

Informatiepakket gemeente Opmeer
Provinciaal Inpassingsplan N241

Inleiding

Hierbij treft u de nodige informatie aan die relevant is voor de komende besluitvorming over de vaststelling van het provinciaal inpassingplan voor de herinrichting van de N241.

Het bevat in de eerste plaats de zienswijzen die door burgemeester en wethouders van Opmeer over het ontwerp van dit PIP bij de provincie zijn ingediend. Bij de zienswijzen is ook het nodige fotomateriaal gevoegd dat een beeld geeft van de huidige groenstructuur langs het huidige wegtracé van de N241 door de kern Opmeer.

Ten tweede is de eerdere vooroverlegreactie van burgemeester en wethouders over de conceptversie van de N241opgenomen.

In de derde plaats is een verslag van een op 30 augustus 2018 gehouden stakeholdersoverleg opgenomen verslag dateert van 25 september 2018). In de zienswijzen wordt naar dit verslag verwezen.

Ten vierde zijn luchtfoto's van de kern Opmeer opgenomen waarop met rode belijning de begrenzing van (de verkeersbestemmingen van het ontwerp PIP) zijn aangeduid. Daarmee wordt inzichtelijk hoe de N241 na de herinrichting over de huidige groenstructuur komt te liggen. Achter deze set foto's is nog een vijftal luchtfoto's toegevoegd die een goed overzicht geven van de huidige groenstructuur langs N241 in Opmeer.

Als laatste is de verzamelbrief Wegvervoer en verkeersveiligheid van 7 december 2018 van de minister van Infrastructuur en Waterstaat opgenomen. Daarin wordt toegelicht hoe het Rijk verwacht dat provinciebesturen omgaan met de kap van bomen bij de verbetering van de verkeersveiligheid van wegen.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

T.a.v. Daniel Eggermont

Project Herinrichting A.C. de Graafweg (N241)

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Ons Kenmerk



18.0012907

Datum

7 november 2018

Afdeling

Ruimte en Ondernemen

Onderwerp: zienswijze ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N241 A.C. de Graafweg

Geacht college,

Naar aanleiding van de (tweede) terinzagelegging van het ontwerp Inpassingsplan N241 A.C. de Graafweg (hierna: ontwerp PIP of PIP als wordt bedoeld op de vast te stellen versie van dit plan) per 1 oktober jl. dienen wij de volgende aanvulling op onze eerdere zienswijze tegen dit ontwerp plan in.

Wij hebben tijdens de eerste terinzagelegging van dit ontwerp PIP bij brief van 12 juli 2018 een zienswijze ingediend. In deze zienswijze zijn wij onder meer ingegaan op de landschappelijke inpassing van de herinrichting van de A.C. de Graafweg en het behoud van de huidige groenstructuur langs deze weg in de kern Opmeer. Naar aanleiding van de toezegging van/namens uw college dat in het vast te stellen PIP een voorwaardelijke verplichting voor een goede landschappelijke inpassing voor de heringerichte A.C. de Graafweg zal worden opgenomen, hebben wij aangegeven dit onderdeel van onze zienswijze in te trekken. Voor het overige hebben wij aangegeven onze zienswijze tegen het ontwerp PIP onverminderd te handhaven. Wij gaan er dan ook vanuit dat onze al ingediende zienswijze ook geldt als een zienswijze tegen het tweede ontwerp PIP dat, zoals in de bekendmaking van de terinzagelegging is aangegeven, inhoudelijk gelijk is aan het eerste ontwerp PIP. Voor zover nodig verzoeken wij u onze eerste zienswijze, onze brief van 12 juli 2018 gecombineerd met onze brief van 28 augustus 2018, als hier ingelast te beschouwen.

Bij onze gedeeltelijke intrekking van onze (eerste) zienswijze ten aanzien van de groenstructuur in Opmeer zijn wij er uiteraard vanuit gegaan dat met het aan het PIP te koppelen landschapsplan verzekerd zou zijn dat na het heringerichte n van de A.C. de Graafweg in Opmeer in betekende mate dezelfde ruimtelijke kwaliteit aanwezig is als bij het huidige wegtracé.

Ruimtelijke kwaliteit

Inmiddels wordt er vanuit uw provincie gewerkt aan de opstelling van een Landschappelijk Inpassingsplan A.C. de Graafweg. De eerste resultaten daarvan geven ons echter aanleiding tot grote zorgen over de uiteindelijke inpassing van dit project en het ruimtelijke beeld in Opmeer na herinrichting van de weg. Het inpassingsplan kan naar ons oordeel in ieder geval niet worden vastgesteld voordat dit is uitgekristalliseerd en onderdeel uitmaakt van de toetsing aan het wettelijke criterium van een goede ruimtelijke ordening.

Hoewel gesproken wordt over een landschapsplan kan uit het tot dusver bekende kaartmateriaal, de verslagen van de tot dusver gevoerde overleggen en een gemaakte computeranimatie eigenlijk alleen maar afgeleid dat er in werkelijkheid voornamelijk sprake is van een "bomenreductieplan". Het is ons bekend dat het beleid van de provincie voor het bomenbestand langs provinciale wegen inhoudt dat dode of te verwijderen bomen niet worden vervangen, maar dit beleid lijkt nu ook te worden doorgevoerd in de bebouwde kom van Opmeer.

Uit de beschikbare informatie die wij tot nu toe van uw provincie hebben ontvangen blijkt dat in Opmeer een zeer aanzienlijk aantal bomen in Opmeer langs de A.C. de Graafweg zal verdwijnen en dat deze niet worden terugplaatst of vervangen. Per saldo is er sprake van een grote vermindering van het aantal bomen. Op sommige langs van de (heringerichte) weg, zoals bij de noordzijde van de N241 tussen de Pade en de Middelweg en aan de zuidkant van het wegvak van de N241 tussen de Breestraat en de Lindegracht, blijft vrijwel geen boom meer staan. De algemene lijn van het landschapsplan lijkt te gaan worden dat de alsdan overblijvende groenstructuur afdoende is voor een goede inpassing van de heringerichte weg. De enige algemene groenmaatregel die in het landschapsplan voor Opmeer is voorzien is de aanleg van een lage groene haag tussen de (nieuwe) A.C. de Graafweg en het (nieuwe) daar langs liggende fietspad. Dat is niet (zelfs niet bij benadering) wat verstaan kan worden onder het (streven naar) behoud van de huidige groenstructuur. Verandering van de bestaande situatie betekent in dit verband dat gezocht moet worden naar gelijkwaardige oplossingen qua omvang en kwaliteit. Dit uitgangspunt komt onvoldoende tot uiting in de landschappelijke inpassing zoals die (kennelijk) tot dusver door uw provinciebestuur wordt voorbereid. Ter illustratie van wat wij bedoelen verwijzen wij u graag naar bijgevoegd fotomateriaal dat een indruk geeft van de huidige bomen langs de A.C. de Graafweg. Het gaat hier om bomen die, als de herinrichting van de A.C. de Graafweg in Opmeer ongewijzigd doorgaat, zullen verdwijnen.

De insteek van het in voorbereiding zijnde landschapsplan lijkt verder te zijn om het te ontstane groen tekort op te lossen door te kijken naar vergroeningsmogelijkheden op locaties buiten het wegprofiel. Dit is geen echter geen oplossing omdat daarmee de aantasting van het groenstructuur langs het wegprofiel over de gehele linie niet ongedaan wordt gemaakt. De bijvoorbeeld in het stakeholdersoverleg van 25 september 2018 geopperde locatie HOSV terrein snijdt in dit opzicht geen hout aangezien deze locatie niet in de buurt van de N241 is gesitueerd en het aanbrengen van groen ruimtelijk geen relatie zal hebben met deze weg. In zoverre kunnen deze locaties dan ook niet gelden als compensatie waarbij het, zoals hiervoor aangegeven, naar ons oordeel moet gaan om maatregelen die gericht zijn op herstel van de groenstructuur dan wel het realiseren van een vergelijkbare inpassing van het nieuwe wegtracé.

Daar komt nog bij dat bij de vijf op de gemaakte inpassingskaart opgenomen zoeklocaties voor vergroening buiten het wegprofiel ook vragentekens kunnen worden geplaatst bij de ruimtelijke mogelijkheden en meerwaarde. Zo is het plaatsen van bomen op de locatie van het beoogde bedrijventerrein De Veken 4, waar in de huidige situatie langs het wegprofiel al geen bomen staan, weliswaar een idee, maar aan de andere kant gaat het hier om toekomstige bedrijfsground en gaat de opzet van dit bedrijventerrein uit van een zichtlocatie bij de weg. De plek bij het (voorheen beoogde) Scheringamuseum is naar ons oordeel niet direct een realistische optie. Het gaat hier om particuliere grond. De suggestie in de vorm van groene overhoeken voor de derde locatie daar tegenover, de strook grond tussen het bedrijventerrein De Veken en de A.C. de Graafweg, is evenmin overtuigend. Dit is een al bestaande open groenstrook. Het anders vormgeven daarvan met deze overhoeken is niet zonder meer een maatregel die leidt tot een heel andere ruimtelijke uitstraling. De bestaande geluidwal bij de Koekoeksbloem is de vierde locatie die op de kaart wordt genoemd. Wij hebben begrepen dat uit de informatieavonden over de landschapsplan voor bewoners de wens naar voren is gekomen om deze geluidwal te verhogen. Ongeacht nut en noodzaak daarvan, is een verhoging van een geluidwal op zichzelf geen maatregel die leidt tot meer groen. Daar is bij deze wal ook niet veel fysieke ruimte voor. Voor wat betreft de vijfde locatie tegenover de locatie De Veken 4 geldt hier gedeeltelijk sprake is van een bestaande groenstructuur tussen de Waterhoen en de Achterwijzend. Deze groenstrook is momenteel al behoorlijk "groen" zodat het planten van extra bomen eerder neerkomt op een vervanging dan een aanvulling. Voor het andere deel gaat het hier om grond die hoort bij de nieuwe woonwijk Heerenweide. Ook voor die wijk is in het huidige bestemmingsplan voorzien in een groene zone langs de A.C. de Graafweg. Wij verwijzen u in dit verband naar onze eerdere zienswijze waarin wij bezwaar maken tegen de doorkruising van het ontwerp PIP van deze groenstrook en groenbestemming. Op de overgelegde kaart lijken de extra bomen voor dit deel van deze locatie hier geplant te worden op de openbare weg (!) en in ieder geval niet binnen de in het geldende bestemmingsplan opgenomen groenbestemming.

Bij elkaar genomen is dit model van het zoeken naar 'compensatielocaties' aldus geen realistisch alternatief voor een goede landschappelijke inpassing van de herinrichting van de A.C. de Graafweg als geheel. Het is ook niet wat ons voor ogen stond bij onze eerdere pleidooi aan uw adres voor een goed landschapsplan voor dit project. Er moet meer worden gezocht naar inpassingsmaatregelen die het hele wegvak van de N241 in Opmeer afdekken, zoals bijvoorbeeld meer bomen en/of beplanting op de strook tussen het fietspad en de weg en langs het (aangepaste) wegprofiel al dan niet in combinatie met verkeersveiligheidsmaatregelen (vangrail).

Uitvoering/borging

Naast de vraag over de uiteindelijke ruimtelijke kwaliteit van het landschapsplan, is ook de uitvoering van dit plan (nog) onduidelijk. Tot nu toe is er geen inzicht gegeven over de uitvoeringstermijn, wie verantwoordelijk is voor welke maatregel, de financiering daarvan en de te nemen uitvoeringsbesluiten. Dit is essentiële informatie om een goed oordeel te kunnen vormen over de haalbaarheid van de inpassing van de herinrichting van de A.C. de Graafwegen de toetsing aan een goede ruimtelijke ordening. De gevoerde overleggen over het landschapsplan geven ons de indruk dat vanuit uw provincie op voorhand gemeentelijke medewerking voor de uitvoering van dit plan wordt verondersteld, terwijl het hier primair gaat om een provinciaal project. De uitvoering daarvan is volgens ons dan ook een provinciale verantwoordelijkheid en geen gemeentelijke. Voor

zover uw provinciebestuur bij de uitvoering van dit plan gemeentelijke medewerking nodig heeft, lijkt het ons logisch dat die medewerking is gestoeld op inhoudelijke overeenstemming tussen beide overheden over de inpassingsmaatregelen. Die overeenstemming is er nog niet.

Zoals de zaken er nu voor staan voorziet het ontwerp PIP, ondanks de toezegging dat er in het PIP een voorwaardelijke verplichting wordt opgenomen voor een landschapsplan, niet in een goede ruimtelijke of landschappelijke inpassing van de A.C. de Graafweg. Het landschapsplan zoals dat nu wordt voorbereid bevat daarvoor onvoldoende maatregelen en bevat qua uitvoering teveel onzekerheden. Wij verzoeken het provinciebestuur dan ook nu niet over te gaan tot vaststelling van het PIP. Voordat dit PIP kan worden vastgesteld, is het nodig dat het bij dit plan horende landschapsplan eerst inhoudelijk sterk wordt verbeterd en wordt voorzien van een concrete uitvoeringsparagraaf. Pas dan is een afgewogen besluit over de herinrichting van de A.C. de Graafweg mogelijk.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders,



M.A.S. Winder
Gemeentesecretaris



G.J.A.M. Nijpels
Burgemeester gemeente Opmeer

Bijlage

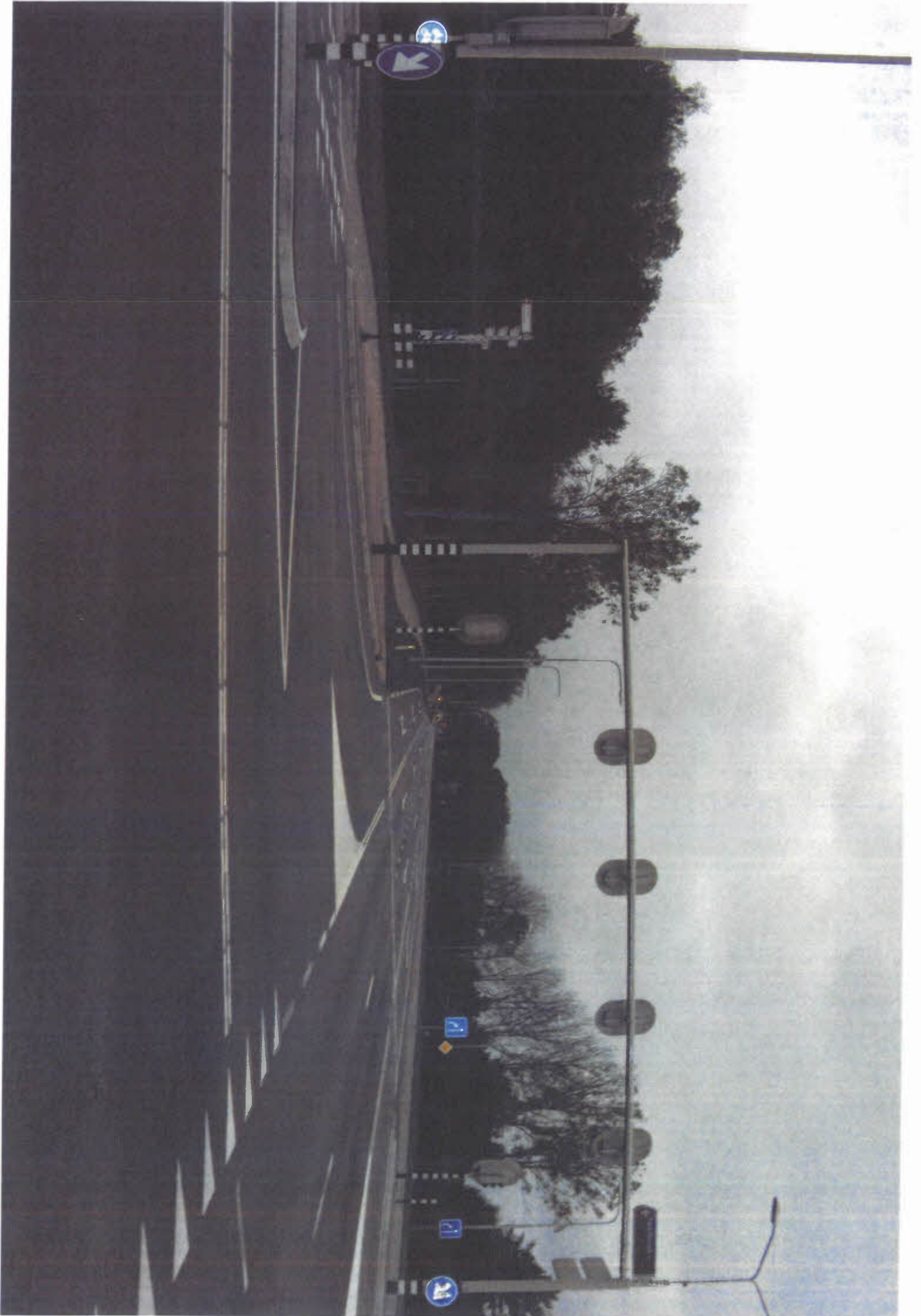
15 foto's van de huidige groensituatie van A.C. de Graafweg:

1. vanaf Heerenweide richting Wognum
2. vanaf Heerenweide richting Opmeer
3. vanaf Opmeer richting Heerenweide
4. vanaf de kruising bij bedrijventerrein De Veken richting Breestraat
5. idem
6. nabij kruising Breestraat
7. richting kruising bedrijventerrein De Veken
8. nabij de brandweerkazerne
9. vanaf kruising Breestraat richting Koningspade
10. idem
11. vanaf kruising Koningspade richting Breestraat
12. idem
13. ingang nabij de tennisbanen
14. vanaf kruising Koningspade richting Langereis
15. idem































Provincie Noord-Holland
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
POSTBUS 3007
2001 DA HAARLEM

Ons Kenmerk	 18.0007787
Datum	12 juli 2018
Afdeling	Ruimte en Ondernemen

Onderwerp: zienswijze Provinciaal Inpassingsplan N241 A.C. de Graafweg

Geachte college,

Naar aanleiding van het ter inzage gelegde ontwerp Provinciaal Inpassingsplan N241 A.C. de Graafweg (hierna: ontwerp pip) het volgende.

In onze eerdere reactie, bij brief van 2 mei 2018 (kenmerk: 18.0005012), in het kader van het vooroverleg op het eerste concept pip hebben wij aangegeven in te stemmen met het doel van dit pip; het verbeteren van de verkeersveiligheid van de A.C. de Graafweg. Wel hebben wij voor een aantal aspecten van het pip om (meer) aandacht gevraagd.

In de toelichting van het ontwerp pip is onze vooroverlegreactie gedeeltelijk beantwoord. Hier is aangegeven dat onze opmerkingen over de duur van de voorlopige verkeersbestemmingen en de aanpassing van de plangrens van het op aan de zuidkant van de kruising van de weg De Pade in het ontwerp pip zijn verwerkt. Maar de toelichting van het pip zijn onze opmerkingen over (1) het voorkomen van (teveel) verkeerslawaaï en (2) de gebiedsinrichting van de reconstructie bij de kern Opmeer niet beantwoord.

Onder verwijzing naar onze voorlegreactie van 2 mei jl. dienen wij hierbij ten aanzien van deze twee punten hierbij de volgende zienswijze in over het ontwerp pip.

Gebiedsinrichting Opmeer

In onze vooroverlegreactie hebben wij aandacht gevraagd voor een goede inpassing van de herinrichting van de N241 tussen de Pade en de woonwijk Heerenweide. In dit gebied bevinden zich langs de weg veel bomen. Door deze bomen geven het gebied (een kenmerkende) ruimtelijke kwaliteit en zijn ook van groot belang voor het woon- en leefklimaat van de kern Opmeer. Door de wegconstructie die het pip mogelijk maakt zullen er bomen moet worden gekapt. Om het behoud van deze groenkwaliteit zoveel mogelijk te borgen hebben wij u gevraagd om, in overleg met ons

college, een deugdelijk, integraal groenplan op te stellen dat zo snel mogelijk wordt uitgevoerd. In dit verband hebben wij verder onze zorg geuit over de gevolgen van het pip ter hoogte van de woonwijk Heerenweide. Volgens het voorontwerp van het pip verschuift het totale wegprofiel 1,5 tot 2 meter in de richting van deze woonwijk. Deze opschuiving gaat ten koste van de beoogde groenstrook aan de noordzijde van het plan Heerenweide. De nu voor deze strook geldende groenbestemming wordt in feite meer dan gehalveerd waardoor er slechts een zeer smalle groenbestemming overblijft. Zoals wij bij het vooroverleg hebben aangegeven, willen wij deze groenstrook vanwege het woon- en leefklimaat van deze nieuwe wijk ongewijzigd laten. In onze voorlegreactie hebben wij daarom verzocht om een zodanige aanpassing in de ontwerpfasen van het van het pip, door verschuiving van de gereconstrueerde weg in noordelijke richting of door andere maatregelen, dat deze groenstrook door de herinrichting van de A.C. de Graafweg niet wordt aangetast.

Na beoordeling van het ontwerp pip moet worden geconstateerd dat :

- a) het bestemmingsvlak voor de herinrichting van de weg aan de noordkant van de woonwijk Heerenweide ten opzichte van het eerste concept pip niet is verschoven en het ontwerp pip ook niet voorziet in andere maatregelen tot behoud van de hiervoor bedoelde groenstrook;
- b) in de bestemming "Verkeer-1" voor de wegconstructie van de N241 in Opmeer tussen de Pade en de in ontwikkeling zijnde woonwijk Heerenweide geen regeling of waarborg is opgenomen voor de ruimtelijke inpassing van de heringerichte weg.

In de toelichting van het ontwerp pip (paragraaf 2.3.3) wordt (wel) aangegeven dat de landschappelijke inpassing een belangrijk aspect is bij de voorbereiding en realisatie van dit project. Toegelicht wordt dat de provincie afzonderlijk van het pip medio 2018, 3^e kwartaal zal starten met het opstellen van een landschapsplan via een participatief proces. Door deze voorgestelde procedure zal de besluitvorming over de herinrichting van de N241 en de goede ruimtelijke/landschappelijke inpassing daarvan gaan verlopen in twee aparte besluitvormingstrajecten (vaststellen pip en (daarna) opstellen landschapsplan). Naar ons oordeel, zeker nu blijkens de toelichting uw college onze opvatting over het belang van een goede inpassing deelt, dienen de herinrichting en de maatregelen die nodig zijn ter behoud van voldoende ruimtelijke kwaliteit, echter steeds in samenhang te worden gezien en afgewogen.

In het ontwerp pip zoals dat nu ter inzage heeft gelegen, is het behoud van voldoende woon- en leefklimaat in de vorm van bomen of groen langs het wegvak tussen de Pade en de woonwijk Heerenweide in het pip (juridisch) niet verzekerd. Dit wordt in het ontwerp pip eigenlijk doorgeschoven naar een later stadium via een apart landschapsplan. Wij vinden dit geen logische gang van zaken. Dit temeer omdat de precieze impact van de wegconstructie zoals die op grond van het ontwerp pip mogelijk wordt op het huidige bomenbestand in dit wegvak in het ontwerp pip niet duidelijk is onderzocht en beoordeeld. Wij vragen u daarom om het nog op te stellen landschapsplan (alsnog) juridisch te koppelen aan het pip via een op te nemen voorwaardelijke verplichting in de bestemming Verkeer 1 van dit pip. Op die manier kan worden geborgd dat reconstructie van de N241 op een ruimtelijk goede manier kan plaatsvinden en, meer specifiek, dat compensatie van bomen die als gevolg van deze reconstructie moeten verdwijnen op een juiste wijze zal plaatsvinden. Meer specifiek met betrekking tot groenstrook ten noorden van de woonwijk Heerenweide herhalen wij dat de feitelijke opoffering daarvan zoals die nu in het ontwerp pip is voorzien ruimtelijk niet acceptabel is. Bij vaststelling van het pip zal in het pip een eerder door ons

voorgestelde aanpassing moeten worden doorgevoerd om deze strook groen in ieder geval te behouden.

Verkeerslawaai

Ten aanzien van het verkeerslawaai wordt in de toelichting van het ontwerp pip verwezen naar een akoestisch onderzoek. Volgens dat onderzoek is de wegreconstructie geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh) omdat de geluidsbelasting op geluidsgevoelige gebouwen (waaronder woningen) binnen de geluidszone van de weg niet groter is dan 2 dB. Uit de tekst van de toelichting en regels van het ontwerp pip blijkt verder niet dat de wegreconstructie van de N241 in de kern Opmeer/Spanbroek met stil asfalt zal worden uitgevoerd en er maatregelen worden overwogen ter beperking van de geluidsbelasting van woningen.

Naar onze opvatting is daarmee in het ontwerp pip niet onderkend dat een goede ruimtelijke ordening voor het aspect geluid niet uitsluitend wordt ingevuld door de Wgh. Een goede ruimtelijke ordening heeft buiten de Wgh een zelfstandige betekenis (RvS, 23 oktober 2013, ECLI:NL:RVS:2013:1654). 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. Daarbij moet ook aandacht worden besteed aan de cumulatie met bestaande geluidsbronnen (zoals bijvoorbeeld het geluid van bestaande bedrijvigheid). Dat de herinrichting van de A.C. Graafweg voldoet aan de normstelling van de Wgh betekent, anders gezegd, nog niet dat deze herinrichting ook acceptabel voor het woon- en leefklimaat van de omgeving van de herinrichting en dat de door ons tijdens het vooroverleg voorgestelde maatregelen ter beperking of voorkoming van geluidshinder niet nodig zijn. Wij verzoeken u om in het pip alsnog deze maatregelen, het aanbrengen van stil asfalt op de heringerichte weg en het treffen van aanvullende geluidmaatregelen bij de woningen bij de Koekoeksbloem alsnog onderdeel te laten zijn van het pip.

Vragen

Hebt u vragen, dan kunt u contact opnemen met E. Fijma, telefoon 0226 – 36 3333 of via gemeente@opmeer.nl.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders,


M.A.S. Winder
Gemeentesecretaris


G.J.A.M. Nijpels
Burgemeester gemeente Opmeer

Wij werken op afspraak

Hebt u een product of dienst nodig van de gemeente? Maak een afspraak via www.opmeer.nl



Provincie Noord-Holland
POSTBUS 3007
2001 DA HAARLEM

Ons Kenmerk



18.0005012

Datum

2 mei 2018

Afdeling

Realisatie en Beheer

Onderwerp: Provinciaal Inpassingsplan N241 A.C. de Graafweg

Geachte heer, mevrouw,

Ten behoeve van de reconstructie van de N241 A.C. de Graafweg hebben wij in het kader van vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro het concept-ontwerp PIP ontvangen. Als eerste willen wij onze vreugde uitspreken dat de weg veiliger wordt ingericht en de verkeersveiligheid voor de gebruikers en onze inwoners daardoor zal worden verbeterd. Desondanks hebben wij enkele opmerkingen die wij u met deze brief willen doen toekomen.

Bestemmingen en regels

Bij de toegekende bestemmingen en regels hebben we enkele opmerkingen.

-In de artikelen 6 en 7 van de regels is een voorlopige bestemming Verkeer-voorlopig 1 en 2 opgenomen. In artikel 6.3 en 7.3 is daarvoor een geldigheidstermijn genoemd van 7 jaar. Artikel 3.2 van de Wet ruimtelijke ordening geeft echter aan dat voorlopige bestemmingen een geldigheidstermijn van maximaal 5 jaar kunnen hebben.

Plangrenzen

-De grens van de PIP aan de zuidzijde van de kruising met de Pade in Opmeer ligt te hoog. Ook ten zuiden van de nu ingetekende grens wordt de situatie aangepast. Wij verzoeken u de plangrens hiermee in overeenstemming te brengen.

Verkeerslawaaï.

-In uw verkeersmodellen gaat u uit van een afname van de verkeersdruk op de N241 als gevolg van de aanleg van de N 23. U houdt rekening met een verkeerstoename van 1%. Wij zien dat het verkeersaanbod op de N241 alleen maar is toegenomen en zijn niet geheel overtuigd van de juistheid van deze aanname. Langs het tracé N 241 zijn in de kern Opmeer/Spanbroek meerdere woonwijken gerealiseerd. Ten behoeve van het behouden van een goed woonklimaat verzoeken wij u langs het gehele tracé stil asfalt aan te leggen. Ter hoogte van de woonwijk Heerenweide is eerder al gekozen voor de aanleg van stil asfalt. Ook verzoeken wij u ter hoogte van de

Koekoeksbloem aanvullende maatregelen te overwegen, teneinde de geluidsbelasting op de gevels van de woningen hier te beperken.

Gebiedsinrichting

Om het ruimtebeslag van het PIP te kunnen beoordelen is ook gekeken naar de inrichting. Wij willen graag de volgende opmerkingen maken:

-Wij vragen uw aandacht voor de inrichting van de N241 tussen de Pade en de nieuwe woonwijk Heerenweide. Nu bevinden zich in dit gebied veel bomen en heeft het gebied dankzij de aanwezigheid van deze bomen veel ruimtelijke kwaliteit. Ook zijn deze bomen van groot belang voor het woon- en leefklimaat in de kern Opmeer (tegengaan fijnstof en geluid). Wij beseffen dat een deel van de bomen moet wijken voor de verkeersveiligheid maar betreuren het dat veel van deze groenkwaliteit wordt ingeleverd. Wij dringen er met klem op aan dat voor het totale gebied vanaf de Pade tot en met de woonwijk Heerenweide, in overleg met ons college, een deugdelijk integraal groenplan wordt opgesteld en dat dit plan zo snel als mogelijk wordt uitgevoerd. In het ambtelijk vooroverleg is hiertoe reeds een toezegging gedaan.

-Ter hoogte van de nieuwe woonwijk Heerenweide zien wij dat het totale profiel 1,5 tot 2 meter opschuift in de richting van de woonwijk. Deze opschuiving gaat ten koste van de beoogde groenstrook (groene plint) aan de noordzijde van het plan Heerenweide. Wij vinden deze groenstrook van belang voor het woon- en leefklimaat in de wijk Heerenweide en zien deze graag ongewijzigd gehandhaafd. Wij verzoeken u de mogelijkheden te bezien, bijvoorbeeld door plaatsing van een geleiderail, om het profiel zodanig aan te passen dan wel het totale profiel in noordelijke richting op te schuiven zodat de bedoelde groenstrook in het plan Heerenweide niet wordt aangetast.

Aanleg van een tunnel in de kern Opmeer.

De gemeenteraad van Opmeer heeft in zijn vergadering van 19 april 2018 besloten in te stemmen met het uitvoeren van onderzoek naar de mogelijkheid van aanleg van een fietstunnel bij de kern Opmeer. In 2006 zijn hiervoor voorbereidende onderzoeken uitgevoerd en destijds zijn daarbij 3 mogelijkheden naar voren gekomen, te weten: aanleg van een tunnel bij de kruising Pade-N 241, aanleg van een tunnel tussen de Pade en de Middelweg/Breestraat en aanleg van een tunnel bij de kruising Middelweg/Breestraat/N241. Wij begrijpen dat het opnieuw onderzoek doen naar de mogelijkheid van de aanleg van een tunnel verdragend werkt voor de voorbereiding van het Provinciaal Inpassingsplan en dat de aanleg van een tunnel in een afzonderlijke ruimtelijke procedure moet worden ingepast. De gemeente Opmeer zal opdrachtgever zijn voor het te verrichten onderzoek. Wij zien in alle omringende plaatsen waar reeds werkzaamheden worden uitgevoerd aan provinciale wegen (N23-N 241) dat fietstunnels worden aangelegd. Voor de aanleg van een tunnel in Opmeer heeft u in bestuurlijk overleg aangegeven dat deze door de gemeente Opmeer moet worden gefinancierd. Mogelijk kunnen de aanlegkosten tot 50% worden gesubsidieerd. Wij verzoeken u de mogelijkheden te bezien om ook een provinciale bijdrage te verkrijgen in de onderzoekskosten. Het gaat immers om een gezamenlijk belang.

Vragen

Hebt u vragen, dan kunt u contact opnemen met M.C. Blom, telefoon 0226 – 36 3333 of via gemeente@opmeer.nl.

Hoogachtend,



De heer M.A.S. Winder,
Secretaris



de heer R.W. Tesselaar,
locoburgemeester

Besprekingsverslag

Onderwerp: Stakeholdergesprek Landschappelijk Inpassingsplan A.C. Graafweg (N241)

Datum: 25 september 2018

Projectnummer: 358657

Referentienummer: SWNL0232078

Plaats en datum bespreking: Opmeer, 30 augustus 2018

Aanwezig:	Naam	Bedrijf
	Daniël Eggermont (DEG)	Provincie Noord-Holland
	Keesjan Stapel (KST)	Dorpsraad Opmeer
	Tinus Waaijer (TWA)	Dorpsraad Opmeer
	Rob Jongenburger (RJO)	Sweco
	Hanna Sierag (HSI)	Sweco
	Kirsten Bekkers (KBE)	Sweco
	Martin Blom (MBL)	Gemeente Opmeer

1. Vaststellen agenda en doel / resultaat bijeenkomst

De provincie Noord Holland (PNH) werkt aan de reconstructie van de N241 AC de Graafweg. Onderdeel van het ontwerp van de weg is de Landschappelijke Inpassing van het ontwerp in de omgeving. De afgelopen maanden is een studie verricht naar deze landschappelijke Inpassing. In dit gesprek worden de plannen voor de N241 ter hoogte van Opmeer toegelicht. De ideeën en wensen van de omgeving worden opgehaald. Belangrijk onderdeel van dit overleg is de compensatie van groen en PNH wil dit graag meenemen in de planvorming.

2. Concept Visie en uitwerkingsrichting landschapsplan

Sweco geeft een introductie op het plan voor de reconstructie van de N241 tussen Verlaat tot aan de A7. Het plan is grofweg op te delen in drie delen. Het eerste deel ligt tussen Verlaat en de Ovonde bij Langereis en is een oude dijkweg. Het tweede deel ligt tussen de Ovonde en de oostkant van Opmeer is pas rond de jaren 50 aangelegd dwars door de oude polderstructuur. Het beleid van de PNH is om dit wegdeel in de Lage Hoekpolder niet opnieuw te beplanten. Als bestaand groen doodgaat wordt het niet vervangen. Aan de weg grenzen overhoeken (driehoekige punten aan het einde van de kavels waar de weg door heen snijdt). Deze overhoeken zijn met groen ingericht. Deze worden als kwaliteit gezien omdat ze de originele verkaveling benadrukken en een groen beeld geven, het is karakteristiek langs deze weg en blijft zoveel mogelijk behouden. In Opmeer willen we de linten zichtbaar houden, vooral bij kruispunten ook i.v.m. veiligheid. Het derde onderdeel loopt vanaf Opmeer naar de A7. Dit deel zal zoveel mogelijk open gehouden worden om het zicht op het landschap te vergroten. Hiervoor geldt ook dat beplanting niet vervangen zal worden als het doodgaat.

3. Uitwerkingsrichting Opmeer

Voor de landschappelijke inpassing van de weg kijken wordt breder gekeken dan alleen de weg. Er wordt gekeken waar ruimte beschikbaar is en waar kansen liggen.

In het gehele gedeelte van de woonkern Opmeer wordt een lage haag voorgesteld tussen het fietspad en de weg. Deze haag schermt de fietsers van de weg af en geeft hen een veilig gevoel. Er kan wel overheen gekeken worden. DEG vraagt of deze haag binnen eisen van de obstakelvrije ruimte past. *Red.: HSI heeft dit gecheckt met verkeerskundigen van Sweco: een haag is geen obstakel, er kan doorheen gereden worden.*

Opmeer tussen Pade en de Breestraat

KST vraagt of het fietspad deels ten koste gaat van het parkje en de vijver aan de zuidkant. De as van de weg blijft op dezelfde plaats liggen. Alleen het fietspad verschuift voor een klein deel richting het zuiden. De bomen langs de weg zullen grotendeels worden gekapt op dit gedeelte, de bomen in het park blijven gehandhaafd.

KST geeft aan dat de bestaande grondwal / geluidscherm is ingezakt, het geluidniveau vanaf de weg is hoger geworden. Kan deze vernieuwd worden? Moeten hier maatregelen voor worden genomen? DEG geeft aan dat dit gemeentegrond is en dat de grondwal door de gemeente is aangelegd bij de bouw van de woonwijk. De dorpsraad zal de gemeenteraad hierop wijzen.

KST geeft aan dat de PNH tijdens de commissievergadering heeft aangegeven dat er onderzocht zou worden of er stil asfalt toegepast kan worden op dit stuk. DEG legt uit dat de lengte van de weg te klein is tussen de verkeerslichten en dat stil asfalt in dit gebied te snel dichtslibt door klei op de wegen. KST geeft aan dat in de huidige situatie het fietspad een stuk lager ligt dan de weg en het daardoor voor fietsers erg steil is. Dit zal in de nieuwe situatie aangepast worden aangepast.

HSI vraagt of er op het evenemententerrein ruimte is voor compensatie van bomen. Is dit wenselijk? En kan dit met evenementen? Er staan nu grote tenten op. TWA geeft aan dat er tijdens sommige evenementen er extra toegangen worden gemaakt vanaf de weg (N241) richting het terrein, daar staan dan bijvoorbeeld paardentrailers gestald. Meer groen op deze plek is niet wenselijk.

Opmeer tussen Breestraat en de Veken

Er wordt onderzocht of de omgeving iets meer kan worden vergroend zonder het zicht weg te halen op de bedrijven. Het is grond van de gemeente. TWA geeft het voorbeeld van bomen bij Elst in de Betuwe. Hier staan hoge, dunne bomen, dat geeft een beeld van een laan, maar men kan er wel onderdoor kijken. Het kan ook juist laag groen zijn waar je overheen kunt kijken, maar heeft dat genoeg waarde? Ervaart men dat genoeg vanaf de weg?

Eind september wordt een keuze gemaakt voor de fietstunnel onder de N241. B&W moet zich hier nog over uitspreken voor het in de gemeenteraad wordt besproken.

Bij het museum gaan aan de zuidzijde van de weg bomen en struiken weg. Kunnen er wellicht bomen terug worden geplaatst op de locatie van het museum? Dit wordt met de eigenaren van het museum opgenomen. **Actie DEG.**

In het oostelijk deel is een LPG opslag voor het tankstation. Er gaat nog een leiding onder de weg door die nog niet op de kaart staat. **Actie RJO.**

Opmeer oostelijk deel

Het fietspad wordt verder van de weg gelegd. De rest van de weg is een aantal jaren geleden al aangepast. Er staan 2 geluidswallen. Langs deze weg is een vleermuisroute. Er gaat een aantal bomen weg. Daardoor staan de bomen te ver uit elkaar voor de vleermuisen. Het idee is een rietkraag van minimaal 3m breed om de vleermuisroute in stand te houden, zodat de route niet onderbroken wordt. Dit zal nog worden besproken met Hoogheemraadschap.

De verlichting die wordt verwijderd, wordt in principe ook weer teruggebracht. Als er nu geen verlichting staat komt het er in principe ook niet. Er zijn wel wensen bij de dorpsraad over meer verlichting langs de weg in de Dorpskern. Hierover benaderen ze de gemeenteraad.

Aan de noordoostkant van de weg ligt gemeentegrond voor een toekomstige ontwikkeling. We zien een groene inpassing hier als kans voor het dorp en de wegbeleving. Dat is aan de gemeente bij de ontwikkeling. Wellicht kan dit in de plannen als groene zone worden meegenomen. Het kan ook een plek zijn voor groencompensatie en wellicht watercompensatie. Wellicht kunnen hier ook overhoeken komen. De verkaveling is daar van origine wel anders. Je maakt dan eigenlijk nieuwe overhoeken. Het geeft dan wel een eensgezind beeld langs de route. *Red.: MBL heeft dit afgestemd met de groenadviseur van de gemeente en gebleken is dat deze geen voorstander is van het terugbrengen van de oorspronkelijke kavelstructuur tussen de Middelweg en de Veken.*

Groencompensatie binnen de gemeente

We zoeken naar plekken buiten het wegprofiel om te vergroenen (en eventueel water te maken). Dat kan namelijk niet binnen het profiel i.v.m. kabels en leidingen. Het groen kan een meerwaarde zijn want dat is het eerste wat je ziet. Dat is het visitekaartje van de gemeente. Afhankelijk van boomsoort is compensatie noodzakelijk. Dat is niet verplicht maar we willen het dorp groen houden. Binnen het huidige dorp is al veel groen, dat is een deel van het karakter. De dorpsraad staat hier positief tegenover.

Er is nu weinig water in de oudere wijken volgens de dorpsraad. Er wordt gevraagd of er extra water moet worden aangelegd voor compensatie. RJO geeft aan dat alles wat nodig is voor watercompensatie op dit moment al is ingetekend.

In het concept coalitieakkoord staan enkele ambities opgenomen waar wellicht groencompensatie aan gekoppeld kan worden zoals nieuwe sport en recreatievoorzieningen, een plek voor jongeren, de aankleding van nieuwe fietsroutes, de duurzaamheidsambities en de ambities op het gebied van inclusiviteit.

Kansen in de rest van Opmeer voor plekken voor groencompensatie zijn:

- Onderste helft HOSV terrein. Dit deel van de voetbalclub is niet meer in gebruik, dat is nu een trapveldje. De grond is van de gemeente. Daar komt waarschijnlijk een school.
- Ringweg noord biedt ruimte. Deze wordt mogelijk nog ontwikkeld. De vraag is wel of het doorgaat want daar loopt een wandelpad van het Noord Hollands Landschap dwars doorheen.
- Industrierrein De Veken heeft droogte en warmteprobleem. Wellicht ligt hier een kans.

Overige opmerkingen

Er wordt gevraagd in welke mate geluidsbeperking in het project is opgenomen. Daar zijn nu geen extra maatregelen voor genomen. De provincie is bezig met pilots met stil asfalt. Zoals eerder gemeld werkt dit enkel op lange afstanden. DEG geeft aan dat in dit project geen pilots worden gedaan. Doelstelling is dat er een groot aantal jaar geen groot onderhoud nodig is.

4. Vervolgafspraken

Sweco werkt de opmerkingen die we vandaag verzamelen verder uit. Eind september worden er informatiebijeenkomsten georganiseerd waarin we de plannen verder toelichten. Dit doen we per deeltraject. Er wordt dan een vertegenwoordiging van belanghebbenden / bewoners uitgenodigd. Bijvoorbeeld bedrijven of bewoners die aan de weg zitten en de eigenaar van het museum. Gevraagd wordt of IVN (Instituut voor natuureducatie en duurzaamheid) hierbij betrokken is. We hebben geen reactie van ze gekregen, ze zijn wel benaderd. Als er suggesties zijn voor belanghebbenden dan kunnen deze worden gemaïld.

5. Rondvraag en sluiting

De dorpsraad geeft aan dat de kruispunten nu niet veilig zijn voor voetgangers en fietsers/ brommers. Er is geen gescheiden oversteek. Vooral het kruispunt bij de Pade. De VRI's (Verkeers Regel Installaties) zijn wel eens buiten werking en dat zorgt voor zeer onveilige situaties. Zou er zo'n wachtcirkeltje bij kunnen komen, die aangeeft hoelang je nog moet wachten? Er komen nieuwe VRI's en de wens wordt meegenomen.

6. Ontwerprandvoorwaarden

De volgende ontwerprandvoorwaarden zijn in het overleg naar voren gekomen:

Ontwerprandvoorwaarden	Akkoord
Toepassen lage haag tussen het fietspad en de weg in het gedeelte van de woonkern Opmeer.	Ja, mits niet in strijd met uitgangspunt obstakelvrije zone.
Vernieuwen van bestaande grondwal / geluidsscherm.	Nader te bepalen (in samenspraak met de gemeente Opmeer).
Minder steil maken fietspad.	Nader te bepalen.
Geen groencompensatie op evenemententerrein.	Ja, is hier niet wenselijk.
Groencompensatie op locatie museum.	Nader te bepalen, zal worden onderzocht.
Meer verlichting langs de weg dan in de huidige situatie.	Nader te bepalen (in samenspraak met de gemeente Opmeer).
Terugbrengen van de oorspronkelijke kavelstructuur tussen de Middelweg en de Veken.	Nader te bepalen. <i>Red.: groenbeheerder blijkt geen voorstander van deze oplossing.</i>
Groene karakter Opmeer behouden en waar mogelijk versterken.	Ja.
Toepassen stil asfalt.	Nee, zal in dit project niet worden toegepast.
Vernieuwen VRI's en toepassen wachtcirkel.	Nader te bepalen.

7. Acties

De volgende acties zijn naar voren gekomen tijdens dit overleg:

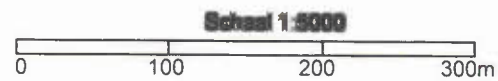
- Opnemen contact met eigenaren museum over de mogelijkheid bomen te plaatsen (**actie DEG**).
- Leiding LPG-opslag die onder de weg door gaat laten verwerken op de kaart (**actie RJO**).



begrenzing PIP N241



Vrije tekst regel 1
Vrije tekst regel 2



29 Januari 2019



begrenzing PIP N241



Vrije tekst regel 1
Vrije tekst regel 2

29 Januari 2019



begrenzing PIP N241



Vrije tekst regel 1
Vrije tekst regel 2



29 Januari 2019











> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Kenmerk
IENW/BSK-2018/267210

Bijlage(n)
1

Datum 7 december 2018
Betreft Verzamelbrief Wegvervoer en Verkeersveiligheid

Geachte voorzitter,

In deze brief informeer ik u over een aantal ontwikkelingen ten aanzien van de verkeersveiligheid en wegvervoer. Hiermee geef ik invulling aan moties en toezeggingen die ik aan de Kamer heb gedaan. Daarnaast informeer ik u over afgeronde onderzoeken en wijzigingen in de regelgeving.

Rijgeschiktheid

Medische rijgeschiktheid

Maatwerk bij medische keuringen

Tijdens het AO van 25 september 2018¹ is de vraag gesteld of maatwerk bij herkeuringen van mensen met een aandoening mogelijk is.

Maatwerk bij medische keuringen bestuurders met een aandoening

De huidige regelgeving geeft wettelijke marges voor de termijnen voor veel voorkomende aandoeningen en is te vinden op de website van het CBR². Bijvoorbeeld een bestuurder met een oogandoening krijgt een rijbewijs voor een kortere termijn omdat de progressie van de aandoening snel gaat. Of een bestuurder met diabetes die goed ziet en geen verdere klachten heeft hoeft pas over 5 jaar terug te komen in plaats van over 1 jaar als er wel sprake is van progressie. Ook in rijtesten bekijkt het CBR per persoon de mogelijkheden van de bestuurder.

Mogelijkheden voor nog meer maatwerk

Het CBR doet momenteel onderzoek naar mogelijke verbeteringen die de procedure vereenvoudigen voor bestuurders met een medische aandoening, waarbij gestart is met attention deficit hyperactivity disorder (ADHD). Nu kiest een persoon met ADHD uit een lijst van psychiaters een arts die hem keurt. Is iemand goed gekeurd, dan vindt er bij het CBR een rijtest plaats om te bepalen of iemand ook daadwerkelijk rijgeschikt is. Het CBR ziet in de praktijk dat een specifieke subgroep bij bestuurders met ADHD een verhoogd risico heeft. Het CBR beziet

¹ TK 29398-615

² <https://www.cbr.nl/nl/rijbewijs-houden/nl/hoe-kan-ik-rijden-met.htm>

momenteel of zij deze groep objectief kan duiden. Daarna zal de Gezondheidsraad (GR) gevraagd worden om te bezien of het advies dat een rijtest altijd nodig is te herzien, waarna de regelgeving aangepast kan worden. In 2019 zal hierover meer duidelijkheid komen.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Kenmerk
IENW/BSK-2018/267210

Recente aanpassingen aan Regeling eisen geschiktheid (REG2000)

In 2018 zijn de regels over diverse aandoeningen na advies van de GR gewijzigd en doorgevoerd in de REG2000. De regeling is bijvoorbeeld versoepeld voor mensen met curatief behandelde hersentumoren. Zij dienden eerder om de 3 jaar gekeurd te worden. Zij zijn nu voor onbeperkte tijd geschikt geacht. Tevens is een verduidelijking gegeven bij de codes 100/101/105 (de mate waarin je privé en/of beroepsmatig mag rijden met een medische aandoening). De regeling voor hart- en vaatziekten is geheel herzien naar aanleiding van nieuwe wetenschappelijke inzichten en behandelmogelijkheden, versoepeld (personen met hartfalen klasse NYHA III kunnen beroepsmatig geschikt worden verklaard) en uitgebreid met het benoemen van specifieke hartaandoeningen en de daarbij behorende eisen. Het CBR beziet momenteel hoe een advies van de GR over rijden met een biotische telescoop in het donker (gereed in 2019) uitgevoerd zou kunnen worden. Een compleet overzicht van alle wijzigingen die in 2018 zijn doorgevoerd, is reeds gepubliceerd in de Staatscourant.^{3 4}

Communicatie rondom medische aandoeningen

Het CBR heeft zich tot doel gesteld, mede op verzoek van mij, om de rol van informatieverstrekker rondom rijgeschiktheid bij medische aandoeningen op zich te nemen. Zo heeft het CBR op 4 juli 2018 een sterk vernieuwde website gelanceerd die de komende periode verder uitgebreid zal worden en daarmee informatie eenvoudiger en toegankelijker zal maken. In oktober 2018 is het CBR drie onderzoeken gestart onder mensen met ADD/ADHD, diabetes en epilepsie samen met de patiëntenverenigingen. Met de resultaten uit deze onderzoeken wordt de communicatie in 2019 verder aangepast.

Ik ben van mening dat het CBR op bovengenoemde manieren zo veel als de verkeersveiligheid het mogelijk maakt maatwerk toepast bij medische keuringen. Daarnaast probeer ik op basis van adviezen van de GR voortdurend de regelgeving up to date te maken zodat er geen overbodige restricties gelden.

Melding door een familielid of bekende

Het CBR maakt melding door familieleden of arts bij twijfel over rijgeschiktheid van een bestuurder vanaf begin 2019 laagdrempeliger. Een bestuurder over wie een melding binnenkomt van arts of familie wordt tweemaal de gelegenheid gegeven zich vrijwillig te melden door middel van het indienen van een (goedkopere) gezondheidsverklaring. Als de politie een dergelijke bestuurder in het verkeer zou aanhouden, dan volgt een vordering. De kosten daarvan zijn veel hoger.

³ Staatscourant Jaargang 2017, Nr. 69981

⁴ Staatscourant Jaargang 2018, Nr. 35669

Wegvervoer

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Vrachtwagen parkeren

Kenmerk
IENW/BSK-2018/267210

Concrete afspraken met regionale corridorpartijen

Tijdens het BO MIRT Goederencorridors dd. 21 november jl. zijn Rijk en betrokken provincies gezamenlijk overeengekomen een samenhangend netwerk van truckparkeerplaatsen te realiseren, inclusief een aantal korte termijn stappen. Zie hiervoor ook de bijlagen van de MIRT brief (BO MIRT Goederencorridors⁵).

Studie beschikbare Rijksterreinen voor vrachtwagenparkeerplaatsen

Een nadere analyse van beschikbare Rijksterreinen langs de goederencorridors heeft 10 percelen opgeleverd die in potentie geschikt zijn om een truckparking te ontwikkelen. Hiervan zijn er 7 gelegen in de buurt van de A16, 1 in de buurt van de A38 (Ridderkerk), 1 in de buurt van de A15 (Alblasserdam) en 1 in de buurt van de A2 (Waardenburg). Rijkswaterstaat, de betrokken gemeenten en branchepartijen gaan na welke terreinen het meest geschikt zijn en welke stappen nodig zijn om tot exploitatie te komen.

Grensfiles

Ter uitvoering van de motie van de heer Dijkstra⁶ over de grensfiles is de problematiek van fileparkeren op de vluchtstroken van hoofdwegen in de grensgebieden expliciet aan de orde gekomen tijdens de regeringsconsultaties met Noordrijn-Westfalen dd. 19 november jl. Ook aan Duitse zijde is men ervan doordrongen dat een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen noodzakelijk is. Noordrijn-Westfalen wil ook in het komend jaar nieuwe parkeerplaatsen gaan aanleggen. Er zijn reeds 350 plekken in aanbouw en er staan 550 extra plekken in de planning.

Bandencontrole

In het AO van 25 september jl. heb ik u toegezegd om nogmaals in te gaan op de vragen over de APK keuring van banden. Zoals ook al in mijn brief van 2 november jl.⁷ gemeld blijkt uit het rapport van TNO "Study on some safety-related aspects of tyre use" dat het toevoegen van aanvullende eisen voor banden (E-keurmerk, draagvermogen en snelheidssymbool) in de APK een beperkt effect zou hebben op de verkeersveiligheid. Bovendien zou een dergelijke aanpassing van de APK-keuring ertoe leiden dat voertuigeigenaren de banden die niet voldoen aan deze toegevoegde strengere eisen moeten vervangen. De kosten hiervan zouden in totaal ca. €38,8 miljoen bedragen. Naast deze hoge kosten is dit ook uit het oogpunt van duurzaamheid niet wenselijk. Deze banden worden dan immers eerder afgekeurd dan noodzakelijk en daarmee bestempeld als afval. Nieuwe banden zijn niet per se duurzamer.

⁵ 2018Z22024

⁶ TK 31305-256

⁷ TK 31305-266

Inrichting

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Verdeling middelen bermen provinciale N-wegen

Zoals ik in mijn brief van 23 april 2018⁸ heb gemeld worden de subsidiemiddelen verdeeld op basis van de lengte van het N-wegennet per provincie. Tevens heb ik tijdens het AO van 25 september jl. toegelicht dat de resterende middelen van de N-wegen naar rato worden verdeeld over de provincies. In twee ronden (maart 2019 en november 2020) zal ik overeenstemming nastreven met provincies over hun voorstellen. Indien de budgetten voor bepaalde provincies in eerste instantie onbenut blijven, dan komen deze in de tweede ronde beschikbaar voor de overige provincies.

Kenmerk
IENW/BSK-2018/267210

Bomenkap

Conform mijn toezegging gedaan tijdens het AO van 25 september 2018 en naar aanleiding van de motie Van der Graaf⁹ zal ik in gesprek met provincies en gemeenten nog eens benadrukken dat het kappen van bomen een uiterste middel is. Het is zeker niet de bedoeling van wegbeheerders, zoals provincies bij het verbeteren van de verkeersveiligheid van N-wegen, om zomaar waardevolle bomenrijen te gaan kappen. Dit geldt ook voor Rijkswaterstaat en ProRail¹⁰. Voor elke situatie dient de wegbeheerder zelf de meest gepaste oplossing af te wegen, in overleg met de betrokkenen. Het gaat hierbij om maatwerk. Wegbeheerders hebben vaak al een eigen afweegkader waarbij aspecten als wegontwerp verkeersveiligheid, landschap, ecologie, natuurwaarde of cultuurwaarde worden meegenomen in de keuze. In de praktijk worden obstakels (zoals bomen) vaker afgeschermd met (vaak mooie, natuurlijke) geleiderails dan verwijderd.

Cable-barriers/richtlijnen CROW

Tijdens het AO van 25 september jl. heeft u mij verzocht om het niet toepassen van cable-barriers op te nemen in de CROW-richtlijnen. Ik ben met CROW in overleg gegaan om te bezien of in de richtlijnen een aanbeveling kan worden opgenomen om cable-barriers op provinciale en gemeentelijke wegen niet te gebruiken. CROW is een onafhankelijk kennisplatform, waarbij wegbeheerders en experts gezamenlijk producten, zoals richtlijnen, ontwikkelen om tot een goede weginrichting te komen. CROW heeft aangegeven dat er momenteel geen vraag is vanuit de andere wegbeheerders om richtlijnen over cable-barriers op te nemen. Ik zal uw verzoek om cable-barriers niet te gebruiken onder aandacht brengen van de wegbeheerders.

Diverse onderwerpen

Vuilnisophaaldiensten buiten spitsuren

In de motie van Van Aalst¹¹ vraagt u mij de voordelen van uitvoering van vuilnisophaaldiensten buiten de spitsuren in VNG verband onder de aandacht te brengen bij de lokale overheden. Dit is aangekaart bij de VNG. De VNG geeft aan dat gemeenten zelf altijd al kijken naar de meest optimale route. De vuilnisophaaldienst heeft bij die afweging te maken met winkeltijden, schooltijden,

⁸ TK 34775-A-64

⁹ TK 35000-A-8

¹⁰ Het spoordeel van de motie wordt in de brief Vervoerplan NS 2019 en beheerplan ProRail 2019 afgedaan (wordt naar verwachting op 20 december 2018 met de Tweede Kamer gedeeld).

¹¹ TK 31305-259

type buurten, etc. Het bijvoorbeeld 's nachts legen van containers is geen optie vanwege geluidsoverlast en kosten.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Pilots met alternatieve vormen van vervoer en betaling

Naar aanleiding van de motie van de leden Sienot en Von Martels¹² heb ik u in mijn brief van 2 november jl. geïnformeerd dat ik samen met leden van de Mobiliteitsalliantie in gesprek ben over mogelijke pilots met alternatieve vormen van vervoer en betaling en de opzet daarvan. Aanvullend kan ik melden dat ik in het 1^e kwartaal van 2019 samen met de alliantiepartners een besluit ga nemen over welke pilots we gaan uitvoeren, zoals ook gemeld in het Notaoverleg MIRT op 29 november jl.

Kenmerk
IENW/BSK-2018/267210

Ongevallen met voetgangers

In het AO van 25 september 2018 heb ik u toegezegd het onderzoek van VeiligheidNL naar ongevallen met voetgangers met uw Kamer te delen. Het onderzoeksrapport is bijgevoegd (bijlage). VeiligheidNL constateert in de ziekenhuisdata over 2017 dat een klein deel (3%) van de slachtoffers van een verkeersongeval voetgangers zijn. Meer voetgangers raken gewond na een val op straat, zonder dat daarbij een voertuig was betrokken, bijvoorbeeld door struikelen of uitglijden. Dit zijn met name oudere voetgangers. Uit eerdere bevindingen van VeiligheidNL blijkt dat ruim de helft van de oudere slachtoffers het ongeval weet aan de toestand van de weg, zoals een opstaande tegel. De onderzoeksresultaten en aanbevelingen van VeiligheidNL breng ik onder de aandacht bij wegbeheerders.

Aanbesteding van het project Ring Utrecht

Ten slotte ga ik in op een vraag van de leden Laçin en Kröger over de aanbesteding van het Project Ring Utrecht die gesteld is tijdens het Notaoverleg MIRT op 29 november jl. De voorbereidingen voor start van de aanbesteding zijn weliswaar al aan de gang, maar de aanbesteding wordt uiteraard niet gegund voor er een onherroepelijk besluit ligt van de Raad van State. Hierover heeft Rijkswaterstaat in de afgelopen periode regulier overlegd en afgestemd met de partijen en bewoners, vertegenwoordigd in de kerngroep Ring Utrecht. Hierbij is aangegeven dat er geen onomkeerbare activiteiten zullen plaatsvinden die via het Tracébesluit worden geregeld, zoals bijvoorbeeld de sloop van woningen, voordat het besluit onherroepelijk is.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

¹² TK 31305-255