestaat uit een combinatie van vooral matig open gebieden en open tot zeer open gebieden. Het is een half-open landschap. Doordat het gebied is ontgonnen als veengebied, kent het ook de ruimtelijke karakteristieken van een veengebied, met langgerekte lintdorpen, een regelmatige, opstreckende verkaveling en veel sloten, vaarten en tochten om het water af te voeren/op te slaan.

De herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg betreft geen nieuwe stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Zie hiervoor ook paragraaf 3.4.2. Daarom is het formeel-juridisch niet noodzakelijk dat voldaan moet worden aan de ruimtelijke kwaliteitseisen bij een stedelijke ontwikkeling in het landelijk gebied (artikel 15 van de Provinciale ruimtelijke verordening). Dat neemt niet weg dat de landschappelijke inpassing een belangrijk aspect is bij de voorbereiding en realisatie van dit project. Daarom start de provincie afzonderlijk van het voorliggend PIP (medio 2018, 3e kwartaal) met het opstellen van het landschapsplan. Dit vindt plaats op basis van een participatief proces met belanghebbenden. De landschappelijke inrichting wordt vervolgens in hetzelfde contract met de aanleg van de weg aanbesteed en gelijktijdig uitgevoerd.

Voor het op te stellen landschapsplan worden vanuit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018 en de Uitwerkingsnota Groenzones Provinciale Infrastructuur West-Friesland uitgangspunten en beleidskaders meegegeven. Paragraaf 3.4.5 gaat nader in op de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. De uitwerkingsnota Groenzones geeft de landschappelijke inrichtingsprincipes weer voor de N241 A.C. de Graafweg. Deze principes worden hieronder op hoofdlijnen toegelicht.

Op hoofdlijnen is de landschappelijke visie op de A.C. de Graafweg onder te verdelen in drie delen: langs de Westerlangereis, door Opmeer en Polder de Lage Hoek en langs de Achterwijzend. De visie op de A.C. de Graafweg richt zich op het versterken van het onderscheid tussen de drie delen en omvat een grotere scope dan het plangebied van de te herinrichten delen van de N241 A.C. de Graafweg.



Figuur 2.2- Ontwerpprincipes landschappelijke inpassing N241 A.C. de Graafweg (bron: Uitwerkingsnota Groenzones Provinciale Infrastructuur)

De uitgangspunten per trajectdeel zijn in figuur 2.2 schematisch en hieronder verder weergegeven:

Langs de Westerlangereis

- Kruising N242 en brug Kanaal Alkmaar (Omval)-Kolhorn: ten noorden van de N242 een natte zone met riet, water en enkele solitaire wilgen;
- Kruispunt Verlaat: verdichten met bomen (es/wilg) tot aan rotonde in de N242 om het lint te benadrukken en de achterkanten van bedrijf ten zuidwesten van de rotonde te begeleiden;
- N241 A.C. de Graafweg tussen de kruising met het lint en daar waar de Westerlangereis aantakt enkelzijdig beplanten met knotwilgen, geen essen langs de weg;
- Overhoekje kruising Nedorperdijk, aantal wilgen met rietlaagte;
- Zicht op molen De Hoop (Oude Nedorp) behouden;
- Aantal bomen behouden/plaatsen ter markering van brug in de Skarpetweg te Oude Nedorp;
- Zicht op water Westerlangereis versterken, geen onderbeplanting en verruiging van oevers door opschoot voorkomen;
- Langs Westerlangereis: meer eco-oevers en riet waar ruimte is. Alleen beplanting bij erven, voorkeur voor (knot)wilg;

- Kruispunt Langereis/Westerlangereis benadrukken: zicht op water versterken door populieren op kruispunt direct langs het water niet te vervangen en aanleg van natte oevers met riet en eventueel wilgen.

Door Opmeer en Polder de Lage Hoek

- Zicht op molen de Vier Winden en Molenslootzone;
- Weg van Langereis tot lint Koningspade is autonoom, met slechts beplanting op de overhoekjes en met aantal bomen in de bocht ter hoogte van de Molensloot (Natuur Netwerk Nederland-zone);
- Weg door Opmeer: afwisselende beplantingsbeeld behouden, met es, els, wilg, populier;
- Zicht op kerken/kerktorens (langs Middelweg) richting Hoogwoud en Spanbroek versterken/behouden;
- Waterkruising Achterwijzend/Wijzend/Hoge Wijzend rond brug en kruising Lindengracht/De Veken versterken.

Langs de Achterwijzend

- In de regel onbeplant met zicht op linten;
- Ter hoogte van kruising Achterwijzend/N241 A.C. de Graafweg de wilgen en een paar elzen behouden als markering van de brug;
- Direct langs erven aantal bomen behouden/plaatsen om rafelige erfranden te begeleiden, tussen individuele erven extra openheid.

De uiteindelijke inpassing is van meerdere factoren afhankelijk, zoals de beschikbare ruimte. Dit zijn afwegingen die in het uit te werken landschapsplan nader worden uitgewerkt. Het opstellen van het landschapsplan en de minimale invulling daarvan is als voorwaardelijke verplichting onder de bestemming 'Verkeer - 1' juridisch verankerd. Gelet op het grondeigendom, financiële middelen en de geldende bestemmingen mag de provincie in staat worden geacht om de gewenste landschappelijke maatregelen te treffen.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Op Europees, rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau zijn diverse beleidsnota's verschenen, die kaderstellend zijn voor of van invloed zijn op het inpassingsplan. De van toepassing zijnde beleidsdocumenten worden hieronder kort besproken.

3.2 Europees beleid

3.2.1 Habitat- en vogelrichtlijn

De Habitat- en vogelrichtlijn (Natura 2000) beschermen in het wild levende dieren op grond van ingestelde beschermingszones. Significant negatieve effecten op de waarden waarvoor de beschermingszone is ingesteld, mogen in principe niet voorkomen. Het project herinrichting N241 A.C. de Graafweg heeft geen significant negatieve effecten op de waarden van deze Natura 2000-gebieden. Het onderzoek dat ten grondslag ligt aan die conclusie komt aan bod in paragraaf 4.7.

3.2.2 Waterrichtlijn

Sinds december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. De belangrijkste doelstelling is het geven van een kader voor het beheer van oppervlaktewater en grondwater op basis van stroomgebieden en stroomgebieddistricten. Doelstelling van de richtlijn is om het duurzaam gebruik van water te bevorderen en de gevolgen van overstroming en droogte te beperken. Daarnaast wil de richtlijn de aan water gebonden natuur beschermen en verbeteren met als uitgangspunt een goede ecologische toestand van het water.

De Commissie Waterbeheer 21e eeuw heeft onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om Nederland ook in de toekomst veilig en leefbaar te houden. De adviezen van de commissie staan in het rapport 'Waterbeleid voor de 21e eeuw'. De belangrijkste aanbevelingen zijn: anticiperen in plaats van reageren, meer ruimte naast techniek en 'vasthouden-bergen-afvoeren'. Naar aanleiding van de aanbevelingen van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw, heeft het kabinet zijn standpunt bepaald in de nota 'Anders omgaan met water' (2000). Deze Nota benadrukt dat het antwoord op de problemen niet alleen ligt in technische oplossingen, maar vooral ook in het ruimte geven aan water (flexibel peilbeheer en ruimtelijke maatregelen in de vorm van calamiteitenberging, piekberging en voorraadbeheer, etc.). Daarnaast moet meer gebruik worden gemaakt van de mogelijkheid om water vast te houden. Als meer water vasthouden niet zomaar gaat, moeten er voorzieningen worden aangelegd om tijdelijk water te bergen. Pas als deze twee mogelijkheden, vasthouden en bergen, zijn gebruikt mag het overtollige water worden afgevoerd. Dit beleid is gehanteerd in het project. In paragraaf 4.4 zijn de belangrijkste conclusies opgenomen van de watertoets.

3.2.3 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 4.6 geeft aan welke archeologische waarden in het plangebied aanwezig zijn en hoe daar in het plan rekening mee wordt gehouden.

3.3 Nationaal beleid

3.3.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) omvat een integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De hoofdlijnen van de structuurvisie gaan over bereikbaarheid, concurrentiekracht, leefbaarheid en veiligheid. In de structuurvisie is aangegeven dat het rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- b. Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

In het kader van bereikbaarheid dient onder meer een robuust hoofdnetwerk te worden gerealiseerd. Dit gaat om wegen, het spoor en vaarwegen. Daarbij zet het Rijk onder andere in op het beter benutten van onze huidige infrastructuur.

MIRT 2018 - Regio Noordwest

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 uit de structuurvisie via de Meerjarenprogramma's Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) per regio beschreven. De provincie Noord-Holland maakt samen met de provincie Utrecht, de provincie Flevoland en het IJsselmeergebied deel uit van de regio Noordwest. Noordwest-Nederland heeft zijn sterke economische positie mede te danken aan zijn goede bereikbaarheid. Eén van de hoofdpogingen van het MIRT 2018 voor deze regio is om door een goed functionerend vervoersnetwerk deze goede bereikbaarheid te behouden en verbeteren.

De nadruk van de structuurvisie en MIRT ligt op de bereikbaarheidsknelpunten van main-, brain-, en greenports. Specifieke uitspraken over de N241 A.C. de Graafweg zijn niet in de structuurvisie of het MIRT opgenomen. Deze weg is een provinciale weg en dient een provinciaal en lokaal belang. De N241 A.C. de Graafweg leidt tot een verbetering van de veiligheid en past daarmee binnen de doelen van de structuurvisie.

3.3.2 Structuurvisie Buisleidingen 2012 – 2035

De Structuurvisie Buisleidingen 2012 - 2035 regelt de doorwerking van ruimtereservering voor buisleidingenstroken. De structuurvisie geeft de hoofdlijnen voor leidingtracés en eventuele verbindingen tussen buisleidingen aan. Het reserveren van ruimte voor transportleidingen voor gevaarlijke stoffen is aangewezen als nationaal belang in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De Structuurvisie Buisleidingen werkt dit belang uit voor buisleidingen op land. Hierbij is voortgebouwd op het beleid zoals dat de afgelopen jaren voor buisleidingen ten bate van het transport van gevaarlijke stoffen is ontwikkeld. In de structuurvisie zijn hoofdverbindingen aangewezen waar ruimte moet worden vrijgehouden voor buisleidingen. Deze zogenoemde leidingstroken mogen niet in de lengterichting worden verhard.

Een van de hoofdverbindingen betreft het tracé door Noord-Holland en Zuid-Holland. Dit tracé is van belang voor transport van aardgas vanuit Groningen, vanuit Callantsoog en van en naar de gasopslag bij Bergermeer. Dit te reserveren tracé kruist in de gemeente Opmeer de bestaande N241 A.C. de Graafweg. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) regelt de juridische doorvertaling hiervan. De

volgende paragraaf (3.3.3) gaat in op wat dit betekent voor de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg.



Figuur 3.1 - Visiekaart Structuurvisie Buisleidingen

3.3.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

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 het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Het bestaande tracé van de N241 A.C. de Graafweg ligt langs een natuurgebied welke onderdeel uitmaakt van het Natuurnetwerk Nederland (zoals aangewezen bij de provinciale ruimtelijke verordening, zie ook paragraaf 4.7). Deze ligt ten oosten van de ovonde bij Langereis. Bij de afweging over de te treffen maatregelen is rekening gehouden met dit natuurgebied. De maatregelen worden getroffen in zuidelijke richting (van het natuurgebied af) zodat de herinrichting niet leidt tot aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een vermindering van de oppervlakte van dit natuurgebied. Paragraaf 4.7 gaat hier verder op in.

De bestaande N241 A.C. de Graafweg kruist een tracé bestaand uit een viertal gastransportleidingen van nationaal belang. De veiligheid met betrekking tot de gastransportleidingen is in het vigerende bestemmingsplan Landelijk Gebied Opmeer 2014 planologisch geborgd via de dubbelbestemming 'Leiding - Gas'. In dit inpassingsplan wordt deze dubbelbestemming overgenomen. Hierin wordt geborgd dat werkzaamheden op deze gronden alleen worden toegestaan mits de veiligheid met betrekking tot de leiding niet wordt geschaad, geen kwetsbare objecten worden toegelaten en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingbeheerder.



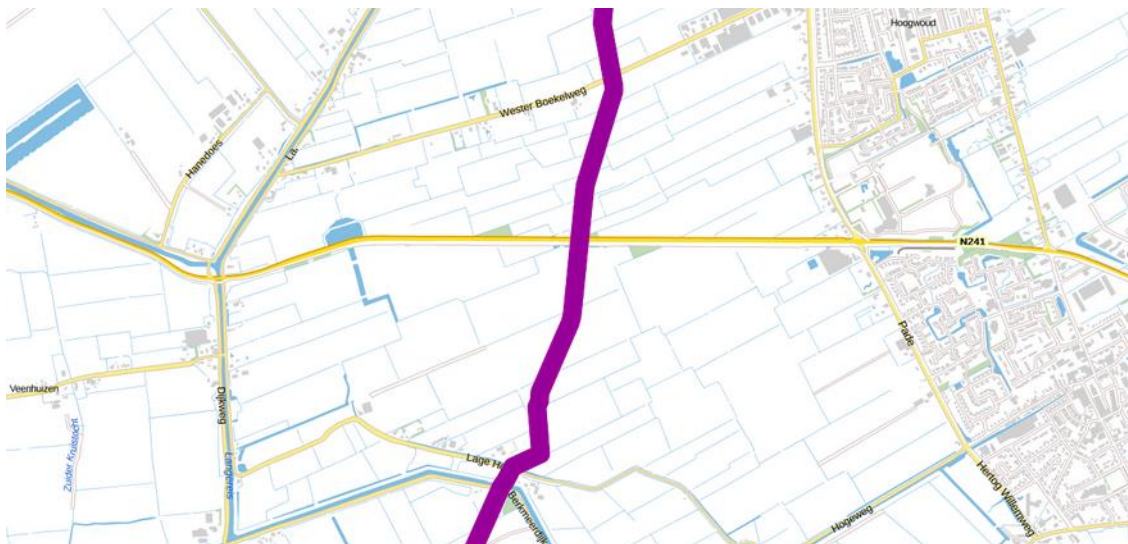
Figuur 3.2 Locatie waar N241 A.C. de Graafweg de gastransportleidingen kruist (bron: www.risicokaart.nl)

Langs het bestaande tracé voor gastransportleidingen is in de Structuurvisie Buisleidingen ruimte gereserveerd voor toekomstige buisleidingen van nationaal belang (zie figuur 3.3). De breedte van dit voorkeurstracé bedraagt ten hoogste 70 meter. Artikel 2.9.4. van het Barro regelt dat een bestemmings- of inpassingsplan dat betrekking heeft op gronden die zijn gelegen binnen het voorkeurstracé, geen nieuwe activiteiten toelaat die een belemmering kunnen vormen voor de aanleg van de buisleidingen. Onder een belemmering wordt in ieder geval verstaan:

- de aanleg van een verharde weg of verhard pad in de lengterichting van het voorkeurstracé;
- de aanleg van een watergang in de lengterichting van het voorkeurstracé.

De herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg resulteert in een verbreding van het (weg)profiel in het verlengde van de bestaande weg. Ter plaatse van het gereserveerde voorkeurstracé van de leidingenstrook vindt geen verlegging van de weg plaats in de lengterichting van het voorkeurstracé. Tevens wordt de begrenzing van het voorkeurstracé via een gebiedsaanduiding opgenomen in dit inpassingsplan. Dit

betreft de vrijwaringszone - buisleidingenstraat en deze regelt dat de gronden binnen de vrijwaringszone zijn gereserveerd voor de leidingenstrook van nationaal belang.



Figuur 3.3 Locatie waar N241 A.C. de Graafweg het voorkeursstracé voor de buisleidingen van nationaal belang kruist (bron: Structuurvisie Buisleidingen 2012 - 2035)

3.3.4 Nota 'Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21e eeuw'

Met de nota Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21e eeuw, wil het rijk een ander waterbeleid realiseren. Er moet geanticipeerd worden op een stijgende zeespiegel, een stijgende rivierafvoer, bodemdaling en een toename van de neerslag. Nieuwe ruimtelijke besluiten mogen de problematiek van veiligheid en wateroverlast niet ongemerkt vergroten. Bij nieuwe ruimtelijke besluiten moeten de gevolgen voor veiligheid en wateroverlast expliciet in beeld worden gebracht. De nota geeft twee drietrapsstrategieën als uitgangspunten. Voor waterkwantiteit bestaat die uit vasthouden, bergen en afvoeren. Voor waterkwaliteit is het schoonhouden, scheiden en zuiveren. Voor het voorliggende plan is een watertoets uitgevoerd, waar in paragraaf 4.4 op in wordt gegaan.

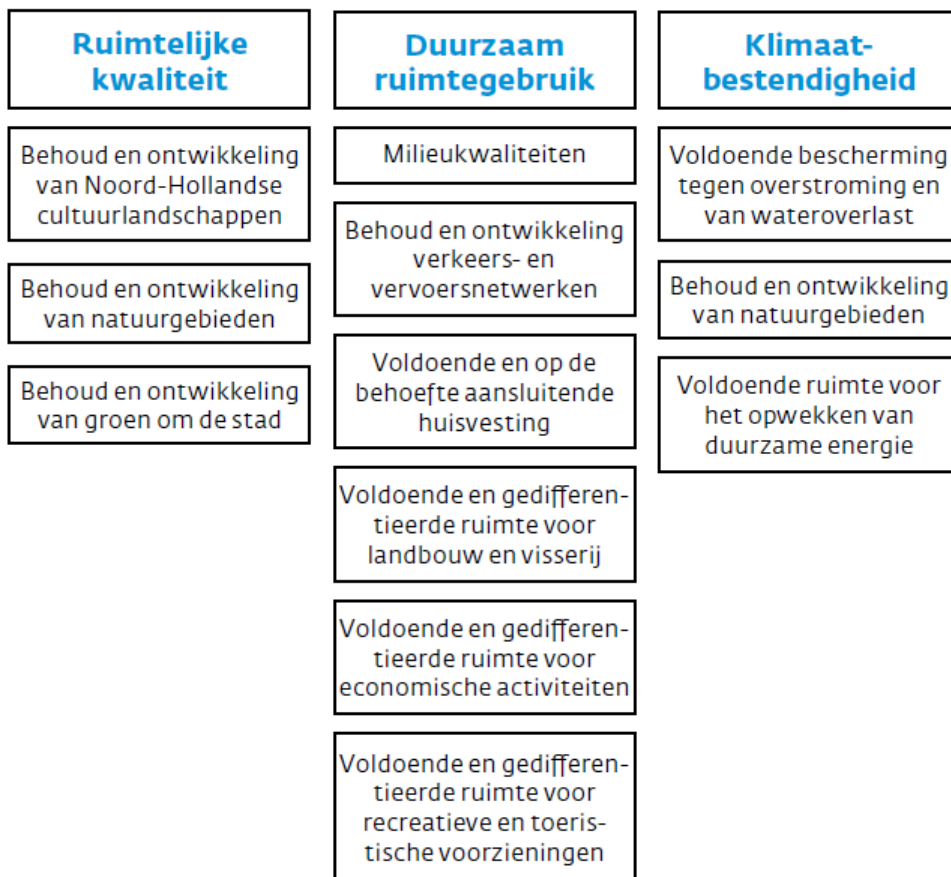
3.3.5 Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is de opvolger van het Nationaal Waterplan 2009-2015. Het waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Met dit waterplan zet de rijksoverheid een volgende ambitieuze stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van ons watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. Hierbij wordt gestreefd naar een integrale benadering, door natuur, scheepvaart, landbouw, energie, wonen, recreatie, cultureel erfgoed en economie (inclusief verdienvermogen) zo veel mogelijk in samenhang met de wateropgaven te ontwikkelen. Het beleid in de maatregelen in dit Nationaal Waterplan dragen bij aan het vergroten van het waterbewustzijn in Nederland. Het voorliggende plan ten aanzien van de N241 A.C. de Graafweg heeft alleen indirect invloed op de doelstellingen van het Nationaal Waterplan. In de watertoets wordt ingegaan op de wateropgaven ten aanzien van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg. Zie hiervoor paragraaf 4.4.

3.4 Provinciaal beleid

3.4.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

De Structuurvisie Noord-Holland 2040 is op 21 juni 2010 door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgesteld. De provincie Noord-Holland zorgt dat Noord-Holland een mooie, veelzijdige en internationaal concurrerende provincie blijft door in te zetten op klimaatbestendigheid, ruimtelijke kwaliteit en duurzaam ruimtegebruik. Om het geschetste toekomstbeeld ruimtelijk te realiseren heeft de provincie Noord-Holland op basis van de bovengenoemde criteria provinciale belangen benoemd. Deze vallen uiteen in drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen, zoals weergegeven in onderstaande afbeelding. Daarbij richt de provincie zich uitdrukkelijk op ruimtelijke vraagstukken die op regionale en bovenregionale schaal spelen en/of gevolgen hebben. De drie hoofdbelangen vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de provincie. Aan de ruimtelijke beslissingen van de provincie Noord-Holland zal daarom altijd een afweging van deze drie belangen voorafgaan.



Figuur 3.4 Hoofddoelstellingen ruimtelijk beleid (Bron: Structuurvisie Noord-Holland 2040)

Met de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg zorgt de provincie voor een regionale ruimtelijke hoofdstructuur waarin functies slim gecombineerd worden en goed bereikbaar zijn, nu en in de toekomst (duurzaam ruimtegebruik). Het behoud en de ontwikkeling van het regionale wegennet is hierin één van de sub belangen die bijdraagt aan het bewerkstelligen van het hoofdbelang. De provincie wil de huidige kwaliteit van het netwerk handhaven en waar nodig verbeteren. De aanpassingen zijn gericht op een verbetering van de capaciteit, robuustheid en leefbaarheid, opdat in

reguliere en bijzondere situaties het wegennet blijft functioneren met minimale overlast. Met de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg geeft de provincie concreet invulling aan deze beleidsambitie

3.4.2 Provinciale ruimtelijke verordening

Om de provinciale belangen, die in de structuurvisie zijn gedefinieerd, door te laten werken, heeft de provincie de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) opgesteld. Provinciale Staten hebben in maart 2010 de PRV vastgesteld. Daarna is de PRV meerdere malen op onderdelen geactualiseerd en/of aangevuld. De PRV schrijft voor waaraan de inhoud van bestemmingsplannen, omgevingsvergunningen voor afwijken van het bestemmingsplan en beheersverordeningen moeten voldoen. In de verordening zijn regels opgenomen die het provinciaal belang beschermen. In dit geval wordt een provinciaal inpassingsplan vastgesteld, en hoeft in principe niet te worden voldaan aan de regels van de provinciale verordening. Desalniettemin is de provincie (bestuurlijk) gebonden aan haar eigen beleid, en wordt het inpassingsplan daarom wel getoetst aan de PRV.

De volgende regels uit de PRV zijn relevant voor het plangebied:

- **Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied (artikel 15);**

Artikel 15 van de PRV vereist dat een ruimtelijke ingreep die voorziet in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling voldoet aan de uitgangspunten zoals vermeld in de Leidraad voor Cultuurhistorie en Landschap 2018. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in het landelijk gebied gaat het om bijvoorbeeld nieuwe bebouwing, agrarische bedrijven, natuurontwikkeling, infrastructuur of vormen van energieopwekking. De Leidraad bevat geen normstellende elementen die in acht moeten worden genomen. Voorzover ten aanzien van landschap en cultuurhistorie sprake is van harde doorwerking, is dit op andere plekken in de PRV geregeld, in het bijzonder in artikel 19 tot en met 25 van de PRV. Artikel 15 regelt dat de ambities en ontwikkelprincipes, zoals die zijn beschreven voor de verschillende 'ensembles en structuren' in de Leidraad, richtinggevend zijn ('rekening houden met'). Hier kan slechts gemotiveerd van worden afgeweken. De ontwikkelprincipes die als 'kans' gemarkeerd staan, zijn inspirerend ('betrekken bij'). In paragraaf 3.4.5 is toegelicht hoe wordt aangesloten bij ambities en ontwikkelprincipes van de Leidraad voor Cultuurhistorie en Landschap.

- **Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen (artikel 19);**

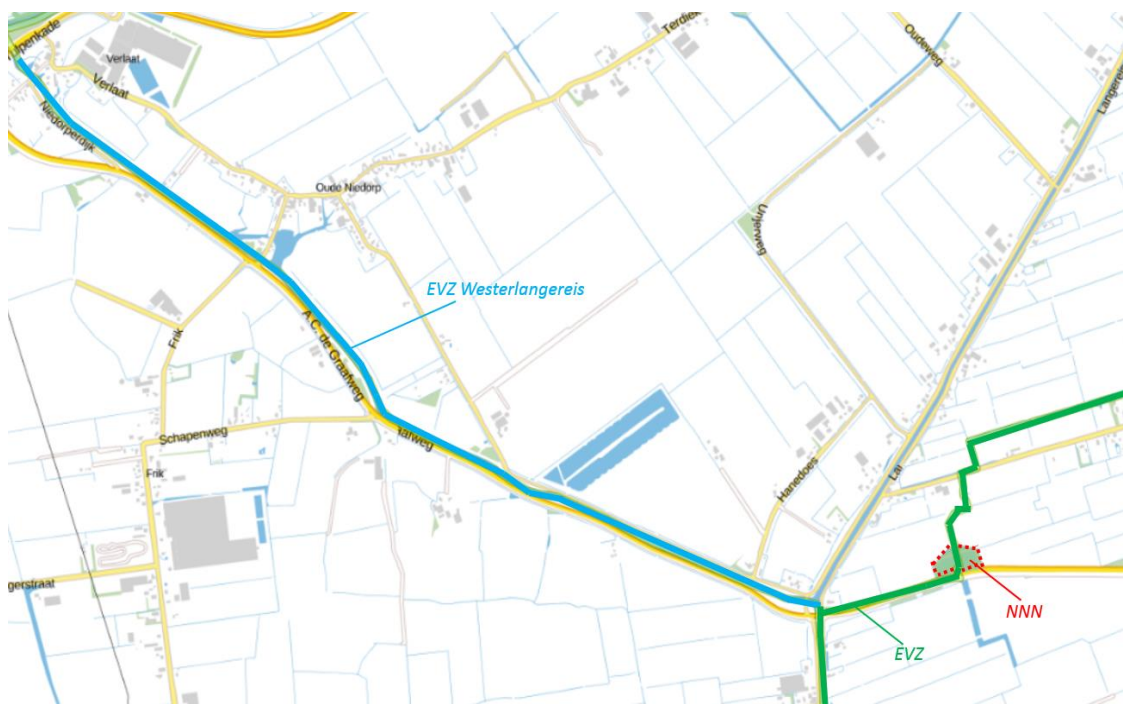
Artikel 19 van de PRV regelt de juridische borging van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en natuurverbindingen in de gemeentelijke bestemmingsplannen. In beginsel geldt dit ook voor provinciale inpassingsplannen.

De bestaande N241 A.C. de Graafweg loopt langs een NNN-gebied. Dit deel betreft een relatief klein waterrijk natuurgebied (circa 1,2 hectare) tussen Langereis en Opmeer aan de noordzijde van de N241 A.C. de Graafweg. Daarnaast grenst de weg aan een natuurverbinding over het water (Westerlangereis) tussen de kruising N242/N241 en Langereis (fig. 3.5, blauwe lijn) en een natuurverbinding tussen het waterrijk natuurgebied en de N241 A.C. de Graafweg, aan de noordzijde van de N241 A.C. de Graafweg.

Het NNN-gebied – en de ecologische kenmerken en waarden ter plaatse – wordt als gevolg van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg niet aangetast. De maatregelen aan de N241 A.C. de Graafweg vinden buiten de begrenzing van het NNN-gebied plaats. Daarnaast heeft het NNN heeft, in tegenstelling tot Natura 2000-gebieden, geen 'externe werking' die een toets van gebruik aangrenzend

aan het natuurgebied verplicht stelt.

De maatregelen aan de N241 A.C. de Graafweg worden zo vormgegeven dat de ecologische verbindingzones niet worden aangetast en intact blijven. Alleen ter plaatse van de Schapenweg verschuift de Westerlangereis iets in noordelijke richting. Zowel de zuidelijke en noordelijke oever komt lokaal circa drie meter noordelijker te liggen. De aanpassing van de waterloop zal geen invloed hebben op de ecologische verbinding. De waterloop verschuift enkele meters naar het noorden, maar blijft als verbinding intact.



Figuur 3.5 - Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen langs de N241 A.C. de Graafweg.

- **Weidevogelleefgebieden (artikel 25)**

Tussen Langereis en Opmeer zijn de gronden ten zuiden en noorden van het plangebied aangewezen als weidevogelleefgebied. Dit geldt ook voor de gronden ten noorden van het plangebied tussen Opmeer en de S-bocht net voorbij de Tramweg. De herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg vindt deels plaats binnen deze aangewezen weidevogelleefgebieden (zie figuur 3.6 en 3.7). Het extra verstoorte oppervlak ten opzichte van de bestaande N241 A.C. de Graafweg bedraagt 2,50 hectare.

Op grond van artikel 25 van de PRV mag een bestemmingsplan dat betrekking heeft op weidevogelleefgebied niet voorzien in de mogelijkheid tot het aanleggen van nieuwe weginfrastructuur. Met het derde lid van dit artikel kan hier echter van worden afgeweken, indien het een ingreep betreft waarvoor geen aanvaardbaar alternatief aanwezig is en waarmee een groot openbaar belang wordt gediend. Op grond van het vierde lid dient te worden beschreven op welke wijze schade aan het weidevogelleefgebied zoveel mogelijk beperkt wordt en de resterende schade wordt gecompenseerd, hoe wordt geborgd dat eventuele maatregelen worden uitgevoerd en dat wordt voldaan aan de ruimtelijke kwaliteitseis uit artikel 15 van de PRV. Daarnaast kunnen Gedeputeerde Staten (GS), gehoord de desbetreffende commissie van Provinciale Staten, de begrenzing van de weidevogelleefgebieden wijzigen:

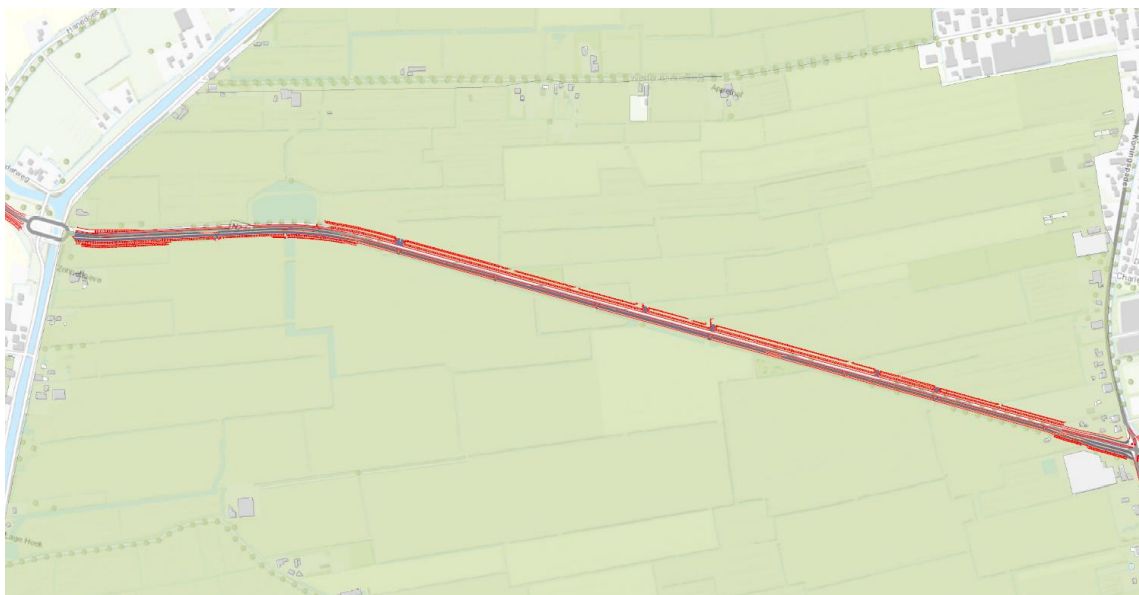
- a. naar aanleiding van recente tellingen van het aantal broedparen;
- b. ten behoeve van een kleinschalige ontwikkeling of;

c. ten behoeve van de krachtens het derde lid gestelde regels (geen aanvaardbaar alternatief aanwezig en ten dienste van een groot openbaar belang).

Allereerst wordt ingegaan op de onderbouwing van het groot openbaar belang, waarna vervolgens per deeltraject (traject tussen Langereis en Opmeer en het traject ten oosten van Opmeer met de noordelijke verlegging) de alternatievenafweging wordt toegelicht. Tot slot wordt geconcludeerd hoeveel hectare weidevogelleefgebied wordt verstoord als gevolg van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg.

Openbaar belang

De ingreep dient een groot openbaar belang, omdat het behoud en de verbetering van het regionale wegennet - waar de N241 A.C. de Graafweg deel van uit maakt - nodig is voor een goede verkeersveiligheid, bereikbaarheid en ontsluiting van de regio. Daarnaast is in paragraaf 2.2 de nut en noodzaak van het project verder beschreven waarbij is toegelicht dat de N241 A.C. de Graafweg niet voldoet aan de huidige veiligheidseisen en onvoldoende doorstroomt. Zo is de gemiddelde rijbaanbreedte van 6,10 meter te smal, zijn de bochtstralen te krap en is er niet of nauwelijks sprake van bochtverbreding. Daarnaast bevinden taluds, watergangen en niet afgeschermd objecten (waaronder bomen) zich binnen de vereiste obstakelvrije zone



Figuur 3.6 - N241 A.C. de Graafweg door weidevogelleefgebied (groen gearceerd) tussen Langereis en Opmeer



Figuur 3.7 - N241 A.C. de Graafweg door weidevogelleefgebied (groen gearceerd) ten oosten van Opmeer

Ten oosten van Opmeer: noordelijke verlegging N241 A.C. de Graafweg

Ter hoogte van de Tramweg is gekozen voor een verlegging van de N241 A.C. de Graafweg. Deze verlegging verstoort het weidevogelleefgebied. Hieraan ligt de volgende afweging ten grondslag: het primaire doel van de herinrichting van de A.C. de Graafweg is de verbetering van de verkeersveiligheid. In de eerder uitgevoerde trajectstudie is geconstateerd dat ter verbetering van de verkeersveiligheid rondom de Tramweg een grootschaliger lange termijnoplossing is vereist. Hiervoor waren twee varianten voorzien: een noord- en een zuidvariant.

De noordelijke variant valt binnen de begrenzing van het weidevogelleefgebied zoals weergegeven in de PRV. Vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid is desondanks gekozen voor de noordelijke variant. In vergelijking met de zuidelijke variant leidt de noordelijke variant er toe dat:

- de S-bocht als risicolocatie voor frontale aanrijdingen en schampbotsingen verdwijnt uit het tracé van de N241 A.C. de Graafweg;
- er geen menging van fietsers en autoverkeer plaatsvindt;
- vanaf de Achterwijdend tot aan A.C. de Graafweg 11 de in- en uitritten langs de N241 A.C. de Graafweg komen te vervallen;
- het risico op een mogelijke sluipverkeersroute via Wadway richting Wognum geminimaliseerd is.

Ten westen van Opmeer

Wat betreft de alternatievenafweging geldt dat voor het deel tussen Langereis en Opmeer, zowel in zuidelijke als noordelijke richting sprake is van weidevogelleefgebied. De noordelijke of zuidelijke variant leidde niet tot meer of minder aantasting van weidevogelleefgebied.

Conclusie

Het extra verstoorde oppervlakte van weidevogelleefgebied als gevolg van de herinrichting N241 A.C. de Graafweg bedraagt 2,5 hectare. Deze wordt gecompenseerd conform de provinciale uitvoeringsnota natuurcompensatie. Omdat het hier een netto verstoring kleiner dan 5 hectare betreft, zal er conform de provinciale uitvoeringsnota natuurcompensatie vanuit het project een storting

plaatsvinden in het provinciaal groendfonds. In de bijlage van deze toelichting is het Weidevogelcompensatieplan toegevoegd, waarin het te storten bedrag nader is onderbouwd.

- **Regionale waterkeringen (artikel 30)**

Tussen Verlaat en de Ovonde Langereis ligt het plangebied grotendeels binnen een regionale waterkering. Op grond van artikel 30 van de PRV voorziet het bestemmingsplan in bescherming van de waterkerende functie door op deze functie toegesneden bestemmingen en regels vast te stellen. Daarnaast voorziet het bestemmingsplan in een vrijwaringzone aan weerszijden van de waterkeringen, opdat reconstructies van de waterkeringen niet onmogelijk worden gemaakt. Het voorliggende inpassingsplan geeft hier invulling aan doordat het plan voorzien is in een dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering ter bescherming van de waterkering. Met het HHNK zijn de uitgangspunten, wensen en eisen besproken ten aanzien van de totstandkoming van het wegontwerp. Vervolgens is de watertoets in het kader van het Bro-overleg voorgelegd aan het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) en op basis van de voorgestelde wijzigingen aangepast.

3.4.3 Provinciaal milieubeleidsplan 2015 – 2018

Dat een goede milieukwaliteit van belang is, is algemeen aanvaard. De afgelopen periode zijn - norm gestuurd - verbeteringen bereikt in de milieukwaliteit. Grotendeels voldoet Noord-Holland aan de basiskwaliteit op basis van Europese- en rijksnormen (zie eindevaluatie milieubeleid 2009-2013). Als dichtbevolkte provincie moet Noord-Holland hier hard aan blijven werken. De provincie ziet hierin drie belangrijke rollen (pijlars) voor zich weggelegd:

1. borgen van basiskwaliteit;
2. verleiden tot duurzame, gezonde en veilige ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving;
3. stimuleren van technische en sociale innovatieve oplossingen voor de milieuopgave.

De thematische en sectorale opgaven van het milieubeleid vallen met name onder de eerste pijler: het borgen van de basiskwaliteit. Deze sectorale thema's zijn: luchtkwaliteit, geur, geluid, bodem, externe veiligheid, afval, licht en donkerte en duurzame energie. Dat neemt niet weg dat er sprake is van wisselwerking met de andere twee pijlers. Zo kan het monitoren van de milieukwaliteit nodig zijn om te borgen dat de provincie aan de normen blijft voldoen, maar biedt het ook informatie om partners te verleiden om met de milieukwaliteit rekening te houden of bij te dragen aan verbetering.

Voor alle sectorale thema's zijn activiteiten en doelen vastgelegd. Voor de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg zijn vooral de thema's geluid, luchtkwaliteit en licht en donkerte van toepassing. De milieuaspecten geluid en luchtkwaliteit worden verder toegelicht in paragraaf 4.3 en 4.8. Ten aanzien van licht en donkerte heeft de provincie als doelstelling de oerqualiteit van donkerte in buitenstedelijk gebied te beschermen. Bij provinciale wegen hanteert de provincie daarom het uitgangspunt "donker waar het kan, licht waar het moet". Daarvoor worden onder andere en waar mogelijk dimbare verlichting en actieve wegmarkering (alleen verlichting als er verkeer is) ingezet.

3.4.4 Actieplan Geluid 2018 - 2022

Op grond van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai (nr. 2002/49/EG) die in Nederland is opgenomen in de Wet geluidhinder, moeten Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (GS) een actieplan geluid opstellen voor haar provinciale wegen. In het Actieplan Geluid 2018-2022 geeft GS aan hoe ze de gezondheidseffecten die ontstaan door geluidbelasting van verkeer op de provinciale wegen wil verminderen. Dit actieplan heeft betrekking op bestaande situaties en is gebaseerd op de in 2017 opgestelde EU-geluidsbelastingkaart, waarop de geluidssituatie in 2016 langs de provinciale wegen in beeld gebracht is.

Plandrempeel

De Europese richtlijn verplicht GS om voor het actieplan een zogenaamde plandrempeel vast te stellen. Deze plandrempeel treedt niet in de plaats van de bestaande wettelijke grenswaarden voor het geluid van het wegverkeer, maar geeft aan boven welke waarde GS maatregelen overweegt, rekening houdend met doelmatigheid en technische mogelijkheden. De provincie Noord-Holland heeft voor het Actieplan geluid 2018-2022 gekozen voor een plandrempeel van 63 decibel (dB) Lden3 voor woningen in binnenstedelijk gebied en een plandrempeel van 60 dB Lden voor woningen in buitenstedelijk gebied (ligt de inrit/toegang tot de woningen binnen de bebouwde kom dan geldt binnenstedelijk, ligt de inrit/toegang buiten de bebouwde kom dan geldt buitenstedelijk). Hiermee kiest de provincie voor lagere plandrempeels ten opzichte van eerdere actieplannen (waarin de plandrempeel 65 dB Lden was). De ambitie voor het aanpakken van geluidsbelaste situaties wordt hiermee verhoogd. Uitgangspunt van het verhogen van de ambitie is de wens die voor de omgevingsvisie zichtbaar wordt, waarbij een balans tussen economische groei en leefbaarheid gezocht wordt. De plandrempeel van (maximaal) 63 dB Lden sluit bovendien aan bij de classificatie uit de gezondheidseffectscreening (GES), waarbij geluidsbelastingen hoger dan 63 dB Lden als 'onvoldoende' worden beschouwd.

Kosten-batenanalyse

Door middel van scenario-berekeningen is een analyse gemaakt van de wegvakken waarlangs clusters van woningen met een overschrijding van de plandrempeels van 60 dB buitenstedelijk en 63 dB binnenstedelijk gesitueerd zijn. Voor deze potentiële maatregelenlocaties is de doelmatigheid van maatregelen beschouwd. In deze kosten-batenanalyse zijn de kosten voor het toepassen van een geluidsreducerend wegdek afgezet tegen de hoeveelheid gezondheidswinst, uitgedrukt in Disability-Adjusted Life Years (DALY's). De DALY drukt de ziektelast uit op basis van het aantal gezonde levensjaren dat verloren gaat vanwege blootstelling aan wegverkeersgeluid. Als de geluidsbelasting op een groep woningen daalt, daalt ook de berekende ziektelast/ het aantal DALY's voor de bewoners.

Maatregelen

Voor het terugdringen van de geluidsbelasting zijn diverse maatregelen toepasbaar. Geluidsreducerende maatregelen zijn onder te verdelen in drie categorieën. In volgorde van prioriteit in toepasbaarheid (Wet geluidhinder) zijn dit:

1. bronmaatregelen;

Bronbeleid in de vorm van het beperken van motor- en bandengeluid kent een lange tijd voordat de gevolgen van de maatregelen merkbaar zijn. Maatregelen ten aanzien van de hoeveelheid, samenstelling en snelheid van het verkeer zijn doorgaans van invloed op de doorstroming van verkeer en kunnen ten koste gaan van de bereikbaarheid. Dergelijke maatregelen zijn daarom niet nader beschouwd in het Actieplan Geluid 2018-2022. Op het gebied van bronmaatregelen is de toepassing van een geluidsreducerend wegdektype nader uitgewerkt. Wel dient bij de toepassing hiervan rekening gehouden te worden met een beperktere slijtvastheid ten opzichte van een standaard asfaltverharding.

2. overdrachtsmaatregelen;

Overdrachtsmaatregelen in de vorm van de realisatie van geluidswallen en -schermen kunnen van grote invloed zijn op de geluidssituatie en gelden daarmee als zeer effectieve maatregelen. Dergelijke elementen ontmoeten doorgaans bezwaren vanuit stedenbouwkundig oogpunt. Daarnaast zorgen afwegingen ten aanzien van de toegang tot percelen en verkeersveiligheid vaak voor beperkingen of bezwaren in toepasbaarheid. Het vergroten van de afstand tussen bron (de weg) en ontvanger (de woning) behoort ook tot een mogelijke overdrachtsmaatregel. In praktijk vindt een dergelijke impactvolle maatregel alleen plaats bij de bouw van nieuwe woningen of de aanpassing of realisatie van een weg. Samenvattend zijn overdrachtsmaatregelen niet nader beschouwd in voorliggend actieplan.

3. ontvangermaatregelen;

Bij ontvangermaatregelen moet gedacht worden aan het vergroten van een geluidsisolerende vermogen van de gevel. Bij het toepassen van gevelisolatie dient nader onderzoek plaats vinden naar het huidige geluidsisolerende vermogen van de gevel. Bewoners kunnen geluidsreducerende maatregelen weigeren wanneer zij deze niet wenselijk achten. In het actieplan is voor knelpuntlocaties waar toepassing van geluidsreducerend wegdek niet (binnen de planperiode 2018-2022) inpasbaar of doelmatig is, de toepassing van gevelisolatie als maatregel overwogen.

Voorgenomen maatregelen

Voor de wegvakken waarlangs geclusterde woningen gesitueerd zijn met een geluidsbelasting hoger dan 60 dB Lden buitenstedelijk of 63 dB Lden binnenstedelijk, is een afweging gemaakt in hoeverre een geluidsreducerend wegdek inpasbaar kan zijn. Hierbij hebben de meest doelmatige locaties (verhouding kosten stil asfalt en gezondheidswinst) de hoogste prioriteit. De doelmatige wegvakken die niet binnen de planperiode van het Actieplan geluid 2018-2022 aan onderhoud toe zijn, zullen in het toekomstige Actieplan geluid 2023-2027 opnieuw als overschrijdingslocatie naar voren komen. In dat kader dient te zijner tijd een nieuwe afweging te worden gemaakt. Dit geldt ook voor wegvakken waar op dit moment technische bezwaren inzake de inpasbaarheid van een geluidsreducerend wegdek gelden. Met innovatieve maatregelen kunnen mogelijk in de toekomst ook voor dergelijke situaties maatregelen getroffen worden.

In het actieplan is voor solitair gelegen woningen waar de toepassing van een geluidsreducerend wegdek niet inpasbaar of niet doelmatig is, de toepassing van gevelisolatie als maatregel overwogen. Voor de betreffende woningen zal nader onderzoek moeten worden uitgevoerd naar de geluidssituatie rond de woning en de huidige staat van het geluidsisolerende vermogen van de gevel. Tevens dient de relatie te worden gelegd met de saneringslijsten.

3.4.5 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018

De provincie Noord-Holland heeft in de 'Structuurvisie 2040' ruimtelijke kwaliteit, naast klimaatbestendigheid en duurzaam ruimtegebruik, opgenomen als één van de drie hoofdbelangen. De 'Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018' (kortweg Leidraad) is een belangrijk instrument om daar richting aan te geven. De Leidraad is op 10 april 2018 door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie is een van de instrumenten om de ruimtelijke kwaliteit in Noord-Holland te stimuleren. De Leidraad geeft inzicht in de ontstaansgeschiedenis, de ruimtelijke en cultuurhistorische karakteristieken van het Noord-Hollands landschap. De leidraad geeft daarbij richting op basis van de kernkwaliteiten van de verschillende landschapstypen, de openheid en ruimtebeleving van deze landschappen en de ruimtelijke dragers. In de Leidraad wordt Noord-Holland op basis van deze kernkwaliteit ingedeeld in 20 gebieden, de zogenaamde ensembles en 10 provinciale structuren. Deze leidraad helpt andere partijen en de provincie bij het opstellen van ruimtelijke plannen met kwaliteit.

De juridische doorwerking van de Leidraad is verankerd in artikel 15 van de PRV. Binnen de Leidraad is onderscheid gemaakt tussen 'rekening houden met' en 'betrekken bij'. 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. 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 herinrichting N241 A.C. de Graafweg betreft een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling waarvoor de ruimtelijke kwaliteitseis geldt zoals bedoeld in artikel 15 van de PRV. Hieronder wordt weergegeven hoe er rekening gehouden wordt met de ambities en ontwikkelprincipes uit de Leidraad en hoe deze bij het project worden betrokken. Voor de N241 A.C. de Graafweg betreft dat de ambities en ontwikkelprincipes van de volgende twee ensembles: West-Friesland West en West-Friesland Midden. De Westfriese Omringdijk vormt een herkenbare omlijsting van het Oude Zeekleilandschap van deze ensembles.

Het ensemble West-Friesland West omslaat het deelgebied van het Verlaat tot aan de Langereis en Dijkweg. In dit ensemble zijn diverse droogmakerijen gelegen, waaronder de polder Veenhuizen, waarvan de herkenbaarheid dient te worden behouden en waar mogelijk te worden versterkt. Openheid en zicht naar het open landschap is hier de basis voor de landschappelijke inpassing, het opgaande groen is gekoppeld aan erven in de polder Veenhuizen en de buitendijkse gebieden langs de Westerlangereis, dit blijft in stand.

Het ensemble West-Friesland Midden omvat het deelgebied van de Langereis en Dijkweg tot aan Wognum. Dit ensemble wordt gekenmerkt door zowel verschillende droogmakerijen, als enkele (grotere) dorpskernen, waaronder Opmeer en Hoogwoud. De (agrarische) erven, (bebouwings)linten en stolpenstructuren zijn provinciale structuren die kenmerkend zijn voor het plangebied. Daarmee vormen deze structuren belangrijke landschappelijke identiteitsdragers. In de landschappelijke inpassing van de N241 A.C. de Graafweg worden groene erven afgewisseld met doorzichten naar het open landschap waardoor de agrarische erven herkenbaar blijven. De herkenbaarheid van het bebouwingslint wordt gehandhaafd door zichtlijnen te behouden in Opmeer. De N241 A.C. de Graafweg kruist de twee bebouwingslinten in Opmeer door middel van infrastructurele kruispunten. De bebouwingslinten liggen hier direct aan gekoppeld, de structuur van de linten blijft bij de herinrichting zichtbaar. Ook het zicht op het bebouwingslint vanaf de N241 A.C. de Graafweg blijft gehandhaafd. In het project zijn het de Westfriese linten, het lint langs de Langereis en Opmeer die de N241 A.C. de Graafweg kruisen. Aan de oostkant van de Langereis wordt de openheid en het zicht naar het landschap versterkt door het minimaliseren van boomstructuren langs de N241 A.C. de Graafweg.

3.4.6 Provinciaal meerjaren programma infrastructuur 2018-2023

Naast het beheer en onderhoud van infrastructuur heeft de provincie een groot aantal projecten in voorbereiding en uitvoering om de provinciale infrastructuur te verbeteren en uit te breiden. Al deze projecten zijn opgenomen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI). Het PMI is een voortschrijdend vierjarenprogramma dat jaarlijks wordt herzien. De herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg is hierin opgenomen.

3.5 Regionaal beleid

3.5.1 Waterprogramma 2016 - 2021 - Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Het Waterprogramma 2016 - 2021 (Waterbeheerplan 5) geeft een overzicht van de doelen en maatregelen van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) om het watersysteem in de periode 2016 - 2021 op orde te brengen en te houden. Het plan gaat in op de volgende thema's: waterveiligheid, wateroverlast, watertekort, gezond water, schoon water en crisisbeheersing. Bij de realisatie van de N241 A.C. de Graafweg wordt voor zover van toepassing rekening gehouden met deze thema's. In paragraaf 4.4 is nader ingegaan op de waterhuishouding.

3.6 Gemeentelijk beleid

3.6.1 Heerhugowaard, Stad van Kansen - Structuurvisie 2020

Op 13 september 2011 stelde de gemeenteraad van Heerhugowaard de structuurvisie vast. Het doel van de structuurvisie is het schetsen van de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Heerhugowaard voor de komende tien tot vijftien jaar. Het behelst een visie op zowel het stedelijke als het buitengebied van de gemeente. De structuurvisie is een basis voor het beleid en de projecten die de komende jaren op het gebied van wonen, economie en werkgelegenheid, mobiliteit, voorzieningen, groen, water en milieu worden ontwikkeld. Ten aanzien van mobiliteit zet de gemeente in op een duurzame verkeerstructuur. Dat betekent dat de gemeente de bestaande verbindingen veiliger wil maken en het openbaar vervoer en langzaam verkeer binnen de gemeente wil versterken. De herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg draagt bij aan het veiliger maken van de bestaande verkeersstructuur.

3.6.2 Opmeer Structuurvisie 2025

Op 6 september 2012 stelde de gemeenteraad van Opmeer de structuurvisie vast. Deze structuurvisie blikkt vooruit op de periode tot 2025. In de structuurvisie zijn de verschillende ambities en ontwikkelingen op elkaar afgestemd en ruimtelijk vertaald. Het biedt een kader voor op te stellen ruimtelijke plannen en voor ondersteunende beleidsnota's. Ten aanzien van infrastructuur spreekt de gemeente Opmeer de ambitie uit om de verkeersveiligheid van de N241 A.C. de Graafweg te verbeteren. Onder andere door de aanleg van een kruising ter hoogte van de te realiseren woonwijk Heerenweide en het te realiseren bedrijventerrein De Veken 4, het aanpassen van de kruising Lindengracht-De Veken, en de aanleg van een ovonde ter hoogte van Langereis. In samenwerking met de provincie wordt gestreefd naar het duurzaam veilig maken van de inrichting van de andere tracégedeelten van de N241 A.C. de Graafweg. Met de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg en voorliggend inpassingsplan wordt invulling gegeven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid van de weg.

3.6.3 Gemeente Medemblik, Sterke Kust en Sterk Achterland - Structuurvisie 2012-2022

Op 28 februari 2013 stelde de gemeenteraad van Medemblik de structuurvisie vast. De gemeente Medemblik heeft de ambitie een gemeente te zijn waar het nu en in de toekomst fijn wonen, werken en verblijven is. Om in de toekomst op een verantwoorde wijze om te gaan met ruimtelijke vraagstukken, is een visie op waar Medemblik voor staat en hoe het zich wil ontwikkelen noodzakelijk. De structuurvisie vertaalt de verschillende maatschappelijke opgaven (bevolkingsontwikkeling, woonwerk balans) in ruimtelijk beleid en concrete acties.

Het in stand houden van de leefbaarheid in de kernen vormt een belangrijke opgave voor de structuurvisie. Goede woningen, een aantrekkelijke woonomgeving en een goede bereikbaarheid van de werkplek vormen elementen die deze leefbaarheid positief beïnvloeden. Medemblik heeft goede verbindingen met zijn omgeving. De hoofdwegen ontsluiten het grondgebied als 'ruit'; de A.C. de Graafweg/Dijkweg in het Noorden, de Westfrisiaweg in het zuiden, de A7 in het westen en de Markerwaardweg in het oosten. De herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg draagt bij aan het garanderen van de doorstroming en bereikbaarheid via de noordelijke kant van de 'ruit'.

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

Diverse milieuaspecten vormen belangrijke input bij de ontwikkeling van het plangebied. In dit verband dient bij de afweging van het al dan niet toelaten van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen te worden onderzocht welke milieuaspecten daarbij een rol (kunnen) spelen. Tevens is het van belang milieubelastende functies ruimtelijk te scheiden van milieugevoelige functies. In dit hoofdstuk zijn de effecten van de voorgenomen ontwikkeling per aspect inzichtelijk gemaakt.

4.2 Verkeer

4.2.1 Algemeen

Verkeersintensiteiten bepalen de functionele en technische voorwaarden waaraan de infrastructuur moet voldoen. Ook vormen de intensiteiten belangrijke verklarende variabelen voor de effecten op de omgeving, zoals geluidhinder.

De verkeersintensiteiten in de huidige situatie worden vastgesteld door tellingen uit te voeren. Tellingen worden door wegbeheerders regelmatig uitgevoerd op een aantal belangrijke locaties om het verkeer op hun wegen in het algemeen te kunnen monitoren. Daarnaast vinden projectspecifieke tellingen plaats, ter aanvulling van de spreiding en detaillering van de standaardtellingen. Dit is ook gebeurd voor de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg.

De beoordeling van weginfrastructuurplannen vindt plaats voor de verwachte situatie 10 jaar na openstelling. Om die beoordeling te kunnen maken zijn prognoses nodig van de verkeersintensiteiten op dat moment. Die prognoses worden gemaakt aan de hand van verkeersmodellen, die opgesteld en getoetst worden aan de hand van verkeerstellingen in de huidige situatie. Deze modellen leggen de relatie tussen de mobiliteit van personen en het vervoer van goederen en onderliggende bepalende factoren vanuit economie en demografie, overheidsbeleid en menselijke reacties, waaronder:

- de ruimtelijke ordening: inwoners en arbeidsplaatsen,
- de welvaart: inkomens en autobezit,
- het overheidsbeleid: realisatie van voorzieningen voor verkeer en vervoer, accijnzen en tarieven,
- het menselijk verplaatsingsgedrag: aantallen verplaatsingen en de verdelingen over bestemmingen en vervoerwijzen.

4.2.2 Beschikbare modellen

Voor de regio rondom de N241 A.C. de Graafweg zijn twee modellen beschikbaar, het VerkeersModel Regio Alkmaar (VMRA) van samenwerkende gemeenten Alkmaar, Heerhugowaard, Langedijk, Bergen, Heiloo en Castricum en het Nederlands Regionaal Model (NRM) West van Rijkswaterstaat (RWS).

Het VMRA-model is ontwikkeld en getoetst voor het basisjaar 2016. De N241 A.C. de Graafweg ligt aan de rand van het studiegebied. Het NRM West beslaat heel West-Nederland, waaronder de provincie Noord-Holland. Het NRM West heeft als basisjaar 2014.

Beide modellen gaan uit van de economische scenario's van het Centraal Planbureau (CPB). De actuele scenario's zijn die uit de CPB-studie Welvaart en Leefomgeving (WLO) voor 2030 en 2040, elk met twee varianten, HOOG en LAAG. De CPB-scenario's bepalen de hoofdlijnen, inclusief een grove verdeling over het land. De verschillende overheidslagen bepalen samen de gedetailleerde verdeling over gemeenten en wijken.

4.2.3 Toepassing modellen op N241 A.C. de Graafweg

De realisatie van de N241 A.C. de Graafweg wordt voorzien in 2022. Prognoses zijn derhalve nodig voor 2032. Deze zijn voor het project N241 A.C. de Graafweg afgeleid uit de standaardprognoses voor 2030. De basis is daarbij gelegd vanuit het VMRA, gegeven dat daarin het voor deze studie gewenste detailniveau van wegen beschikbaar is.

Huidige situatie

De beschrijving van de verkeersintensiteiten in de huidige situatie is gebaseerd op het basisjaar van het VMRA: 2016. De intensiteiten uit het model zijn getoetst aan beschikbare tellingen over de jaren 2016-2018, waaronder aan tellingen voor de N241 A.C. de Graafweg die in 2018 zijn uitgevoerd. Op basis van de tellingen zijn de uitkomsten uit het model aangescherpt (gekalibreerd). De intensiteiten uit het basisjaar 2016 zijn doorvertaald naar 2018 (het jaar voor de uitvoering van de werkzaamheden), die zijn gebruikt voor de analyses van de geluidhinder. De verkeersintensiteiten zijn toegevoegd in de bijlage van de toelichting.

Toekomstige situatie

De verkeersintensiteiten voor 2032 zijn bepaald aan de hand van de prognoses 2030 vanuit het WLO-scenario HOOG. Door de keuze voor het hoge scenario is de prognose van de verkeersintensiteiten robuust (worst-casebenadering). Aannemelijk is dat in werkelijkheid in 2030 de intensiteiten lager liggen: tussen het lage en hoge scenario. Bij deze aanpak is het gecorrigeerde beeld voor het basisjaar 2016 uit het VMRA opgehoogd volgens de algemene groeilijnen uit het NRM. Deze lijnen zijn 2 jaar verlengd om het beeld voor 2032 te krijgen. Dit levert een groei op van 17% tot 2032. De zo bepaalde verkeersintensiteiten voor 2032 zijn gebruikt voor de analyses van de geluidhinder. De verkeersintensiteiten zijn toegevoegd in de bijlage van de toelichting.

Projecteffect

In de bijlage van de toelichting is een onderbouwing toegevoegd van het projecteffect. De verkeerstoename in de toekomstige situatie is toe te wijzen aan de autonome groei van het verkeersaanbod. De ingrepen hebben effect op de verkeersveiligheid en hebben weinig invloed op de reistijden en daarmee op het verplaatsingsgedrag. Het gaat immers om de afsluiting van zijwegen, de beperkte herinrichting van kruispunten en een verlegging inclusief aanleg van een rotonde. Door de voorgestelde maatregelen treden niet of nauwelijks waarneembare snelheidsveranderingen op. Op de totale reistijden heeft dit een verwaarloosbaar effect.

De verkeerstoename van 17% in de toekomstige situatie is vrijwel geheel toe te wijzen aan de autonome groei van het verkeersaanbod. Het specifieke effect van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg vormt van die verkeerstoename maar een klein deel. Dit effect bestaat met name uit de gevolgen van de verandering van de wegenstructuur, zoals afsluitingen waardoor weggebruikers andere routes moeten kiezen.

4.3 Geluid

4.3.1 Algemeen

Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt dat onderzoek naar de geluidsuitstraling van alle wegen dient te worden gedaan, met uitzondering van woonerven en wegen die zijn opgenomen in een 30 km-zone. Iedere weg heeft een geluidszone die afhankelijk is van het aantal rijstroken en de ligging van de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied. Zie ook onderstaande tabel.

Aantal rijstroken	Geluidszone binnenstedelijk	Geluidszone buitenstedelijk
1 of 2	200 meter	250 meter
3 of 4	350 meter	400 meter
5 of meer	350 meter	600 meter

Tabel 4.1 - Geluidzones Wet geluidhinder

Indien geluidgevoelige bestemmingen zijn gelegen binnen de zone conform de Wet geluidhinder, moet de optredende geluidsbelasting ter plaatse van deze bestemmingen worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

Indien fysieke wijzigingen plaatsvinden aan een bestaande weg dient onderzocht te worden of deze leiden tot een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Van een reconstructie is volgens de Wet geluidhinder sprake wanneer als gevolg van één of meer wijzigingen aan een aanwezige weg de toekomstige geluidbelasting op een gevel van een woning met 2 dB of meer wordt verhoogd.

In het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is bepaald hoe afronding van geluidsbelastingen dient plaats te vinden. Er wordt gerekend met twee cijfers achter de komma en het cijfer wordt afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele getal: 1,49 dB wordt afgerond naar 1 dB en 1,50 dB wordt afgerond naar 2 dB.

De toets of sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder gebeurt aan de hand van de toetswaarde en de te verwachten toekomstige geluidsbelasting. Onder de toetswaarde wordt verstaan de laagste van:

- a. De geluidsbelasting één jaar voor de fysieke ingreep, of
- b. de eerder vastgestelde waarde.

De toekomstige geluidsbelasting wordt bepaald aan de hand van het akoestisch maatgevende jaar na openstelling van de weg. Hiervoor wordt het tiende jaar na gereedkomen van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg gehanteerd.

Wanneer sprake blijkt van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, is nader onderzoek nodig naar het effect van maatregelen.

Saneringswoningen

In het kader van wegverkeerslawaai spreekt men van een saneringssituatie wanneer in de zone van een weg geluidgevoelige bestemmingen voorkomen die:

- op 1 maart 1986 een hogere geluidsbelasting hadden dan 60 dB(A). Uitzonderingen hierop zijn woningen die reeds tussen 1 januari 1982 en 1 maart 1986 aan de Wgh getoetst zijn. Op 1 januari 1982 is namelijk het onderdeel nieuwe situaties in werking getreden wat regels stelt over het in acht nemen van grenswaarden bij de vaststelling van bestemmingsplannen en voor de aanleg of reconstructie van wegen én
- die voor 1 januari 2009 zijn aangemeld op basis van art. 88, zoals dat luidde voor 1 januari 2007.

Overheden hebben tot 1 januari 2009 de saneringssituaties kunnen melden bij de toenmalig minister van VROM. Hiermee is de totale saneringsvoorraad vast komen te liggen. Formeel vallen alleen de bestemmingen die zijn aangemeld onder de definitie sanering (artikel 89). De geluidsanering van de gemeentelijke en provinciale infrastructuur wordt namens het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgevoerd door het Bureau Sanering Verkeerslawaai (BSV). Hiervoor geldt de saneringsregeling Wgh. Binnen deze regeling is het onder voorwaarden mogelijk subsidie te krijgen voor geluidreducerende maatregelen. Het gaat dan om maatregelen zoals stille wegdekken, geluidschermen en -wallen en gevelisolatie. Het initiatief voor de aanpak van saneringswoning en het aanvragen van een subsidie is een verantwoordelijkheid van gemeenten.

Indien een geluidgevoelige bestemming is aangemeld als een saneringssituatie, dan is artikel 90 lid 2 t/m 5 onder afdeling 3 (bestaande situaties) van toepassing in plaats van afdeling 4 (reconstructies) van de Wgh. Dit is geregeld in artikel 98 Wgh. Indien er geen sprake is van reconstructie vervalt de verplichting om op dat moment gelijktijdig de sanering op te lossen.

In onderstaande tabel zijn de saneringswoningen langs de N241 A.C. de Graafweg weergegeven. Van deze woningen zijn er reeds drie gesaneerd. Op de adressen A.C. de Graafweg 2, 5 en 13 zijn reeds nieuwe woningen geplaatst. De woning aan de A.C. de Graafweg 3 ligt niet binnen het huidige onderzoeksgebied. Dit houdt in dat binnen het huidige onderzoek vijf saneringswoningen zijn meegenomen.

Object	Adres	Plaats	Geluidsbron	Bouwjaar	Opmerking
Woning	A.C. de Graafweg 1	Opmeer	N241	1957	Binnen onderzoeksgebied
Woning	A.C. de Graafweg 2	Opmeer	N241	1996	Reeds gesaneerd
Woning	A.C. de Graafweg 3	Opmeer	N241	1952	Buiten onderzoeksgebied
Woning	A.C. de Graafweg 5	Opmeer	N241	2012	Reeds gesaneerd
Woning	A.C. de Graafweg 11	Wognum	N241	1925	Binnen onderzoeksgebied
Woning	A.C. de Graafweg 13	Wognum	N241	2004	Reeds gesaneerd
Woning	A.C. de Graafweg 15	Wognum	N241	1950	Binnen onderzoeksgebied
Woning	A.C. de Graafweg 21	Wognum	N241	1964	Binnen onderzoeksgebied
Woning	Tramweg 4	Wognum	N241	1933	Binnen onderzoeksgebied

Tabel 4.2 - Overzicht saneringswoningen A.C. de Graafweg

Wet ruimtelijke ordening

De normgeving vanuit de Wgh geeft een goede indicatie van een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat, maar een goede ruimtelijke ordening wordt voor het aspect geluid niet uitsluitend ingevuld door de Wgh. Een goede ruimtelijke ordening heeft buiten de Wgh een zelfstandige betekenis. Dat betekent dat ook op basis van het criterium van een goed woon- en leefklimaat, buiten de normstelling van de Wgh om, moet worden onderzocht en worden afgewogen of de geluidsbelasting van de voorziene ruimtelijke ontwikkeling acceptabel is voor (het woon- en leefklimaat van) de omgeving.

4.3.2 Akoestisch onderzoek

Het ontwerp voorziet in een fysieke wijziging van de N241 A.C. de Graafweg. Conform de Wgh dient deze aanpassing onderzocht en getoetst te worden. Dit onderzoek is uitgevoerd en als bijlage bij de toelichting toegevoegd.

Onderzoeksgebied

De N241 A.C. de Graafweg heeft over het gehele te reconstrueren gebied in de toekomst, net als in de bestaande situatie, twee rijstroken (de wegcapaciteit wordt niet vergroot). Ten opzichte van de bestaande situatie vindt een verbreding van het bestaande wegprofiel plaats van 6,10 meter naar 7,60 meter. De herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg volgt het bestaande tracé, alleen ter plaatse van de S-bocht nabij de Tramweg wordt de weg in noordelijke richting verlegd.

De woningen langs de N241 A.C. de Graafweg liggen deels binnenstedelijk en deels buitenstedelijk. Het onderzoeksgebied aan weerszijden van de weg bedraagt derhalve 200 meter binnen de bebouwde kom en 250 meter buiten de bebouwde kom.

Toetsjaren

Voor toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder dient te worden uitgegaan van de situatie in het toekomstige maatgevende jaar. Voor dit project is het toetsjaar 2032 gekozen, zijnde het tiende jaar na het verwachte gereedkomen van de aanpassing van de weg. De heersende geluidsbelasting is bepaald voor het jaar 2018, zijnde het jaar voorafgaand aan de start van de werkzaamheden. Voor een toelichting op de toegepaste verkeersintensiteiten wordt verwezen naar voorgaande paragraaf 4.2.

Resultaten

Onderzocht is in hoeverre de wijzigingen aan de N241 A.C. de Graafweg tussen de aansluiting met de N242 en de A7 bij geluidsgevoelige gebouwen binnen de zone leiden tot een verhoging van de geluidsbelasting van 2 dB of meer. In dat geval is sprake van een herinrichting in de zin van de Wet geluidhinder. In de akoestische rapportage zijn de rekenresultaten van alle onderzochte woningen weergegeven.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de toename van de geluidsbelasting op geen enkel geluidsgevoelig gebouw groter is dan 2 dB. De maximale toename bedraagt 1,27 dB op de gevel van de woning aan de Middelweg 32 in Opmeer.

Aangezien er geen verhoging van de geluidsbelasting van 2 dB of meer aanwezig is, is er geen sprake van reconstructie zoals gesteld in de Wet geluidhinder. Aanvullend onderzoek naar eventueel te treffen maatregelen is hierdoor niet benodigd.

4.3.3 Goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een gezondheidseffectscreening uitgevoerd (GES). Daarnaast is in verband met de verlegging van de weg ter plaatse van de S-bocht richting Sijbelkarspel de geluidsbelasting op de gevels van een aantal woningen in Sijbekarspel in beeld gebracht en is tevens op een aantal punten in Opmeer de geluidsbelasting in de tuinen gemodelleerd.

Gezondheidseffectscreening (GES)

De Gezondheidseffectscreening (GES) is een methode waarmee op voorhand inzicht wordt verkregen in de verschillende factoren die van invloed kunnen zijn op de gezondheid van omwonenden. De uitgevoerde GES Geluid is als bijlage aan de toelichting toegevoegd. Voor de bepaling van de GES-scores geluid en wegverkeer in de directe omgeving van de N241 A.C. de Graafweg is gebruik gemaakt van de resultaten van de geluidsberekeningen bij het reconstructieonderzoek wegverkeerslawaai. In dit rapport zijn de uitgangspunten opgenomen die zijn gehanteerd bij de modelberekeningen. Op basis van de rekenresultaten uit het rekenmodel zijn voor de onderzochte woningen de maximale geluidsbelastingen (L_{den}), zonder aftrek art. 110g Wet geluidhinder, bepaald voor de huidige situatie 2018 en de plansituatie 2032. Deze maximale geluidsbelastingen zijn vervolgens omgezet naar de GES-scores conform onderstaande tabel.

Geluidbelasting L_{den} (dB) ³	Ernstig gehinderden (%)	Geluidbelasting $L_{Aeq, 23-7}$ (dB)	Ernstig slaapverstoorden (%)	GES-score
< 43	0	< 34	< 2	0
43 - 47	0 - 3	34 - 38	2	1
48 - 52	3 - 5	39 - 43	2 - 3	2
53 - 57	5 - 9	44 - 48	3 - 5	4
58 - 62	9 - 14	49 - 53	5 - 7	5
63 - 67	14 - 21	54 - 58	7 - 11	6
68 - 72	21 - 31	59 - 63	11 - 14	7
≥ 73	≥ 31	≥ 64	≥ 14	8

Tabel 4.3 - GES-scores voor geluid en wegverkeer

Resultaten

In onderstaande tabel zijn de resultaten weergegeven.

GES-score	Milieugezondheidskwaliteit	Geluidsbelasting (L_{den} dB)	2018 huidig	2032 plan
0	Zeer goed	< 43	82	72
1	Goed	43 - 47	78	84
2	Redelijk	48 - 52	104	117
4	Matig	53 - 57	113	106
5	Zeer matig	58 - 62	22	27
6	Onvoldoende	63 - 67	20	14
7	Ruim onvoldoende	68 - 72	1	0
8	Zeer onvoldoende	≥ 73	0	0

Tabel 4.4 - Resultaten GES-scores voor geluid en wegverkeer N241 A.C. de Graafweg

In de huidige situatie 2018 varieert de GES-score ter hoogte van de woningen tussen de 0 en 7 (Zeer goed tot Ruim onvoldoende). In de plansituatie 2032 varieert de GES-score ter hoogte van de woningen tussen de 0 en 6 (Zeer goed tot Onvoldoende). In de plansituatie 2032 zijn er hiermee geen woningen meer met GES-score 7 (Ruim onvoldoende). Daarbij neemt het aantal woningen met GES-score 6 (Onvoldoende) ook af.

In het provinciaal Actieplan Geluid 2018-2022 (zie 3.4.4) beoordeelt de provincie vanuit het oogpunt van gezondheid geluidsniveaus hoger dan 63 Lden dB (categorie 6) als onvoldoende. Gemiddeld over alle woningen genomen verbetert de milieugezondheidskwaliteit licht. Van een GES-score van gemiddeld 2,32 in de huidige situatie 2018 naar een GES-score van gemiddeld 2,28 in de plansituatie 2032. De belangrijkste indicator hiervoor is de ter hoogte van de wegverlegging in Wognum, doordat hier de weg verder van de woningen komt te liggen. De milieugezondheidskwaliteit van acht woningen verbetert hier van van onvoldoende en ruim onvoldoende (situatie 2018) naar redelijk en matig (situatie 2032). Veertien woningen blijven in de toekomstige situatie 2032 - ondanks de algehele lichte milieugezondheidsverbetering - in categorie 6 vallen met een geluidsbelasting tussen de 63 Lden dB en 67 Lden dB. Dit betreffen dertien bestaande en één nieuw geval. Daar waar binnenstedelijk sprake is van een (cumulatieve) geluidsbelasting van 63 dB of hoger en de N241 A.C. de Graafweg de maatgevende weg is wordt een maatregelonderzoek uitgevoerd en adequate maatregelen getroffen die er toe leiden dat de maximale gevelbelasting op het object 63 dB bedraagt of door maatregelen aan de gevelwering de binnenwaarde maximaal 33 dB bedraagt. Daar waar buitenstedelijk sprake is van een (cumulatieve) geluidsbelasting van 60 dB of hoger en de N241 A.C. de Graafweg de maatgevende weg is wordt een maatregelonderzoek uitgevoerd en adequate maatregelen getroffen die er toe leiden dat de maximale gevelbelasting op het object 60 dB bedraagt of door maatregelen aan de gevelwering de binnenwaarde maximaal 33 dB bedraagt.

Via een voorwaardelijke verplichting in het inpassingsplan wordt dit geborgd. Daarnaast worden twee bestaande gevallen - A.C. de Graafweg 2A, Heerhugowaard en A.C. de Graafweg 4, Heerhugowaard - opgelost omdat ten behoeve van de uitvoerbaarheid van de herinrichting deze twee woningen worden geamoveerd.

Cumulatie

In het kader van de goede ruimtelijke ordening is in het akoestisch onderzoek de gecumuleerde geluidsbelasting inzichtelijk gemaakt op de woningen langs het traject van de N241. Dit is gedaan voor relevante kruisende wegen met de N241 A.C. de Graafweg. Ter hoogte van de woonkern Verlaat zijn de N241 en de N242 de bepalende geluidbronnen voor de gecumuleerde geluidsbelasting. Uit de resultaten van de gecumuleerde geluidsbelasting blijkt dat de gecumuleerde geluidsbelasting tussen 2018 en 2032 maximaal 0,89 dB toeneemt als gevolg van het plan en de autonome groei van het verkeer. Dit verschil treedt op ter hoogte van Verlaat 32. Een toename van naar boven afgerond 1 dB is in de praktijk niet hoorbaar. Opgemerkt wordt dat onder normale omstandigheden een verschil van 3 dB net waarneembaar is en er vanaf 5 dB verschil sprake is van een duidelijk hoorbaar verschil.

Ter hoogte van de woonkern Opmeer zijn de N241, de Pade, de Middelweg en de Breestraat bepalende geluidbronnen voor de gecumuleerde geluidsbelasting. Uit de resultaten van de gecumuleerde geluidsbelasting blijkt dat de gecumuleerde geluidsbelasting tussen 2018 en 2032 maximaal 1,85 dB toeneemt als gevolg van het plan en de autonome groei van het verkeer. Dit verschil treedt op ter hoogte van Meibloem 31. Op deze woning is de N241 de maatgevende bron voor de geluidsbelasting. De geluidsbelasting als gevolg van de N241 is ruim onder de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB (inclusief aftrek conform artikel 3.4 RMG2012). De geluidsbelasting als gevolg van de N241 is op deze woning afgerond 43 dB (exclusief aftrek conform artikel 3.4 RMG2012). Daar waar de geluidsbelasting in de plansituatie 2032 groter is dan de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van 50 dB (exclusief aftrek conform artikel 3.4 RMG2012) is de maximale toename van de gecumuleerde geluidsbelasting 1,17 dB. Deze toename treedt op ter hoogte van Middelweg 36. Opgemerkt wordt dat onder normale omstandigheden een verschil van 3 dB net waarneembaar is en er vanaf 5 dB verschil sprake is van een duidelijk hoorbaar verschil.

Daar waar binnenstedelijk sprake is van een cumulatieve geluidsbelasting van 63 dB of hoger en de N241 A.C. de Graafweg de maatgevende weg is wordt een maatregelonderzoek uitgevoerd en adequate maatregelen getroffen die er toe leiden

dat de maximale gevelbelasting op het object 63 dB bedraagt of door maatregelen aan de gevelwering de binnenwaarde maximaal 33 dB bedraagt.

Daar waar buitenstedelijk sprake is van een cumulatieve geluidsbelasting van 60 dB of hoger en de N241 A.C. de Graafweg de maatgevende weg is wordt een maatregelonderzoek uitgevoerd en adequate maatregelen getroffen die er toe leiden dat de maximale gevelbelasting op het object 60 dB bedraagt of door maatregelen aan de gevelwering de binnenwaarde maximaal 33 dB bedraagt.

Via een voorwaardelijke verplichting in het inpassingsplan wordt dit geborgd.

In overweging nemende dat:

- algemene belang van de verbetering van de verkeersveiligheid;
- er naast een autonome groei geen toename is van het verkeersaanbod;
- er geen sprake is van een reconstructie;
- de provincie in het Actieplan Geluid 2018-2022 vanuit het oogpunt van gezondheid geluidsniveaus hoger dan 63 Lden dB als onvoldoende beoordeelt;
- voor ingebruikname van de heringerichte N241 A.C. de Graafweg er een maatregelonderzoek heeft plaatsgevonden en adequate maatregelen zijn getroffen voor woningen met een geluidsbelasting van 63 dB of hoger (binnenstedelijk) of 60 dB of hoger (buitenstedelijk) waarbij de N241 maatgevend is;
- en de lichte toename in milieugezondheidskwaliteit langs het gehele traject;

wordt in het kader van een goede ruimtelijke ordening het woon- en leefklimaat aanvaardbaar geacht.

Sijbekarspel en tuinen Opmeer

Ook in relatie tot de omgeving van Zijbekarspel is in het kader van een goede ruimtelijke ordening breder gekeken dan naar alleen de kaders vanuit de Wgh. Voor de woningen het dichtsbijlegen aan de N241 A.C. de Graafweg zijn puntberekeningen uitgevoerd op de gevels. Deze zijn als bijlage bijgevoegd. De geluidsbelasting blijft zowel in 2018 als 2032 onder de 48 Lden dB waarmee sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Ook de extra puntberekeningen op een aantal tuinen in Opmeer laat zien dat nergens sprake is van een toename van meer dan 1,5 dB of dat deze de plandrempel van het Actieplan Geluid 2014 - 2018 overschrijden.

4.3.4 Betekenis voor het project

Het aspect geluid staat de uitvoering van de herinrichting N241 A.C. de Graafweg niet in de weg. Als gevolg van de herinrichting vindt er geen verhoging van de geluidsbelasting van 2 dB of meer plaats. De toename van geluidsbelasting die plaatsvindt zijn hoofdzakelijk toe te wijzen aan autonome groei. Ten opzichte van de bestaande situatie wijzigt de weg in de nieuwe situatie niet of nauwelijks. Ook is geen sprake van vergroting van de wegcapaciteit.

Daarnaast is, afgezet tegen het algemene belang van de verbetering van de verkeersveiligheid en de lichte toename in milieugezondheidskwaliteit langs het gehele traject en de plandrempel uit het Actieplan geluid 2018-2022 en de voorwaardelijke verplichting voor woningen met een geluidsbelasting van 63 dB of hoger waarbij de N241 A.C. de Graafweg maatgevend is, ook buiten de normstelling van de Wet geluidhinder, sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Hieruit wordt geconcludeerd dat vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat blijft behouden en er op grond van de Wet geluidhinder geen aanvullende maatregelen nodig zijn.

4.4 Water

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de watertoets verplicht voor inpassingsplannen. De watertoets voor de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg is als bijlage bij dit plan toegevoegd. De watertoets is in het kader van het Bro-overleg voorgelegd aan het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Tevens zijn met HHNK voorafgaand aan dit inpassingsplan, de uitgangspunten, wensen en eisen besproken ten aanzien van de totstandkoming van het wegontwerp. In deze paragraaf wordt ingegaan op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie.

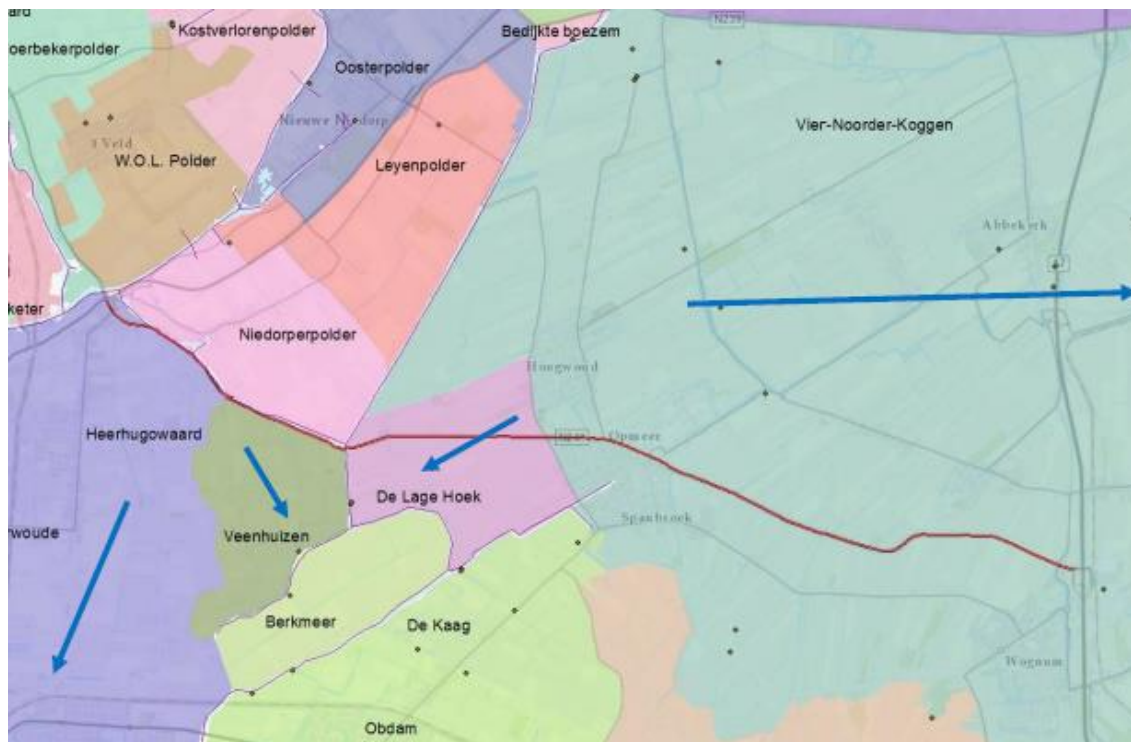
4.4.1 Beleid en randvoorwaarden

Ten aanzien van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg gelden de volgende wet- en regelgeving en beleidsregels:

- Keur HHNK 2016
- Algemene Regels Keur HHNK 2016
- Beleidsregels keurontheffingen HHNK
- Beleidsregels 'Compensatie verhardingstoename' en 'Alternatieve vormen van waterberging'
- Legger wateren
- Legger regionale waterkeringen

4.4.2 Bestaande situatie

Het plangebied doorkruist vier polders. De polders van west naar oost zijn; Heerhugowaard, Veenhuizen, De Lage Hoek en Vier Noorder Koggen. De polder Vier Noorder Koggen loost het water op het IJsselmeer en de overige polders op de boezem.

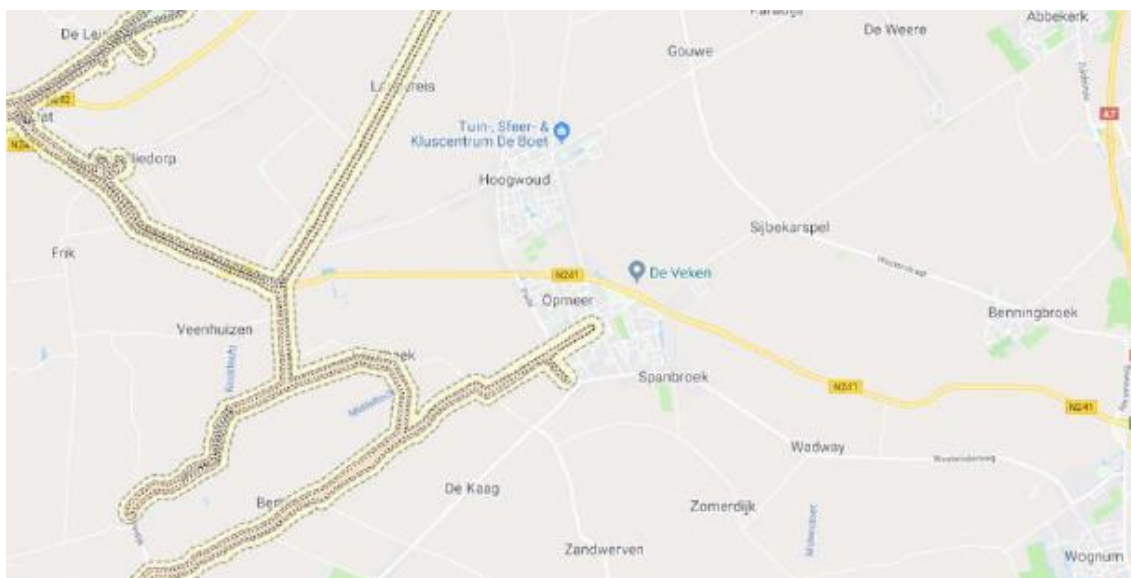


Figuur 4.1 - Polders HHNK met de richting van de afvoer naar het gemeal

Het deel van de N241 A.C. de Graafweg door de polders Heerhugowaard en Veenhuizen grenst grotendeels aan het boezemkanaal 'Westerlangereis'. Dit kanaal maakt deel uit van het VRNK-boezemsysteem. Het streefpeil van dit systeem is NAP -0,60 m met een bovengrens en ondergrens van respectievelijk NAP -0,50 m en NAP -0,70 m. De wegsloten langs de N241 A.C. de Graafweg liggen op polderpeil. In totaal raakt de weg aan 19 peilgebieden. De waterpeilen in het plangebied variëren van NAP -3,1 m tot NAP -1,0 m. De huidige provinciale weg is niet gerioleerd. Afstromend wegwater wordt in de berm opgevangen en dan via bodempassage afgevoerd naar het oppervlaktewater (bestaande wegsloot).

4.4.3 Waterkering

Het westelijk deel van de N241 A.C. de Graafweg, tussen de Nedorperdijk en Langereis, ligt op een regionale waterkering (zie figuur 4.2). Deze waterkering beschermt de polders Heerhugowaard en Veenhuizen tegen peilstijging in het boezemwater.



Figuur 4.2 - Regionale waterkering langs Westerlangereis (bron: Legger HHNK)

De kering voldoet aan de norm voor zowel stabiliteit als hoogte. Dit traject is daarom niet in het verbeterprogramma verbetering boezemkades (VBK) van het HHNK opgenomen. De kerende hoogte van de waterkering wijzigt niet als gevolg van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg. Het profiel van de dijk wordt verbreed wat een positief effect heeft op de stabiliteit van de kering.

4.4.4 Toekomstige situatie

De herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg heeft gevolgen voor het watersysteem. Als gevolg van de herinrichting worden kunstwerken verplaatst, watergangen gedempt en opnieuw gegraven en wordt verharding verwijderd en nieuwe verharding aangebracht. Het ontwerp is getoetst aan de uitgangspunten van HHNK.

Waterberging

Waar bestaand water wordt gedempt voor het verplaatsen of verbreden van de N241 A.C. de Graafweg geldt de eis dat minimaal hetzelfde oppervlak terug gegraven wordt, bij voorkeur in hetzelfde peilgebied. Daarnaast dient de verhardingstoename als gevolg van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg gecompenseerd te worden. HHNK geeft aan dat tien procent van de verhardingstoename gecompenseerd moet worden.

In de toekomstige situatie wordt extra wateroppervlak gegraven van 12.250 m². Als gevolg van de toename van de verharding (N241/A.C. de Graafweg en betonrand) moet 3.391 m² water worden gegraven als compensatie. Dit is minder dan het te graven wateroppervlak. Hierdoor wordt voldaan aan de eis om de toename van verharding te compenseren met open water.

Waterkwaliteit

De waterkwaliteit van het water in de watergangen gaat niet achteruit als gevolg van het nieuwe tracé. De neerslag op de weg wordt middels bermassage gezuiverd. Daarnaast wordt voorkomen dat er doodlopende watergangen ontstaan. Door de stroming in de watergangen wordt voorkomen dat er stilstaande stukken water ontstaan die gedurende warme en droge periodes snel kunnen opwarmen.

Profilering

Het hemelwater van de N241 A.C. de Graafweg wordt voornamelijk afgevoerd via bermassage. Hierbij wordt het licht verontreinigd afstromende water via bermassage gezuiverd alvorens het oppervlaktewater wordt bereikt. Op deze manier wordt de berging in de bodem van de berm en in het talud van de weg gebruikt voor vertraging van de afvoer. De breedte van de te realiseren watergangen varieert van 2 tot 6 meter.

Beheer en onderhoud

Waar de sloten langs de secundaire waterkering liggen krijgen ze de classificatie 'dijksloot'. Deze worden als zodanig onderhouden door HHNK. De te graven sloten krijgen de classificatie 'wegsloot'. Het gewoon onderhoud van de wateren langs provinciale en overige wegen ligt bij de aanliggende eigenaren en wegeigenaar. Het baggeren en buitengewoon onderhoud wordt volledig uitgevoerd door de wegeigenaar, omdat de stabiliteit van de weg in gevaar kan komen. Aanliggende eigenaren langs wegsloten zijn verplicht te gedogen dat de werkzaamheden tot onderhoud van deze sloten vanaf hun gronden worden uitgevoerd.

4.4.5 Betekenis voor het project

De herinrichting van de N241 A.C. De watertoets voldoet aan de toetsingskaders voor het aspect water. Met het HHNK zijn de uitgangspunten, wensen en eisen besproken ten aanzien van de totstandkoming van het wegontwerp. Vervolgens is de watertoets in het kader van het Bro-overleg voorgelegd aan het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) en op basis van de voorgestelde wijzigingen aangepast.

4.5 Bodem

4.5.1 Algemeen

In een inpassingsplan dat nieuwe functies mogelijk maakt dient de bodemgesteldheid in kaart te worden gebracht. Onderzocht moet worden of de bodem verontreinigd is en wat voor gevolgen een eventuele bodemverontreiniging heeft voor de uitvoerbaarheid van het plan. Door middel van een vooronderzoek landbodem (NEN 5725) en waterbodem (NEN 5717) is inzicht verkregen in de geschiktheid van de bodemkwaliteit ten aanzien van de te reconstrueren N241 A.C. de Graafweg en de mogelijke aanwezigheid van verontreinigingen binnen het plangebied. Een terreininspectie maakt onderdeel uit van het vooronderzoek. Er is geen onderzoek verricht naar niet gesprongen explosieven (NGE) binnen het onderzoeksgebied. Voor de onderbouwing van dit inpassingsplan is dit niet verplicht. Wel dient op grond van de Arbo-wet bij de aanbesteding met het oog op een veilige werkomgeving een risico-inventarisatie en evaluatie naar NGE te worden uitgevoerd.

De resultaten van het vooronderzoek zijn weergegeven in het rapport 'Milieuhygiënisch vooronderzoek bodem en waterbodem' welke als bijlage is toegevoegd aan de toelichting.

4.5.2 Bevindingen

De belangrijkste bevindingen uit het vooronderzoek zijn hieronder weergegeven:

- De bermgrond is naar verwachting licht tot sterk verontreinigd met zware metalen en PAK. Dit betreft voornamelijk de toplaag door het gebruik van het verkeer op de weg en uitspoeling.
- Het deel van het wegtracé waar de wegas wordt verlegd is verdacht op bestrijdingsmiddelen door het telen van bloembollen ter plaatse.
- Tijdens de veldinspectie zijn op twee plekken van de watergangen een asbestverdachte beschoeiing en puin in de waterbodem waargenomen.
- Langs de N241 A.C. de Graafweg zijn een groot aantal dammen aanwezig. De dammen worden verlegd of verwijderd. Dammen zijn in het verleden vaak aangebracht met bodemvreemde materialen en daardoor verdacht op het voorkomen van verontreinigingen inclusief asbest.
- Rondom het plangebied van de N241 A.C. de Graafweg zijn een aantal locaties naar voren gekomen waar bodemverontreiniging aanwezig is die mogelijk de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem binnen het plangebied beïnvloedt. Dit zijn:
 - a. Een verontreiniging met minerale olie in de bodem ter plaatse van Verlaat 32 in Heerhugowaard.
 - b. Een voormalige stortplaats ter hoogte van A.C. de Graafweg 27 in Wognum.
 - c. Een geval van ernstige bodemverontreiniging ter plaatse van Nieuweweg 24 in Wognum.

4.5.3 Betekenis voor het project

Op een aantal locaties met een matige of sterke verontreiniging is nader onderzoek noodzakelijk naar de bodemkwaliteit. De stap na het vooronderzoek is het verkennend bodemonderzoek. Het verkennend bodemonderzoek wordt gebruikt voor het verkrijgen van de benodigde vergunningen voor de aanleg van de N241 A.C. de Graafweg. Wanneer afvoer van grond nodig is wordt dit uitgevoerd conform de daarvoor geldende regelgeving. Daarnaast dient het verkennend bodemonderzoek om arbeidshygiënische risico's voor de aannemer tijdens de uitvoering vast te stellen en om inzicht te krijgen in de samenstelling en opbouw van de bodem.

De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van het tracé van de N241 A.C. de Graafweg vormt echter geen belemmering voor het inpassingsplan. Voor eventueel te treffen saneringsmaatregelen is budget geraamd.

4.6 Archeologie en cultuurhistorie

4.6.1 Wettelijk kader

De Erfgoedwet vormt het wettelijke fundament voor de cultuurhistorie in Nederland. In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. De Erfgoedwet bundelt voormalige wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Bovendien zijn aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het beschermingsniveau zoals die in de oude wetten en regelingen golden blijven gehandhaafd. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden overgeheveld naar de Omgevingswet die in 2021 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2021. Het betreft dan:

1. Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten.
2. Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie.
3. Bescherming van stads- en dorpsgezichten.

Zaken zoals het certificeringsstelsel en de aanwijzing van archeologische rijksmonumenten blijven in de Erfgoedwet geregeld.

Conform artikel 3.6, lid 5 van het Besluit ruimtelijke ordening dienen naast archeologische waarden ook cultuurhistorische waarden te worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmings- of inpassingsplannen.

4.6.2 Archeologie - Uitgevoerd onderzoek

In 2018 is ten behoeve van het plan een archeologisch bureauonderzoek⁴ uitgevoerd. Dit bureauonderzoek is als bijlage toegevoegd aan de toelichting. In het onderzoek is het plangebied op grond van landschappelijke kenmerken in twee zones opgedeeld: de gemeenten Heerhugowaard en Hollands Kroon en de gemeenten Opmeer en Medemblik. Per zone is een archeologische verwachting opgesteld.

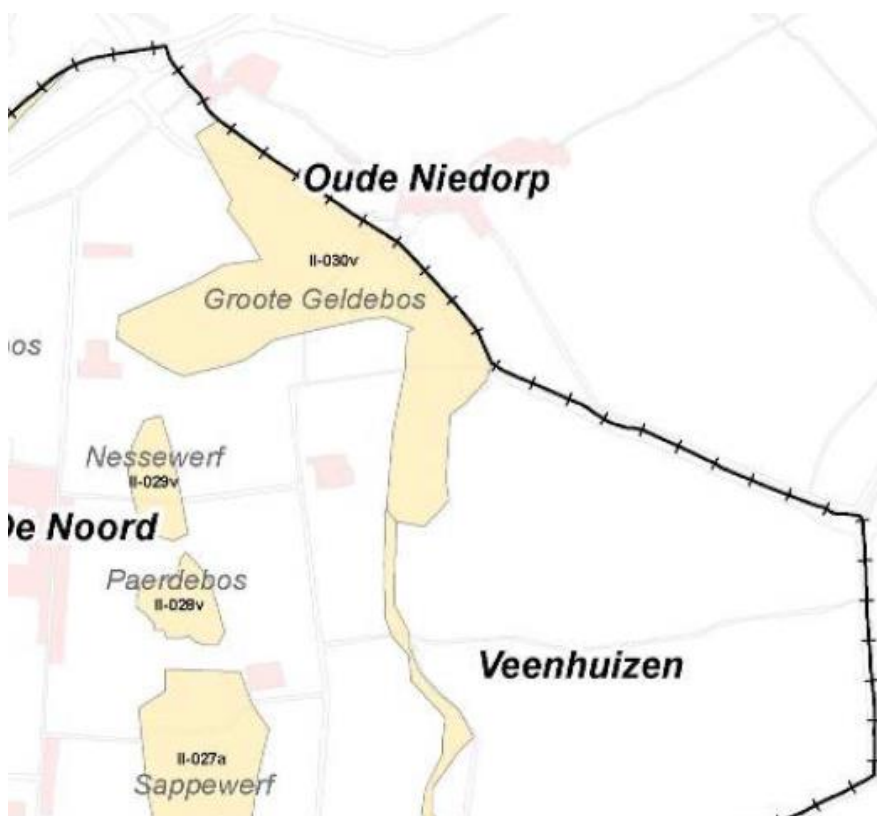
Heerhugowaard en Hollands Kroon

Dit deel van het plangebied ligt in de droogmakerij Heerhugowaard uit 1635. Hier liggen sinds de drooglegging zeeafzettingen (Laagpakket van Wormer) aan het maaiveld. Deze afzettingen zijn gevormd in het Neolithicum. Op kreekruggen kunnen sporen van menselijke bewoning worden aangetroffen, zoals nederzettingen, kampjes en graven. Tot op heden zijn deze binnen de gemeente Heerhugowaard niet of nauwelijks aangetroffen. Hier zijn dergelijke sporen vermoedelijk verloren gegaan door erosie, veroorzaakt door het water van de Heerhugowaard. Als gevolg van grondbewerking ten behoeve van landbouw en aanleg van de N241 A.C. de Graafweg kan dit niveau zijn verstoord en opgenomen in de bouwvoor (de bovenste ca. 50 cm van de bodem). De verwachting voor archeologische waarden uit het Neolithicum is zeer laag.

Na het Neolithicum is veen gevormd, dat door ontginningen, meervorming en droogmaking is verdwenen. Er geldt dan ook een zeer lage archeologische verwachting voor perioden na het Neolithicum. Een uitzondering hierop vormt de kern van het gehucht Oude Niedorp in het uiterste westen van het plangebied. Hier zijn enkele erven aanwezig, die gezien de regionale ontwikkelingen teruggevoerd kunnen worden tot de Late Middeleeuwen. Dit betreft vermoedelijk kleinschalige bewoning. Eventuele resten hiervan lagen aan of nabij het maaiveld. Het is zeer aannemelijk dat deze resten zijn verstoord bij de aanleg van de N241 A.C. de Graafweg. De archeologische verwachting voor de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd is dan ook zeer laag.

Samenvattend geldt voor de periode Neolithicum een zeer lage archeologische verwachting. Voor de perioden daarna geldt een verwaarloosbare kans op het aantreffen van vindplaatsen. Een uitzondering hierop vormt het uiterste westen van het plangebied, waar in de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd bewoning heeft plaatsgevonden (Oude Niedorp). De verwachting is echter dat door de aanleg van de N241 A.C. de Graafweg de bodem sterk is verstoord, waardoor ook voor deze perioden een zeer lage archeologische verwachting geldt.

In de 17e eeuw hebben in de gemeente Heerhugowaard tot aan de inpoldering veeneilanden gelegen. Deze worden ook wel druiplanden genoemd en variëren in oppervlakte van 0,15 hectare tot meer dan 15 hectare. Een van deze druiplanden is het Grote Geldebos dat deels binnen het plangebied van de N241 A.C. de Graafweg is gelegen. De eilanden waren voormalige huiserven en konden overleven doordat door bewoning en intensief gebruik de grond inklonk en weer werd opgehoogd. Druiplanden met een uitgang op bos waren doorgaans in gebruik voor houtteelt.

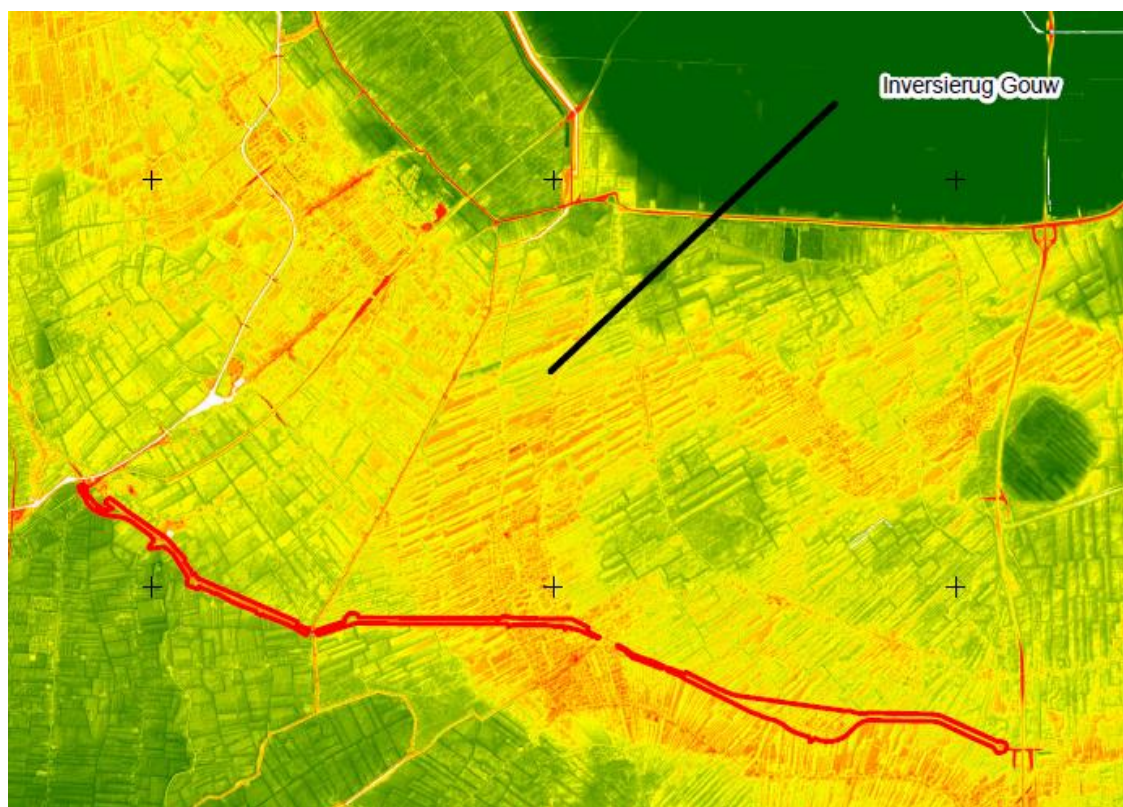


Figuur 4.3 - Ligging van druipland het Grote Geldebos (bron: historische inventarisatie gemeente Heerhugowaard)

De gemeente Heerhugowaard adviseert voor het plangebied van de N241 A.C. de Graafweg binnen haar gemeentegrenzen om verkennend booronderzoek uit te voeren voor die gronden die niet door kabels en leidingen of bestaande watergangen verstoord zijn. In het westelijk deel dient dit zich te richten op het druipland Groote Geldebos en daarmee te onderzoeken of mogelijk oude woonerven, binnen het plangebied aanwezig zijn. In het oostelijk deel kunnen resten van bewoning rond Veenhuizen aanwezig zijn.

Opmeer en Medemblik

In dit deel van het plangebied worden archeologische resten vanaf de Bronstijd verwacht. Het plangebied van de N241 A.C. de Graafweg doorkruist ter hoogte van Opmeer de afzettingen van de voormalige rivier de Gouw. De afzettingen van de Gouw zijn namelijk nog steeds te herkennen als een relatief hooggelegen gebied. De Gouw buigt naar het zuidoosten af, waardoor het plangebied op de uiterste noordelijke flank van deze kreekafzettingen komt te liggen.



Figuur 4.4 - weergave van oorspronkelijke ligging van de Gouw. De afzettingen van de Gouw zijn namelijk nog steeds te herkennen als een relatief hooggelegen gebied (Bron: Actueel Hoogtebestand Nederland).

Vanaf de Bronstijd was de Gouw niet meer actief. Op de inversierug die na verlanding (veenvorming) in het landschap overbleef waren goede bewoningsmogelijkheden. Het oostelijk deel van het plangebied ligt op de noordelijke flank hiervan. Ook elders in het landschap kan echter vanaf die periode bewoning hebben plaatsgevonden. Het kan hierbij gaan om bijvoorbeeld nederzettingen, akkercomplexen en grafheuvels. De vindplaatsen worden direct onder de bouwvoor verwacht. Vanwege de algemene bewoningsgeschiedenis van de regio geldt specifiek een hoge verwachting voor vindplaatsen uit de Bronstijd. Vanwege de grote hoeveelheid keramiek uit de Late Middeleeuwen dat is gevonden op de percelen in Opmeer en Medemblik geldt specifiek voor deze periode eveneens een hoge verwachting. Het is echter niet duidelijk of het keramiek duidt op (verploegde) vindplaatsen of is gebruikt als bemestingsafval.

In AMK-terrein 14841, waar de historische kern van Opmeer is gelegen, worden resten verwacht die verband hiermee houden. Het kan gaan om resten van woningen en bijgebouwen, maar ook erfafscheidingen, putten, kuilen en dergelijke. Voor AMK-terrein 5865 geldt een hoge verwachting op resten uit de Late Bronstijd. Als gevolg van grondbewerking in het kader van landbouw, het graven van kuilen voor kleiwinning en de aanleg van de N241 A.C. de Graafweg kan dit niveau zijn verstoord en opgenomen in de bouwvoor. Voor enkele zones geldt enkel een zeer lage archeologische verwachting, omdat deze reeds zijn onderzocht. Dit betreft het gebied aan de (noord)oostelijke zijde van Opmeer. Hier heeft proefsleuvenonderzoek aangetoond dat er zeer waarschijnlijk geen archeologische waarden aanwezig zijn. Ook geldt een zeer lage archeologische verwachting voor de zone waar kabels en leidingen zijn gelegen. Dit betreft een strook van ca. 2 meter buiten het huidige wegprofiel (inclusief fietspad).

4.6.3 Betekenis voor het project

Voor onderstaande zones waarvoor een zeer lage archeologische verwachting geldt en voor zover gelegen binnen de plangrenzen van het inpassingsplan, kunnen de werkzaamheden zonder archeologisch voorbehoud worden uitgevoerd:

- het reeds onderzochte gebied ten oosten van Opmeer;
- enkele zones waar op de gemeentelijke beleidskaart geen onderzoek wordt geadviseerd;
- de huidige N241 A.C. de Graafweg in de gemeenten Opmeer en Medemblik en een 1-2 meter brede zone aan weerszijde van het wegprofiel;
- bestaande watergangen;
- zones waar bestaande kabels en leidingen zijn gelegen;
- locaties waar in het verleden een sanering van bodemkundige verontreiniging heeft plaatsgevonden.

Voor wat betreft de situaties zoals hierboven beschreven komt de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' in dit inpassingsplan te vervallen. Voor de overige delen wordt de dubbelbestemming conform de vigerende bestemmingsplannen overgenomen.

In de gemeente Heerhugowaard kunnen 17e eeuwse bewoningsresten vanuit de druiplanden dicht onder de bouwvoor worden teruggevonden. In de gemeentes Opmeer en Medemblik geldt een hoge archeologische verwachting voor vindplaatsen vanaf de Bronstijd, specifiek deze periode en de Late Middeleeuwen. Vindplaatsen kunnen direct onder de bouwvoor worden aangetroffen. De betreffende locaties krijgen op de verbeelding de (dubbel)bestemming 'Waarde - Archeologie'.

Bodemversturende werken met het oog op de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg zijn hier pas toegestaan nadat een omgevingsvergunning is verleend. Dit betreft hoofdzakelijk het graven van watergangen tot 2 à 3 meter diepte. In overleg met de betreffende bevoegde gezagen wordt in het kader van de omgevingsvergunning de beste onderzoeksstrategie bepaald (booronderzoek, proefsleuven of archeologische begeleiding). Op deze wijze wordt aantasting van de verwachte archeologische waarde voorkomen en staat dit de uitvoering van de herinrichting niet in de weg.

4.6.4 Cultuurhistorie

Artikel 3.1.6, vijfde lid, onder a, Bro schrijft voor dat in de toelichting van het bestemmingsplan (hier: inpassingsplan) een beschrijving moet worden gegeven van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. De Rijksoverheid wil er met deze wetgeving voor zorgen dat er in de monumentenzorg niet alleen oog is voor het monument zelf, maar ook voor de omgeving ervan en het gebied op zichzelf: het zogenaamde gebiedsgerichte erfgoedbeleid.

Het plangebied van de N241 A.C. de Graafweg ligt binnen het zogenaamde Oude Zeekleilandschap. Het Oude Zeekleilandschap bestaat uit een combinatie van vooral matig open gebieden en open tot zeer opengebieden. Het is een halfopen landschap. Doordat het gebied is ontgonnen als veengebied, kent het ook de ruimtelijke karakteristieken van een veengebied, met langgerekte lintdorpen, een regelmatige, opstreckende verkaveling en veel sloten, vaarten en tochten om het water af te voeren/op te slaan.

Zoals aangegeven in paragraaf 4.6.2 kunnen in de gemeente Heerhugowaard 17e eeuwse bewoningsresten vanuit de druiplanden dicht onder de bouwvoor worden teruggevonden. In het oostelijk deel kunnen resten van bewoning rond Veenhuizen aanwezig zijn. Het grondgebied van Veenhuizen was geheel omdijkt. Om in het westen het water van de Zuiderwaert tegen te houden werd in de Late Middeleeuwen de Groenedijk opgeworpen. De Groenedijk had een lengte van bijna vier kilometer en haar dijklichaam kronkelde door het landschap. De Groenedijk ligt vrijwel nog oorspronkelijk als grasdijk in het landschap van Heerhugowaard. Aan de zuidkant hield de huidige Veenhuizerkade het water van het Berkmeer tegen en in het noorden en oosten lagen langs de Langereis de tegenwoordige A.C. de Graafweg en de Dijkweg. Ter behoud en versterken van deze cultuurhistorische waarde wordt in de planregels de dubbelbestemming 'Waarde-Cultuurhistorie' opgenomen.

Ter hoogte van A.C. de Graafweg 2A in Heerhugowaard ligt aan de overzijde van de Westerlangereis de molen De Hoop. Dit is een cultuurhistorisch object binnen het Oude Zeekleilandschap. De maatregelen aan de N241 A.C. de Graafweg leiden niet tot wijzigingen aan deze molen. Tevens wordt in het op te stellen landschapsplan aangesloten bij de voorgeschreven uitgangspunten van de Uitwerkingsnota Groenzones Provinciale Infrastructuur West-Friesland om ten aanzien van de molen het zicht hierop zoveel mogelijk te behouden.

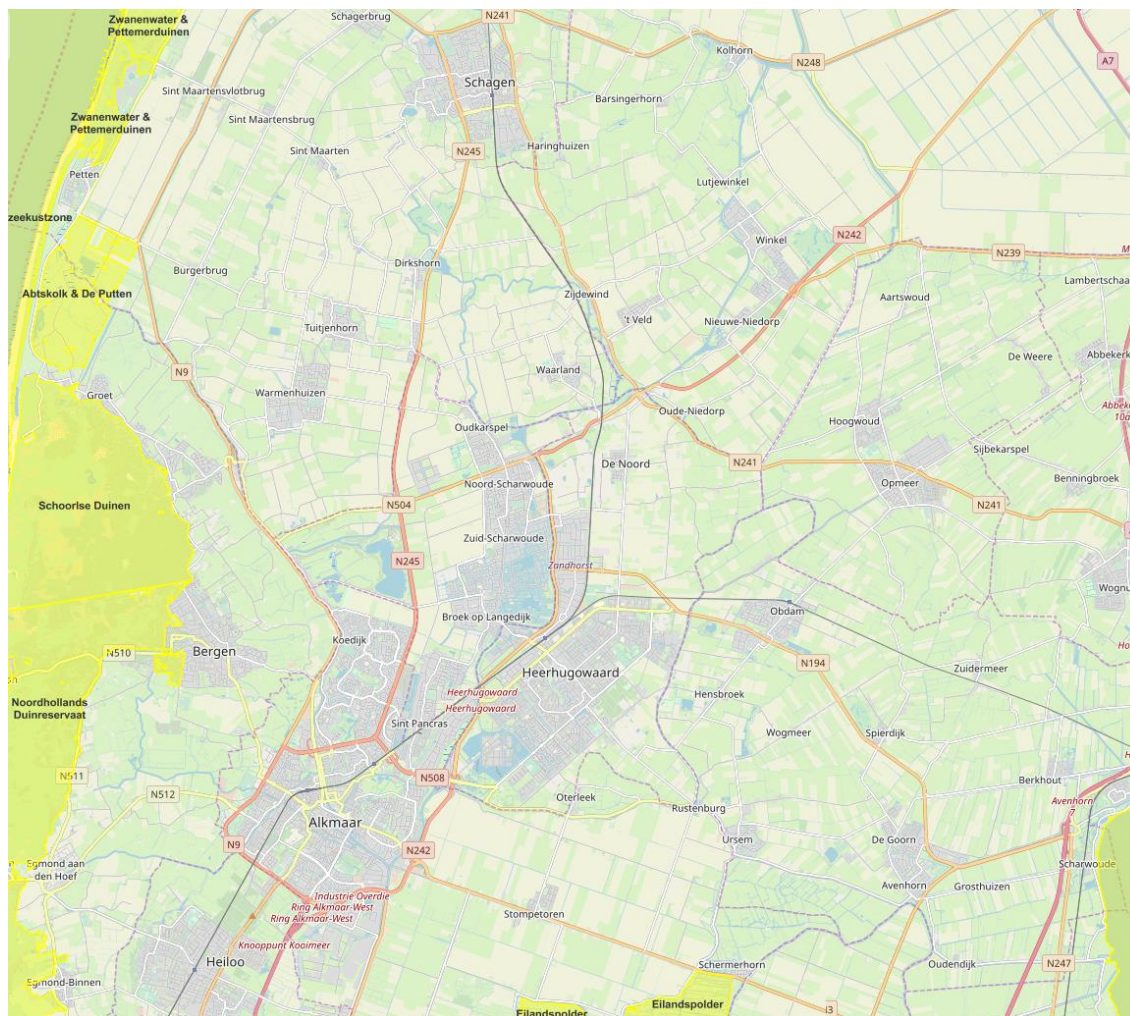
Tussen Opmeer en Wognum bevindt zich aan weerszijden van de bestaande N241 A.C. de Graafweg de vanuit cultuurhistorisch oogpunt kenmerkende verkaveling van Wadway. De herkenbaarheid van de verkaveling na de maatregelen aan de N241 A.C. de Graafweg is één van de aspecten die wordt verwerkt in het op te stellen landschapsplan.

4.7 Ecologie

In het kader van voorgenomen planontwikkeling heeft er een natuuronderzoek plaatsgevonden. Het onderzoek is als bijlage bij de toelichting toegevoegd.

4.7.1 Natura 2000

Het plangebied ligt niet in de nabijheid van het Natura 2000-gebied en daarmee naar verwachting buiten de invloedssfeer van de geplande activiteiten. Voor de inventarisatie van Natura 2000-gebieden is gebruik gemaakt van de gebiedendatabase van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat. Uit deze gebiedendatabase blijkt dat de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden op een afstand van 6 kilometer van het plangebied is gelegen. Dit betreft het Habitatrichtlijngebied en Vogelrichtlijngebied Markermeer en IJmeer. Het plangebied ligt daarnaast op een afstand van circa 11 kilometer tot de Schoorlse Duinen, circa 12 kilometer tot het Noordhollands Duinreservaat, circa 12 kilometer tot Eilandspolder, circa 12,5 kilometer tot Abtskolk & De Putten en circa 14 kilometer tot Zwanenwater & Pettemerduinen. (in figuur 4.5, de groengele en lichtblauwe vlakken ten westen van de N241 A.C. de Graafweg).



Figuur 4.5 - Ligging Natura 2000-gebieden ten opzichte van N241 A.C. de Graafweg (bron: ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit)

Tussenconclusie

Significante effecten op Natura-2000 gebieden zijn uitgesloten, een Passende Beoordeling is niet nodig. Het onderzoeksgebied ligt niet in de nabijheid van Natura 2000-gebieden. Effecten zoals verdroging, trilling, verstoring of oppervlakteverlies zijn niet aan de orde, omdat de ingreep buiten Natura 2000-gebied plaatsvindt en de aangewezen soorten niet verstoringgevoelig zijn op deze afstand. Ten aanzien van stikstofdepositie is doormiddel van een AERIUS-berekening het effect van het project op stikstofgevoelige Natura-2000 gebied inzichtelijk gemaakt. Het betreft de volgende stikstofgevoelige Natura-2000 gebieden: Zwanewater & Pettemerduinen, Schoorlse Duinen en het Noordhollands Duinreservaat. Deze berekening is als bijlage aan de natuurtoets en het inpassingsplan toegevoegd. Nagegaan is of negatieve effecten optreden in stikstofgevoelige habitattypen en/of stikstofgevoelige leefgebieden. Op basis van de Aerijs-berekening wordt geconcludeerd dat:

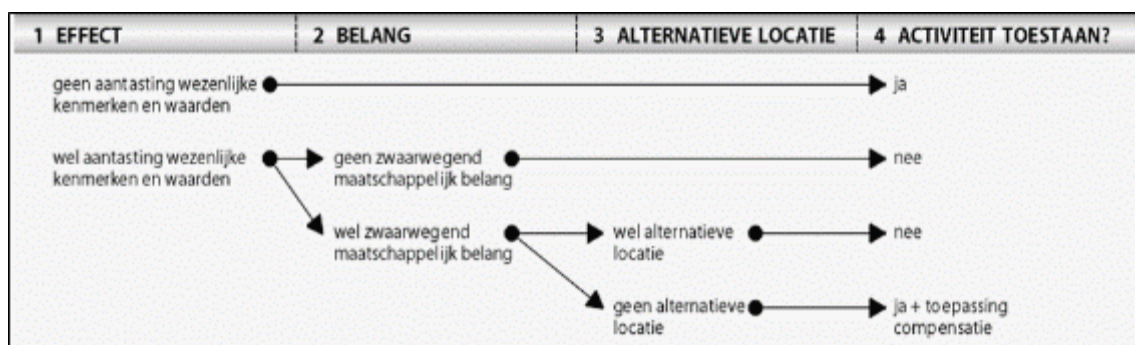
- Tijdens de gebruiksfase zijn geen significante negatieve effecten zijn te verwachten. Het maximale projecteffect is kleiner dan de drempelwaarde van 0,05 mol N/ha/jaar.
- Tijdens de aanlegfase zijn er geen significante effecten te verwachten. Het maximale projecteffect is kleiner dan de drempelwaarde van 0,05 mol N/ha/jaar.

Hiermee is er, in het kader van de Wet natuurbescherming onderdeel stikstofdepositie Natura 2000-gebieden, voor de geplande activiteiten geen vergunningplicht en is er ook geen meldingsplicht.

Tot recent is bij de vergunningverlening met betrekking tot stikstofdepositie gebruik gemaakt van het Programma Aanpak Stikstofdepositie (PAS). Vanwege lopende procedures met betrekking tot de houdbaarheid van het PAS, is voor de aanleg van de N241 A.C. de Graafweg aanvullend een projectspecifieke toetsing uitgevoerd naar de mogelijke effecten van stikstofdepositie, zonder dat daarbij op enige manier gebruik wordt gemaakt van het PAS. Op basis van deze projectspecifieke beoordeling is geconcludeerd dat significante negatieve effecten zijn uitgesloten. Deze projectspecifieke beoordeling is als bijlage toegevoegd aan de toelichting.

4.7.2 Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN en voorheen Ecologische Hoofdstructuur) is een samenhang van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden, beheergebieden en robuuste ecologische verbindingzones. De afweging voor ingrepen in het NNN gaat volgens het "Nee, tenzij-principe". In onderstaand figuur 4.6 is dit stapsgewijs weergegeven.



Figuur 4.6- Schematische weergave 'nee, tenzij - principe' Natuurnetwerk Nederland

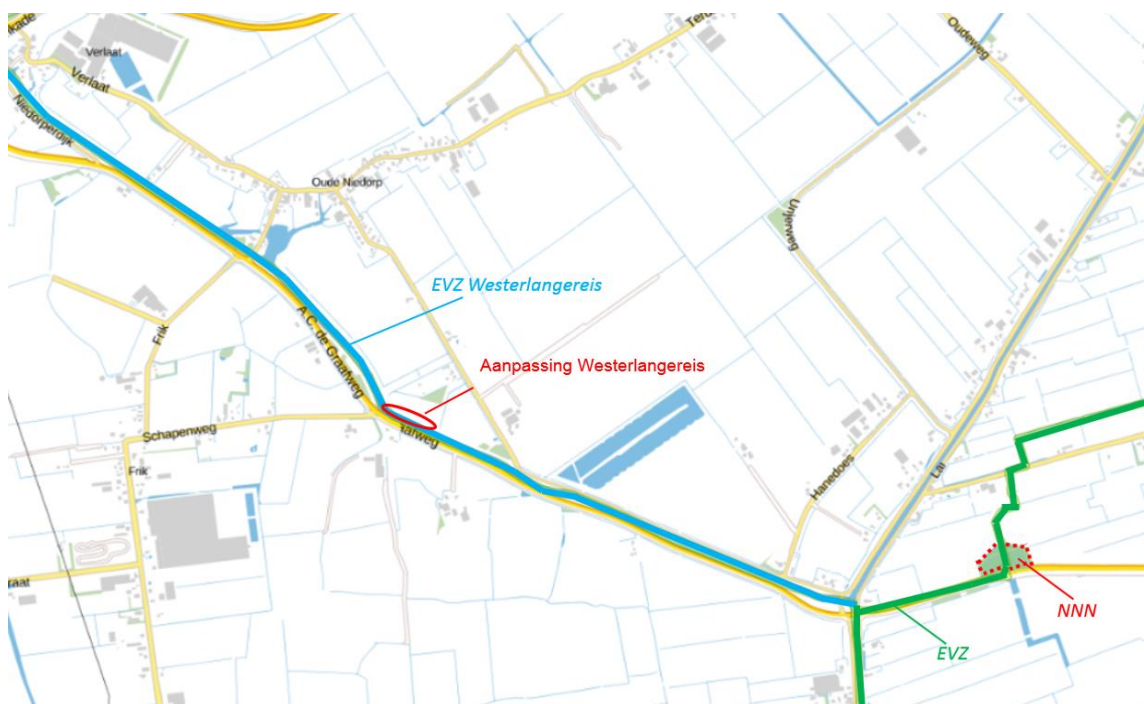
Ingrepen met significant negatieve invloed op de wezenlijke kenmerken en waarden mogen niet plaatsvinden tenzij er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang en indien er geen alternatieven zijn. Indien bij een ingreep schade wordt aangericht aan een NNN-gebied, dan dient dit in ieder geval gemitigeerd te worden. De resteffecten aan verlies van kwaliteit en/of oppervlakte dient te worden gecompenseerd. Daarnaast kan salderen van positieve en negatieve effecten op NNN uitkomst bieden om projecten in het NNN te realiseren.

De N241 A.C. de Graafweg loopt langs een NNN-gebied. Dit deel betreft een relatief klein waterrijk natuurgebied (circa 1,2 hectare) tussen Langereis en Opmeer aan de noordzijde van de N241 A.C. de Graafweg (zie figuur 4.7). Daarnaast grenst de weg naast een natuurverbinding over het water (Westerlangereis) tussen de kruising N242/N241 en Langereis en een natuurverbinding tussen de het waterrijk natuurgebied en de N241 A.C. de Graafweg, aan de noordzijde van de N241 A.C. de Graafweg.

Tussenconclusie

Het NNN-gebied – en de ecologische kenmerken en waarden ter plaatse – wordt als gevolg van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg niet aangetast. De maatregelen aan de N241 A.C. de Graafweg vinden buiten de begrenzing van het NNN-gebied plaats. Daarnaast heeft het NNN, in tegenstelling tot Natura 2000-gebieden, geen 'externe werking' die een toets van gebruik aangrenzend aan het natuurgebied verplicht stelt.

De maatregelen aan de N241 A.C. de Graafweg zijn zo vormgegeven dat de natuurverbindingen niet worden aangetast en intact blijven. Alleen ter plaatse van de Schapenweg verschuift de Westerlangereis iets in noordelijke richting. Zowel de zuidelijke en noordelijke oever komt tot circa drie meter noordelijker te liggen. De aanpassing van de waterloop zal geen invloed hebben op de ecologische verbinding. De waterloop verschuift enkele meters naar het noorden, maar blijft als verbinding intact.



Figuur 4.7- Weergave Natuurnetwerk Nederland nabij N241 A.C. de Graafweg

4.7.3 Weidevogelleefgebied

Het plangebied van de N241 A.C. de Graafweg valt gedeeltelijk binnen de begrenzing van weidevogelleefgebieden. Zoals eerder in paragraaf 3.4.2 aangegeven betreft dit het gebied tussen Langereis en Opmeer en het gebied ten noorden van het plangebied tussen Opmeer en de S-bocht net voorbij de Tramweg. Zie ook onderstaand figuur 4.8.

- Uit het vleermuisonderzoek blijkt het plangebied zelf geen essentieel foerageergebied vormt voor vleermuizen. Het voorgenomen plan leidt derhalve niet tot een directe aantasting (vernietiging) van essentieel foerageergebied van vleermuizen.
- Uit het vleermuisonderzoek blijkt het plangebied essentiële vliegroutes van vleermuizen bevat.
 1. Er is een essentiële vliegroute aangetroffen boven de Westerlangereis van de meervleermuis. Lichtuitstraling op de vliegroute van de meervleermuis kan optreden door extra verlichting of verplaatsing van bestaande verlichting in de buitenruimte of door lichtstraling vanuit de nieuwe weg of watergang. Lichtverstoring op de vliegroute kan echter beperkt worden door middel van mitigerende maatregelen. Daarbij kan worden gedacht aan het afschermen van lantaarnpalen en andere lichtbronnen in de buitenruimte aan de zijde van het Westerlangereis of door het gebruik van op vleermuizen aangepaste armatuur. Ook de aanplant van dichtere begroeiing in de randzone kan ertoe leiden dat lichtuitstraling vanuit het plangebied op de vliegroute beperkt blijft. Zolang de watergang Westerlangereis niet aangetast wordt en bovengenoemde mitigerende maatregelen worden toegepast is er geen sprake van overtreding van de verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming ten aanzien van vliegroutes van vleermuizen. Het aanvragen van ontheffing voor vliegroutes van vleermuizen is daarmee niet aan de orde. Dit aspect staat daarmee niet de uitvoerbaarheid van het voorgenomen plan in de weg.
 2. Eén bomenlaan ten oosten van Opmeer tussen Opmeer en Sijbelkarspel betreft een essentiële vliegroute van de gewone dwergvleermuis (meer dan 20 dieren). Er zijn geen nabijgelegen laanbeplantingen tussen Opmeer en Sijbelkarspel, waardoor (ondanks de doorbroken lijnbeplanting) er geen alternatieve vliegroutes langs bomen zijn voor de gewone dwergvleermuis. Hiervoor dient op basis van een compensatieplan een ontheffing te worden aangevraagd. In het inpassingsplan is ruimte gereserveerd om tijdig een alternatieve bomenrij terug te planten. De terug te planten bomenrij (bomen minimaal 5 meter hoog) is dermate robuust dat de functionaliteit als vliegroute in stand blijft. op zo'n wijze dat te allen tijde de vliegroute in stand blijft. De benodigde ontheffing wordt derhalve verleend geacht. Dit aspect staat derhalve niet aan de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan in de weg.

Marterachtigen

Tijdens het onderzoek met cameravallen zijn geen marterachtigen aangetroffen in het onderzoeksgebied. Het plangebied en de directe omgeving vormt dus geen essentieel leefgebied voor marterachtigen zoals boommarter, steenmarter, bunzing, hermelijn en wezel.

Jaarrond beschermde nesten

Tijdens het veldonderzoek naar vogels zijn geen foeragerende gierzwaluwen, roek, havik of bosuilen aangetroffen in het plangebied. Er zijn geen in gebruik zijnde nesten van de gierzwaluw, roek, havik, sperwer en bosuil aangetroffen in het onderzoeksgebied en er is ook geen nestindicerend gedrag van deze soorten waargenomen. Aanwezigheid van in gebruik zijnde nesten en/of van essentieel leefgebied van deze soorten in het onderzoeksgebied wordt derhalve uitgesloten.

Tijdens het veldonderzoek zijn jaarrond beschermde nesten aangetroffen van de buizerd, boomvalk, ransuil, steenuil en huismus.

Buizerd

In het restant van de te handhaven populierenrij is ten noorden van de A.C. de Graafweg (globaal t.h.v. nr. 8 en 10) is een bezet jaarrond beschermde buizerdnest aangetroffen in het plangebied.



Figuur 4.9 - Jaarrond beschermd buizerdnest (oranje cirkel) t.o.v. het referentie-ontwerp N241 A.C. de Graafweg (rode groene en rode lijnen) ter hoogte van A.C. de Graafweg 8 en A.C. de Graafweg 10.

Boomvalk

In de tuin van A.C. de Graafweg nr. 11 is een jaarrond beschermd nest van de boomvalk aangetroffen. Gelet op het referentieontwerp van de herinrichting N241 A.C. de Graafweg, leidt het plan niet tot aantasting van het nest. Daarom is er geen ontheffing nodig en staat het de uitvoering van het plan niet in de weg.

Ransuil

In de tuin van A.C. de Graafweg nr. 11 is in het najaar een jaarrond beschermd slaapplek van de ransuil aangetroffen in het plangebied. Op het terrein aan A.C. de Graafweg nr. 21A, is in het najaar een ransuil slaap(roest)plaats aangetroffen in het plangebied. Gelet op het referentieontwerp van de herinrichting N241 A.C. de Graafweg, leidt het plan niet tot aantasting van de slaapplek. Daarom is er geen ontheffing nodig en staat het de uitvoering van het plan niet in de weg.

Stenuil

Bij A.C. de Graafweg nr. 13 is 's nachts een roepende steenuil waargenomen, zittend op het dak, wat voldoende aannemelijk maakt dat hier een jaarrond beschermd nest aanwezig is in het plangebied. Gelet op het referentieontwerp van de herinrichting N241 A.C. de Graafweg, leidt het plan niet tot aantasting van het nest. Daarom is er geen ontheffing nodig en staat het de uitvoering van het plan niet in de weg.



Figuur 4.10 - Jaarrond beschermd boomvalknest (oranje cirkel), ransuil roestplaatsen (rode cirkels), steenuil verblijfplaatsen (groene cirkels) en huismus (broed- en overwintering) verblijfplaatsen (blauwe cirkels) binnen het onderzoeksgebied ter hoogte van de A.C. de Graafweg 11 - 23 en Tramweg 4

Huismus

Op het terrein aan A.C. de Graafweg nr. 21A, is in het voorjaar een groep huismussen aangetroffen in het onderzoeksgebied. In de tuin van het woonhuis op de hoek Tramweg 4 / A.C. de Graafweg is een verblijfplaats van de huismus aangetroffen in het onderzoeksgebied.

Gelet op het referentieontwerp van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg, leidt het plan niet tot directe aantasting van de bovengenoemde nesten. Daarom is er geen ontheffing nodig en staat het de uitvoering van het plan niet in de weg.

Rugstreepad

Tijdens het onderzoek zijn enkele rugstreepadden roepend waargenomen in de buurt van het plangebied op drie verschillende locaties. Twee locaties liggen buiten het plangebied van de N241 A.C. de Graafweg en worden daarmee niet aangetast. Een zandig nieuwbouwt terrein ten oosten van Opmeer ligt wel binnen het plangebied en daarmee binnen het beoogde traject van de N241 A.C. de Graafweg (mogelijk graven watergang). Alhoewel er geen ei-snoeren en larven aangetroffen zijn, is voldoende aannemelijk dat er wel voortplantingshabitat aanwezig is.

Door graafwerkzaamheden ter hoogte van de voorplantingslocaties langs de N241 A.C. de Graafweg uit te voeren buiten de kwetsbare voortplantingsperiode van de rugstreepad (dit betreft buiten de periode mei t/m juli) en door de helling van de taluds tenminste gelijk te houden aan de huidige situatie wordt aantasting van voortplantingswater voorkomen en wordt verstoring van de rugstreepad voorkomen. Rekening houdend met bovengenoemde mitigerende maatregelen, is geen sprake van overtreding van de verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming ten aanzien van habitat en verstoring van de rugstreepad. Het aanvragen van ontheffing voor de rugstreepad is niet aan de orde.

4.8 Luchtkwaliteit

Het bevoegd gezag dient in bepaalde gevallen bij het nemen van ruimtelijke en infrastructurele besluiten en bij het verlenen van vergunningen, de luchtkwaliteit mee te nemen in de besluitvorming. Hierbij dient te worden nagegaan wat de gevolgen van het besluit zijn voor de luchtkwaliteit. Als aan één of meer van onderstaande motiveringsgronden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan, mag het bevoegd gezag positief besluiten:

- het project leidt niet tot overschrijdingen van de grenswaarden;
- het project leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- het project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtkwaliteit;
- het project is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Onderzocht is of als gevolg van de maatregelen ten behoeve van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg wordt voldaan aan de grenswaarden. Het onderzoek is als bijlage bijgevoegd.

4.8.1 Grenswaarden

In de Wet milieubeheer zijn luchtkwaliteitsnormen opgenomen voor een aantal stoffen die de luchtkwaliteit bepalen. In Nederland dreigen er in de meeste gevallen enkel overschrijdingen van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof. De grenswaarden voor deze stoffen zijn weergegeven in onderstaande tabel. Als de effecten van een project niet leiden tot overschrijdingen van de grenswaarden, kunnen de ontwikkelingen hun doorgang vinden.

Stof	Type norm	Grenswaarde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Stikstofdioxide (NO_2)	Jaargemiddelde concentratie	40
Stikstofdioxide (NO_2)	Uurgemiddelde concentratie	200 ^a
Fijn stof (PM_{10})	Jaargemiddelde concentratie	40
Fijn stof (PM_{10})	Daggemiddelde concentratie	50 ^b
Fijn stof ($\text{PM}_{2.5}$)	Jaargemiddelde concentratie	25

a) mag maximaal 18 keer per jaar overschreden worden en b) mag maximaal 35 keer per jaar overschreden worden

4.8.2 Toetsing plan

Uit de gegevens van het RIVM blijkt dat de huidige luchtkwaliteit en toekomstige luchtkwaliteit in het Noorden van Nederland ruim onder de grenswaarden ligt. Een toename van het wegverkeer als gevolg van de geplande maatregelen op de N241 A.C. de Graafweg zal daarom niet leiden tot overschrijdingen van de grenswaarden.

Om de luchtkwaliteit in de directe omgeving van de N241 A.C. de Graafweg te bepalen zijn voor de voorgestelde plansituatie de concentraties luchtverontreinigende stoffen berekend met behulp van de NSL-rekentool. Hierbij zijn de concentraties stikstofdioxide en fijnstof inzichtelijk gemaakt voor de plansituatie 2022, het jaar van ingebruikname, en de plansituatie in het jaar 2030. Als worst case uitgangspunt zijn voor beide berekeningen de verkeersgegevens voor de plansituatie 2032 gehanteerd. De concentraties (achtergrondconcentraties incl. concentratiebijdrage wegverkeer N241 A.C. de Graafweg) zijn bepaald ter hoogte van de adreslocaties binnen 250 meter van de N241 A.C. de Graafweg. In onderstaande tabel zijn hiervan de maximale waarden opgenomen. In de plansituatie wordt voor alle stoffen en op alle locaties ruim aan de grenswaarden voldaan. Naar de toekomst toe nemen de concentraties af door dalende achtergrondconcentraties en het schoner worden van het wegverkeer.

Stof	Type norm	Grenswaarde	2022	2030
NO ₂	Jaargemiddelde concentratie (µg/m ³)	40	12	9
PM ₁₀	Jaargemiddelde concentratie (µg/m ³)	40	17	15
PM _{2.5}	Jaargemiddelde concentratie (µg/m ³)	25	9	8

4.8.3 Conclusie

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek komt naar voren dat in de plansituatie de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties niet worden overschreden. Hiermee voldoet het project aan grondslag a van artikel 5.16 lid 1 uit de Wet milieubeheer. Op het gebied van luchtkwaliteit is er geen belemmering om het plan tot uitvoering te brengen.

4.9 Externe veiligheid

Het algemene rijksbeleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege:

- het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen);
- het gebruik van luchthavens.

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid van degenen die niet bij de risicovolle activiteit zelf zijn betrokken, echter als gevolg van die activiteit wel risico's kunnen lopen, zoals omwonenden.

In het geval van de N241 A.C. de Graafweg gaat het om:

- nabij het plangebied gelegen tankstations met de verkoop van LPG;
- transport van gevaarlijke stoffen;
- zones langs gastransportleidingen.

4.9.1 Wettelijk kader

Vervoer gevaarlijke stoffen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de Wet vervoer Gevaarlijke Stoffen (Wvgs) de belangrijkste wet. Voor ruimtelijke ordening in relatie tot de transportroutes is er het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). In de regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs transportroutes en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkeling.

De wetgeving heeft als doel voor de lange termijn om evenwicht te creëren tussen de belangen van het gevaarlijke stoffenvervoer, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die verblijven in de buurt van de infrastructuur waar dit vervoer plaatsvindt. Daarnaast zijn er regels opgesteld voor het beheersen van de risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Gevaarlijke stoffen vervoeren is risicovol en zorgt dus voor beperkingen voor de ruimtelijke ordening. Er zijn namelijk regels om mensen die dicht bij deze hoofdweegen, binnenwateren en hoofdspoorwegen wonen of verblijven een beschermingsniveau te bieden. Aan dit beschermingsniveau wordt voldaan als het risico vanuit het vervoer niet hoger ligt dan wat maatschappelijk acceptabel is. Zo mogen er bijvoorbeeld geen huizen gebouwd worden vlakbij transportroutes voor gevaarlijke stoffen.

Bedrijven met risicovolle activiteiten

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) bevat veiligheidsnormen voor bedrijven die een risico vormen voor personen buiten een bedrijventerrein. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die onder het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo) vallen, LPG-tankstations, opslagplaatsen (PGS), ammoniakkoelinstallaties en spoorwegemplacementen. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten. Daardoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken. Het besluit wil die risico's beperken.

Buisleidingen ten behoeve van het vervoer van risicovolle stoffen

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Het besluit is gebaseerd op de Wet milieubeheer (artikelen 5.1 lid 1, 5.2 lid 1, 5.3 lid 1 en 2 en 9.2.2.1) en de Wet ruimtelijke ordening (artikelen 3.37 en 4.3 lid 1 en 2). Het Bevb regelt de taken en verantwoordelijkheden van de leidingexploitant en de gemeenten. De belangrijkste eisen aan bestemmingsplannen zijn:

- ruimtelijke reservering voor plaatsgebonden risico en verantwoording van groepsrisico;
- ruimtelijke reservering voor belemmeringenstrook met aanlegvergunningenstelsel;
- de Bevb voorwaarden binnen 5 jaar verwerken in bestemmingsplannen.

Op grond van het Bevb dienen de belemmerende strook (5 meter ter weerszijden van de leiding), de plaatsgebonden risicocontour (10-6) en het invloedsgebied van het groepsrisico in acht te worden genomen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

4.9.2 Toetsing plangebied

Vervoer gevaarlijke stoffen

De N241 A.C. de Graafweg is geen basisnetroute. Wel vindt er incidenteel vervoer van gevaarlijke stoffen plaats in verband met de LPG-stations in Opmeer en Verlaat. Dit inpassingsplan maakt geen extra kwetsbare objecten mogelijk binnen het plangebied. Ook zal het aantal vervoersbewegingen aan vervoer van gevaarlijke stoffen niet toenemen als gevolg van dit plan en leidt derhalve niet tot een verslechtering van de externe veiligheids situatie. Ter plaatse van de noordelijke verlegging nabij de Tramweg is zelfs sprake van een verbetering van de veiligheidssituatie omdat het incidenteel vervoer van gevaarlijke stoffen verder weg komt te liggen van de beperkt kwetsbare objecten (woon- en agrarische percelen).

Gezien de landelijke omgeving rondom de N241 en het verbeteren van de externe veiligheidssituatie ter hoogte van de te verleggen weg, wordt nader onderzoek naar de externe veiligheid niet noodzakelijk geacht.

LPG-stations

LPG (Liquid Petroleum Gas) is gas dat onder hoge druk samengeperst wordt tot een vloeistof. Het gas wordt bij LPG-tankstations bovengronds of ondergronds opgeslagen in tanks. De belangrijkste risicobronnen bij een LPG-tankstation zijn de bovengrondse opslagtanks en het moment waarop de LPG wordt afgeleverd door een tankauto. Langs het plangebied staan een tweetal tankstations waar ook LPG wordt verkocht. Van deze tankstations liggen (delen van) plaatsgebonden risicozones binnen het plangebied:

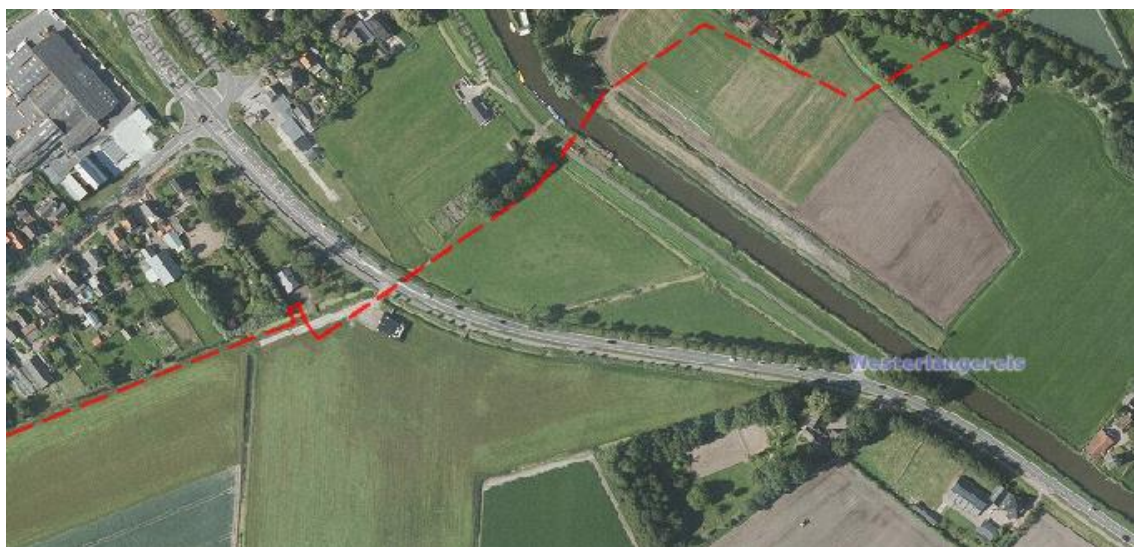
- Het LPG-tankstation van AVIA Marees, gelegen langs de N241 A.C. de Graafweg te Verlaat 32, Heerhugowaard.
- Het LPG-tankstation van Texaco gelegen langs de N241 A.C. de Graafweg aan de Lindengracht 28, Opmeer.

Binnen een plaatsgebonden risicozone is de bouw van kwetsbare objecten (zoals woningen, scholen en ziekenhuizen) en beperkt kwetsbare objecten (zoals verspreid liggende woningen en kantoren) niet toegestaan. In het kader van dit inpassingsplan is de bouw van dergelijke objecten binnen de bedoelde risicozones uitgesloten, zodat de risico's zich niet voordoen. Een verantwoordingsplicht van het groepsrisico's is in dit verband niet aan de orde.

Hogedrukgastransportleidingen

Het tracé van de N241 A.C. de Graafweg wordt door de volgende gasleidingen gekruist:

- In de gemeente Heerhugowaard kruist een leidingtracé met een hogedruk aardgastransportleiding van de N.V. Nederlandse Gasunie de N241 A.C. de Graafweg. De herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg leidt niet tot een toevoeging van (beperkt) kwetsbare objecten rondom de leidingen en brengt daarom geen extra externe veiligheidsrisico's met zich mee. Deze hogedruk aardgastransportleidingen zijn apart geregeld als dubbelbestemming 'Leiding - Gas' in de regels. Op de verbeelding is verder een beschermingszone ingetekend aan weerszijden van de leidingen. Het tracé is in figuur 4.11 (rode onderbroken lijn) weergegeven.



figuur 4.11 - Aardgasleiding nabij Verlaat (bron: www.risicokaart.nl)

- In de gemeente Opmeer kruist een leidingtracé met vier hogedrukaardgastransportleidingen van de N.V. Nederlandse Gasunie de bestaande N241 A.C. de Graafweg (zie eerder paragraaf 3.3.3). De herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg leidt niet tot een toevoeging van (beperkt) kwetsbare objecten rondom de leidingen en brengt daarom geen extra externe veiligheidsrisico's met zich mee. Deze hogedrukaardgastransportleidingen zijn apart geregeld als dubbelbestemming 'Leiding - Gas' in de planregels. Op de verbeelding is verder een beschermingszone ingetekend aan weerszijden van de leidingen. Binnen de beschermingszone van de hiervoor genoemde gastransportleidingen dienen alle handelingen achterwege te blijven, die een veilig transport in gevaar kunnen brengen, tenzij de leidingbeheerder oordeelt dat deze handelingen geen kwaad kunnen wanneer noodzakelijke voorzorgsmaatregelen zijn genomen.

4.9.3 Conclusie externe veiligheid

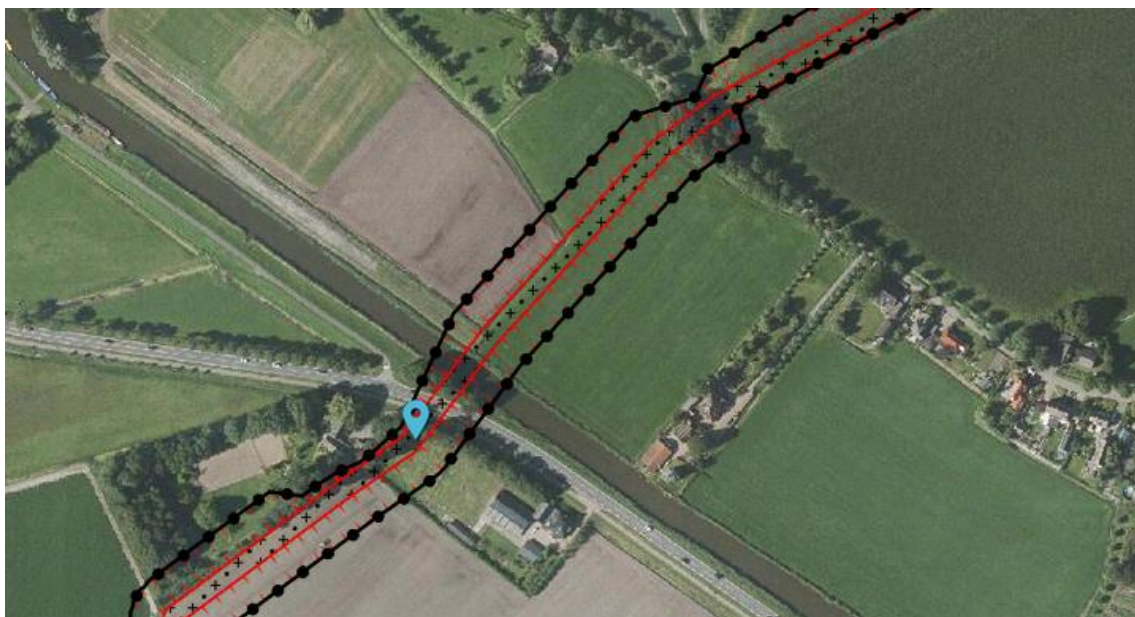
Er zijn geen belemmeringen uit oogpunt van externe veiligheid om het project te realiseren. Ook de aanwezige hogedrukaardgastransportleidingen vormen geen belemmering voor de opwaardering van de weg. Wel dient er in het geval van eventueel optredende zettingen rekening gehouden worden met maatregelen, bijvoorbeeld het aanbrengen van een ontlastende constructie. Via de toepassing van een dubbelbestemming, die toeziet op de bescherming van de veilige ligging van de leidingen, worden de leidingen beschermd.

4.10 Kabels en leidingen

Deze paragraaf behandelt de kabels en leidingen die geen invloed hebben op de externe veiligheid, maar die planologisch wel van belang zijn. In dit plangebied betreft het de volgende kabels en leidingen.

Hoogspanningsleiding Heerhugowaard

De N241 A.C. de Graafweg wordt op één plek gekruist door een tracé gereserveerd voor een ondergrondse hoogspanningsleiding met een spanning van maximaal 150 kV.



figuur 4.11 - Tracé ondergrondse hoogspanningsleiding ter plaatse van A.C. de Graafweg 2 (bron: Inpassingsplan Netuitbreiding Kop van Noord-Holland)

Bij vaststelling van bestemmingsplannen en inpassingsplannen van tracés van bovengrondse hoogspanningslijnen dient rekening te worden gehouden met het stralingseffect. Het advies is om zo veel als redelijkerwijs mogelijk is, te vermijden dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen (0-15 jaar) langdurig verblijven in het gebied rond bovengrondse hoogspanningslijnen waarbinnen het jaargemiddelde magneetveld hoger is dan 0,4 microtesla (de magneetveldzone). Het gaat hierbij om woningen, scholen, crèches en kinderopvangplaatsen (aangeduid als: gevoelige bestemmingen)

Omdat het hier een ondergrondse hoogspanningsleiding betreft en er geen sprake is van het realiseren van gevoelige functies in het kader van het inpassingsplan N241 A.C. de Graafweg, heeft het stralingseffect geen consequenties voor het plan. In het inpassingsplan dient slechts het tracé planologisch gegarandeerd te zijn en te blijven. In dat verband is een dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanning' opgenomen voor de betreffende zone.

Kabels en leidingenstrook Heerhugowaard

In de gemeente Heerhugowaard is een kabels en leidingenstrook gereserveerd voor de aanleg en instandhouding van gas, water, elektriciteit, riool. In dit inpassingsplan wordt de bescherming van de strook geborgd door de dubbelbestemming 'Leiding' op te nemen. Hierin wordt geborgd dat als gevolg van de werkzaamheden op of rondom de strook, de belangen van de betrokken kabels en leidingen niet worden geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingexploitant.



figuur 4.12 - Tracé kabel- en leidingenstrook, gemeente Heerhugowaard

Gasleiding gemeente Opmeer

In de gemeente Opmeer is een gasleidingstrook gereserveerd voor de aanleg en instandhouding van een hoofdgastransportleiding en de daarbijbehorende belemmeringenstrook. In dit inpassingsplan wordt de bescherming van de strook geborgd door de dubbelbestemming 'Leiding - Gas 1' op te nemen. Hierin wordt geborgd dat als gevolg van de werkzaamheden op of rondom de strook, de belangen van de betrokken transportleiding niet worden geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingexploitant.



figuur 4.13 - Tracé gasleiding in Opmeer

Hoofdwaterleiding gemeente Opmeer en gemeente Medemblik

In de gemeenten Opmeer en Medemblik ligt gedeeltelijk parallel aan het plangebied een hoofdwaterleiding. In dit inpassingsplan wordt de bescherming van de strook geborgd door de dubbelbestemming 'Leiding - Water' op te nemen. Hierin wordt geborgd dat als gevolg van de werkzaamheden op of rondom de strook, de belangen van de betrokken waterleiding niet worden geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken beheerder.

4.10.1 Conclusie kabels en leidingen

De aanwezige kabels en leidingen staan de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan niet in de weg. De belangen van de aanwezige kabels en leidingen zijn geborgd en planologisch gegarandeerd door middel van de opgenomen dubbelbestemmingen.

4.11 Milieueffectrapportage

De N241 A.C. de Graafweg is een provinciale weg (geen autoweg) met 2x1 rijstrook, waarvan het aantal rijstroken na herinrichting gelijk blijft. Het tracé heeft een lengte van ca. 12 km. In de bijlage bij het Besluit m.e.r. staan de volgende activiteiten genoemd waar deze herinrichting aan getoetst moet worden:

- C 1.2: De aanleg van een autosnelweg of autoweg.
- C 1.3: De aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of
- verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier
- of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg.
- D 1.1: De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg.
- D 1.2: De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of
- verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg.

De herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg is geen autoweg of autosnelweg en omvat twee rijstroken waarbij het aantal rijstroken gelijk blijft. Daarmee valt de herinrichting onder geen van de bovengenoemde activiteiten. De herinrichting van de N241 sec. is dus niet m.e.r.-beoordelingsplichtig. Als gevolg van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg is over een afstand van circa 200 meter een wijziging nodig aan de waterloop Westerlangereis. Dit betreft een activiteit inzake kanalisering en is daarmee m.e.r.-beoordelingsplichtig. Omdat de activiteiten kanalisering en wegconstructie onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden, zal deze m.e.r.-beoordeling ingaan op de milieueffecten van het gehele plan. De milieueffecten ten aanzien van de herinrichting N241 A.C. de Graafweg worden op hoofdlijnen beschouwd. Omdat – mede gelet op de beschrijving van activiteiten in de bijlage bij het Besluit m.e.r. - het grootste potentiële milieueffect wordt verwacht bij de activiteit kanalisering, gaat de beoordeling hier dieper op in. De uitgevoerde m.e.r.-beoordeling is als bijlage bijgevoegd.

Op basis van de m.e.r.-beoordeling is geconcludeerd dat gezien de te verwachten effecten er geen belangrijke nadelige gevolgen zijn voor het milieu. Er zijn geen bijzondere omstandigheden die het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure noodzakelijk maken. Naar aanleiding van de m.e.r.-beoordeling heeft het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op 29 mei 2018 besloten dat geen MER opgesteld hoeft te worden.

Hoofdstuk 5 Juridische aspecten

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het plangebied juridisch is vertaald.

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

De voorliggende toelichting heeft geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels. In dit hoofdstuk worden de planregels toegelicht en wordt ingegaan op de handhaafbaarheid van deze regels.

Ondanks dat de vaststelling van dit inpassingsplan plaatsvindt door Provinciale Staten, blijven de gemeenten (colleges van burgemeester en wethouders) bevoegd gezag voor de verlening van de omgevingsvergunningen.

5.2 Samenhang gemeentelijke bestemmingsplannen

Met toepassing van het bepaalde in artikel 3.26, vijfde lid, Wro, is in artikel 14.2 van de planregels een termijn opgenomen waarna de gemeenteraden weer bevoegd zijn om een bestemmingsplan vast te stellen voor de gronden van het inpassingsplan 'Herinrichting A.C. de Graafweg (N241)'. Die termijn is op 10 jaar na vaststelling van het inpassingsplan gesteld. In artikel 14.2b en 14.2c van de planregels zijn uitzonderingen gemaakt op deze regel.

In sub b is bepaald dat de gemeenteraden bevoegd zijn om een bestemmingsplan vast te stellen, mits de inhoud van het inpassingsplan wordt overgenomen in dat plan.

In sub c is bepaald dat de gemeenteraden van Heerhugowaard en Medemblik bevoegd zijn om een bestemmingsplan vast te stellen, voor zover het de gronden betreft die in dit inpassingsplan zijn bestemd als 'Groen' en 'Verkeer - 2'. Op deze wijze wordt de uitvoerbaarheid van dit inpassingsplan niet negatief geraakt, terwijl de bevoegdheidsbeperking voor gemeente niet verder gaat dan nodig is.

Qua planregels is zoveel mogelijk aangesloten bij de formuleringen van de vigerende bestemmings- en inpassingsplan(nen).

5.3 Crisis- en herstelwet

Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Doel van deze wet is de versnelling van projecten in het ruimtelijke domein, de bestrijding van de economische crisis en haar gevolgen en de bevordering van een goed en duurzaam herstel van de economische structuur van Nederland. Op basis van artikel 1.1, eerste lid, onder a, van de Crisis- en herstelwet, in samenhang met Bijlage I, onderdeel 2.1 is bij een inpassingsplan afdeling 2 van die wet van toepassing.

Belangrijke gevolgen van de Crisis- en herstelwet voor dit project zijn:

- a. beroepsprocedures worden sneller doorlopen;
- b. het beroepschrift dient meteen de gronden van beroep te bevatten.

5.4 Artikelgewijze toelichting op de planregels

Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP)

Dit inpassingsplan is opgezet conform de Wro en het Bro, zoals die gelden sinds 1 juli 2008. Inherent hieraan is de toepassing van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (hierna: SVBP 2012). De SVBP 2012 maakt het mogelijk om bestemmings- en inpassingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. De SVBP 2012 geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het inpassingsplan of bestemmingsplan, zowel digitaal als analoog. De regels van dit inpassingsplan zijn conform deze standaarden opgesteld. In dit hoofdstuk worden de regels artikelgewijs behandeld.

Inleidende regels

De inleidende regels vormen het eerste hoofdstuk van de regels en bestaan uit definities van begrippen (artikel 1) en wijze van meten (artikel 2).

Bestemmingen

Het tweede hoofdstuk van de regels geeft de regels per bestemming. Het inpassingsplan kent in totaal zes bestemmingen, waarmee de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg mogelijk wordt gemaakt. Tevens zijn bestemmingen opgenomen ter bescherming van bestaande kabels, leidingen of waarden in het gebied (zogenaamde dubbelbestemmingen).

Artikel 3 Agrarische met waarden

Voor het gedeelte binnen het plangebied waar de Westerlangereis wordt aan de noordzijde van de Westerlangereis de bestemming 'Agrarisch met Waarden' opgenomen. De gronden zijn bestemd voor grondgebonden agrarische bedrijfsvoering en het behoud en versterking van aanwezige cultuurhistorische waarden in de vorm van waardevolle bestaande verkavelingspatronen. In of op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd. De bouwhoogte van terrein- en erfafscheidingen mag niet meer dan 2 meter bedragen en de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 1 meter bedragen.

Artikel 4 Groen

Binnen het plangebied zijn drie gebieden met de bestemming 'Groen' opgenomen: bij de huidige aansluiting op de Nedorperdijk, ter plaatse van de groenstrook bij Heerenweide en ten westen van de Tramweg in Wognum. Ter plaatse van de Nedorperdijk en ten westen van de Tramweg is deze bestemming opgenomen om de verkeersbestemming van de bestaande weg af te halen en op deze manier weg te bestemmen. Binnen de groenbestemming ter plaatse van Heerenweide en de groenbestemming in Wognum zijn, middels een aanduiding 'pad', fiets- en wandelpaden toegestaan, zodat binnen de groenstrook in Heerenweide een fiets- en wandelverbinding tot de mogelijkheden behoort en de fietsverbinding bij Wognum ongewijzigd kan blijven ten opzichte van de huidige situatie. Bij de aansluiting op de Nedorperdijk zijn geen fiets- en wandelpaden toegestaan. Verder zijn binnen de bestemming parkeerplaatsen, water, speelvoorzieningen en andere voorzieningen mogelijk. Binnen de bestemming zijn geen gebouwen mogelijk. Wel mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van maximaal 8 meter hoog worden gebouwd en speelvoorzieningen van maximaal 3 meter (ten behoeve van de speellocatie bij Heerenweide). Voor deze bestemming is in artikel 23.2 geregeld dat gemeenten voor deze gronden zonder voorwaarden direct een nieuw bestemmingsplan mogen opstellen.

Artikel 5 Verkeer - 1

De N241 A.C. de Graafweg heeft de bestemming 'Verkeer - 1'. Met deze bestemming wordt de herinrichting mogelijk gemaakt. Binnen de bestemming is een figuur 'as van de weg' opgenomen. Hier moet de as van de weg worden gesitueerd. Middels een omgevingsvergunning kan 2 meter van deze as van de weg worden afgeweken, mits dit akoestisch aanvaardbaar is. Daarnaast geldt dat de weg uit maximaal twee rijstroken mag bestaan, exclusief eventuele opstelstroken en busstroken. Hiernaast zijn fiets- en voetpaden, bermen, sloten, tunnels, straatmeubilair, werkterrein, groenvoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen en nutsvoorzieningen toegestaan.

Binnen de bestemming zijn geen gebouwen toegestaan. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen een maximale hoogte hebben van 8 meter.

Tevens zijn er als specifieke gebruiksregels voorwaardelijke verplichtingen opgenomen ten behoeve van de juridische koppeling van het op te stellen en uit te voeren landschapsplan, het uitvoeren van een maatregelenonderzoek ten behoeve van de woningen A.C. de Graafweg 2, 6A, 6 en 10 en Verlaat 1, 3A, 5, 7, 30, 32, 34 en 36 te Heerhugowaard, Langereis 7 te Hoogwoud, A.C. de Graafweg 1 en 9, Breestraat 1, 2 en 3, Middelweg 36 en Pade 6 te Opmeer en de uitvoering van deze maatregelen en de sanering van van de woningen A.C. de Graafweg 2A en 4 in Heerhugowaard.

Artikel 6 Verkeer - 2

Gedeelten van de weg die geen onderdeel uitmaken van de N241 A.C. de Graafweg hebben de bestemming 'Verkeer - 2'. Dit geldt voor de huidige aansluiting op de Niedorperdijk en ten westen van de Tramweg in Wognum: de plaatsen die aansluiten op de bestemmingen 'Groen'. Dit worden beide doodlopende wegen, die de aanliggende percelen ontsluiten. Binnen de bestemming zijn, naast wegen en straten, ook parkeervoorzieningen, fiets- en voetpaden, bermen, sloten, straatmeubilair, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, bruggen, dammen, duikers en andere kunstwerken toegestaan. Er zijn geen gebouwen toegestaan. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, hebben een hoogte van maximaal 8 meter.

Voor deze bestemming is in artikel 23.2 geregeld dat gemeenten voor deze gronden zonder voorwaarden direct een nieuw bestemmingsplan mogen opstellen.

Artikel 7 Water

Voor het gedeelte binnen het plangebied waar de Westerlangereis wordt gewijzigd is de bestemming 'Water' opgenomen. De voor "Water" aangewezen gronden zijn bestemd voor water en groen met daarbij kunstwerken en tewaterplaatsen voor de brandweer. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, hebben een hoogte van maximaal 8 meter.

Artikel 8 en 9 Verkeer - voorlopige bestemming

In het inpassingsplan zijn twee bestemmingen 'Verkeer - voorlopig' opgenomen die betrekking hebben op het tijdelijk gebruik van de gronden nabij de Niedorperdijk, Heerhugowaard en A.C. de Graafweg 21, Wognum ten behoeve van de uit te voeren werkzaamheden. Het gaat daarbij om de opslag van grond en materialen die nodig zijn voor de aanleg van de weg. De tijdelijke bestemming geldt voor een periode van 5 jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van het inpassingsplan. Daarna wordt de bestemming verkeer (voor de gronden met bestemming Verkeer - Voorlopig 1) of agrarisch (voor de gronden met bestemming Verkeer - Voorlopig 2).

Artikel 10 Leiding

De dubbelbestemming 'Leiding' is overgenomen uit het bestemmingsplan Buitengebied 2014 van de gemeente Heerhugowaard. Deze dubbelbestemming is ter bescherming van een leidingenstrook bij Verlaat, die het plangebied doorkruist. De dubbelbestemming regelt dat bebouwing en aanlegwerkzaamheden beperkt mogelijk zijn. Hier kan van af worden geweken, indien de (bouw)werkzaamheden niet strijdig zijn met de leidingbelangen.

Artikel 11 Leiding - Gas

De dubbelbestemming 'Leiding - Gas' is overgenomen uit het bestemmingsplan Landelijk Gebied Opmeer 2014. Deze dubbelbestemming beschermt de gasleiding die het plangebied doorkruist. Door middel van aanduidingen zijn de type gasleidingen weergegeven op de verbeelding. Net als bij de dubbelbestemming 'Leiding', geldt hier dat bouwen en aanleggen beperkt mogelijk is. Hier kan van af worden geweken, mits de leiding niet wordt geschaad. Hiertoe moet vooraf advies worden ingewonnen bij de leidingbeheerder.

Artikel 12 Leiding - Gas 1

De dubbelbestemming 'Leiding - Gas 1' is overgenomen uit het bestemmingsplan Herziening Hoogwoud, Opmeer en Spanbroek 2017. Deze dubbelbestemming beschermt de gasleiding die het plangebied doorkruist. Net als bij de dubbelbestemming 'Leiding', geldt hier dat bouwen en aanleggen beperkt mogelijk is. Hier kan van af worden geweken, mits de leiding niet wordt geschaad. Hiertoe moet vooraf advies worden ingewonnen bij de leidingbeheerder.

Artikel 13 Leiding - Hoogspanning

De dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanning' is afkomstig uit het Provinciaal Inpassingsplan 'Netuitbreiding Kop van Noord- Holland' en de twee herstelbesluiten hiervan. Deze dubbelbestemming behoudt de mogelijkheid tot aanleg van de hoogspanningsverbinding en beschermt, na de aanleg, de verbinding. Binnen de bestemming zijn de mogelijkheden voor het bouwen en aanleggen beperkt. Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van deze regels, indien de veiligheid van de leiding niet wordt geschaad en vooraf advies is ingewonnen bij de leidingbeheerder.

Artikel 14 Leiding - Water

De waterleidingen in het plangebied zijn bestemd als Leiding - Water. Aan werkzaamheden, zoals bepaalde graafwerkzaamheden van dieper dan 30 cm, is een vergunningplicht gekoppeld. Hierdoor wordt voorkomen dat leidingen eventueel beschadigd worden. Op deze manier worden de leidingen beschermd.

Artikel 15, 16 en 17 Waarde - Archeologie - 2, 3 en 4

De dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 2', 'Waarde - Archeologie 3' en 'Waarde - Archeologie 4' zijn opgenomen ter bescherming van de mogelijk aanwezige archeologische waarden. De dubbelbestemmingen zijn van toepassing op de gebieden waar uit het archeologisch onderzoek (zie paragraaf 4.6) is gebleken dat nader onderzoek nodig is. Binnen de bestemming wordt geregeld dat, indien de grond dieper wordt geroerd dan 40 centimeter over een oppervlakte van respectievelijk 500 m² in Waarde - Archeologie 3 en 2.500 m² in Waarde - Archeologie 4, eerst archeologisch onderzoek nodig is. Voor Waarde - Archeologie 2 geldt dit bij grondroering dieper dan 35 centimeter en over een oppervlakte groter dan 100 m². Tevens is een wijzigingsbevoegdheid in de bestemmingen opgenomen om de bestemming te kunnen wijzigen of verwijderen indien uit onderzoek blijkt dat hier geen archeologische waarden aanwezig zijn, of juist om de bestemming toe te kennen, indien uit onderzoek blijkt dat wel archeologische waarden aanwezig zijn.

Artikel 18 Waarde - Cultuurhistorie

De dubbelbestemming 'Waarde-Cultuurhistorie' is overgenomen uit het bestemmingsplan Buitengebied 2014 van de gemeente Heerhugowaard. De op de verbeelding voor "Waarde - Cultuurhistorie" aangewezen gronden zijn, mede bestemd voor het behoud, de bescherming en het herstel van de cultuurhistorische, bouwhistorische en beeldbepalende elementen in de op die grond gelegen bouwwerken en objecten, die in de nota 'Gemeente Heerhugowaard een historisch - geografische inventarisatie' zijn opgenomen. Binnen de bestemming zijn de mogelijkheden voor het bouwen en aanleggen beperkt. Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van deze regels, indien dit niet strijdig is met de waarde cultuurhistorie, zoals dat in de gemeentelijke nota is vastgelegd. Hiertoe moet vooraf advies worden ingewonnen bij een deskundige op het gebied van cultuur.

Artikel 19 Waterstaat - Waterkering

Het gebied tussen de Niedorperdijk en de ovonde Langereis heeft een waterkerende functie. Ter bescherming hiervan is de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' opgenomen. In dit artikel zijn beperkende regels opgenomen voor bebouwing en aanlegwerkzaamheden. Hier kan van af worden geweken mits geen schade wordt of kan worden toegebracht aan de waterkering. Hiertoe moet vooraf advies worden ingewonnen bij de waterbeheerder.

Algemene regels

Het derde hoofdstuk van de regels wordt gevormd door de algemene regels. Om te voldoen aan de regels die worden gesteld in de Wro en het Bro geldt voor het inpassingsplan de antidubbelregel (artikel 19) zoals die is opgenomen in het Bro. Deze regels uit het Bro moeten in de regels van het inpassingsplan worden opgenomen. In dit hoofdstuk zijn enkele artikelen opgenomen die hieronder worden toegelicht.

Artikel 20 Anti-dubbelregel

Het Bro stelt de verplichting de anti-dubbelregel over te nemen in het inpassingsplan. Deze standaardbepaling heeft als doel te voorkomen dat van ruimte, die in een inpassingsplan voor de realisering van een bepaald gebruik of functie is mogelijk gemaakt, na realisering daarvan, ten gevolge van feitelijke functie- of gebruiksverandering van het gerealiseerde, opnieuw ten tweede male zou kunnen worden gebruikgemaakt.

Artikel 21 Algemene aanduidingsregels

Op de verbeelding zijn verschillende gebiedsaanduidingen opgenomen. Deze worden hieronder toegelicht.

'Milieuzone - waterbergingsgebied': De gronden met deze aanduiding zijn gereserveerd voor mogelijke toekomstige waterberging. Op deze gronden zijn geen bouwwerken mogelijk, met als doel het gebied zo open mogelijk te houden. Hier kan van af worden geweken met een omgevingsvergunning, mits hierover vooraf advies is ingewonnen bij de waterbeheerder.

'Veiligheidszone - lpg'. Deze zone geldt als gevolg van een LPG-tankstation bij Verlaat. In de regels zijn beperkingen opgelegd voor het gebruik van deze gronden. Deze regels sluiten aan op die in het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied 2014' van de gemeente Heerhugowaard.

'Vrijwaringszone - buisleidingenstraat'. Hier zijn de gronden gereserveerd voor buisleidingen van nationaal belang.

'Vrijwaringszone - straatpad'. Deze aanduiding is gericht op de bescherming en de instandhouding van het straatpad. Hier zijn beperkingen voor de maximale bouwhoogte opgenomen.

Artikel 22 Algemene afwijkingsregels

De algemene afwijkingsregels maken het mogelijk om op onderdelen af te wijken van de regels, die in het belang zijn of noodzakelijk zijn voor de een ruimtelijk of technisch beter verantwoorde plaatsing van bouwwerken of die noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein. De afwijking of overschrijding van de grenzen mag niet meer dan 10% of 2,5 meter bedragen. Voorts mag niet worden afgeweken van de plaats van de as van de weg.

Artikel 23 Algemene wijzigingsregels

De wijzigingsbevoegdheid uit het Provinciaal Inpassingsplan 'Netuitbreiding Kop van Noord-Holland' is in dit plan overgenomen. De wijzigingsbevoegdheid is middels een gebiedsaanduiding op de verbeelding weergegeven en hoort bij de bestemming 'Leiding - Hoogspanning'. Binnen het wijzigingsgebied-1 geldt dat de dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanning' kan worden verplaatst.

Artikel 24 Overige regels

In de overige regels is de samenhang met andere bestemmingsplannen die in het gebied worden opgesteld of al gelden, verduidelijkt. Geregeld is dat de bestemmingen in de onderliggende inpassings- en bestemmingsplannen komen te vervallen. De dubbelbestemmingen uit de onderliggende plannen zijn opgenomen in de regels van dit inpassingsplan.

In het tweede lid van dit artikel is geregeld dat gedurende tien jaar na vaststelling van het inpassingsplan geen nieuw gemeentelijk bestemmingsplan mag worden vastgesteld, tenzij dit bestemmingsplan de inhoud van dit inpassingsplan overneemt. Tevens is in het tweede lid bepaald dat voor de bestemmingen 'Groen' en 'Verkeer - 2' wel direct een bestemmingsplan mag worden opgesteld. Hiervoor is gekozen omdat deze bestemmingen geen deel meer zullen uitmaken van de provinciale weg en de gemeenten hier een eigen planologische invulling aan moeten kunnen geven.

Overgangs- en slotregels

Het laatste hoofdstuk van de regels bestaat uit de overgangsregels (artikel 25) en de slotregel (artikel 26). De overgangsregels zijn, net als de antidubbelregel voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening. Hiermee worden de bestaande rechten op de gronden beschermd. In de slotregel wordt de titel van het inpassingsplan gegeven.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Inleiding

Ingevolge artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient er in het kader van het inpassingsplan een onderzoek te worden gedaan naar de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de financiële haalbaarheid van het plan. De maatschappelijke aspecten worden aan de hand van de inspraak in hoofdstuk 7 toegelicht.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening dient voor gronden waar een bouwplan is voorgenomen een exploitatieplan te worden vastgesteld. De herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg betreft echter geen bouwplan in de zin van het Besluit ruimtelijke ordening, zodat een exploitatieplan niet nodig is. Om deze reden wordt geen exploitatieplan vastgesteld. Het plan, zoals in deze toelichting beschreven, wordt gerealiseerd door middel van vrijgehouden budget door de provincie Noord-Holland.

Hoofdstuk 7 Procedure

7.1 Verwerving gronden

In het plangebied is sprake van particuliere grondeigendommen, waar in dit inpassingsplan uitbreidingen van de weg zijn voorzien. Met deze grondeigenaren vindt momenteel overleg plaats, waarbij het uitgangspunt is dat de benodigde gronden minnelijk worden verworven. Indien het echter niet mogelijk is om de gronden minnelijk te verwerven, moet onteigening (op grond van onteigeningstitel II a) een laatste mogelijkheid zijn, om de uitvoerbaarheid van het plan te borgen.

7.2 Overleg en inspraak

7.2.1 Overleg

Ingevolge artikel 3.1.1 (in samenhang met artikel 1.1.1, lid 2) van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), dienen Gedeputeerde Staten overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. In verband hiermee is het concept ontwerp inpassingsplan voorgelegd aan verschillende instanties, te weten: de gemeente Heerhugowaard, gemeente Hollands Kroon, gemeente Opmeer, gemeente Medemblik en het HHNK.

HHNK had alleen opmerkingen op het watertoetsdocument en niet op de inhoud van het inpassingsplan zelf. De opmerkingen aangaande het watertoetsdocument zijn direct met het HHNK afgestemd en verwerkt. In relatie tot het inpassingsplan is vanuit de gemeente Hollands Kroon aangegeven om ook de wijziging aan de Westerlangereis op het grondgebied van de gemeente op te nemen binnen de plangrenzen van het inpassingsplan. De gemeente Heerhugowaard liet weten dat de vigerende dubbelbestemming 'Waarde - archeologie 3' en dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie' gehandhaafd dienen te blijven voor zover deze binnen de plangrenzen van het inpassingsplan liggen. De gemeente Opmeer gaf aan dat de grens van het inpassingsplan aan de zuidzijde van de kruising met de Pade in Opmeer te hoog ligt. De gemeenten Opmeer en Medemblik lieten weten dat de geldigheidstermijn van de voorlopige verkeersbestemmingen op grond van artikel 3.2. Wro maximaal 5 jaar bedraagt in plaats van 7 jaar. Ook heeft Medemblik verzocht als voorwaarde op te nemen dat de tijdelijke bebouwing na afloop van de geldigheidstermijn ook daadwerkelijk wordt gesloopt. Tot slot heeft de gemeente Medemblik aangegeven de bevoegdheid van de gemeenteraad om eerder dan 10 jaar een bestemmingsplan vast stellen binnen de grenzen van het inpassingsplan te verduidelijken.

Bovenstaande opmerkingen zijn in het voorliggende ontwerp-inpassingsplan verwerkt.

7.3 Procedure

7.3.1 Ontwerp-Inpassingsplan

Het ontwerp-inpassingsplan ligt vanaf juni 2018 gedurende 6 weken ter inzage, waarbij door eenieder zienswijzen bij Provinciale Staten kunnen worden ingediend.

Het ontwerp-inpassingsplan heeft van 8 juni 2018 tot en met 19 juli 2018 ter inzage gelegen. Binnen deze periode kon door een ieder zienswijzen worden ingediend bij Provinciale Staten van Noord-Holland. Omdat gebleken is dat de eerdere kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerp abusievelijk niet in de Staatscourant is gepubliceerd, is het ontwerp nogmaals ongewijzigd van 1 oktober tot en met 12 november 2018 ter inzage gelegd. De zienswijzen die reeds in de eerste periode van terinzagelegging zijn ingediend worden meegenomen in de beantwoording van de zienswijzen en behoeven niet opnieuw te worden ingediend. De zienswijzen zijn bij de besluitvorming in het kader van de vaststelling van het plan door Provinciale Staten betrokken. In de Nota van Beantwoording zijn de ingekomen zienswijzen samengevat en beantwoord. Daarbij wordt tevens aangegeven of de zienswijze leidt tot wijziging van het inpassingsplan. De Nota Zienswijzen is als bijlage aan deze toelichting toegevoegd.

7.3.2 Vaststelling en beroep

Na bekendmaking van de vaststelling vangt de beroepstermijn aan. Na deze beroepstermijn van zes weken treedt het inpassingsplan in werking, tenzij conform artikel 8.4 Wro een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State.

Eindnoten

1. Trajectstudie N241b definitief, 10 december 2015, Grontmij Nederland B.V. (thans: Sweco Nederland B.V.)
2. Idem
3. Lden is een geluidmaat waarbij het geluidniveau wordt gemiddeld over 24 uur met een zwaarder gewicht voor het geluid in de avond en in de nacht
4. Bureauonderzoek archeologie N241 A.C. de Graafweg nabij Opmeer gemeentes Hollands Kroon, Heerhugowaard, Opmeer en Medemblik, Definitief, 23 april 2018, Sweco Nederland B.V.

**Provincie Noord-Holland
Gedeputeerde Staten**

BU/KBI

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl