

N247

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding en doelstelling aanpassing N247	4
1.2	Nut en noodzaak: waarom aanpassingen N247?	4
1.3	Provinciaal inpassingsplan	5
1.4	Ligging en begrenzing plangebied	7
1.5	Geldende bestemmingsplannen	8
1.6	Globale procedure inpassingsplan N247	9
1.7	Crisis- en herstelwet	9
1.8	Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving maatregelen N247	11
2.1	N247 (29,2 - 31,65)	11
2.2	N247 (34,9 - 43,35)	15
Hoofdstuk 3	Beleidskader	18
3.1	Europees beleid	18
3.2	Rijksbeleid	18
3.3	Provinciaal beleid	21
3.4	Regionaal beleid	26
3.5	Gemeentelijk beleid	29
Hoofdstuk 4	Onderzochte aspecten N247	35
4.1	Bodem	35
4.2	Geluid	37
4.3	Landschap en cultuurhistorie	43
4.4	Externe veiligheid	45
4.5	Natuurtoets	49
4.6	Watertoets	56
4.7	Archeologie	66
4.8	Luchtkwaliteit	68
4.9	Bedrijven en milieuzonering	70
4.10	Niet gesprongen conventionele explosieven	71
4.11	M.E.R.-beoordeling	72
Hoofdstuk 5	Juridische vormgeving	75
Hoofdstuk 6	Uitvoerbaarheid maatregelen N247	77
6.1	Economische uitvoerbaarheid	77
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	77
	Bijlagen bij de toelichting	79
Bijlage 1	Presentatietekeningen wegontwerp N247	
Bijlage 2	Verkennd bodemonderzoek	
Bijlage 3	Akoestisch onderzoek N247 km 34,9 - km 43,45	
Bijlage 4	Akoestisch onderzoek N247 tankstation en P&R-terrein	
Bijlage 5	Natuurtoets	
Bijlage 6	Watertoets	
Bijlage 7	Bureauonderzoek archeologie	
Bijlage 8	Archeologisch bureau en veldonderzoek Het Schouw	
Bijlage 9	Onderzoeksrapport NGE	

Bijlage 10	Inventarisatiekaart onderzoeksrapport NGE
Bijlage 11	Bodembelastingskaart onderzoeksrapport NGE
Bijlage 12	Update NGE Het Schouw

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling aanpassing N247

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

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

Verschillende studies en onderzoeken samen hebben geleid tot een aantal maatregelpakketten ter verbetering van de knelpunten in de regio.

Op 19 mei 2017 is door de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland de scope van de maatregelen aan de N247 vastgesteld. Door een aantal gerichte maatregelen (zie hoofdstuk 3 van dit inpassingsplan) moet de bereikbaarheid en verkeersveiligheid op de N247 verbeteren voor autoverkeer, openbaar vervoer en fietsverkeer.

Uitgangspunt bij alle maatregelen is dat er geen grootschalige uitbreidingen plaatsvinden vanwege de waardevolle landschappen, kwetsbare groenstructuren en historische kernen in het gebied. Een ander uitgangspunt is het faciliteren van de groei van de succesvolle openbaar vervoerverbindingen vanuit Edam-Volendam naar Amsterdam. Tegelijk met het bepalen van de scope en bijbehorende benodigde budgetten voor de uitvoering is ook besloten om voor het project een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) op te stellen.

1.2 Nut en noodzaak: waarom aanpassingen N247?

Bereikbaarheid en leefbaarheid onder druk

Op dit moment, in 2017, is de reistijd (vooral in de spits) voor automobilisten en busreizigers op de N235 en N247 zeer onbetrouwbaar met variaties van 15 minuten tot wel meer dan een uur. Door een aantal gerichte maatregelen moet de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid in de regio Waterland op de provinciale wegen verbeteren voor autoverkeer, openbaar vervoer en fietsverkeer.

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

Aandacht voor maatregelen bij kruispunten

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

Investeren in fietsnetwerk

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

1.3 Provinciaal inpassingsplan

Om de maatregelen aan de N247 te kunnen realiseren dient er een provinciaal inpassingsplan opgesteld te worden. Een provinciaal inpassingsplan is een door Provinciale Staten, op grond van art. 3.26 Wro, vastgesteld ruimtelijk plan dat een samenhangend beeld beschrijft van de toekomstige situatie van het plangebied. Met andere woorden: een bestemmingsplan opgesteld door de provincie.

Provinciaal belang

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

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

Het plangebied van voorliggend provinciaal inpassingsplan N247 bestaat uit twee delen van de N247, te weten:

- Het 'zuidelijke deel': Het gedeelte vanaf de aansluiting tussen s116 en N247 (afrit A10) tot en met aanpassingen van kruispunt Het Schouw en omgeving (hm 29,2 - 31,65);
- Het 'noordelijke deel': Het gedeelte tussen de bebouwde kom in Broek in Waterland en de aansluiting van de N247 op de N244 (hm 34,9 - 43,35).

In onderstaande afbeeldingen zijn beide delen van het plangebied gevisualiseerd.



Figuur 1:1: Luchtfoto met in rood de gearceerde wegvakken van de N247 die onderdeel zijn van het PIP

Horen gemeenteraden

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

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

De reikwijdte van het provinciaal inpassingsplan is vastgelegd in een startnotitie N247 die ter informatie is toegezonden aan de gemeenteraden. De reacties van de gemeenteraden zijn verwerkt in de nota vooroverleg [P.M.].

Doel van het inpassingsplan

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

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

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

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

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

Crisis en herstelwet

Voor het provinciaal inpassingsplan N247 is (op grond van artikel 1.1, lid 1 onder a) de Crisis- en Herstelwet van toepassing. In dit artikel wordt verwezen naar afdeling 2 van de Crisis- en Herstelwet en de bijlage 1 van die wet.

De belangrijkste gevolgen hiervan hebben betrekking op een snellere afwikkeling van beroepsprocedures (afdeling 2 van de Crisis- en herstelwet, o.a. artikel 1.6) na vaststelling van het inpassingsplan.

Milieuaspecten en vormvrije m.e.r.-beoordeling

In het kader van een inpassingsplan dient altijd zorgvuldig gekeken te worden naar de milieu- en omgevingsaspecten van een project, om zo te voldoen aan natuur- en milieuwetgeving. In het kader van de maatregelen aan de N247 zijn dan ook diverse milieuonderzoeken uitgevoerd. Uit het oogpunt van zorgvuldigheid is, hoewel hier wettelijk gezien geen verplichting toe was, daarnaast ook nog een zogenoemde 'vormvrije milieu-effect-beoordeling' opgesteld (zie paragraaf 4.11). In Hoofdstuk 4 Onderzochte aspecten komen de milieueffecten expliciet aan de orde. De volledige milieuonderzoeken zijn als bijlagen aan dit inpassingsplan toegevoegd.

1.4 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied van het inpassingsplan beslaat het ruimtebeslag van de maatregelen aan de N247 die niet mogelijk zijn binnen de vigerende bestemmingsplannen.

Het plangebied is gelegen ter plaatse van de gemeenten Amsterdam en Waterland en is weergegeven op onderstaande figuren. De plangebieden zijn onderverdeeld in:

1. Het gebied rondom 'Het Schouw' met als maatregelen:
 - a. verplaatsen brandstrofverkooppunt;
 - b. inpassen nieuwe situering bedrijf IDA;
 - c. realisatie P&R-voorziening;
 - d. aanleg van drie kunstwerken (Slochterweg, busbaan en fiets- en voetgangersonderdoorgang);
 - e. verleggen van de Slochterweg en de Termieterweg.
2. Het gebied rondom de 'Dijksbrug' en 'Bernhardlaan' met als maatregelen:
 - a. vernieuwen en verplaatsen dijksbrug;
 - b. aanpassen wegprofiel en parallelweg N247 richting de Monnikmeer;
 - c. aanpassen kruispunt N247 met de Bernhardlaan en inrichting met ondermeer P&R-voorziening en fietsenstallingen.
3. Het gebied tussen de Nieuwendam en de Wagenweg met als maatregelen:
 - a. aanleg fietspad oostzijde N247 tussen Nieuwendam en Hoogedijk waarbij de primaire waterkering wordt verbreed;
 - b. aanleg fietspad oostzijde N247 tussen de Hoogedijk en de Wagenweg.

Vanwege de benodigde natuurcompensatie zijn ten zuiden van Het Schouw de gronden meegenomen waarbinnen natuur en water wordt gerealiseerd.

Ook rondom de nieuwe Dijksbrug zijn de gronden meegenomen die worden aangepast door de nieuwe situering van de waterlopen en oevers.

1.5 Geldende bestemmingsplannen

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

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

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

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

Naam bestemmingsplan	Datum vaststelling / onherroepelijk	Gemeente
Landelijk Noord	26 juni 2013	Amsterdam
Buitengebied Waterland 2013	27 november 2014	Waterland

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

Het onderhoud aan de weg binnen de bestemming "Verkeer" is daardoor geen onderdeel van het ruimtelijk plan. De deelprojecten die in strijd zijn met de vigerende bestemmingen zijn, van noord naar zuid gezien:

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

1.6 Globale procedure inpassingsplan N247

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

1. Gedeputeerde Staten (GS) bereiden een voorontwerp inpassingsplan voor;
2. De betrokken gemeenteraden worden gehoord ex artikel 3:26 Wro en tevens vindt het wettelijk vooroverleg plaats.
3. Er wordt gedurende de inzage termijn van het voorontwerp inpassingsplan een inloopavond georganiseerd;
4. Gedeputeerde Staten (GS) bereiden een ontwerp inpassingsplan voor op basis van het voorontwerp inpassingsplan, de ontvangen inspraak- en overlegreacties en de beantwoording daarvan.
5. De betrokken gemeenteraden worden geïnformeerd over eventuele aanpassingen die in het ontwerp inpassingsplan zijn verwerkt.
6. Het ontwerp inpassingsplan wordt samen met de definitieve onderzoeken gedurende zes weken ter inzage gelegd. In die periode kan iedereen zienswijzen tegen het inpassingsplan indienen.
7. Provinciale Staten (PS) stellen het inpassingsplan (eventueel gewijzigd) vast, waarbij de ingekomen zienswijzen en de beantwoording daarvan worden betrokken.
8. Het vastgestelde inpassingsplan wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd. Degene die een zienswijzen hebben ingediend kunnen binnen deze termijn beroep instellen bij de Raad van State.

Met een inpassingsplanprocedure hoeft maar één besluitvormingsprocedure te worden gevolgd in plaats van dat bij de verschillende gemeenten afzonderlijke besluitvormingsprocedures gevolgd moeten worden.

1.7 Crisis- en herstelwet

Dit inpassingsplan valt onder de werking van de Crisis- en herstelwet. De Crisis- en herstelwet heeft tot doel de werkgelegenheid in onder meer de bouwsector op korte termijn te behouden. De Crisis- en herstelwet bevat daarvoor onder meer een aantal tijdelijke en permanente maatregelen, waarmee procedures voor ruimtelijke initiatieven sneller en eenvoudiger verlopen.

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

Gevolgen bezwaar en beroep

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

- Bij het indienen van bezwaar- en beroepschriften kunnen geen pro-formastukken worden ingediend, om die later aan te vullen. Binnen de bezwaar- of beroepstermijn van zes weken moeten alle gronden (argumenten) genoemd worden, met een goede onderbouwing.
- De bestuursrechter (Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State) moet sneller uitspraak doen in een beroepsprocedure tegen dit inpassingsplan: binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn.
- In het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan en in de bekendmaking moet vermeld worden dat het een besluit betreft waarop de Chw van toepassing is.

- Bovendien moet aangegeven worden, dat de beroepsgronden in het beroepschrift moeten worden opgenomen en dat de beroepsgronden na afloop van de beroepstermijn niet meer mogen worden aangevuld (zie artikel 11 Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet).

Wijziging Crisis- en herstelwet (2013)

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

1.8 Leeswijzer

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

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving maatregelen N247

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

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

De maatregelen worden uitgevoerd op N247 tussen:

- De A10 (hm 29,2) tot voorbij het kruispunt N235 - N247 (Het Schouw) ter hoogte van hm 31,65;
- De noordelijke komgrens Broek in Waterland (hm 34,9) tot het kruispunt N244 - N247 bij hm 43,35.

2.1 N247 (29,2 - 31,65)

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

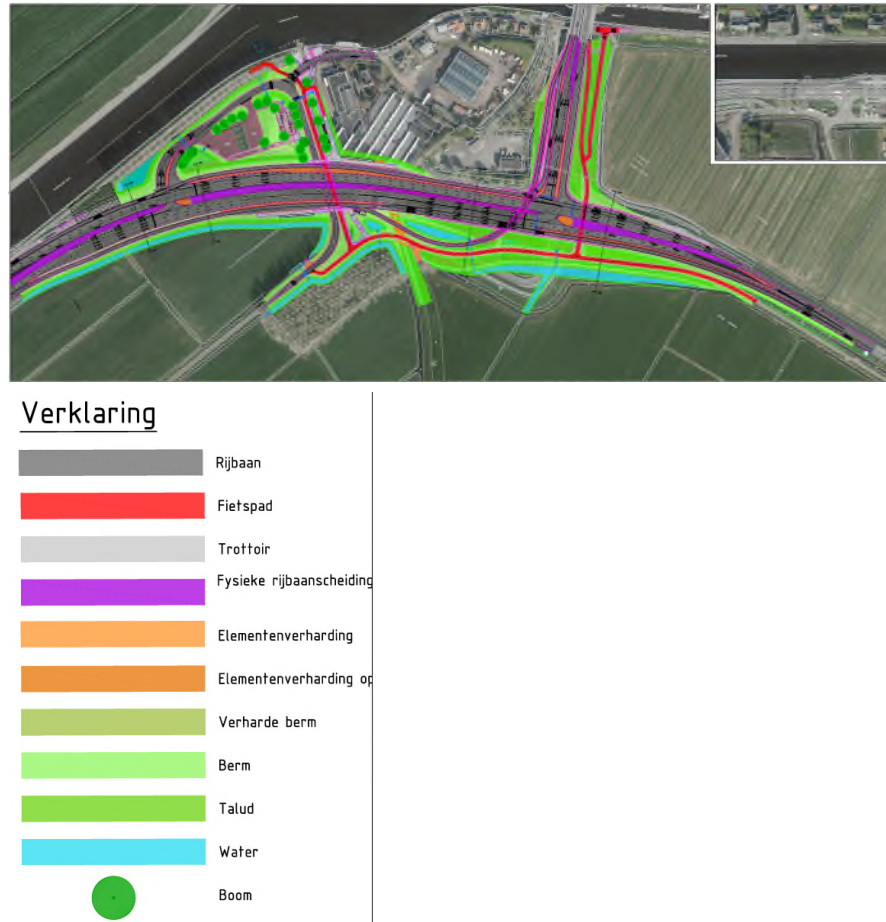
1. Aansluiting voor busverkeer richting de A10 verbeteren;
2. Aanleg van een busbaan rechtdoor (richting Amsterdam) over het niet meer in gebruik zijnde fietspad;
3. Vervangen van de westelijke 'Slochterbrug' nabij de Buikslotermeerdijk;
4. Groot onderhoud van de N247;
5. Reconstructie Het Schouw met nieuwe invulling van het gebied.



Figuur 2.1. overzichtskaart maatregelen N247 tussen hm 29,2 en 31,65

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

2.1.1 Deelproject 5 reconstructie Het Schouw



Figuur 2.2. impressie aanpassingen Het Schouw N247 tussen hm 30,8 en 31,65

De reconstructie Het Schouw bestaat uit een aantal maatregelen:

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

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

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

De vernieuwde verkeerssituatie op het kruispunt zal zorgen voor een tijdswinst in de avondspits van 15 minuten voor het autoverkeer. De impressie van de nieuwe situatie is als Bijlage 1 opgenomen bij de toelichting van dit inpassingsplan.

Nieuwe invulling bedrijf IDA

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

Vanwege aanpassingen aan het provinciaal wegennet van de N247 en de daarbij behorende verkeersvoorzieningen, waaronder een brandstofverkooppunt en P&R-voorziening, is er grond nodig van het bedrijf IDA voor uitvoering van de maatregelen aan de N247.

Omdat het perceel van IDA kleiner wordt en het bedrijf zelf ook toekomstplannen heeft voor de huidige locatie zijn deze gecombineerd in een planvoornemen om de huidige bebouwing van het bedrijf aan te passen.

De wensen van IDA zijn geïnterpreteerd voor de invulling van haar perceel. Deze uitgangspunten zijn hieronder samengevat. De plannen van IDA zijn op hoofdlijnen de volgende:

- het slopen van het bestaande bedrijfsgebouw (magazijn) van ca. 5.500 m²;
- het optimaliseren (of sloop en nieuwbouw) van het bestaande kantoorgebouw van 2.005 m² tot 3.000 m²;
- het vervallen van het parkeerterrein aan zuidzijde en verplaatsing daarvan naar het vrijkomende terrein tussen de gebouwen van het bedrijf;
- het herstellen van de oorspronkelijke munitieloods en kantinegebouw als voormalige onderdelen van de Stelling van Amsterdam.

Toelichting toekomstige situatie IDA

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

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

Eigendom

IDA is op dit moment eigenaar van de gronden en gebouwen op deze locatie. Het bedrijf is op deze locatie gevestigd sinds 1980. De grondpositie en het eigendom van terrein en gebouwen is een groot voordeel ten opzichte van een andere bedrijfslocatie met erfpacht (gemeente Amsterdam) of huur (geen eigendom) en is één van de redenen waarom verplaatsing van het bedrijf naar locaties dicht bij het centrum van Amsterdam niet reëel is.



Figuur 2.3. Foto's van de inrichting van het terrein van IDA (bron: IDA Foundation)

Keuze voor de huidige locatie

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

Gevreesd wordt dat een aanzienlijk deel van de medewerkers die nu met de auto komen een andere werkgever zoeken indien zij worden gedwongen met het openbaar vervoer te komen. Dat zou de continuïteit van IDA in gevaar kunnen brengen zowel qua personeelsaantallen als het verlies van kennis van de medewerkers. Dit is naast kosten een belangrijke overweging geweest om een verhuizing naar een andere locatie binnen Amsterdam waar een restrictief parkeerbeleid geldt, terzijde te schuiven.

Dit is ook de reden geweest om een verhuizing naar een qua kosten vergelijkbare locatie verder van Amsterdam af te wijzen. Immers, het zou leiden tot het verlies van vele medewerkers en zou wederom de continuïteit van het bedrijf in het geding brengen.

Mobiliteit

Van de 150 medewerkers die op de locatie van IDA in Amsterdam werkzaam zijn komt ca. 1/3 met het OV, de rest met de auto. Dat betekent in theorie dat het bedrijf 100 parkeerplaatsen nodig heeft met daarbij ca. 10 tot 15 plaatsen voor bezoekers. Op dit moment heeft IDA de beschikking over circa 130 parkeerplaatsen. Dat is dus iets meer dan dat nodig is indien op één dag niemand afwezig is.

De inschatting van het bedrijf is dat met de nodige maatregelen, de behoefte aan parkeerplaatsen kan worden teruggebracht naar 80. Dat is een forse verlaging. Dat geschiedt door de invoering van een actief thuiswerk beleid (max 1 dag in de week), inschatting behoefte na correctie voor vakanties en andere afwezigheid.

De ca. 50 medewerkers die het openbaar vervoer gebruiken zijn vooral medewerkers die in de grote steden wonen (Utrecht/Amersfoort/Den Haag/Leiden/Rotterdam/Amsterdam) en in de kleinere plaatsen zoals Hoorn/Purmerend/Almere/Diemen.

De categorie die nog jonge kinderen heeft die of naar de crèche of naar particuliere opvang gaan maakt gebruik van een auto. Immers men moet naar verschillende plaatsen en men heeft baby bagage / meerdere kinderen om mee te nemen etc. Omdat IDA een gemiddelde leeftijdscategorie heeft van rond de 40 jaar zal deze leeftijdscategorie steeds blijven bestaan.

Ook zullen medewerkers met een slechte OV verbinding geen gebruik maken van het OV. De reistijd van bijvoorbeeld Amstelveen naar IDA Amsterdam is in verhouding tot de afstand enorm lang.

De veelgehoorde reden van medewerkers is dat reizen per OV veel tijd kost in verhouding tot de reis per auto: eerst lopen/fietsen/bus naar het station, dan de trein, dan de bus en dan nog 7 min. lopen leidt al snel tot 1,5 uur enkele reis.

Logistieke bewegingen

Gemiddeld rijden er 8 vrachtwagens per dag heen en terug via de ingang kanaal kant (tussen het IDA huis aan de Slochterweg 37 en de woning aan de Kanaaldijk 121).

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

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

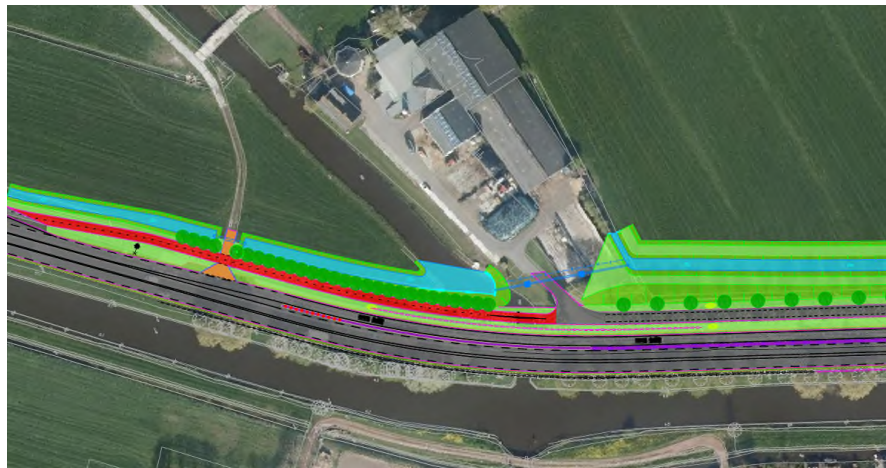
2.2 N247 (34,9 - 43,35)

Op het wegtracé N247 tussen de noordelijke komgrens Broek in Waterland en de aansluiting op de N244 vinden de volgende aanpassingen plaats:

1. Groot onderhoud fietspad noordelijke komgrens Broek in Waterland tot de Dijksbrug;
2. Vervangen van de Dijksbrug waarbij het nieuwe kunstwerk zuidelijker wordt aangelegd;
3. Aanpassen van de parallelweg tussen de Dijksbrug en Bernhardlaan;
4. Aanpassen kruispunt en voorzieningen N247 met Monnikmeer en Bernhardlaan;
5. Realisatie oostelijk fietspad tussen Nieuwendam en Hoogedijk op de primaire waterkering;
6. Realisatie oostelijk fietspad tussen Hoogedijk en Wagenweg;
7. Realisatie ontsluitingsweg woning Molenkade 2;
8. Groot onderhoud van de N247.

De deelprojecten 1, 4, en 8 passen binnen het huidige bestemmingsplan Buitengebied Waterland 2013 van de gemeente Waterland. Deze projecten maken geen onderdeel uit van het Provinciaal Inpassingsplan.

2.2.1 Deelproject 2 vervangen Dijksbrug

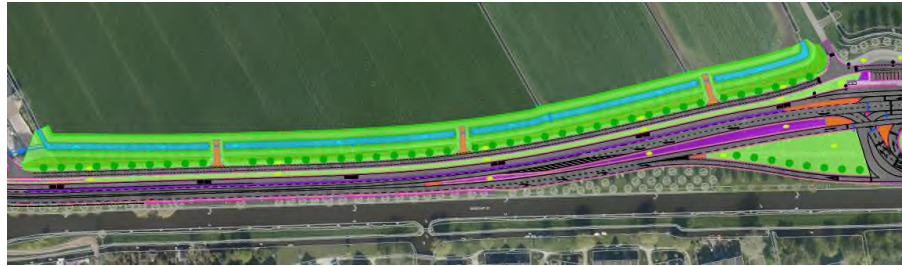


Figuur 2.4. impressie vervanging Dijksbrug en parallelweg N247 tussen hm 37,1 en 37,4

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

2.2.2

Deelproject 3 aanpassen parallelweg Dijsbrug - Bernhardlaan



Figuur 2.5. impressie verlegging parallelweg N247 tussen hm 37,3 en 38,0

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

2.2.3

Deelproject 5 fietspad en kruispunt Nieuwendam - Hoogedijk

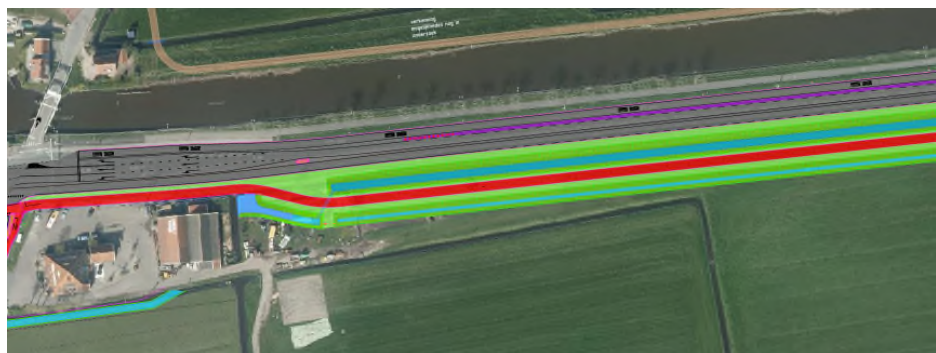


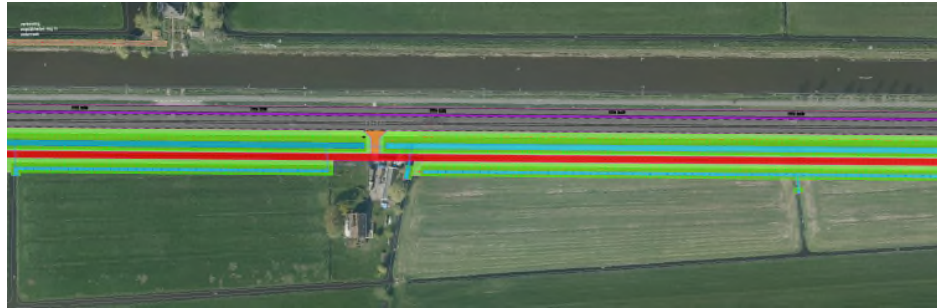
Figuur 2.6. impressie aanleg fietspad N247 tussen hm 39,0 en 39,4

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

2.2.4

Deelproject 6 fietspad Hoogedijk - Wagenweg



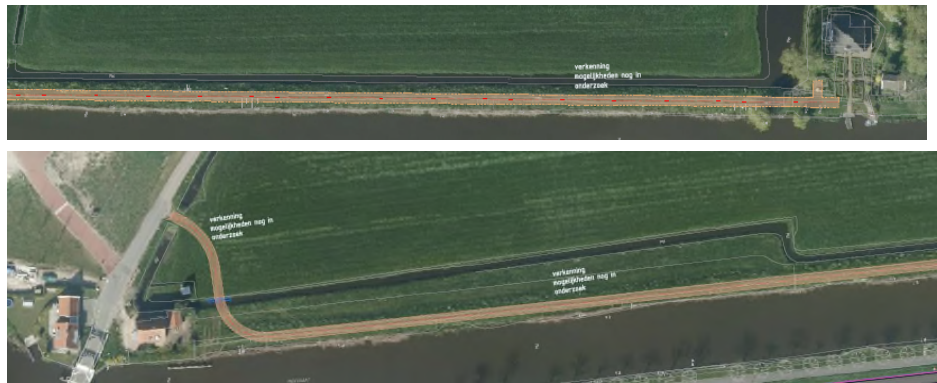


Figuur 2.7. impressie fietspad Katwoude tussen de Hoogedijk en Wagenweg N247 tussen hm 39,4 en 41,1

Tussen Amsterdam en Edam-Volendam ontbreekt momenteel een comfortabele doorgaande fietsroute welke als concurrerend alternatief kan werken voor woon-werkverkeer en welke scholieren uit de diverse kernen, zonder gelijkvloers de drukke N247 over te moeten steken, veilig naar school brengt. Voor het tracé tussen de Nieuwendam en Wagenweg maar één ruimtelijke optie, namelijk aan de oostzijde van de N247.

2.2.5

Deelproject 7 ontsluitingsweg Molenkade 2



Figuur 2.8. impressie ontsluiting woning Molenkade 2 langs Purmervaart tegenover de N247 tussen hm 39,4 en 40,2

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

Als maatregelen wordt de woning Molenkade 2 bereikbaar via een ontsluitingsweg langs de trekvaart in zuidelijke richting die aansluit op de Lagedijk.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

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

3.1 Europees beleid

3.1.1 Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn Water is een Europese richtlijn die voorschrijft dat de waterkwaliteit van de Europese wateren vanaf 2015 aan bepaalde eisen moet voldoen. Deze richtlijn (2000/60/EG) vervangt een aantal oude richtlijnen, met de bedoeling meer eenheid in de regelgeving te brengen. In verband met dit project is een waterhuishoudkundig plan opgesteld en een watertoets uitgevoerd, waarbij ook de Kaderrichtlijn Water is beschouwd. Het waterhuishoudkundig plan en de watertoets komen aan bod in paragraaf 4.6.

3.1.2 Vogel- en habitatrichtlijn (Natura2000)

De Vogel- en habitatrichtlijn (Natura 2000) beschermt in het wild levende dieren op grond van ingestelde beschermingszones. In 2009 had Nederland 162 Natura 2000-gebieden. De N247 loopt niet door en grenst niet aan Natura2000 gebieden. De meest dichtbij gelegen Natura2000 gebieden zijn 'Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske' (op circa 500 meter van het plangebied) en 'Polder Zeevang' (op circa 2 kilometer van het plangebied). Paragraaf 4.5 gaat nader in op de ecologische waarden in en rond het plangebied.

3.1.3 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 4.7 geeft aan welke archeologische waarden in het plangebied aan de orde zijn.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

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

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

Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve Rijks betrokkenheid. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het

landschaps- en natuurdomein fors ingeperkt. Daarnaast wordt (boven) lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports (Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijks bufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los.

Noordwest Nederland

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

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

Verbetering bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam

De gemeenten in het plangebied maken onderdeel uit van de Metropoolregio Amsterdam. De aanpassingen aan de N247 leiden tot een verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid van de N247 tussen ring A10 en N244, en dragen daarmee bij aan de rijksopgave voor verbetering van de bereikbaarheid aan de noordkant van de Metropoolregio Amsterdam. Het voorliggende inpassingsplan past daarmee binnen het rijksbeleid. In paragraaf 1.2 zijn nut en noodzaak van de aanpassing van de N247 beschreven.

3.2.2 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

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

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

Provinciale weg

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

Aanpassing bedrijfsbestemming

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

Daarnaast is er sprake van herstructurering binnen het bestaande bebouwde gebied rondom Het Schouw. Door deze herstructurering ontstaat er ruimte om in het gebied tussen het Noordhollandsch Kanaal - N247 en N235 de bebouwing te clusteren ten gunste van de omliggende open polderlandschappen.

3.2.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

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

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

Dit ruimtegebruik is gelegen binnen het IJsselmeergebied. In artikel 2.12 geldt voor dit gebied op grond van artikel 2.12.2 onder f een uitbreidingsruimte van 5 hectare voor de gemeente Waterland voor natuurontwikkeling (onder 1) en andere bestemmingen dan natuurontwikkeling, aansluitend op de bestaande bebouwing (onder 2).

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

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

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

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie

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

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

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

Verskillende fases

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

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

3.3.2 Structuurvisie Noord-Holland 2040

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

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

En

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

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

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

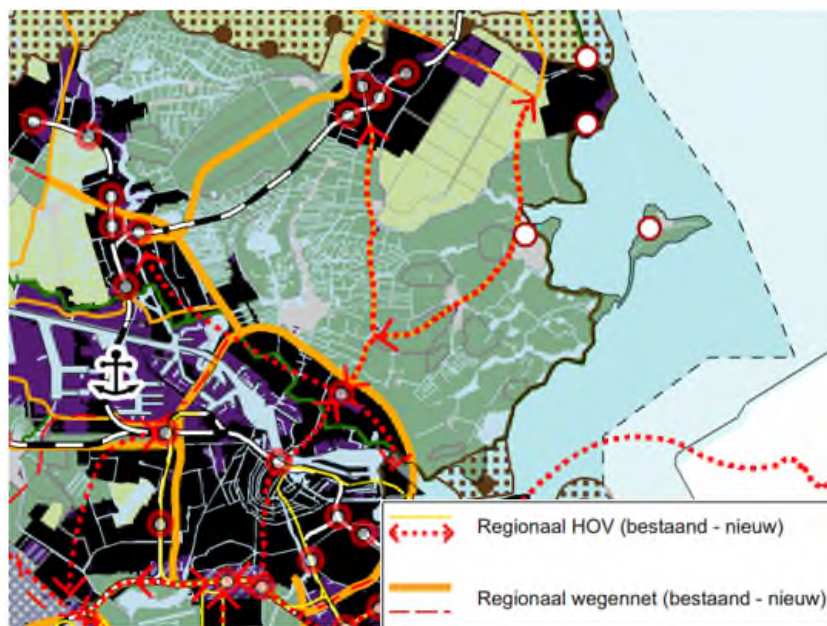
In de structuurvisie is de N247 aangemerkt als (bestaand) regionaal wegennet. Het beleid hieromtrent is als volgt:

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

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

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

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



Afbeelding 3.1: Structuurvisie Noord-Holland 2040

3.3.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Provinciale Staten heeft in maart 2010 de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vastgesteld. In 2012, 2013 en in 2016 is de PRV op onderdelen geactualiseerd en/of aangevuld. De meest recente versie van de PRV is ingegaan op 1 maart 2017. De PRV schrijft voor waaraan de inhoud van (gemeentelijke) bestemmingsplannen, omgevingsvergunningen voor afwijken van het bestemmingsplan en beheersverordeningen moeten voldoen. In de verordening zijn regels opgenomen voor onderwerpen met heldere criteria, weinig gemeentelijke beleidsvrijheid en een zwaarwegend provinciaal belang. De regels in de PRV zijn gebaseerd op de beleidskeuzes in de provinciale structuurvisie Noord-Holland 2040. Het gaat daarbij om thema's over bebouwingscontouren, ecologische hoofdstructuur, agrarische bedrijven, kantoren, bedrijventerreinen, detailhandel, waterkeringen et cetera. Omdat de provincie gebonden is aan haar eigen beleid, is het inpassingsplan getoetst aan de PRV.

Relevante regels

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

- Bufferzones (artikel 24);
- Weidevogelleefgebied (artikel 25);
- Regionale waterkeringen (artikel 30).

Bufferzones

Een groot deel van de N247 valt binnen een zogenaamde bufferzone. In een bufferzone mag een bestemmingsplan geen nieuwe bebouwing mogelijk maken. Hierop zijn enkele uitzonderingen gemaakt, namelijk de realisatie van een restaurant, café, kleinschalig hotel, kampeerbedrijf of zorgboerderij.

In de bufferzone moet eerst nut en noodzaak worden aangetoond (nee, tenzij principe) en vervolgens moet worden voldaan aan de eisen ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit.



Afbeelding 3.2: Ligging bufferzones (bron: PRV Noord-Holland)

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

In dit geval wordt de bestaande weg N247 aangepast. Geen van de hierboven vermelde functies worden in dit provinciaal inpassingsplan mogelijk gemaakt. Aan de specifieke waarden van de bufferzones wordt in paragraaf 4.5 aandacht besteed.

Weidevogelleefgebied

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



Afbeelding 3.3: Ligging weidevogelleefgebied (bron: PRV Noord-Holland)

Bij de realisatie van de maatregelen aan de de N247 verdwijnt er weidevogelleefgebied. Ter plaatse van Het Schouw worden bestaande bomen, die zijn aangeplant om het huidige brandstofverkooppunt aan het zicht te onttrekken, gekapt zodat er weidevogelleefgebied wordt aangelegd. In de natuurtoets, zie paragraaf 4.5, wordt ingegaan op de compensatie van het verlies aan weidevogelleefgebied.

Regionale waterkeringen

Volgens artikel 30 van de ontwerp provinciale ruimtelijke verordening dient een bestemmingsplan dat mede betrekking heeft op regionale waterkeringen (hieronder wordt ook een provinciaal inpassingsplan verstaan) te voorzien in de bescherming van de waterkerende functie door op deze functie toegesneden bestemmingen en regels en voorziet tevens in een vrijwaringzone aan weerszijden van de waterkeringen zodat reconstructies van de waterkeringen niet onmogelijk worden gemaakt. In de waterparagraaf (paragraaf 4.6) wordt hier verder op ingegaan. In de planregels en op de verbeelding is rekening gehouden met de regionale waterkering door het opnemen van een dubbelbestemming. Hiermee is de bescherming van de regionale waterkering geborgd.



Afbeelding 3.4: Ligging regionale waterkeringen (bron: PRV Noord-Holland)

3.3.4 Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2017-2021

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

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

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

Afbeelding 3.5: Projectenlijst PMO en PMI (bron: Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2017-2021)

3.3.5 Coalitieakkoord provincie Noord-Holland

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

3.4 Regionaal beleid

3.4.1 Regionaal verkeer- en vervoerplan (RVVP)

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

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

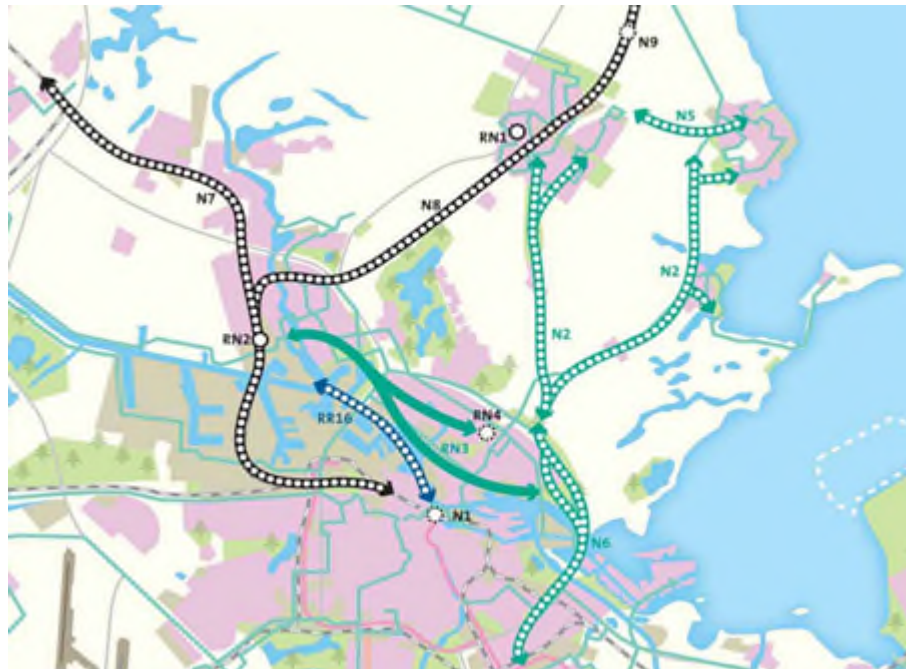
Door de jaren is het beleid op onderdelen geactualiseerd via de Regionale OV-Visie 2010-2030 en het Regionaal Netwerk Fiets. Jaarlijks wordt voor het RVVP een uitvoeringsprogramma opgesteld en iedere twee jaar wordt het beleidskader geëvalueerd. Het Regionaal Verkeer-en-Vervoerplan (RVVP) is een belangrijk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

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

3.4.2 Regionale OV-visie 2010-2030

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

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



Afbeelding 3.6: Project N2 uit de regionale OV-visie 2010-2030: het opwaarderen van het Waterlandlijnen kerntracé (Bron: Regionale OV-visie 2010-2030)

3.4.3

Uitvoeringsparagraaf Investeringsagenda Fiets 2015-2025

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



Afbeelding 3.7: Regionaal fietsennetwerk. (Bron: Investeringsagenda Fiets 2015-2025)

3.4.4 Regiovisie Waterland 2040

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

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

3.4.5 Waterprogramma 2016-2021

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

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

3.4.6 Keur 2016

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

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

3.4.7 Beleidsnota Waterkeringen

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

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

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

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

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

3.5.2 Beleidsvisie en toetskader Stadsrandpolder Waterland

De Beleidsvisie en toetskader Stadsrandpolder Waterland is op 19 september 2012 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. De visie biedt een toetsingskader voor initiatieven die in Waterland lopen, en geeft het raamwerk waarbinnen het nieuwe bestemmingsplan voor landelijk Noord moet passen. De visie is een uitwerking van Structuurvisie Amsterdam 2040 en heeft hierbij dezelfde looptijd als het instrumentarium van de structuurvisie: tot 2020.

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

De TAC heeft op 24 augustus 2017 het "TAC-preadvies N247 reconstructie het Schouw" opgesteld. De TAC constateert daarin dat reconstructie van de N247 bij knooppunt het Schouw inpasbaar is in de Hoofdgroenstructuur. Voor een definitief advies wordt de TAC graag geïnformeerd over de landschappelijke uitwerking en de wijze van inpassing daarvan in het provinciaal inpassingsplan.

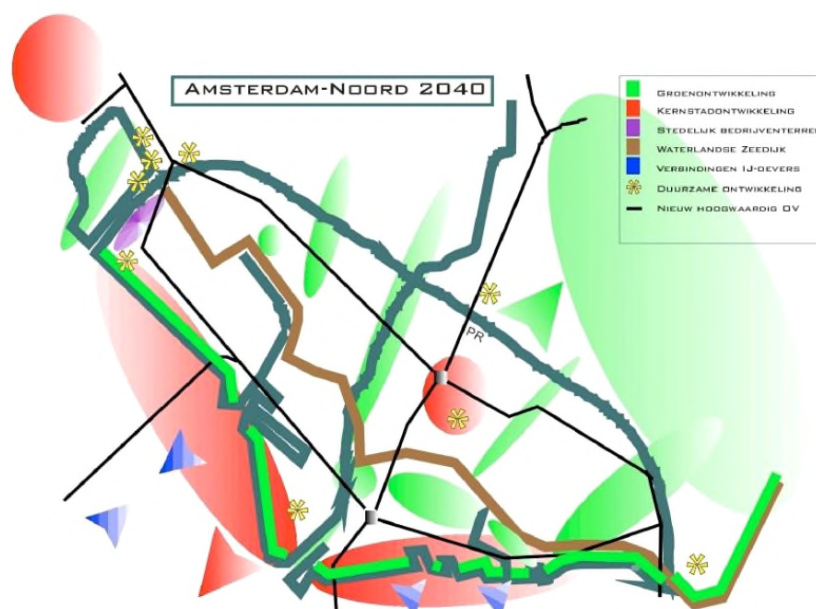
3.5.3 MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030

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

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

3.5.4 Ontwikkelingsbeeld Amsterdam-Noord 2040

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



Figuur 3.8 Ontwikkelingsbeeld Amsterdam-Noord 2040

3.5.5 Nota Parkeernormen Amsterdam

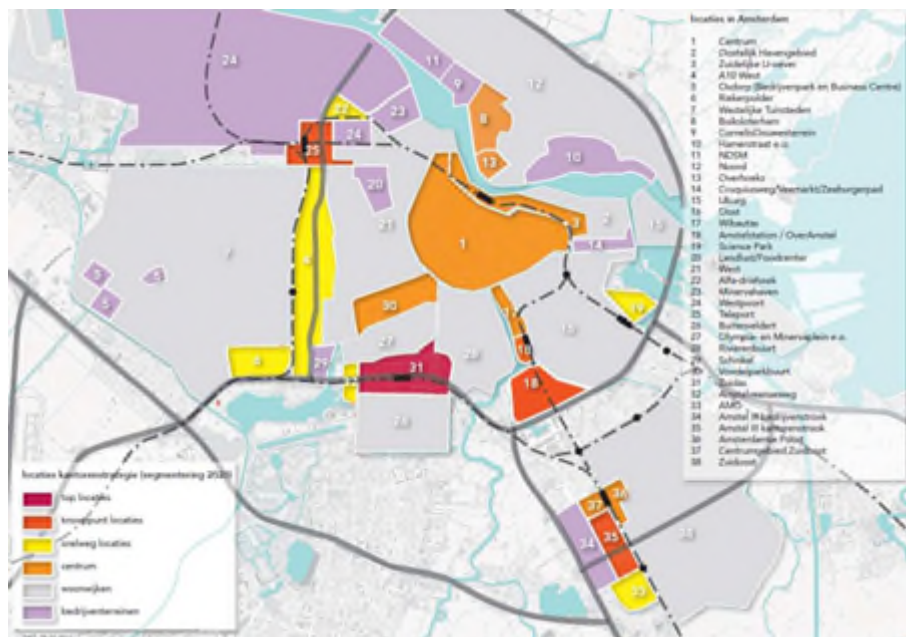
In de Nota Parkeernormen Auto zijn de nieuwe parkeernormen voor auto's vastgesteld voor nieuwbouw en transformatieprojecten in de stad. De gemeente wil de stad bereikbaar en leefbaar houden met voldoende en aantrekkelijke openbare ruimte en meer ruimte voor de fietser en voetganger. Met de verwachte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

Het advies van Team Parkeerbeleid Verkeren & Openbare Ruimte ten aanzien van het IDA-terrein luidt: "De ingediende plannen voor 3000 m² kantoor met 80 parkeerplaatsen op eigen terrein voldoen aan de Nota Parkeernormen Auto. De locatie is aangewezen als C-gebied waarvoor maatwerk geldt. 80 parkeerplaatsen op eigen terrein is zeer ruim bemeten. Bij dit advies is in overweging genomen dat met het nieuwe plan er minder parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden dan in de huidige situatie terwijl er meer personeel komt te werken." In de huidige situatie gaat het over een bedrijf van ca. 7450 m² bvo met ondersteunend kantoor en in totaal 110 parkeerplaatsen op eigen terrein. In de nieuwe situatie komt een kantoor van 3000 m² bruto vloeroppervlak en 80 parkeerplaatsen op eigen terrein. Hier komen tussen de 150 en 250 mensen te werken.

3.5.6 Kantorenstrategie Amsterdam

De gemeenteraad van de gemeente Amsterdam heeft op 14 juli 2011 de Kantorenstrategie vastgesteld. Op 18 juli jl. heeft het college ingestemd met het vrijgeven voor advies en consultatie van de concept kantorenstrategie 2017, getiteld Het juiste kantoor op de juiste plek. Deze Kantorenstrategie is een actualisering van de Kantorenstrategie 2011. Een actualisering is nodig omdat de dynamiek sinds 2015 een andere is dan die in 2011.

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



Figuur 3.9 Uitsnede visiekaart kantorenstrategie Amsterdam (bron: gemeente Amsterdam)

Verbouw in plaats van nieuwbouw

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

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

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

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

Relatie met het provinciaal inpassingsplan

Er is voor het bedrijf IDA sprake van herontwikkeling / revitalisatie van de huidige bebouwing. Er wordt geen bestaande bebouwing verlaten dat daarna leeg zal staan. Daarnaast neemt per saldo de omvang van de bebouwing af. Verbouw in plaats van nieuwbouw op een andere locatie wordt gestimuleerd in de kantorenstrategie van Amsterdam.

3.5.7 Beeldkwaliteitplan Landelijk Noord

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

- beeldaspecten waarvoor de kaders in dit bestemmingsplan en de welstandsnota zijn vastgelegd, maar waarbij ontwikkeling van deze kaders wel aan de orde is;

- beeldaspecten van ontwikkelingen die in het bestemmingsplan niet te regelen zijn, maar waarover toch een beleidsmatige standpuntbepaling nodig is.

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

3.5.8 Welstandsnota De Schoonheid van Amsterdam

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

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

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

Op 27 september 2017 heeft de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit van de gemeente Amsterdam een aanvraag voor het wijzigen van het bestaande gebouw van de IDA Foundation behandeld. Het vernieuwen van de gevels van het kantoordeel van het complex is akkoord bevonden. Collegiaal adviseert de commissie terughoudender om te gaan met de blauwe kleurelementen, die het nieuwe gevelbeeld een enigszins gedateerde uitstraling geven.

3.5.9 Omgevingsvisie Waterland 2030

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

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

De kernprincipes zijn:

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

- beleef en respecteer het water.

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

3.5.10 Waterplan Waterland

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

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

3.5.11 Groenvisie 2016

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

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

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

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

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

3.5.12 Duurzaamheidsagenda 2015-2018

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

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

De speerpunten zijn:

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

Dit beleid heeft voor zover noodzakelijk zijn vertaling gekregen in dit inpassingsplan.

3.5.13 Structuurvisie Edam - Volendam 2020-2040

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

- voldoende woningbouw ter voldoening aan de vraag van de eigen ingezetenen;
- de ontwikkeling van een aantal zgn. inbreidingslocaties;
- een woningbouwprogramma met uitgangspunten voor benoemde doelgroepen;
- de aanleg van een 3e ontsluitingsweg;
- een bescheiden groei in het aanbod van eigen bedrijventerrein;
- een uitvoeringsprogramma met een aantal afzonderlijke ontwikkelingen;
- een kader voor kostenverhaal.

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

Hoofdstuk 4 Onderzochte aspecten N247

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

Doordat de scope van de maatregelen is gewijzigd worden op basis van het maximaal ruimtebeslag uit het Voorlopig Ontwerp nog onderzoeken in de periode september - december 2017 uitgevoerd op alle benodigde percelen.

Uiteindelijk worden alle onderzoeken samengevat in het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan N247.

4.1 Bodem

Algemeen

Om te voorkomen dat tijdens de wegaanpassing van de N247 wordt gestuit op bodemverontreinigingen is bodemonderzoek uitgevoerd zie Bijlage 2.

Wettelijk kader

Het verkennend (land)bodemonderzoek is gebaseerd op de richtlijnen uit de NEN 5740 (2009) en het verkennend waterbodemonderzoek op de richtlijnen uit de NEN 5720 (2009).

In het onderzoeksrapport (Bijlage 2) wordt nader ingegaan op de gevolgde onderzoeksstrategieën. Onderdeel van de NEN 5740 en N5720 is het uitvoeren van een vooronderzoek conform de NEN 5725.

Binnen de NEN 5740 is in principe uitgegaan van de strategie voor een heterogeen verdachte locatie (VED-HE). Wel is daarbij sprake van een strategie die op maat is gemaakt in verband met de voorgenomen ontgravingen, lokaal tot maximaal circa 5 m –mv. Het verkennend waterbodemonderzoek is gebaseerd op de richtlijnen uit de NEN 5720 (2009), waarbij de strategie voor ‘overig water, lintvormig, normale onderzoeksinspanning’ is gevolgd (OLN). Bij het uitvoeren van de onderzoeken is aandacht besteed aan asbest.

Onderzoek

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

De resultaten zijn in de navolgende tabel per deellocatie of per onderdeel samengevat.

Samenvatting resultaten	
Slochterbrug (km 30,0)	
Kwaliteit grond	- Zandige bovengrond met bijmengingen (0,0-0,5 m –mv.): klasse industrie o.b.v. licht verhoogde gehalten aan zware metalen, minerale olie PAK en/of PCB; - Venige bovengrond met bijmengingen (0,0-0,5 m –mv.): klasse industrie o.b.v. licht tot matig verhoogde gehalten aan PAK en licht verhoogde gehalten aan zware metalen, minerale olie en PCB. De laag 0,3-0,5 uit boring 1 is 'niet toepasbaar' o.b.v. licht verhoogd gehalte aan minerale olie); - Venige ondergrond zonder bijmengingen: voldoet aan achtergrondwaarde).
Knooppunt 't Schouw (km 30,8-31,6)	
Kwaliteit grond	- Zandige bovengrond met bijmengingen (0,0-0,6 m –mv.): klasse industrie o.b.v. licht verhoogde gehalten aan zware metalen, PAK en PCB; - Zandige ondergrond met bijmengingen (0,5-1,3 m –mv.): lokaal (boringen 14 en 19) sterk verontreinigd met zink, elders klasse industrie o.b.v.; - Zandige en venige ondergrond 0,9-4,8 m –mv.: achtergrondwaarde.
Duiker (km 32,46)	
Kwaliteit grond	- Zandige bovengrond met bijmengingen (0,0-0,6 m –mv.): sterk verontreinigd met PAK; - Zandige bovengrond zonder bijmengingen (0,0-0,5 m –mv.): klasse wonen; - Venige laag 0,3-0,6 m –mv.: klasse industrie; - Kleilige en zandige ondergrond: 0,75-5,0 m –mv.: achtergrondwaarde; - Venige ondergrond (tussenlaag) 1,5-2,0 m –mv.: klasse industrie.
Kruisingen Kruisweg (km 32,83) en Eilandweg (km 34,1-34,5), Parallelweg (34,5-38,3) en Dijksbrug (km 37,27)	
Kwaliteit grond	- Zandige bovengrond met bijmengingen (0,0-0,6 m –mv.): lokaal (boringen 27 en 30) sterk verontreinigd met PAK, elders klasse wonen of industrie of niet toepasbaar (minerale olie); - Zandige bovengrond zonder bijmengingen (0,0-0,5 m –mv.): klasse wonen; - Venige bovengrond (0,0-0,5 m –mv.) zonder bijmengingen: klasse wonen; - Venige ondergrond (0,4-1,4 m –mv.) met bijmengingen: achtergrondwaarde; - Venige ondergrond zonder bijmengingen (2,3-3,4 m –mv.): klasse industrie; - Kleilige bovengrond (0,0-0,5 m –mv.): klasse wonen; - Kleilige ondergrond (1,3-2,9 m –mv.) met bijmengingen: sterk verontreinigd met koper en/of lood. - Kleilige ondergrond (3,85-4,8 m –mv.) zonder bijmengingen: achtergrondwaarde.
Beweegbare brug (km 34,5) en voetgangerstunnel (km 34,65)	
Kwaliteit grond	- Zandige bovengrond met bijmengingen (0,0-1,2 m –mv.): klasse wonen of industrie; - Zandige ondergrond zonder bijmengingen (1,2-5,0 m –mv.): achtergrondwaarde; - Venige ondergrond (3,3-5,0 m –mv.) zonder bijmengingen: klasse wonen;
Bernhardlaan en fietspad (km 38,3-39,1)	
Kwaliteit grond	- Zandige bovengrond met bijmengingen (0,0-0,6 m –mv.) op veel plaatsen sterk verontreinigd met PAK, elders klasse industrie; - Zandige ondergrond zonder bijmengingen (0,4-1,5 m –mv.): lokaal sterk verontreinigd met PAK (boring 81), elders achtergrondwaarde of klasse industrie;
Fietspad (km 39,1-41,1)	
Kwaliteit grond	- Zandige bovengrond met bijmengingen (0,0-0,5 m –mv.): klasse industrie; - Kleilige of venige bovengrond (0,0-0,9 m –mv.) zonder bijmengingen: achtergrondwaarde of klasse wonen; - Zandige ondergrond zonder bijmengingen (0,5-1,0 m –mv.): klasse industrie.

Grondwater (gehele traject)	
Kwaliteit grondwater	Het grondwater bevat op vrijwel alle locaties licht verhoogde gehalten aan (vooral) barium en daarnaast xylenen, naftaleen en lokaal enkele andere zware metalen
Waterbodembodem (onderzochte traject, zie onder)	
	Materiaal (laagdikte), toetsingen T1, T3, T5 en T6
Slochterbrug	Puinhoudend zand (0,2 m), klasse industrie, klasse B, niet verspreidbaar en niet verspreidbaar
km 34,9-35,3	Slib (0,3-0,6 m), klasse B, niet verspreidbaar, niet verspreidbaar
Km 35,3-35,8	Slib (0,3-0,6 m), klasse wonen, klasse A, verspreidbaar, verspreidbaar
Km 35,8-36,3	Slib (0,3-0,6 m), klasse wonen, klasse A, verspreidbaar, verspreidbaar
Km 36,3-36,8	Slib (0,3-0,6 m), klasse industrie, klasse B, verspreidbaar, niet verspreidbaar
Km 36,8-37,3	Slib (0,3-0,6 m), klasse wonen, klasse A, verspreidbaar, verspreidbaar
Funderingsmateriaal (onderzochte traject, zie onder)	
Km 39,6-40,9	Het materiaal (puingranulaat, laagdikte 0,2-0,5 m), dat is aangetroffen in de grond naast de verharding, voldoet aan de samenstellings- en emissienormen voor een niet vormgegeven bouwstof
Asbest (gehele traject)	
Gehele traject	In de onderzochte puinhoudende lagen (grond) en bodemvreemde lagen (veelal puinachtig) is veelal geen asbest gemeten en zijn lokaal licht verhoogde gehalten aan asbest gemeten (maximaal 4,4 mg/kg ds). Dit vormt geen reden voor nader asbestonderzoek.

T1: toepasbaarheid op landbodem
 T3: toepasbaarheid in oppervlaktewater
 T5: verspreidbaarheid aangrenzende percelen
 T6: verspreidbaarheid in oppervlaktewater

Conclusies en aanbevelingen

Toetsing hypothese

De op basis van het vooronderzoek (bodemkwaliteitskaart en gebruik) vooraf gestelde verwachting dat overwegend licht verhoogde gehalten en heterogeen sterke verontreinigingen met zware metalen en PAK aanwezig zijn, is juist gebleken. De aanwezige sterke verontreinigingen in de grond bodem zijn in veel gevallen te relateren aan de aanwezige bijmengingen (veelal puin), doch in enkele gevallen is ook een sterke verontreiniging in grond zonder bijmengingen geconstateerd. De sterke verontreinigingen zijn sterk heterogeen aanwezig, waarbij wordt opgemerkt dat met name in het traject 'Bernhardlaan-fietspad' (km 38-3-39,1) veel sterk verhoogde gehalten aan PAK in de bovenste halve meter van de bodem zijn geconstateerd.

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

Overwogen kan worden om voorafgaand aan het indienen van de BUS-melding/het deelsaneringsplan de sterke verontreinigingen nader in te perken om zodoende de hoeveelheid af te voeren sterk verontreinigde grond te beperken.

Indien de bovengenoemde BUS-melding (deelsaneringsplan) wordt ingediend vormt milieuhygiënische kwaliteit van de bodem verder geen belemmering voor de werkzaamheden.

[NOOT VOOR DE LEZER: Er vindt op basis van het aangepaste wegontwerp nog aanvullend onderzoek plaats op een aantal percelen (na toestemmingsbetreding grondeigenaren). De resultaten van deze aanvullende onderzoeken worden verwerkt in het ontwerp PIP N247]

4.2 Geluid

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

Algemeen

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

Voor dit wegvak zijn van belang:

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

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

Het onderzoek is als Bijlage 3 bij dit inpassingsplan gevoegd. Hierin is de geluidbelasting berekend op drie reconstructiegebieden (N247, Bernhardlaan en Overleek).

Wettelijk kader

Algemeen

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

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

Tabel: Zonbreedtes wegverkeer

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

In artikel 75 Wgh is geregeld dat het breedste zonedeel van een weg, bij een overgang tussen weggedeelten met verschillende zonebreedte, over een afstand van een derde van de breedte nog langs de wegas doorloopt. Aan de uiteinden van een weg loopt de zone door over een afstand gelijk aan de breedte van de zone ter hoogte van het einde van de weg. Binnen de zone van een weg dient een akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidbelasting op de binnen de zone gelegen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt de Lden-waarde in dB bepaald.

De Lden-waarde is het energetisch en naar de tijdsduur van de beoordelingsperiode gemiddelde van de volgende drie waarden:

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

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

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

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

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

Tabel: Grenswaarden voor woningen bij reconstructie

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

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

Aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder

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

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

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

Bovenstaande is niet van toepassing bij de vaststelling van een verschil tussen twee geluidbelastingen, zoals bij reconstructie. Wanneer het verschil tussen twee geluidbelastingen wordt berekend waarbij één van de twee een vastgestelde waarde betreft die is berekend met toepassing van de extra correctie (aftrek van 3 of 4 dB), dan wordt diezelfde verhoogde aftrek toegepast op het andere lid van de aftrekking. In alle overige gevallen wordt uitgegaan van de oude aftrek van 2 of 5 dB.

Cumulatie

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

Toetsing

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

De resultaten zijn in de volgende paragrafen per onderzoeksgebied weergegeven en aan de grenswaarden getoetst.

Resultaten Bernhardlaan

In de onderstaande tabel worden de maatgevende berekeningsresultaten (met het grootste verschil tussen de huidige en toekomstige situatie) weergegeven voor de woningen binnen de zone van de Bernhardlaan die valt onder het begrip 'wijziging op of aan een weg'.

Punt	Omschrijving	Hoogte [m]	Geluidbelasting		Verskil 2018-2029 [dB]	Afgerond verschil in dB
			2018	2029		
63_A	Bernhardlaan 14 1141CM Monnickendam	1,5	60,62	61,14	+0,52	1
108_A	Bernhardlaan 15 1141CM Monnickendam	1,5	59,37	59,89	+0,52	1

Tabel: Rekenresultaten wijziging op of aan Bernhardlaan inclusief aftrek artikel 110g Wgh

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op en de wijziging aan de Bernhardlaan zal toenemen met ten hoogste 0,52 dB. De toename bedraagt daarmee minder dan 2 dB en is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Verdere toetsing kan achterwege blijven.

De toename van de geluidbelasting treedt op door een combinatie van de autonome groei van verkeer op de Bernhardlaan tezamen met de beperkte aanpassing van het kruispunt.

Resultaten Overleek

In de onderstaande tabel is het maatgevende berekeningsresultaat weergegeven voor de woningen binnen de zone van de Overleek die valt onder het begrip 'wijziging op of aan een weg'.

Punt	Omschrijving	Hoogte [m]	Geluidbelasting		Verskil 2018-2029 [dB]	Afgerond verschil in dB
			2018	2029		
111_B	Overleek 1 A 1141PD Monnickendam	4,5	43,75	43,67	-0,08	0

Tabel: Rekenresultaten wijziging op of aan Overleek inclusief aftrek artikel 110g Wgh

Uit de berekeningen blijkt dat voor de Overleek het geluidniveau L_{den} in de huidige en toekomstige situatie op omliggende woningen lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ingevolge de Wet geluidhinder. De wijziging van de weg betreft om die reden geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De uitkomst valt te relateren aan de relatief lage verkeersintensiteit op de Overleek. Verdere toetsing kan achterwege blijven.

Uitstraling

In onderstaande tabel zijn wegen weergegeven waar voor woningen sprake kan zijn van de zogenaamde 'uitstraling van de reconstructie'. Indien woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen niet binnen de daadwerkelijke reconstructie volgens de Wet geluidhinder vallen, is toetsing aan de normering van de Wet geluidhinder niet nodig en worden geen maatregelen onderzocht. In het onderstaande zijn derhalve slechts de effecten beschreven. Daarbij is het effect van de verkeerstoename bepaald volgens de formule $10 \cdot \log ([\text{intensiteit } 2029]/[\text{intensiteit } 2018])$.

Weg	Intensiteit [mvt/etm]		Effect Verkeers- toename [dB]
	2018	2029	
N247 (Broek in Waterland, voor hm 34.9 km)	21.670	24.177	0,48
N247 (na toerit N247-richting Volendam, vanaf hm 38.25 km)	18.932	21.122	0,48
Bernhardlaan (na komgrens, richting Monnickendam)	11.269	12.572	0,48
Overleek (ten Noordwesten van kruispunt Overleek – N247)	517	577	0,48

Tabel: Overzicht uitstralingseffecten ten gevolge van de verkeerstoename

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

Geluideffect Barrier langs busbaan

In de huidige situatie ligt ter hoogte van Monnickendam direct langs de busbaan een barriër. Volgens het reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is het niet nodig een barriër van ongeveer 0,8 meter hoogte mee te nemen in de berekening. In de toekomstige situatie is deze barriër niet meer aanwezig. Gezien de bewoners uit Monnickendam de reflectie goed waarnemen vanwege deze barriër, is het effect van de barriër versus het verwijderen van barriër doorgerekend op de woningen in Monnickendam en inzichtelijk gemaakt.

In de onderstaande tabel is het maatgevende berekeningsresultaat weergegeven voor de woningen waar het grootste effect optreedt tussen 2018 inclusief en exclusief barriër en 2029 exclusief barriër.

Punt	Omschrijving	Hoogte [m]	Geluidbelasting		
			2018 (excl barriër)	2018 (incl barriër)	2029
26_A	Fuik 7 1141CG Monnickendam	1,5	60,18	60,22	61,11
27_A	Fuik 8 1141CG Monnickendam	1,5	60,05	60,11	61,01
75_C	Fuik 3 1141CG Monnickendam	7,5	61,37	61,37	62,28
78_A	Fuik 2 1141CG Monnickendam	1,5	59,01	59,07	59,94

Tabel: Rekenresultaten vanwege N247 effect barriër - inclusief aftrek artikel 110g Wgh

De geluidbelasting die wordt berekend in de huidige situatie bij de woningen in Monnickendam, inclusief barriër, verschilt minimaal met de rekenresultaten exclusief barriër. De geluidbelasting inclusief barriër gaat enkele tienden hoger wegens reflectie.

Het verschil in toename van de geluidbelasting met de situatie 10 jaar na oplevering verschilt bijna niets.

In toekomstige situatie verdwijnt de barriër, waardoor tevens de geluidreflectie verdwijnt.

Het verschil in geluidbelasting tussen de huidige situatie exclusief barriër en de situatie 10 jaar na oplevering, exclusief barriër, gaat hierdoor iets minder omhoog.

Conclusie

Voor de drie reconstructiegebieden (N247, Bernhardlaan en Overleek) zijn met behulp van een berekeningsmodel de berekeningen uitgevoerd voor het jaar voor aanvang reconstructie (jaar 2018) en 10 jaar na de reconstructie (jaar 2029). Op basis van deze berekeningen is het effect van de reconstructie bepaald.

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

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

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

Uit het overzicht in tabel 4.4 blijkt tevens dat op geen van de wegvakken die aansluiten op de te wijzigen wegen sprake is van een uitstralingseffect ten gevolge van de verkeerstoename.

4.2.2

Akoestisch onderzoek brandstofverkoop punt en P&R-terrein

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

Het onderzoek vindt plaats in het kader van het provinciaal inpassingsplan, het onderzoek bevat tevens een doorkijk naar de Wet milieubeheer en is als Bijlage 4 bij deze onderbouwing opgenomen. Het doel van het geluidonderzoek is inzicht te geven in de akoestische inpasbaarheid van de aangevraagde activiteiten. Hiervoor is de geluidbelasting bepaald op een aantal beoordelingspunten ter plaatse van de maatgevende woonomgeving rondom het tankstation en P+R-terrein. De berekende geluidbelasting is vervolgens vergeleken met de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit.

Door middel van akoestisch onderzoek moet duidelijk worden wat de verwachte geluidniveaus zijn ten gevolge van de voorgenomen activiteiten. In het onderzoek is de geluidsituatie geïnventariseerd en het volgende in beeld gebracht:

1. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en het maximale geluidniveau van het tankstation;
2. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en het maximale geluidniveau van het P+R terrein;
3. Het equivalente geluidniveau van de verkeersaantrekkende werking van het tankstation en P+R terrein.

De vastgestelde geluidniveaus zijn vervolgens gespiegeld aan de geluidgrenswaarden die volgen uit het toetsingskader.

Ad 1. De ligging van het tankstation voldoet aan de richtafstand uit de VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' voor het aspect geluid. Daarnaast blijkt uit de resultaten dat het geluidniveau ten gevolge van de inrichting, het tankstation, voldoet aan de gestelde grenswaarden vanuit het Activiteitenbesluit milieubeheer.

Ad 2. De ligging van het P+R-terrein voldoet aan de richtafstand uit de VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' voor het aspect geluid. Daarnaast blijkt uit de resultaten dat het geluidniveau ten gevolge van de inrichting, het P+R-terrein, voldoet aan de richtwaarde zoals gesteld in 'stap 2' in de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' voor een rustige woonwijk.

Hier kan uit opgemaakt worden dat op dit onderdeel er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Ad 3. Uit de resultaten blijkt dat het geluidniveau ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking van het tankstation en P+R terrein tezamen een overschrijding kent. Op één locatie (de ligplaats) vindt een overschrijding van de nachtperiode plaats.

Ondanks de overschrijding kan er in de voorgenomen situatie gesproken worden van een goede ruimtelijke ordeningen op basis van de volgende constatering:

- Er wordt voldaan aan de gestelde afstand conform de VNG publicatie;
- Er is momenteel ook een parkeerplaats aanwezig ten behoeve van het bedrijf IDA;
- De locatie bevindt zich nabij een bedrijventerrein;
- De maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) in de nachtperiode wordt niet overschreden;
- Met een gangbare opbouw van de uitwendige scheidingsconstructie van een woonboot of –schip zal het binnen niveau in de nachtperiode < 30 dB(A) zijn; N.B. voor woonboten gelden geen eisen voor wat betreft de geluidwering vanuit het Bouwbesluit;
- De aanwezigheid van de N235 en N247, beide relatief drukke wegen.

[NOOT VOOR DE LEZER: Er vindt op basis van het aangepaste wegontwerp nog aanvullend akoestisch onderzoek plaats naar de effecten van de aanpassingen van de N247-Zuid (A10 - Het Schouw). De resultaten van dit onderzoek worden verwerkt in het ontwerp PIP N247]

4.3 Landschap en cultuurhistorie

4.3.1 Stelling van Amsterdam

Uit historische afbeeldingen (zie figuur 4.x) is te herleiden dat het terrein van IDA vroeger deel uitmaakte van de stelling van Amsterdam. De oude bebouwing is grotendeels gesloopt met uitzondering van het IDA-huis (Slochterweg 37, zie geel kader, de conducteurswoning), twee opslagloodsen en de huidige kantine (ingekorte loods), zie oranje kader.

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



Figuur 4.1: Luchtfoto historische inrichting omgeving Het Schouw (bron: IDA Foundation)

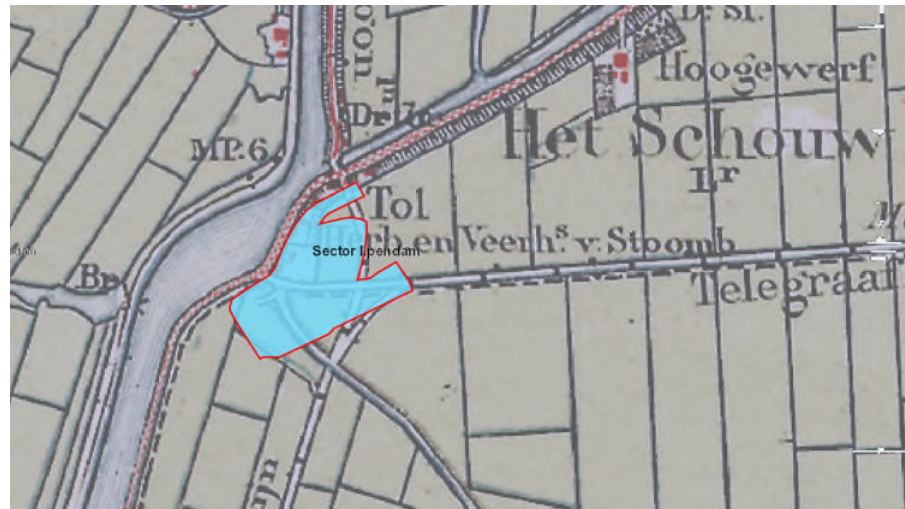
In bovenstaande luchtfoto is de N247 ook terug te zien. Het brandstofverkooppunt is ook aanwezig op de huidige locatie. Het bos ter afscherming van het brandstofverkooppunt ten opzichte van het open polderlandschap is ook zichtbaar op de luchtfoto. De beplanting lijkt sterk op een productiebos waarbij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

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

Stelling van Amsterdam

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

Diverse forten van de Stelling van Amsterdam zijn opengesteld voor bezoekers. Meer informatie is te vinden op de website van de Stelling van Amsterdam. In het plangebied lag voorheen een opslagpunt van materiaal voor de sector IJpendam binnen de stelling. Dit opslagpunt is inmiddels verdwenen. De twee opslagloodsen die nu nog in het gebied aanwezig zijn stammen wel uit deze tijd.



Figuur 4.2: Uitsnede kaartbeeld Sector IJpendam uit het overzicht van de Stelling van Amsterdam

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

Sectorpark IJpendam

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

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

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

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

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

Er zijn nog drie loodsen van baksteen (waarvan één is ingekort) aanwezig. Deze zijn opgenomen in het huidige magazijn en kantorencomplex van het bedrijf IDA.

Tussen 1976 en 1985 zijn enkele gebouwen gesloopt ten behoeve van het huidige verkeersknooppunt N235 - N247.

4.4 Externe veiligheid

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

Wettelijk kader

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

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

Plaatsgebonden Risico

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

Groepsrisico

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

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

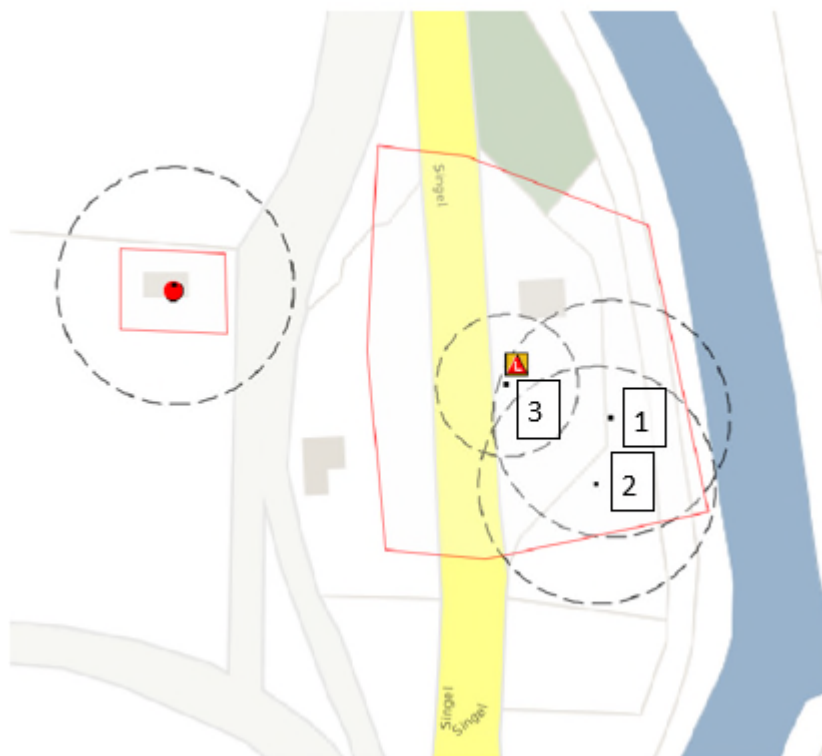
Toetsing

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

Bevi-bedrijven

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

In onderstaande figuur (figuur 4.3) zijn de PR 10^{-6} -contouren weergegeven van de LPG-aflleverinstallatie: het LPG-vulpunt (25 meter), het LPG-reservoir (25 meter) en de LPG-aflleverinstallatie (15 meter). De vergunde doorzet van LPG per jaar is gemaximeerd op 499 m³.



Figuur 4.3: Ligging onderdelen LPG-installatie (1: LPG-vulpunt, 2: LPG-reservoir en 3: LPG-afleverinstallatie) en bijbehorende PR 10⁻⁶-contouren (ten oosten van de N247).

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

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

Transport gevaarlijke stoffen over de weg

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

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

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

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

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

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

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

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

Transport gevaarlijke stoffen over het water

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

Hoogspanningsverbinding en straalpaden

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

Het plangebied ligt niet in een risicozone van een straalpad.

Buisleidingen

Het plangebied N247 wordt door één buisleiding voor het transport van gevaarlijk stoffen doorsneden. Ter hoogte van km 42,3 ligt onder de N247 gasleiding W-570-01 van Gasunie met een doorsnede van 6,6 inch (168 mm) en een druk van 40 bar, zie figuur 4.4. De leiding ligt minimaal 233 cm onder maaiveld (gegevens Risicokaart). Door de kruising met de naastgelegen Purmerringvaart is de buisleiding ter hoogte van de N247 dieper gelegen.



Figuur 4.4: Doorkruising ondergrondse hogedruk aardgastransportleiding – N247

De buisleiding heeft een invloedsgebied van 70 meter. Het invloedsgebied van de buisleiding overlapt voor een gedeelte het plangebied, maar binnen dit gebied worden geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt (het groepsrisico blijft daarmee buiten beschouwing). Wel zullen, mede in verband met de KLIC-melding, de werkzaamheden aan de weg worden besproken met de Gasunie. Aan de weg worden ter hoogte van km 42,3 geen werkzaamheden voorzien anders dan het wegfrezen van de bestaande verharding en het aanbrengen van een nieuwe deklaag.

Ter hoogte van het LPG-tankstation is aan de westzijde van de N247 een gasverdeelstation van de N.V. Nederlandse Gasunie aanwezig (zie figuur 4.3). Dit station is niet aangewezen als Bevi-bedrijf maar valt onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit. De maximale veiligheidsafstand van dit station bedraagt 25 meter. Er is geen sprake van een groepsrisicoverantwoording. De veiligheidsafstand grenst aan het bestaande fietspad en de busbaan die om het LPG-verkooppunt heel ligt. Aan deze wegen wijzigt in het wegontwerp niets.

Vuurwerkverkooppunt

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

Conclusie

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

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

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

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

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

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

4.5 Natuurtoets

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

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

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

De volgende onderzoeksvragen zijn van toepassing:

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

Wettelijk kader

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

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

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

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

Toetsing

Effectbepaling plan

In het kader van het voornemen zullen de twee bosschages ter hoogte van 't Schouw ten zuiden van de N247 worden verwijderd. Tevens zullen enkel struweelzones langs de weg gedund worden. Dit betreft de volgende struweelzones; ten oosten van de N235 bij 't Schouw, ten oosten van de N247 ten noorden van Broek in Waterland, ten oosten van de N247 ten zuiden van Monnickendam, ten westen van de N247 ten zuiden van Volendam. Daarnaast omvatten de werkzaamheden onder andere het kappen van aanwezige bomen en het dempen van sloten. Ook worden bestaande kunstwerken gerenoveerd of vervangen.

Daarnaast zal in de toekomstige situatie een faunapassage worden gerealiseerd ter hoogte van 't Schouw. Ook wordt de faunapassage ter hoogte van de Dijkbrug, in samenhang met aanpassingen aan de Dijkbrug, gerealiseerd. Tevens wordt ter hoogte van de bestaande bosschages ter hoogte van 't Schouw een waterbergingsgebied ingericht. De omvang en reikwijdte van deze ingrepen verkeren nog in een verkenningsfase en worden meegenomen in de fase van het ontwerp PIP.

Toetsing effect op beschermde soorten

Vogels

Alle in gebruik zijnde nesten van vogelsoorten in Nederland zijn beschermd onder de Wet natuurbescherming (artikel 3.1 en 3.5). Met de meeste broedvogels kan echter in het algemeen relatief eenvoudig rekening worden gehouden door kap- en sloopwerkzaamheden niet uit te voeren in de broedtijd (circa maart tot en met juli) en indien concrete broedgevallen aanwezig zijn. Op deze wijze (en wanneer de soorten uit artikel 3.5 kunnen uitwijken naar alternatief leefgebied) zijn geen belemmeringen vanuit de Wet natuurbescherming aan de orde.

Zo kunnen in het plangebied nesten gebouwd worden door (algemeen voorkomende) vogelsoorten. Indien nesten aanwezig zijn mogen deze tijdens de broedperiode (en wanneer deze in gebruik zijn) niet verwijderd of verstoord worden.

Indien het niet mogelijk is om buiten het broedseizoen om te werken dan dient het plangebied (waar de werkzaamheden plaatsvinden) vóór het broedseizoen ongeschikt gemaakt te worden voor (broed)vogels. Mocht dit niet mogelijk zijn dan dient vooraf aan de werkzaamheden het plangebied gecontroleerd te worden op de aanwezigheid van broedvogels door een erkend ecooloog. Indien vastgesteld wordt dat sprake is van actuele broedgevallen binnen het plangebied dan worden locatiespecifieke maatregelen voorgesteld en/of wordt het plangebied niet vrijgegeven en dienen de werkzaamheden uitgesteld te worden tot nadat het nest niet meer in gebruik is.

Waarde van het plangebied voor kenmerkende vogels

Zoals in het vorige hoofdstuk aangegeven is tevens de waarde van opgaande vegetatie voor broedvogels bepaald (zie tevens tabel 4.2). Van de waargenomen soorten is enkel de ringmus conform het Natuurbeheerplan genoemd als kenmerkende soort voor leefgebieden. De ringmus is een kenmerkende broedvogel van het leefgebied 'open akker'. De vegetatie heeft dus geen functie voor belangrijke kritische soorten (van open grasland); grutto, slobeend en tureluur. Op basis van het ontbreken van meerdere kenmerkende soorten kan worden geconcludeerd dat de vegetatie slechts een beperkte bijdrage levert aan de lokale biodiversiteit. Het compenseren van te verwijderen opgaande vegetatie heeft dan ook weinig tot geen toegevoegde waarde.

Jaarrond beschermde nesten

Tijdens de terreinbezoeken zijn meerdere nesten aangetroffen die mogelijk toebehoren aan een vogelsoort met een jaarrond beschermd nest. Uit nader onderzoek is echter gebleken

dat geen van de nesten in gebruik is door een vogelsoort met een jaarrond beschermd nest. Effecten op jaarrond beschermde nesten kunnen worden uitgesloten.

Categorie 5-soorten

Naast soorten met jaarrond beschermde nesten zijn er categorie-5-vogelsoorten, waarvan de nesten alleen jaarrond beschermd zijn als zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden dat rechtvaardigen. Dit laatste is in het plangebied niet van toepassing. Er zijn geen categorie-5-soorten te verwachten die zeldzaam zijn in de directe omgeving of onvoldoende nestgelegenheid hebben in de directe omgeving.

Zoogdieren

Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn (artikel 3.5)

Vleermuizen

Vleermuizen zijn beschermde soorten en staan vermeld in bijlage IV van de Habitatrichtlijn. In het kader van de Wet natuurbescherming is daarom een aantal verbodsbepalingen ten aanzien van vleermuizen neergelegd die in principe niet overtreden mag worden door onder andere een ruimtelijke ontwikkeling.

Bij het slopen van bebouwing en het kappen van vooral oudere bomen dient te allen tijde rekening te worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van vleermuizen. Gebouwbewonende vleermuizen verblijven met name in spouwmuren, onder dakbetimmering, achter boeiborden of op zolders. Boombewonende vleermuizen verblijven in gaten, hopen of scheuren van voornamelijk grote bomen.

Verblijfplaatsen

Nader onderzoek in 2017 (rapportage verwacht in oktober 2017) heeft uitgewezen dat binnen het plangebied geen verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn. Effecten op verblijfplaatsen van vleermuizen zijn daarom ook uitgesloten. Eerder onderzoek naar gebruik van het plangebied door vleermuizen in 2016 kwam voor de toen geldende scope van het project, tot een gelijklopende conclusie.

Vliegroutes

Nader onderzoek in 2016 (Antea Group, 2017b) heeft uitgewezen dat binnen het plangebied geen essentiële vliegroutes van vleermuizen aanwezig zijn. Effecten op (essentiële) vliegroutes van vleermuizen kunnen worden uitgesloten.

Foerageergebied

Mogelijk maken vleermuizen gebruik van de agrarische percelen in het plangebied als foerageergebied. Er zijn in de directe omgeving echter voldoende alternatieve, beter geschikte, foerageergebieden aanwezig. Effecten op foerageergebieden van vleermuizen zijn uitgesloten.

Beschermingsregime overige soorten (artikel 3.10)

Kleine marterachtigen

De kleine marterachtigen (bunzing, hermelijn en wezel) staan vermeld op onderdeel A behorende bij artikel 3.10 Wnb. Voor deze soorten geldt in de provincie Noord-Holland geen vrijstelling.

Het voorkomen van verblijfplaatsen van kleine marterachtigen kan niet worden uitgesloten. Als gevolg van het verwijderen van de bosschages bij 't Schouw en groenstructuren op het terrein van de IDA Foundation gaan potentiële verblijfplaatsen van deze soorten verloren. Effecten op verblijfplaatsen van kleine marterachtigen kunnen daarmee vooralsnog niet worden uitgesloten. Het onderzoek wordt afgerond in november 2017.

Amfibieën

In de te dempen watergang ten noordwesten van de N247 tussen Broek in Waterland en Monnickendam is de kleine watersalamander aangetroffen. Zwaarder beschermde amfibieën zijn niet aangetroffen. De kleine watersalamander is vermeld op onderdeel A behorende bij artikel 3.10 van de Wet natuurbescherming. Voor deze soort geldt echter een vrijstelling waardoor enkel de algemene zorgplicht van toepassing is.

De aanwezigheid van de rugstreeppad in het plangebied is niet op voorhand uit te sluiten. Tijdens het terreinbezoek is geen geschikt voortplantingsbiotoop van de soort aangetroffen. Tevens is geen geschikt landbiotoop aanwezig. Voor het provinciaal inpassingsplan (PIP) vormt de rugstreeppad geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Uit de bureaustudie blijkt dat de soort is waargenomen op aangrenzende agrarische percelen ten zuiden van de N247 ter hoogte van Broek in Waterland. De rugstreeppad is een pionier soort en komt voornamelijk voor in gebieden met een hoge dynamiek zoals het geval is bij door mensen verstoorde (werk)terreinen. Daarbij geeft de soort de voorkeur aan tijdelijke ondiepe watertjes zoals in greppels of rijsporen (RVO, 2014b).

De rugstreeppad is vermeld op Bijlage IV van de Habitatrichtlijn en valt onder artikel 3.5 van de Wnb. De rugstreeppad komt voor op de aangrenzende agrarische percelen ter hoogte van de kern Broek in Waterland. Tijdens de realisatiefase is de kans groot dat geschikt leefgebied voor de rugstreeppad ontstaat. Om deze reden dient tijdens de realisatiefase van het project rekening gehouden te worden met het feit dat de rugstreeppad mogelijk zijn intreden kan nemen in het plangebied. Om negatieve effecten op de rugstreeppad te mitigeren worden de volgende maatregelen aanbevolen (RVO, 2014b):

- Tijdens de realisatiefase dient het ontstaan van ondiepe poelen (in greppels en rijsporen) te worden voorkomen;
- Indien de soort alsnog zijn intrede heeft genomen in het werkterrein dienen de dieren buiten de voortplantingsperiode (april – juli) , onder begeleiding van een erkend ecoloog, weggevangen te worden.
- Gevangen exemplaren moeten zo snel mogelijk verplaatst worden naar (nieuw gemaakt) geschikt habitat aangrenzend aan het oorspronkelijke habitat, maar buiten de invloedsfeer van de werkzaamheden.
- De effectiviteit van de genomen maatregelen moet worden gemonitord.

Indien gewerkt wordt conform bovengenoemde werkwijze is geen ontheffing voor artikel 3.5 van de Wnb nodig. Indien het niet mogelijk is om het wegvangen uit te stellen tot na de voortplantingsperiode is een ontheffing Wnb alsnog noodzakelijk.

Effecten op beschermde gebieden

Effecten op door de Wnb beschermde houtopstanden

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling worden een (groot) aantal bomen gekapt. Bij de kap van bomen kan er in het kader van de Wet natuurbescherming een herplantingsplicht gelden. De Wnb stelt dat na de kap van bomen deze binnen 3 jaar herplant dienen te worden. De Wnb is van toepassing bij de kap van bomen buiten de bebouwde kom waarbij een bos groter is dan 1000 m² of dat bestaat uit rijbeplanting van meer dan 20 bomen.

Op basis van de digitale kaart (zie bijlage II) van de Provincie Noord-Holland is te zien dat de bosschages bij 't Schouw buiten de reikwijdte van het Wnb vallen (Provincie Noord-Holland, 2015c). De enkele bomenrijen langs de N247 en de bomen in de kern Broek in Waterland vallen onder de Wnb. Er zal daarom een herplantingsplicht nodig zijn in het kader van de Wnb. Mogelijk vallen de bomen in de kern Broek in Waterland tevens onder de Plaatselijke Algemene Verordening (APV). In de APV Waterland 2010 zijn echter geen regels opgenomen omtrent het bewaren van houtopstanden (Afdeling 3).

Effecten op het Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Voor wat betreft het NNN is alleen bij directe aantasting sprake van vervolgstappen, waaronder compensatie. Het planontwerp overlapt op één locatie, bij km 37.2 nabij de Dijksbrug met het NNN. Dit gebied is aangewezen als NNN maar is echter nog niet aangewezen als specifiek beheertype volgens het Natuurbeheerplan 2016. De ambitie voor het gebied is Vochtig weidevogelgrasland (N13.01), maar dit beheertype is echter nog niet gerealiseerd. Ook is hier het eindpunt van een ecologische verbindingzone gelegen. In het ontwerp wordt rekening gehouden met deze functie door het opnemen van een faunavoorziening. Zodoende kan de functie van het gebied als EVZ behouden blijven. De uitwerking van de compensatieplicht die volgt uit het ruimtebeslag NNN leidt tot een

financiële compensatie van de aantasting van het NNN-gebied.

Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling is er sprake van ruimtebeslag binnen het NNN:

De onderstaande maatregelen zorgen voor een vermindering van het weidevogelleefgebied:

- Ontsluitingsweg perceel Molenkade 2
- Fietspad Katwoude
- Vernieuwen Dijksbrug
- Reconstructie Het Schouw

Ter compensatie wordt ten zuiden van Het Schouw een bestaand bosgebied ingericht voor weidevogels.

Middels de voorgenomen ontwikkeling zal de omzetting van de gronden naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmerd worden waardoor de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied aangetast worden. Dit is in strijd met Artikel 19, lid 1c van de Provinciale Ruimtelijke Verordening van de Provincie Noord-Holland. Om de voorgenomen ontwikkeling mogelijk te maken zal een herbegrenzing van het NNN noodzakelijk zijn. Voor de herbegrenzing van het NNN dient een compensatieplan opgesteld te worden voor de verloren gegane oppervlakte.

Ter compensatie van de beschreven effecten wordt ten zuiden van Het Schouw een bestaand bosgebied ingericht voor weidevogels.

Opgemerkt wordt dat het voornemen ook positieve effecten zal hebben op het NNN als gevolg van de realisatie van een faunapassage ter hoogte van 't Schouw. Deze faunapassage verkeert nog in een verkenningfase.

Effecten op weidevogelleefgebied

Een groot aantal percelen ten zuiden van de N247 zijn aangewezen als 'Weidevogelgrasland in open landschap'. Ook delen van de verharding en de bermen van de N247 zijn aangewezen als 'Weidevogelgrasland in open landschap'. Daarnaast zijn rondom 't Schouw meerdere vlakken aangewezen als 'Weidevogelgrasland in open landschap'.

Ter hoogte van 't Schouw zal sprake zijn van ruimtebeslag binnen Weidevogelleefgebied. Dit is echter niet enkel ruimtebeslag in wat daadwerkelijk te classificeren is als Weidevogelleefgebied:

- het aangewezen gebied rondom de bebouwing op het terrein van de IDA Foundation bestaat o.a. uit parkeerplaatsen, overige verharding en plantsoen vormt geen Weidevogelleefgebied.
- de bosschages vormen geen Weidevogelleefgebied.

Het 'driehoekige' perceel ten westen van 't Schouw vormt geschikt leefgebied. Hier zal voornamelijk daadwerkelijk sprake zijn van ruimtebeslag (negatief effect).

Zoals genoemd in paragraaf 5.2.1 heeft de opgaande vegetatie binnen langs en binnen de aangewezen weidevogelleefgebieden geen bijzondere waarde voor kenmerkende vogels. Door het rooien van de opgaande vegetatie (struweel, bomen en bosschages) zal sprake zijn van positieve effecten. Door de kap zullen namelijk predatieposten van roofvogels verloren gaan (positief effect).

Verder zal als gevolg van het voornemen geen sprake zijn van een toename in verkeersaantallen, en daarmee ook geen toename van verstoring van licht en geluid (neutraal).

Op basis van de huidige gegevens kan niet geconcludeerd worden of sprake is van een netto positief of negatief effect (Provinciale verordening artikel 25, lid 3 d). Indien sprake is van een ingreep die netto geen verstoring van weidevogelleefgebied is geen sprake van een compensatieplicht. Geadviseerd wordt om een (kwantitatieve) analyse te maken van het daadwerkelijk ruimtebeslag binnen bestaande weidevogelleefgebieden (dus exclusief gebieden die in de huidige situatie ongeschikt zijn als leefgebied). Op basis van deze analyse, in combinatie met maatregelen ten gunste van het weidevogelleefgebied, kan bepaald worden sprake is van een netto positief of negatief effect. Indien sprake is van een netto negatief effect dient de 'resterende schade' gecompenseerd te worden.

Effecten op Natura 2000-gebieden

Het plangebied ligt niet in een Natura 2000-gebied. In de directe omgeving van het plangebied liggen de Natura 2000-gebieden "Polder Zeevang", "Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske" en "Markermeer & IJmeer". Het meest nabij gelegen gebied, "Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske", bevindt zich op circa 400 meter afstand van het plangebied ten noorden van 't Schouw.

Op een dergelijke afstand kunnen een groot aantal verstoringsfactoren zoals: oppervlakteverlies, versnippering, verstoring door geluid, verstoring door licht en verstoring door trillingen op voorhand uitgesloten worden.

Op een dergelijke afstand van een Natura 2000-gebied kunnen projecten, via de emissie van stikstof, mogelijk bijdragen aan de stikstofdepositie op beschermde habitattypen. Stikstofdepositie kan, in de vorm van verzuring en vermisting, een negatief effect hebben op de kenmerken en waarden van deze habitattypen. De voorgenomen ontwikkeling leidt tot een neutrale verkeerstoename. Er zal daarom geen sprake zijn van een toename in de emissie van stikstof. Verwacht wordt dat de stikstofemissie enkel zal afnemen als gevolg van het schoner worden van het verkeer. De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot een toename van de stikstofdepositie op (overspannen) habitattypen. Ook de verstoringsfactoren vermisting en verzuring kunnen op voorhand worden uitgesloten.

Natura 2000 kent tevens een 'externe werking'. Het Natura 2000-gebied "Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske" is aangewezen voor de volgende habitatsoorten: bittervoorn, kleine modderkruiper, rivierdonderpad, meervleermuis en noordse woelmuis. Externe effecten op vissen (bittervoorn, kleine modderkruiper en rivierdonderpad) kunnen worden uitgesloten aangezien de werkzaamheden geen blijvende effecten hebben op watergangen die in verbinding staan met het Natura 2000-gebied. Ook effecten op de Noordse woelmuis kunnen worden uitgesloten omdat binnen het plangebied geen geschikte biotopen voor deze soort aanwezig zijn. Het plangebied heeft daarom geen functie als verbidingszone tussen Natura 2000-gebieden in de omgeving. Ook is geen sprake van aantasting van eventuele essentiële vliegroutes van de meervleermuis (Antea Group, 2017b).

Geconcludeerd wordt dat negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van enig Natura 2000-gebied uitgesloten kunnen worden. Er is geen sprake van een aantasting van natuurlijke waarden van enig Natura 2000-gebied.

Conclusie

Conclusies soortenbescherming

In het plangebied komen mogelijk beschermde soorten voor die negatieve effecten ondervinden als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. In het plangebied zijn mogelijk verblijfplaatsen van kleine marterachtige aanwezig, het onderzoek naar deze soort wordt in november 2017 afgerond. Tevens dient tijdens de realisatiefase rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van broedvogels in het plangebied. Ook kan tijdens de realisatiefase de rugstreeppad zijn intreden nemen in het plangebied.

Kleine marterachtigen

Het voorkomen van verblijfplaatsen van kleine marterachtigen in de bosschages ter hoogte van 't Schouw kan niet worden uitgesloten. De functie van de bosschages voor deze soorten wordt nader onderzocht en afgerond in november 2017.

Broedvogels

Voor de voorgenomen werkzaamheden waarbij bomen verwijderd worden, dient rekening gehouden te worden met het broedseizoen (globaal half maart tot en met juli).

Er zijn geen belemmeringen vanuit de Wet natuurbescherming aan de orde indien ten minste één van de volgende maatregelen genomen worden:

- De werkzaamheden aan de bomen en gebouwen wordt buiten het broedseizoen uitgevoerd (voorkeursmaatregel). Of in deze periode wordt het plangebied ongeschikt gemaakt voor broedvogels.

- Het plangebied wordt kort voor aanvang van de werkzaamheden door een erkende ecooloog gecontroleerd op actuele broedgevallen; bij gebleken aanwezigheid van broedende vogels moeten de werkzaamheden worden uitgesteld tot na het broedseizoen.

Overzicht

In onderstaande tabel worden de soorten weergegeven die in het plangebied aanwezig zijn en/of worden verwacht en waar nader onderzoek naar uitgevoerd moet worden.

Soort	Ingrep verstrend	Nader onderzoek	Ontheffing noodzakelijk	Bijzonderheden / opmerkingen
Kleine marterachtigen	Mogelijk	Ja	Mogelijk	Nader onderzoek naar de functie van de bosschages ter hoogte van 't Schouw voor deze soorten. (rapport verwacht november 2017)
Broedvogels algemeen	Mogelijk	Nee	Nee	Werken buiten het broedseizoen.
Rugstreepd	Mogelijk tijdens de realisatiefase	Nee	Nee	Maatregelen nemen tijdens de realisatiefase om het intreden van de soort in het plangebied te voorkomen.

Tabel: Mogelijk voorkomen van en effecten op beschermde soorten in het plangebied.

Conclusies gebiedsbescherming

Houtopstanden

De bomen en bosschages ter hoogte 't Schouw vallen buiten de Wet natuurbescherming (hoofdstuk 4: houtopstanden). Voor deze bomen geldt mogelijk bescherming vanuit de APV van de gemeente Amsterdam. De overige bomen vallen allen onder de Wnb waardoor een herplantingsplicht geldt. Voor de kap van deze bomen dient een melding gemaakt te worden bij het bevoegd gezag.

Natuurnetwerk Nederland

Met de voorgenomen ontwikkeling vindt er ruimtebeslag plaats in een gebied aangewezen onder het NNN. Ruimtebeslag in het NNN leidt tot significante aantasting van de natuurlijke kenmerken en waarden van het NNN. Er is compensatie vereist in het kader van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (Artikel 19). Middels het opstellen van een compensatieplan dient de compensatieopgave uitgewerkt te worden. Tevens dient in het ontwerp rekening te worden gehouden met de ecologische verbindingzone ter hoogte van de Dijksbrug. In de huidige situatie bevat de Dijksbrug geen faunapassage. Ook in de toekomst dient de Dijksbrug deze functie te kunnen vervullen.

Weidevogelleefgebieden

Op basis van de huidige gegevens kan niet geconcludeerd worden of sprake is van een netto positief of negatief effect.

Er is sprake van oppervlakteverlies van weidevogelleefgebied:

- Ontsluitingsweg perceel Molenkade 2;
- Fietspad Katwoude;
- Vernieuwen Dijksbrug;
- Reconstructie Het Schouw

Ter compensatie wordt ten zuiden van Het Schouw een bestaand bosgebied ingericht voor weidevogels. Een getalsmatige uitwerking van de effecten dient nog plaats te vinden op basis van nadere afspraken met de provincie over de gewenste compensatievorm.

Natura 2000

In de omgeving van het plangebied, op een afstand van minimaal circa 400 meter, is het Natura 2000-gebied "Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske" gelegen. Op basis van de aard en omvang van de voorgenomen ontwikkeling in combinatie met het ontbreken van effecten op essentiële vliegroutes van de meervleermuis kunnen significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van enig Natura 2000-gebied worden uitgesloten.

Vervolgstappen

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

In het kader van Provinciale Ruimtelijke Verordening (Artikel 19) dient conform de "Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland" een compensatieplan te worden opgesteld. In het compensatieplan dient de compensatie planologisch en / of financieel geborgd te zijn.

Weidevogelleefgebieden

Geadviseerd wordt om een (kwantitatieve) analyse te maken van het daadwerkelijk ruimtebeslag binnen bestaande weidevogelleefgebieden (dus exclusief gebieden die in de huidige situatie ongeschikt zijn als leefgebied). Op basis van deze analyse, in combinatie met maatregelen ten gunste van het weidevogelleefgebied, kan bepaald worden of sprake is van een netto positief of negatief effect. Indien sprake is van een netto negatief effect dient de 'resterende schade' gecompenseerd te worden.

[NOOT VOOR DE LEZER: Er vindt op basis van het aangepaste wegontwerp nog aanvullend onderzoek plaats op een aantal percelen (na toestemmingsbetreding grondeigenaren). De resultaten van deze aanvullende onderzoeken worden verwerkt in het ontwerp PIP N247]

4.6 Watertoets

Voor de N247 is een Voorlopig Ontwerp d.d. 11 september 2017 opgesteld voor de wegvakken km 29,2 - 31,65 (Zuid) en km 34,9 - 43,35 (Noord). Voor beide wegvakken is de technische uitwerking met onderbouwing in de vorm van een ontwerpnota opgesteld. Ook de waterhuishoudingstekeningen maken onderdeel uit van het wegontwerp. Bij verschillende maatregelen worden wijzigingen in het watersysteem en wijzigingen in de hoeveelheid verhard oppervlak gerealiseerd.

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

De nadruk van de watertoets ligt hier op de kwantitatieve aspecten van de waterhuishouding en er wordt bepaald in hoeverre er sprake is van extra verhard oppervlak en de benodigde watercompensatie. Het rapport beschouwt de wijzigingen in de wegvakken N247 km 29,2 - 31,65 en km 34,9 - 43,35. Het tussenliggende wegvak N247 km 31,65 - 34,9 is nog in studie naar een optimale inpassing van de provinciale weg.

Wettelijk kader

Waterwet

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

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

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

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

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

Wet ruimtelijke ordening en de watertoets

De watertoets is per 1 november 2003 wettelijk verplicht (en vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening). De watertoets betekent dat ruimtelijke plannen (waaronder bestemmingsplannen) die vanaf deze datum ter inzage worden gelegd, voorzien moeten zijn van een waterparagraaf. Ruimtelijke plannen van de initiatiefnemer (bijv. gemeente of projectontwikkelaar) worden overlegd met de waterbeheerder.

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

Nationaal Waterplan 2016-2021

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

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

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

Nationaal Bestuursakkoord Water

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

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

Provincie Noord- Holland

Waterplan Noord-Holland 2010-2015 (vigerend)

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

Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie Noord- Holland

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

- stedelijke ontwikkeling in het buitengebied;
- de daaraan te stellen ruimtelijke kwaliteitseisen;
- de Ruimte voor Ruimte-regeling;
- de mogelijkheden voor verbrede landbouw.

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

Regionaal Beleid

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier: Waterbeheerplan 2010-2015 (vigerend)

Het algemeen bestuur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft op 14 oktober 2009 het Waterbeheerplan 4 (WBP4) vastgesteld. In het Waterbeheerplan 2010-2015 'Van veilige dijken tot schoon water' beschrijft het hoogheemraadschap de doelstellingen voor de periode 2010-2015 voor de volgende kerndoelen:

- het op orde houden van het watersysteem en dit onder dagelijkse omstandigheden doelmatig en integraal beheren;
- de verontreiniging van het watersysteem door directe en indirecte lozingen voorkomen en/of beheersbaar te houden;
- het op orde houden van de primaire waterkeringen en overige waterkeringen met een veiligheidsfunctie en deze onder dagelijkse omstandigheden doelmatig beheren;
- het in stand houden en ontwikkelen van een calamiteitenorganisatie die onder bijzondere omstandigheden onmiddellijk operationeel is en die beschikt over actuele calamiteitenbestrijdingsplannen voor veiligheid, wateroverlast en waterkwaliteit.

Deze taken worden de komende periode sterk beïnvloed door de klimaatverandering en de uitgangspunten van de Europese Kaderrichtlijn Water.

Scheepvaartwegenverordening Noord-Holland 1995

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

Gemeentelijk Beleid

Plan gemeentelijke watertaken Amsterdam 2010-2015 (VGRP, vigerend)

De gemeente heeft de wettelijke taak riolering aan te leggen en in stand te houden om zodoende de volksgezondheid en het milieu te beschermen en waterschade zoveel mogelijk tegen te gaan. Gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor drie watertaken. Deze betreffen:

- De inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
- De inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;
- Het nemen van grondwatermaatregelen.

Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22). De gemeente is daartoe verplicht een Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) op te stellen.

Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan Waterland 2012-2016

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

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

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

Toetsing

Geplande Maatregelen

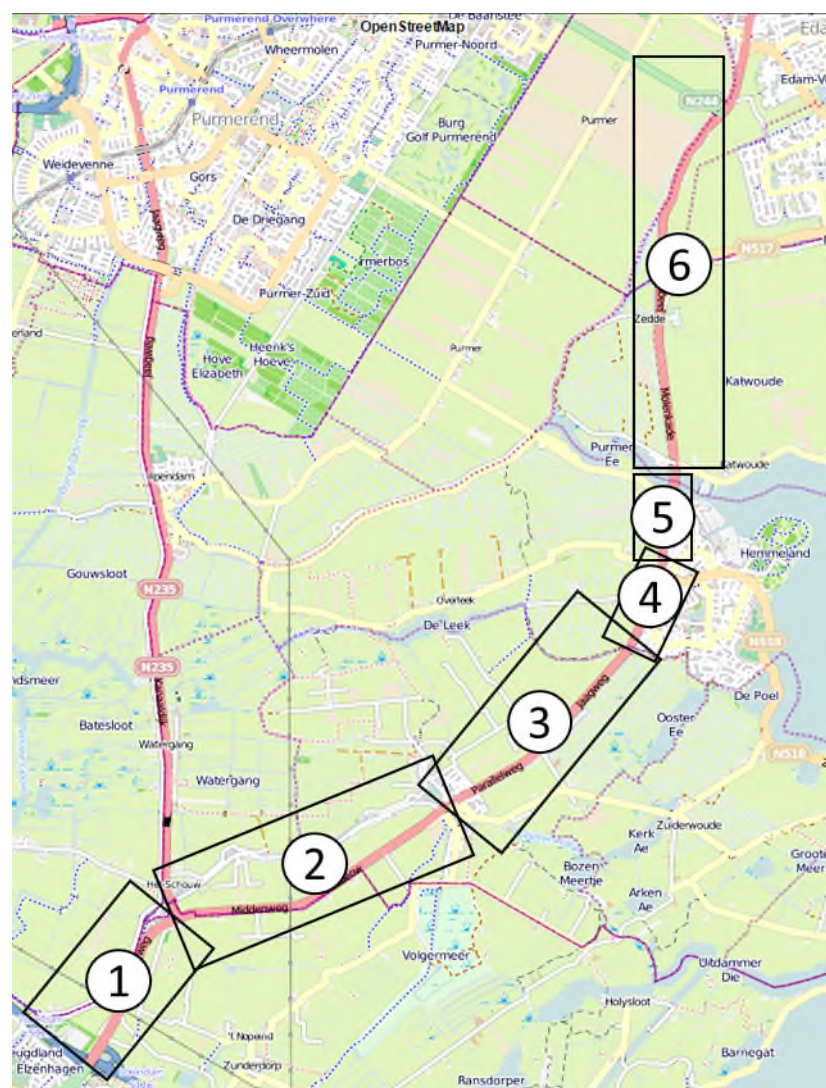
De provincie Noord-Holland neemt zich voor om diverse maatregelen uit te voeren op en langs de N247 om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren. In hoofdzaak betekent dit ondermeer een vrijliggende busstrook, een fysieke rijbaanscheiding, vrijliggend fietspad, voorzieningen voor het openbaar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

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

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

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

Tabel: Overzicht tracés- N247



Figuur 4.5: De zes tracés voor het project N247, voor het bepalen van de watertoets.

Toetsing en conclusie waterberging

Hieronder wordt per tracé bepaald of de waterberging voldoende is. De waterberging hangt af van de te dempen wateroppervlak, de extra verharding en de te maken wateroppervlak. Daarnaast wordt er ook getoetst of de waterstructuur zo wordt aangepast dat deze ook blijft functioneren.

Tracé 1

Tracé 1 is de aanloop naar 't Schouw, waar ook een busbaan wordt gerealiseerd. Daarnaast wordt het westelijk deel van de Slochterbrug vervangen en het oostelijk deel zijn werkzaamheden gepland ten behoeve van onderhoud. Het tracé valt onder gemeente Amsterdam en bevindt zich in de polder Waterland. De watergangen hebben een vast peil van NAP – 1,56 m.

Plaatselijk zijn binnen de peilgebieden watergangen aanwezig met een hoger peil. Dit is aangegeven op de tekeningen van de waterhuishouding van het Voorlopig Ontwerp.

Binnen de peilgebieden dienen alle watergangen met elkaar verbonden te zijn. Ook dient binnen de peilgebieden de compensatie geregeld te worden vanwege het dempen van water en de toegenomen verharding. Het gedempte water dient te worden gecompenseerd met nieuw oppervlak binnen hetzelfde peilgebied. Infiltratievoorzieningen als compensatie voor de toegenomen verharde oppervlakken heeft de voorkeur van het Hoogheemraadschap.

Locatie	Te dempen water oppervlak	Te maken water oppervlak	Resultaat compensatie	Vereiste compensatie als gevolg van toename verhard oppervlak (15%)	Saldo
Peilgebied Waterlandse Boezem	1.760 m ²	2.906 m ²	1.146 m ²	15.000 x 15% = 2.250 m ²	- 1.104 m ²

In totaal wordt er binnen het peilgebied van tracé 1 1.760 m² water gedempt, dit zijn alleen secundaire watergangen die op het vaste peil vigeren. Daarnaast wordt er 2.906 m² aan oppervlaktewater aangelegd. Het resultaat is een overschot van 1.146 m² aan oppervlaktewater.

Door de maatregelen in dit peilgebied neemt het verhard oppervlak toe met 15.000 m². Op basis van de compensatie eis van HHNK betekent dit dat er 2.250 m² aan extra oppervlaktewater moet worden aangelegd in dit peilgebied. Het tekort aan oppervlaktewater bedraagt 1.104 m².

De te dempen watergangen dienen volledig te worden gecompenseerd door nieuw oppervlaktewater. De toename van het verhard oppervlak dient in het ontwerp te worden gecompenseerd door infiltratievoorzieningen.

In het Voorlopig Ontwerp zijn de volgende mogelijkheden aangegeven voor infiltratie:

- Plas drasgebied nabij brandstofverkooppunt, hierin dient minimaal (1.104 - 485 = 619 m² oppervlaktewater te worden gerealiseerd om de waterbalans neutraal te houden);
- Gebieden naast de nieuwe busbaan en het fietspad van de Termieterweg naar de Middenweg in totaal binnen het peilgebied is hiervoor 485 m² ontworpen.

De afwatering van alle verhardingen rondom het Schouw dienen te zijn aangesloten op een infiltratievoorziening. Extra infiltratiemogelijkheden dienen in een vervolgfase worden bepaald wanneer inzicht is in de infiltratieberekeningen. In peilgebied 1 wordt meer water gegraven dan gedempt. Deze hoeveelheid dient als reserve voor eventueel tekort aan infiltratiemogelijkheden.

De infiltratievoorziening dient te voldoen aan de eisen van het hoogheemraadschap. De waterbergende voorziening dient de hoeveelheid neerslag te kunnen bergen die bij een neerslaggebeurtenis van T=100 kan vallen. De afvoer van de alternatieve vorm van waterberging naar het oppervlaktewater is gelijk aan 8 m³/min/100 ha afvoerend oppervlak (is gelijk aan 11,5 mm/etmaal).

Tracé 2

Tracé 2 begint met de aanpassing in de verkeerssituaties van 't Schouw, waar ook een busbaan wordt gerealiseerd met een tunnel voor de spitsbusbaan. Daarnaast wordt er een fietspad aangelegd welke onder de N247 gaat door middel van een fietstunnel.

Het tracé valt onder gemeente Amsterdam en gemeente Waterland bevindt zich in de Broekermeer polder. De watergangen hebben een vastpeil van NAP – 5,81 m en verderop van NAP – 5,60 m.

Locatie	Te dempen water oppervlak	Te maken water oppervlak	Resultaat compensatie	Vereiste compensatie als gevolg van toename verhard oppervlak (15%)	Saldo
Peilgebied Broekermeerpolder	1.670 m ²	1.711 m ²	41 m ²	500 x 15% = 75 m ²	- 34 m ²

In totaal wordt er 1.670 m² water gedempt, dit zijn alleen secundaire watergangen die op het vaste peil vigeren. Daarnaast wordt er 1.711 m² aan oppervlaktewater aangelegd. Het resultaat is een overschot van 41 m² aan oppervlaktewater.

Door de maatregelen in dit peilgebied neemt het verhard oppervlak toe met 500 m². Op basis van de compensatie eis van HHNK betekent dit dat er 75 m² aan extra oppervlaktewater moet worden aangelegd in dit peilgebied. Het tekort aan oppervlaktewater bedraagt 34 m².

Omdat dit peilgebied van de Broekermeerpolder lager ligt dan de omgeving dient de compensatie aan toename van verhard oppervlak in dit peilgebied plaats te vinden.

In het peilgebied wordt in het wegontwerp een gebied van 905 m² als infiltratiegebied ingericht. Dit betekent dat het tekort van 34 m² binnen het peilgebied van de Broekermeerpolder wordt opgelost.

In dit systeem heeft de waterkering rondom de Broekermeerpolder een belangrijke functie. In het ontwerp wordt de busbaan over de kernzone van de waterkering gelegd en gaat daarna pas dalen richting polderniveau. Door buiten de kernzone van de waterkering te blijven wordt voorkomen dat voorzieningen (waterkerende constructies) moeten worden getroffen om de waterkering zijn functie te laten behouden en dat deze voorzieningen dienen te worden goedgekeurd door het Hoogheemraadschap.

Vanwege landschappelijke inpassing is de waterkering van de Broekermeerpolder aan de westzijde opgehoogd tot ca 1,0 m boven de nieuwe rijbaan. Deze ophoging zal in de vervolgfase moeten worden doorgerekend op o.a. zettingen en stabiliteit. Dit dient door de aannemer nader beschouwd te worden.

Een belangrijke duiker is de duiker onder de N235 als verbinding tussen de watergangen ten westen van de N247/ten noorden naar de N235 en de watergangen ten zuiden van de N235/langs het terrein van de zoutloods. In dit ontwerp kan deze gehandhaafd blijven mits de duiker de verkeersbelasting kan opnemen. Dit dient door de aannemer nader beschouwd te worden.

In Broekermeer ligt een dam die de peilen van elkaar scheidt. Aangezien de watergang ter plaatse van de dam gedempt wordt en erachter wordt weer wordt gegraven, is het belangrijk hier rekening mee te houden. Duiker 25E12 wordt verwijderd en een nieuwe duiker wordt geplaatst, enkele meters verderop.

Tracé 3

Tracé 3 begint met het onderhoud van het bestaande fietspad aan de westzijde van de N247. Daarnaast wordt de bestaande duiker (Dijksbrug) verwijderd en vervangen door een nieuwe duiker. Het gehele tracé valt onder gemeente Waterland en bevindt zich in het peilgebied Waterland. De watergangen hebben een vastpeil van NAP – 1,56 m.

Binnen de peilgebieden dienen alle watergangen met elkaar verbonden te zijn. Ook dient binnen de peilgebieden de compensatie geregeld te worden vanwege het dempen van water en de toegenomen verharding. Het gedempte water dient te worden gecompenseerd met nieuw wateroppervlak binnen hetzelfde peilgebied. Infiltratievoorzieningen als compensatie voor de toegenomen verharde oppervlakken heeft de voorkeur van het Hoogheemraadschap.

Locatie	Te dempen water oppervlak	Te maken water oppervlak	Resultaat compensatie	Vereiste compensatie als gevolg van toename verhard oppervlak (15%)	Saldo
Peilgebied Waterlandse Boezem	703 m ²	528 m ²	- 175 m ²	666 x 15% = 100 m ²	- 275 m ²

In totaal wordt er 703 m² water gedempt, dit zijn alleen secundaire watergangen die op het vaste peil vigeren. Daarnaast wordt er 528 m² aan oppervlaktewater aangelegd. Het resultaat is een tekort van 175 m² aan oppervlaktewater.

Door de maatregelen in dit peilgebied neemt het verhard oppervlak toe met 666 m². Op basis van de compensatie eis van HHNK betekent dit dat er 100 m² aan extra oppervlaktewater moet worden aangelegd in dit peilgebied. Het tekort aan oppervlaktewater bedraagt 275 m².

De te dempen watergangen dienen volledig te worden gecompenseerd door nieuw oppervlaktewater. De toename van het verhard oppervlak dient in het ontwerp te worden gecompenseerd door infiltratievoorzieningen. Voor het peilgebied in tracé 3 zijn de infiltratiemogelijkheden beperkt. Daarom is in de tabel in de laatste kolom aangegeven wat het (extra) te compenseren wateroppervlak is indien wordt gecompenseerd met oppervlaktewater.

Tracé 4

Tracé 4 begint na de Dijksbrug waar de parallelweg wordt aangepast en er een verbreding voor de busbaan plaatsvindt, waarbij de bestaande barriër wordt verwijderd. In dit tracé veranderen twee verkeerssituaties, ter hoogte van de Monnikenmeer en ter hoogte van de Bernhardlaan. Het tracé valt onder gemeente Waterland bevindt zich in het peilgebied Monnikenmeer. De watergangen hebben een vastpeil tussen de NAP – 3,75 en NAP – 4,26 m.

Locatie	Te dempen water oppervlak	Te maken water oppervlak	Resultaat compensatie	Vereiste compensatie als gevolg van toename verhard oppervlak (15%)	Saldo
Peilgebied Monnikenmeer	1.319 m ²	1.945 m ²	626 m ²	2.500 x 15% = 375 m ²	+ 251 m ²

In totaal wordt er 1.319 m² water gedempt. Dit zijn alleen secundaire watergangen die op het vaste peil vigeren. Daarnaast wordt er 1.945 m² aan oppervlaktewater aangelegd. Het resultaat is een overschot van 626 m² aan oppervlaktewater.

Door de maatregelen in dit peilgebied neemt het verhard oppervlak toe met 2.500 m². Op basis van de compensatie eis van HHNK betekent dit dat er 375 m² aan extra oppervlaktewater moet worden aangelegd in dit peilgebied. Het overschot aan oppervlaktewater in peilgebied Monnikenmeer bedraagt 251 m².

Omdat dit peilgebied van de Monnikenmeer lager ligt dan de omgeving dient de compensatie aan toename van verhard oppervlak in dit peilgebied plaats te vinden. Uitwisseling van dit overschot aan oppervlaktewater met andere gebieden is niet mogelijk.

Tracé 5

Tracé 5 begint na de Bernhardlaan en bestaat uit voornamelijk onderhoudswerkzaamheden. Het tracé valt onder gemeente Waterland en ligt in het peilgebied Waterland. De watergangen hebben een vastpeil van NAP – 1,56 m.

In tracé 5 worden geen watergangen gedempt of extra verhard oppervlak aangebracht. Daarnaast worden er geen andere aanpassingen gedaan in het wateroppervlak.

Tracé 6

Tracé 6 begint wanneer de provinciale weg de Purmer Ee heeft gepasseerd en eindigt bij de kruising met de N244. In dit tracé wordt aan de oostzijde van de N247 een nieuw fietspad aangelegd, 'fietspad Katwoude' waardoor de watersituatie wijzigt.

Het tracé valt onder gemeente Waterland en gemeente Edam-Volendam. Het loopt door de polders Katwoude Hogendijk, Blokouw en de Zuidpolder. De watergangen hebben een vastpeil tussen NAP – 0,50 m en NAP – 1,90 m.

Locatie	Te dempen water oppervlak	Te maken water oppervlak	Resultaat compensatie	Vereiste compensatie als gevolg van toename verhard oppervlak (15%)	Saldo
Peilgebied Katwoude Hogendijk Blokouw Zuidpolder	3.390 m ²	7.097 m ²	3.707 m ²	10.000 x 15% = 1.500 m ²	+ 2.207 m ²

In totaal wordt er 3.390 m² water gedempt, dit zijn alleen secundaire watergangen die op het vaste peil vigeren. Daarnaast wordt er 7.097 m² aan oppervlaktewater aangelegd. Het resultaat is een overschot van 3.707 m² aan oppervlaktewater.

Door de maatregelen in dit peilgebied neemt het verhard oppervlak toe met 10.000 m². Op basis van de compensatie eis van HHNK betekent dit dat er 1.500 m² aan extra oppervlaktewater moet worden aangelegd in dit peilgebied. Het overschot aan oppervlaktewater bedraagt 2.207 m².

De te dempen watergangen dienen volledig te worden gecompenseerd door nieuw oppervlaktewater. De toename van het verhard oppervlak dient in het ontwerp te worden gecompenseerd door infiltratievoorzieningen. Omdat, mede door watergangen aan weerszijden van het fietspad Katwoude, er een fors overschot is aan oppervlaktewater is er voldoende ruimte voor compensatie in hetzelfde peilgebied.

Toetsing waterberging- samenvatting

De onderstaande geeft een samenvatting van alle tracés. Hieruit wordt geconcludeerd dat voor alle tracés geldt dat ze aan de watercompensatie voldoen. Dat er zelfs sprake is van een

overschot van 3.592 m². Wat inhoudt dat het gehele plangebied voldoet aan de toetsing voor waterberging en dat er op dit onderdeel van de watertoetsprocedure geen aanpassingen in het ontwerp moeten worden gemaakt.

Tracé	Te dempen water oppervlak (m ²)	Extra verhard oppervlak (m ²)	Nodige compensatie verhard oppervlak (m ²)	Totaal nodige compensatie (m ²)	Te maken water oppervlak (m ²)	Overschot (m ²)
1	1.760	15.000	2.250	4.010	2.906 485 619	0
2	1.670	500	75	1.745	1.711 905	+ 871
3	703	666	100	803	528	- 275
4	1.319	2.500	375	1.694	1.945	+ 251
5	0	0	0	0	0	0
6	3.390	10.000	1.500	4.890	7.097	+ 2.207

Tabel: Samenvatting toetsing waterberging- N247.

Uit de N235 volgt een extra opgave van 1.000 m² oppervlaktewater in de Waterlandse Boezem. De tracés 1 en 3 (zie hiervoor) liggen in de Waterlandse Boezem. Het saldo in dit plangebied van oppervlaktewater is op dit moment nog niet toereikend. In overleg met HHNK zal worden gezocht naar de juiste compensatie en waterhuishouding. De invulling van het perceel met groen en water ter plaatse van de te verwijderen bomen bij Het Schouw is ca. 6.400 m² groot. Daarbinnen wordt nu 619 m² voor water gereserveerd om in tracédeel 1 neutraal uit te komen. Door vergroting van het aandeel water kan hier voor dit gehele project meer waterberging worden gerealiseerd.

Daarnaast is de aanvullende vraag om vanuit de N517 een wateroppervlak van 41 m² mee te nemen vanuit de aanpassingen langs deze weg. Deze compensatie kan plaatsvinden in het peilgebied Katwoude Hogedijk Blokgrout Zuidpolder omdat de N517 ook in dit peilgebied ligt. Binnen de waterbalans in deze polder (deelgebied 6) is die mogelijkheid ruimschoots aanwezig.

Waterkering

De verschillende ontwikkelingen vinden plaats op de waterkering en in de beschermingszone van de waterkering. Hieronder wordt per tracé besproken of er werkzaamheden zijn in of rondom de waterkeringen. geeft de locaties van de waterkeringen aan.

Tracé 1: De werkzaamheden aan de Slochterbrug vinden plaats in de beschermingszone van de waterkering Buikslotermeer. Daarnaast vindt de aanleg van de busbaan ook plaats zowel op de regionale waterkering als in de beschermingszone van Buikslotermeer. De aanloop naar 't Schouw bevindt zich in de beschermingszone van Broekermeer.

Tracé 2: De aanpassing in de verkeerssituatie van 't Schouw, bevindt zich zowel op de waterkering als in de beschermingszone van de waterkering Broekermeer. De verandering in de verkeerssituatie richting Broek in Waterland bevindt zich in de beschermingszone van de waterkering Broekermeer.

Tracé 3: De Dijkbrug die wordt gebouwd, bevindt zich op de waterkering van Monnickenmeer. Het laatste deel van het tracé met de verbreding van de busbaan bevindt zich in de beschermingszone van Monnickenmeer.

Tracé 4: Dit gehele tracé ligt op de waterkering van Monnickenmeer.

Tracé 5: Op dit tracé vindt onderhoud plaats. De weg ligt wel op de primaire waterkering van de Purmer Ee en de Gouwzee.

Tracé 6: Dit gehele tracé ligt op de waterkering van Katwoude Hogedijk en de Purmer.

Voor alle aanpassingen die genoemd zijn binnen de beschermingszone of op de waterkering zijn onderdeel van de watervergunning. Het is van belang vooraf aan de werkzaamheden met HHNK contact op te nemen.

Riolering

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

Watervergunning

In de watervergunning moeten de volgende onderdelen worden aangevraagd:

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

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

[NOOT VOOR DE LEZER: Er vindt op basis van het aangepaste wegontwerp nog aanvullend onderzoek plaats en afstemming ten behoeve van de wateraspecten. De resultaten van deze aanvullende onderzoeken worden verwerkt in het ontwerp PIP N247]

4.7 Archeologie

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

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

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

- Vervangen Slochterbrug ter hoogte van hm 30.1;
- Herinrichting kruispunt Het Schouw tussen hm 30.6 – 31.5;
- Vervangen Dijkbrug en aanleg duikers ter hoogte van hm 37.1 – 38.2;
- Monnickendam, verleggen watergangen westzijde N247 richting de Monnikmeer
- N247 – Hogedijk / Lagedijk
- Ontsluitingsweg Molenkade 2 à vanaf de Lagedijk langs de Trekvaart naar woning Molenkade 2;
- Fietspad Katwoude à vanaf de Hogedijk langs kaasboer naar de Wagenweg (nabij zuivering HHNK aan de Zeddeweg).

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

1. Herinrichting kruispunt Het Schouw tussen hm 30.6 – 31.5; hier vinden diverse graafwerkzaamheden plaats die de ondergrens van 100 m² ruimschoots overschrijden. Hier dient dan ook nader archeologisch veldonderzoek uitgevoerd te worden;
2. Vervangen Dijkbrug en aanleg duikers ter hoogte van hm 37.1 – 38.2; hier ligt een

- onderzoeksgrens dieper dan 0,4 meter én deels 10.000 m² (geen onderzoek, noordzijde) en 500 m² (zuidzijde). De nieuw te bouwen Dijkbrug komt zuidelijk te liggen van de bestaande brug waarbij de ondergrens van 500 m² wordt overschreden. Ook worden hier waterwegen verlegd. Hier dient dan ook nader archeologisch veldonderzoek uitgevoerd te worden;
3. Monnickendam, verleggen watergangen westzijde N247 richting de Monnikmeer : tussen hm 37,3 (net na Dijkbrug) tot en met hm 38,1 (aansluiting Bernhardlaan). De geldende ondergrenzen hier zijn 0,4 meter en groter 10.000 m². Door het graven en dempen van watergangen inclusief de bijbehorende taluds wordt deze drempel overschreden. Ook vinden er aanpassingen aan de kruising met de Bernhardlaan plaats. Nader archeologisch veldonderzoek is derhalve noodzakelijk.
 4. Primaire waterkering (en fietspad) tussen hm 39,0 (Nieuwendam – N247) tot en met hm 39,4 (Hoogedijk – N247); N247 – Hogedijk / Lagedijk; aanleg ontsluitingsweg Molenkade 2 tussen hm 39,4 (Hoogedijk / Lagedijk – N247) tot en met hm 40,2 (ter hoogte van de woning). Vanaf de Lagedijk langs de Trekvaart naar woning Molenkade 2 gelden de ondergrenzen dieper dan 0,4 meter en groter dan 500 m². De voorgenomen graafwerkzaamheden overschrijden deze ondergrenzen ruimschoot. Derhalve is ook hier nader archeologisch veldonderzoek noodzakelijk;
 5. Werkzaamheden aan/aanleg van fietspad en verlegging watergangen Katwoude (tussen hm 39,4 (Hoogedijk / Lagedijk – N247) tot en met hm 41,05 (aansluiting Wagenweg op N247) vanaf de Hogedijk naar de Wagenweg (nabij zuivering HHNK aan de Zeddeweg) is sprake van een ondergrens van 0,4 m – mv en een grootte van 500 m². Deze worden ruimschoots overschreden, waardoor ook hier nader archeologisch veldonderzoek noodzakelijk is.

Op basis van het bureauonderzoek wordt aanbevolen om op de hiervoor genoemde locaties een verkennend booronderzoek uit te voeren, bestaande uit één boring om de 50 m (in het geval van lijnelementen) of 6 boringen per ha. (in een grid van 40 x 50 m) ter plaatse van vlakelementen. In totaal gaat het om circa 177 boringen. Voor de ligging van de boorpunten wordt verwezen naar het concept boorplan in de kaartenbijlage van het archeologisch bureauonderzoek (zie Bijlage 7).

Ten derde wordt aanbevolen om de rest van het plangebied vrij te geven ten gunste van de voorgenomen maatregelen.

De implementatie van de bovenstaande aanbevelingen is afhankelijk van het oordeel van de bevoegde overheid, in dezen de gemeente Amsterdam, Waterland en Edam-Volendam. Deze dienen het bovenstaande (selectie)advies om te zetten naar een selectiebesluit.

Resultaten veldonderzoek

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

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

Aanleiding tot het onderzoek vormen de voorgenomen werkzaamheden aan en in de omgeving van de provinciale wegen N235 en N47 ten behoeve van de doorstroming en ten behoeve van het groot onderhoud. Onderdeel hiervan is de realisatie van een P&R terrein voor circa 70 auto's waarop ook een nieuw tankstation zal worden gebouwd. De oppervlakte van het plangebied is 12.500 m².

Voor het gehele plangebied geldt in het vigerende bestemmingsplan Landelijk noord uit 2013 een dubbelbestemming 'waarde archeologie'. Voor het grootste gedeelte geldt hierbij een archeologische onderzoeksplicht bij bodemingrepen met een oppervlakte van 10.000 m² of meer die de bodem dieper dan 50 cm zullen verstoren. Voor het noordoostelijk deel van het plangebied geldt waarde archeologie 3 en een onderzoeksplicht voor bodemingrepen met een oppervlakte van 100 m² of meer die de bodem dieper dan 50 cm beneden maaiveld

zullen verstoren.

Het doel van het archeologische bureauonderzoek is het opstellen van een gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel. Het verwachtingsmodel wordt vervolgens door middel van een inventariserend veldonderzoek getoetst. Het rapport wordt afgesloten met een advies hoe binnen de voorgenomen ontwikkeling om te gaan met het aspect archeologie aan de opdrachtgever en aan de gemeente bevoegd gezag.

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

(Selectie)advies

Op basis van de resultaten van het veldonderzoek wordt geadviseerd om de verwachtingswaarde voor het plangebied naar beneden toe bij te stellen en het plangebied vrij te geven ten gunste van de voorgenomen ontwikkeling.

De implementatie van de bovenstaande aanbeveling is afhankelijk van het oordeel van de bevoegde overheid, in dezen de gemeente Amsterdam.

P.M.

[NOOT VOOR DE LEZER: Er vindt op basis van het archeologisch bureauonderzoek afstemming plaats met het bevoegd gezag (de archeologen van de betrokken gemeenten) om het boorplan voor veldonderzoek te beoordelen. Na akkoord van het bevoegd gezag kan het veldonderzoek gaan plaatsvinden.

De resultaten van het veldonderzoek worden daarna toegevoegd aan de toelichting van het provinciaal inpassingsplan, het ontwerp PIP N247]

4.8 Luchtkwaliteit

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

Wettelijk kader

De luchtkwaliteit in Nederland moet voldoen aan de grenswaarden zoals deze zijn gesteld in de Wet luchtkwaliteit (Wlk). Deze Wlk maakt deel uit van de Wet milieubeheer (Wm). De belangrijkste verontreinigde stoffen die in Nederland voorkomen zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). De stoffen koolmonoxide (CO) en benzeen (C₆H₆) zorgen soms voor knelpunten, voornamelijk bij stagnerend verkeer. De overige stoffen waar de Wet luchtkwaliteit grenswaarden voor stelt leveren in Nederland nergens problemen op.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is een samenwerkingsprogramma van de rijksoverheid en de decentrale overheden in de gebieden waar de luchtkwaliteitsnormen worden overschreden. De wettelijke basis voor het NSL wordt gevormd door de Wet luchtkwaliteit, die met ingang van 15 november 2007 van kracht is geworden. Het NSL bevat alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren en alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren.

Toetsing

De maatregelen zijn voorgesteld ten behoeve van de verbetering van de doorstroming van het verkeer over de N247 (en de verkeersveiligheid). Bij een verbeterende doorstroming is de gemiddelde rijsnelheid van het verkeer hoger. Dit resulteert in een lagere uitstoot van NO_x en PM₁₀.

Op minimaal 400 meter afstand ten opzichte van de N247 en het projectgebied van de tijdelijke oostelijke busbaan ligt het Natura2000-gebied 'Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske', een beschermd natuurgebied. Dit is een gevoelige gebied, met name voor stikstofdepositie, maar ook voor geluidsoverlast. Doordat het project echter niet leidt tot een toename in verkeer en evenmin nadelige gevolgen heeft voor geluid en luchtkwaliteit, zijn significant negatieve effecten voor de omliggende natuurgebieden en de beschermde flora en fauna uitgesloten.

Voor het aspect luchtkwaliteit geldt dat de emissies afnemen, doordat de doorstroming in het plangebied verbetert en er geen sprake is van een verkeersaantrekkende werking. Hiermee zijn significant negatieve effecten op het gebied van luchtkwaliteit en een toename in stikstofdepositie uitgesloten.

Een verhoogde stikstofdepositie als gevolg van een toename van het verkeer wordt uitgesloten. Hierdoor wordt een negatief effect op stikstofgevoelige beheertypen uitgesloten. De wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN-gebied in de directe omgeving van het plangebied worden naar verwachting niet aangetast door het voornemen. Een compensatieplan zal voor de aantasting van dit gebied moeten worden opgesteld.

Stikstofdepositie

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

Bij meer toenemende congestie op de provinciale weg N247 zullen de snelheidstyperingen 'Stad normaal' en 'Stad stagnerend' passen. In de tabel is te zien dat met afnemende rijsnelheid en dus met afnemende doorstroming de emissie per voertuig per kilometer toeneemt. Een zelfde beeld komt naar voren bij de emissiefactoren voor PM₁₀.

Tabel 2.2. Emissiefactoren NO_x per voertuig per kilometer (jaar 2012)¹

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

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

Heersende concentraties luchtverontreinigende stoffen

Om een beeld te geven van de (autonome) concentraties luchtverontreinigende stoffen in de toekomstige situatie is gebruik gemaakt van gegevens uit de NSL Monitoringstool (ronde 2014). De NSL Monitoringstool is het instrument waarmee de overheden de monitoring uitvoeren van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Hieruit is af te leiden hoe hoog de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} zijn langs de N247 in de omgeving van het plangebied, zowel voor de huidige situatie als voor de toekomstjaren 2020 en 2030.

Stof	2016	2020	2030	Grenswaarde
Stikstofdioxide (NO ₂)	22,32	17,39	12,18	40
Fijn stof (PM ₁₀)	18,25	18,74	16,47	31,2*
Fijn stof (PM _{2,5})	10,73	10,9	8,9	25

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

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

Conclusie

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

4.9 Bedrijven en milieuzonering

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

Toetsing

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

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

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

Voor een motorbrandstofverkooppunt zonder LPG geldt een richtafstand van 30 meter op basis van het aspect geluid en geur. De afstand tot de dichtstbijzijnde woning bedraagt circa 110 meter. Derhalve wordt ook voor het tankstation ruim voldaan aan de richtafstand uit de VNG-publicatie.

Conclusie

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

4.10 Niet gesprongen conventionele explosieven

Algemeen

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

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

- het toevoegen van een busbaan bij de op- en afrit van de A10 (ter plaatse van een fietspad dat niet meer in gebruik is);
- het vervangen van de Slochterbrug (hier komt een nieuw kunstwerk);
- de herinrichting van kruispunt 't Schouw met 1) P&R-terrein, 2) een fietstunnel onder de N247 door ten oosten van genoemd kruispunt;
- de aanleg van een nieuwe tafelbrug met ten westen daarvan een nieuwe fiets-/voetgangerstunnel;
- de aanleg van een nieuwe fiets-/voetgangerstunnel in het centrum van Broek in Waterland;
- de aanleg van een fietspad, vrij liggend, tussen Broek in Waterland en Monnickendam (tot aan de Dijksbrug, welke wordt vervangen door een bredere nieuwe brug), welke deels in de huidige bermsloot en deels op agrarische grond komt te liggen en waarbij de bestaande watergang wordt gedempt en noordelijk weer wordt aangelegd;
- en tot slot de aanleg van een fietspad in twee richtingen tussen Monnickendam en Edam-Volendam aan de oostzijde van de weg (binnen provinciaal eigendom).

Wettelijk kader

De Arbeidsomstandighedenwet stelt dat er gezorgd moet worden voor een veilige werkplek. Uit dien hoofde dient een onderzoek naar de aanwezigheid van conventionele explosieven (CE) uitgevoerd te worden. Dit onderzoek wordt in de regelgeving een vooronderzoek genoemd. In Bijlage 9 het vooronderzoek dat door BeoBOM is uitgevoerd conform de huidige wettelijke norm als vastgelegd in het Werkveldspecifiek Certificatieschema voor het Systeemcertificaat Opsporen Conventionele Explosieven (hierna: WSCS-OCE), versie 1, 2012 opgenomen.

Toetsing en conclusie

In de voor dit vooronderzoek geraadpleegde literatuur- en archiefgegevens, alsmede op de geanalyseerde luchtfoto's, zijn enkele feitelijke indicaties voor de aanwezigheid van CE binnen het projectgebied aangetroffen. Op basis van deze feitelijke aanwijzingen, kan worden geconcludeerd dat er binnen het projectgebied, CE in de vorm van afwerpmunitie en CE in de vorm van klein-kaliber munitie, hand- en geweergrenaten en munitie voor granaatwerpers kunnen worden aangetroffen.

Afwerpmunitie

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

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

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

Daar waar de verdachte gebieden het projectgebied overlappen (zie Bijlage 10 en Bijlage 11 voor het overzicht van deze gebieden), is sprake van zogenaamde opsporingsgebieden. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek dient aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden, waarin de geplande werkzaamheden nader worden geanalyseerd in het licht van de bevindingen in dit onderzoek. Op basis hiervan kunnen de juiste maatregelen worden getroffen voorafgaande aan de geplande werkzaamheden.

Wij adviseren op dit punt de uitvoering van aanvullend onderzoek in de vorm van een Projectleiderssamenvatting Opsporing Conventionele Explosieven (PLS-OCE), waarin nader wordt ingegaan op de specifieke risico's en de te nemen maatregelen. Deze PLS-OCE wordt op maat gemaakt, wat inhoudt dat er specifiek wordt gekeken naar de geplande werkzaamheden en daarmee samenhangend naar de meest geschikte oplossingen in termen van tijd en middelen.

Update Het Schouw

Voor het gebied rondom Het Schouw is een aanvullend onderzoek opgesteld (zie Bijlage 12) omdat het gebied waarin gewerkt zal worden en wat destijds is onderzocht, is uitgebreid. Dit betekent dat het genoemde vooronderzoek niet meer voldoet voor het gehele projectgebied.

Ter plaatse van de uitbreiding zullen sloopwerkzaamheden worden uitgevoerd, vervolgens zal uitbreiding van bestaande bebouwing plaatsvinden en wordt een parkeerterrein aangelegd.

Omdat het eerder in 2015 uitgevoerde vooronderzoek conform het WSCS-OCE is uitgevoerd, geldt het niet als noodzakelijk een volledig nieuw vooronderzoek op te stellen voor de genoemde uitbreiding van het projectgebied.

Om deze reden is een briefrapportage opgesteld.

Conclusie aanvullend onderzoek

Op basis van de geraadpleegde bronnen kan worden geconcludeerd dat het projectgebied waarop dit addendum van toepassing is (zoals getoond in Bijlage 12) geldt als onverdacht op de aanwezigheid van CE. Binnen de contouren van het projectgebied kunnen de voorgenomen werkzaamheden daarom op reguliere wijze worden uitgevoerd.

4.11 M.E.R.-beoordeling

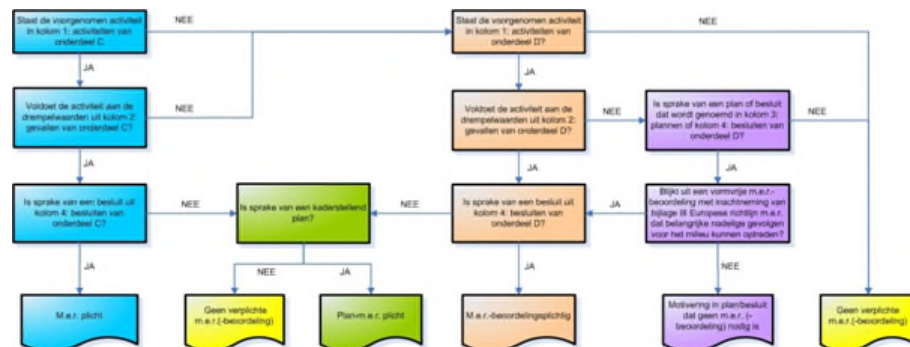
Wet- en regelgeving

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

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

Toetsing

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



Figuur 4.6: Schema m.e.r. beoordeling

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

1. de voorgenoemde ontwikkelingen opgenomen zijn in het besluit m.e.r. (op de zogenaamde C- of D-lijst) zie www.overheid.nl;
2. negatieve effecten op Natura2000-gebied niet op voorhand uit te sluiten zijn en een passende beoordeling moet worden doorlopen in het kader van de Natuurbeschermingswet.

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

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

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

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

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

Wetswijziging

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

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

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

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

Conclusie

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

Gelet op de toets aan de Natuurbeschermingswet (beoordeling noodzaak passende beoordeling) en de Wet milieubeheer, waaronder luchtkwaliteit, is het uitvoeren van een MER niet noodzakelijk. Significante negatieve effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten, waardoor een passende beoordeling en MER niet noodzakelijk zijn.

[NOOT VOOR DE LEZER: Gelet op de wetswijziging per 16 mei 2017 is deze paragraaf in de toelichting van het PIP N247 niet meer voldoende voor de besluitvorming. Gelet op het Besluit m.e.r. dient GS (in dit geval) een apart besluit te nemen ten aanzien van de M.E.R. op basis van een aanmeldingsnotitie.

De informatie uit de aanmeldingsnotitie en besluitvorming door GS wordt toegevoegd aan de toelichting van het provinciaal inpassingsplan, het ontwerp PIP N247]

Hoofdstuk 5 Juridische vormgeving

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

Artikel 1: Begrippen

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

Artikel 2: Wijze van meten

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

Artikel 3: Bedrijf

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

Artikel 4: Natuur

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

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

Artikel 5: Verkeer

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

Artikel 6: Water

Binnen de bestemming water zijn de bestaande watergangen geregeld. Uit oogpunt van flexibiliteit zijn toekomstige watergangen zowel in de bestemmingen verkeer, als groen mogelijk gemaakt. Dit artikel bestaat uit een bestemmingsomschrijving en bouwregels.

Artikel 7 t/m 16: Leiding – Riool, Leiding – Water, Waarde – Archeologie - 1, Waarde – Archeologie - 2, Waarde – Archeologie - 3, Waarde - Archeologie - 4, Waarde - Archeologie - 5, Waarde - Archeologie - 6, Waarde - Archeologie - 7 en Waterstaat – Waterkering.

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

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

Artikel 17: Anti- dubbeltelregel

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

Artikel 18: Algemene gebruiksregels

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

Artikel 19: Algemene afwijkingsregels

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

Artikel 20: Algemene wijzigingsregels

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

Artikel 21: Overgangsrecht

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

Artikel 22: Slotregel

De slotregel bevat de citeertitel van het plan.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid maatregelen N247

6.1 Economische uitvoerbaarheid

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is bepaald dat bij de vaststelling van een inpassingsplan de financiële uitvoerbaarheid voldoende verzekerd moet zijn. De kosten voor de maatregelen op de N247 zijn geraamd op € 54,59 mln. Het plan wordt uitgevoerd door de provincie Noord-Holland. Verschillende partijen participeren in de financiering van het project. In onderstaande tabel zijn de verschillende financierende partijen vermeld met de financiële inbreng die zij leveren. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van het plan voldoende verzekerd.

Partij	Bijdrage in mln Euro's
Provincie Noord-Holland	€ 34,61 mln
Vervoerregio Amsterdam	€ 18,58 mln
Ministerie I&M (Beter Benutten)	€ 0,50 mln
Gemeente Purmerend	€ 0,31 mln
Gemeente Amsterdam	€ 0,29 mln
Gemeente Waterland	€ 0,16 mln
Gemeente Edam - Volendam	€ 0,14 mln
Totaal	€ 54,59 mln

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Communicatie

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

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

6.2.2 Voorontwerp PIP

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

Bestuurlijke samenwerking

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

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

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

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

Overheidspartners

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

Bijlagen bij de toelichting

- Bijlage 1 Presentatietekeningen wegontwerp N247**
- Bijlage 2 Verkennend bodemonderzoek**
- Bijlage 3 Akoestisch onderzoek N247 km 34,9 - km 43,45**
- Bijlage 4 Akoestisch onderzoek N247 tankstation en P&R-terrein**
- Bijlage 5 Natuurtoets**
- Bijlage 6 Watertoets**
- Bijlage 7 Bureauonderzoek archeologie**
- Bijlage 8 Archeologisch bureau en veldonderzoek Het Schouw**
- Bijlage 9 Onderzoeksrapport NGE**
- Bijlage 10 Inventarisatiekaart onderzoeksrapport NGE**
- Bijlage 11 Bodembelastingskaart onderzoeksrapport NGE**
- Bijlage 12 Update NGE Het Schouw**