Provincie Noord-Holland

2019 | 11

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 4 december 2018

Onderwerp: vaststellen definitief provinciaal inpassingsplan (PIP) N247

Kenmerk: 1151016

Bijlagen:
1. PIP N247: toelichting, planregels, verbeelding en nota van beantwoording

1. Inleiding

De provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam werken samen met de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam aan de doorstroming, bereikbaarheid en de verkeersveiligheid in de regio Waterland.
Op 19 mei 2017 heeft de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland advies uitgebracht aan de samenwerkende partijen om de volgende maatregelen aan de N247 uit te voeren:

- Reconstructie kruispunt N235/N247 bij het Schouw;
- Reconstructie kruispunt N247-Bernhardlaan;
- Aanbrengen fysieke geleider tussen rijbaan en busbaan ten noorden van Monnickendam;
- Realiseren fietspad "Katwoude" tussen Nieuwendam en Wagenweg.

De maatregelen worden uitgevoerd in de gemeenten Waterland en Amsterdam. De Stuurgroep heeft mede gezien de provinciale belangen voorgesteld de maatregelen ruimtelijk mogelijk te maken via een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). De maatregelen uitgevoerd in Broek in Waterland maken geen deel uit van deze besluitvorming en het PIP N247.
De voorgestelde herinrichting is op een aantal plaatsen in strijd met de vigerende bestemmingsplannen. Omdat het project van provinciaal belang is, het plangebied in twee gemeenten ligt en de provincie initiatiefnemer is van het project, is in overleg met beide gemeenten gekozen voor een PIP als planologisch-juridisch instrument om een nieuw planologisch kader vast te leggen.
Het PIP is in goede samenwerking met de gemeenten Amsterdam en Waterland tot stand gekomen.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

Het PIP N247 is getoetst op uitvoerbaarheid. In deze paragraaf wordt een samenvatting gegeven van de onderzoeksresultaten naar het effect op milieu- en omgevingsaspecten. Op basis van de resultaten is geconstateerd dat het voorliggende PIP uitvoerbaar is.

Verkeer
Voor de doorstromingsmaatregelen en het groot onderhoud aan de N247 zijn de effecten van de wegaanpassingen op omliggende gevoelige objecten en functies relevant voor een goede ruimtelijke onderbouwing van het plan. Uitgangspunt voor de berekening voor lucht en geluid zijn de gemeten verkeersintensiteiten van 2015 op de provinciale weg. Door interpolatie zijn de voor de milieuberekeningen gewenste planjaren verkregen. Er is gewerkt met een autonome groei van het verkeer met 1% per jaar.

Geluid

Het akoestisch onderzoek geeft aan dat als gevolg van de plannen, bij 8 woningen sprake is van een verhoging van de geluidbelasting met 1,5 dB of meer. Deze woningen zijn gelegen nabij kruispunt het Schouw. Omdat daar sprake is van veel wringend verkeer (optrekken, remmen, draaien) is het aanbrengen van stil asfalt niet mogelijk. Geluidschermen zijn ook niet gewenst. Daarom zijn hogere waarden Wet geluidhinder aangevraagd. Onderzoek naar gevelmaatregelen wordt momenteel uitgevoerd. Het GS ontwerp- besluit voor vaststelling van de hogere waarden heeft tegelijk met het ontwerp PIP N247 ter visie gelegen. Daartegen zijn geen zijnswijzen ingediend. De publicatie en ter visie legging van het definitieve hogere waarden besluit zal tegelijk met de publicatie en tervisielegging het definitieve PIP N247 plaatsvinden. Het college van GS is het bevoegd gezag voor het nemen van het definitieve besluit hogere waarden.

Op 27 november 2018 komt het Actieplan geluid provinciale wegen 2018-2022 in GS. Met een verhoogde ambitie op dit gebied wordt het toepassen van stil asfalt in de planperiode 2018-2022 overwogen bij overschrijdingen van 60 decibel (dB) buiten de bebouwde kom en 63 dB binnen de bebouwde kom. Wegvakken die hiervoor in aanmerking komen, zijn vervolgens getoetst op technische haalbaarheid, onderhoudsplanning en doelmatigheid van stil asfalt. Naast enkele andere wegvakken, voldoet een wegvak van de N247 bij Monnickendam (km 37,27-37,65) aan al deze criteria voor stil asfalt. Dit deel van de N247 zal daarom bij de werkzaamheden worden voorzien van geluid reducerend asfalt.

Luchtkwaliteit
Op dit moment is door filevorming op de provinciale weg sprake van veel uitstoot van stoffen NO_2 en PM_{10} door langzaam rijdend en stilstaand verkeer. Als gevolg van de verbeterde doorstroming zal de gemiddelde snelheid van het verkeer hoger worden.
Verkeer dat beter doorstroomt en minder stopt heeft een lagere emissie waardoor de bronbijdrage van het verkeer op de N247 eveneens lager zijn dan in de situatie van de N247 in zijn huidige vorm.
Ter plaatse van de te realiseren onderdoorgangen en de gewijzigde verkeerssituatie van en in de omgeving van het kruispunt N235 - N247 (Het Schouw) zijn luchtkwaliteit berekeningen uitgevoerd. Uit de rekenresultaten blijkt dat alle berekende jaargemiddelde concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ (ruim) onder de van kracht zijnde grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie van deze stoffen ligt. Het aspect luchtkwaliteit staat de uitvoering van het plan niet in de weg.

Water
De watertoets is afgestemd met Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.
De waterhuishoudingstekeningen maken onderdeel uit van het wegontwerp. Bij verschillende maatregelen worden wijzigingen in het watersysteem en wijzigingen in de hoeveelheid verhard oppervlak gerealiseerd. Uit het onderzoek naar het effect op de waterbalans is gebleken dat compensatie noodzakelijk is. In het ontwerp zijn voldoende maatregelen opgenomen met als resultaat een sluitende watertoets.

Bodem
Uit onderzoek (veldwaarnemingen en analyseresultaten) blijkt dat er enkele locaties zijn waar matig tot sterk verhoogde gehalten in de onderzochte grond zijn gemeten. De aannames en werkwijze met betrekking tot verontreinigde locaties zijn opgenomen in het totale projectbudget. De aangetroffen verontreinigingen vormen geen belemmering voor het uitvoeren van de plannen.

Archeologie
Op basis van het archeologisch bureauonderzoek en veldonderzoek is geconcludeerd dat op twee locaties archeologische waarden aanwezig kunnen zijn in de ondergrond.
Graafwerkzaamheden zullen op die locaties onder archeologische begeleiding plaatsvinden.

Cultuurhistorie
Het bedrijf IDA ligt in het plangebied. Enkele van de nog aanwezige panden van het IDA heeft een cultuurhistorische waarde. In de bebouwingsplannen van het bedrijf wordt dit onderkend en is door de architect uitgewerkt. Hierbij zal de cultuurhistorische waarde gerespecteerd blijven.

Wet natuurbescherming (Wnb)
In het plangebied zijn diverse beschermde diersoorten aangetroffen. Voor de werkzaamheden geldt als uitgangspunt dat gewerkt zal worden volgens de IPO Gedragscode voor Flora en fauna en een ecologisch werkprotocol. Waar nodig wordt ontheffing aangevraagd van de Wet natuurbescherming. De soortenbescherming uit de Wnb vormt geen belemmering voor de vaststelling van het PIP N247.
In de omgeving van het plangebied zijn meerdere Natura 2000-gebieden gelegen. Dit zijn "Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske", "Markermeer & IJmeer" en "Polder Zeevang". Uit de voortoetsing blijkt dat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van enig Natura 2000-gebied op voorhand uitgesloten kunnen worden. Vervolgstappen zoals het opstellen van een Passende beoordeling zijn niet aan de orde. De gebiedsbescherming uit de Wnb vormt geen belemmering voor de vaststelling van het PIP N247.
De te rooien bosschages bij 't Schouw en de wilgenbeplanting langs de Purmer Ee vallen buiten de reikwijdte van de Wnb. De bescherming van houtopstanden uit de Wet natuurbescherming vormt geen belemmering voor de vaststelling van het PIP N247.

Natuurcompensatie
Door aanpassingen van de N247 gaat weidevogelleefgebied en NNN gebied verloren. Er is er geen ruimte in het gebied om extra weidevogelleefgebied aan te leggen als compensatie. Daarom is ervoor gekozen de compensatie (€ 305.000) te gebruiken voor projecten van Staatsbosbeheer ten behoeve van weidevogels in de regio. Deze kosten zijn meegenomen in het projectbudget en vormen geen belemmering voor het uitvoeren van de plannen.

Externe veiligheid
In het plangebied N247 bevindt zich een LPG verkooppunt. Het groepsrisico van het bedrijf en de weg wordt niet beïnvloedt door de plannen.
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.
Ter hoogte van km 42,3 ligt een gasleiding van de Gasunie waar rekening mee gehouden moet worden en bij de Slochterbrug zijn Hoogspanningsleidingen van TenneT aanwezig. De werkzaamheden zullen met de Gasunie en TenneT afgestemd worden. Vanuit het aspect externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de aanpassingen van de N247.

Niet gesprongen explosieven
Onderzoek naar niet gesprongen explosieven is uitgevoerd. Daaruit is gebleken dat nabij de Slochterbrug een opsporingsgebied voor klein kaliber munitie (KKM), hand- en geweergranaten en munitie voor granaatwerpers aanwezig is. Ten noorden van dit opsporingsgebied vinden werkzaamheden plaats. Bij uitvoering van werkzaamheden dient de aannemer een Projectleiderssamenvatting Opsporing Conventionele Explosieven (PLS-OCE) te laten uitvoeren waarin nader wordt ingegaan op de specifieke risico's en de te nemen maatregelen. Met die informatie kunnen de werkzaamheden op een veilige manier uitgevoerd worden.

Milieueffectrapportage
De MER-beoordeling heeft plaats gevonden aan de hand van de criteria zoals vermeld in de Europese Richtlijn voor milieueffectbeoordeling (bijlage III). In deze bijlage staan drie hoofdcriteria benoemd die het uitganspunt vormen voor de beoordeling van milieueffecten:

- kenmerken van de activiteit;
- de plaats van de activiteit en;
- de kenmerken van het potentiële effect.

De conclusie op basis van het onderzoek dat in de Aanmeldnotitie MER-beoordeling heeft plaats gevonden, is dat de reconstructie van de weg niet leidt tot belangrijke nadelige milieueffecten. Daarom is er geen nader onderzoek noodzakelijk en er is ook geen reden tot het uitvoeren van een MER-procedure.
Met ingang van 16 mei 2017 is er een directe werking van het Europees recht van toepassing voor alle ruimtelijke besluiten. Dit betekent dat GS op 11 september 2018 een apart besluit hebben genomen, op basis van de Aanmeldingsnotitie MER-beoordeling, om geen MER op te stellen voor het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan N247.

Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV)
De plannen van de N247 zijn getoetst aan de PRV. Daaruit is naar voren gekomen dat voldaan wordt aan de PRV. Op 8 november 2017 heeft de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) een positief advies uitgebracht over het ontwerp van de reconstructie van Het Schouw.

3. Financiering, communicatie en (burger)participatie

Financiering
In juni 2017 is het PMI 2017-2011 vastgesteld. Daarin is dit maatregelenpakket opgenomen als projecten N247-12, 14 en 16.

Burgerparticipatie en communicatie
De provincie heeft bij het tot stand komen van het wegontwerp om de N247 aan te passen diverse bijeenkomsten georganiseerd om omwonenden en belangstellenden daarbij te betrekken en daarover te informeren. Met name de plannen bij kruispunten het Schouw en de Hoogedijk zijn daardoor aangepast en verbeterd.

Hieronder een beknopt overzicht:

- 2 augustus 2016 en 11 mei 2017: informatieavonden met bewoners en bedrijven rondom het Schouw;
- 24 april 2017: overleg met bewoners met inritten direct aan de N247
- 7 september 2017: informatieavond voor de omgeving van de N247
- 19 december 2017: overleg met de Centrale Dorpenraad in Amsterdam
- 10 januari 2018: overleg met dorpsraad Katwoude in Waterland.

Het Voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan N247 heeft vanaf 19 december 2017 tot en met 7 februari 2018 ter inzage gelegen in de gemeente Waterland en vanaf 10 januari 2018 tot en met 20 februari 2018 ter inzage gelegen in de gemeente Amsterdam. Tijdens deze inzageperiodes zijn in beide gemeenten inloopavonden georganiseerd. Daarna zijn drie inspraakreacties ingediend bij de provincie Noord-Holland. Met de insprekers is door de provincie contact opgenomen voor nadere uitleg van de plannen.
In het kader van het bestuurlijk vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening zijn door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, de gemeente Amsterdam en de gemeente Waterland vooroverlegreacties toegezonden. De inspraakreacties en de vooroverleg reacties zijn verwerkt in het ontwerp PIP N247.

Ontwerp PIP N247
Het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan N247 is conform de wettelijk gestelde regels gepubliceerd en heeft vanaf 19 september 2018 gedurende zes weken ter visie gelegen bij de provincie Noord-Holland en de gemeenten Amsterdam en Waterland. In die periode zijn acht zienswijzen ontvangen. De samenvatting en beantwoording van de zienswijzen is verwerkt in de nota van beantwoording, die onderdeel is van het PIP. Het PIP N247 is naar aanleiding van de zienswijzen en ambtshalve aangepast.

Aanpassingen PIP N247

Aanpassing toelichting:
Het natuuronderzoek is helemaal afgerond. De update van het natuuronderzoek is als bijlage 5 toegevoegd. Het oude onderzoek is daardoor in zijn geheel vervangen. In paragraaf 5.9.2. en 5.9.3. is de toelichting aangepast.
Natuurcompensatie vindt plaats door middel van maatregelen. In paragraaf 5.9.3. is de toelichting van het inpassingsplan uitgebreid aan de hand van de gemaakte afspraken over natuurcompensatie.

Aanpassing regels:
Artikel 3.1 wordt aangevuld met een sublid j dat luidt:
j. kanteldijk ten behoeve van het waterpeilbeheer van de agrarische gronden; de onderliggende leden worden vernummerd.
Artikel 21.1 wordt aangepast en luidt als volgt:
"De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, primair bestemd voor de waterkering en de waterbeheersing."

Aanpassing verbeelding:
Ten noorden van het perceel Jaagweg 1 wordt de bestemming 'Verkeer' en 'Agrarisch' afgestemd op de uitbuiging van het fietspad richting de N247 toe. De impact van de berm en watergang wordt kleiner zodat het agrarisch perceel groter kan worden.
Fietspad Katwoude is onderdeel van het Voorlopig Wegontwerp N247. Dit wegontwerp bestaat ook uit een bermsloot tussen fietspad en agrarische percelen. Omdat het water onderdeel is van het wegontwerp en wegsysteem wordt de watergang inclusief taluds bestemd als 'Verkeer -1'. De huidige, voor de helft van de watergang en oostelijk talud, opgenomen bestemming 'Agrarisch' wordt aangepast naar 'Verkeer - 1'.
In het Voorlopig Wegontwerp is gelet op het hoogteverschil in de Monnikmeer (voormalige droogmakerij) een kanteldijk opgenomen om ervoor te zorgen dat de achterliggende weilanden niet onder water komen te staan. De kanteldijk is daarmee onderdeel van het wegontwerp en wegsysteem en wordt bestemd als 'Verkeer - 1'. De begrenzing en de bestemming in het Provinciaal Inpassingsplan N247 wordt aangepast.
Het kavelpad Molenkade 2 wordt in overleg met betrokken grondeigenaren gerealiseerd. Het maximaal ruimtebeslag voor het kavelpad is opgenomen in de verbeelding van het Provinciaal Inpassingsplan N247. Op basis van het ruimtebeslag uit het Voorlopig Wegontwerp is de begrenzing van de bestemming 'Verkeer - 2' met de functieaanduiding 'ontsluiting' (os) aangepast.

4. Proces en procedure

Voor het opstellen van het PIP N247 is de volgende procedure doorlopen:
Op 12 september 2017 hebben GS besloten:

- De startnotitie PIP N247 vast te stellen;
- De startnotitie PIP N247 ter informatie aan de commissie Mobiliteit & Financiën en PS te sturen;
- De gedeputeerde te machtigen voor redactionele aanpassingen.

Op 12 december 2017 hebben GS besloten:
- Het voorontwerp PIP N247 vast te stellen;
- Het voorontwerp PIP N247 te publiceren en om advies aan de wettelijke adviseurs te sturen.

Op 11 september 2018 hebben GS besloten:
- Op basis van de aanmeldingsnotitie geen MER op te laten stellen;
- Het ontwerp-PIP N247 vast te stellen.

Op 4 december 2018 hebben GS besloten:
- de ontwerp nota van beantwoording over de ingediende zienswijzen op het ontwerp PIP N247 vast te stellen;
- de voordracht voor Provinciale Staten tot vaststelling van het PIP N247 vast te stellen;
- de voordracht met de bijbehorende stukken aan Provinciale Staten te zenden.
- de gemeenten en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier te informeren door middel van een brief;
- de portefeuillehouder te machtigen om redactionele of technische wijzigingen aan te brengen in het PIP N247.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande besluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

dhr. J.W. Remkes, voorzitter

mw. mr. R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Besluit

Nr. 11-2019

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 4 december 2018;

Gelet op:

- het belang van het treffen van maatregelen aan de N247;
- artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening, de artikelen 1.2.1 tot en met 1.2.6 en hoofdstuk 3 van het Besluit ruimtelijke ordening, artikel 1 .1 lid 1 sub a van de Crisis- en herstelwet, artikel 3.1 van bijlage 1 behorend bij de Crisis- en herstelwet, en artikel 11 van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet;
- Overwegende dat het ontwerp-inpassingsplan N247 overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht vanaf 19 september 2018 gedurende een periode van zes weken ter inzage heeft gelegen;
- Dat gedurende deze periode van terinzagelegging 8 ontvankelijke zienswijzen zijn ingediend;
- Dat de voorliggende plannen voor maatregelen aan de N247, vallen onder bijlage I van de Crisis- en Herstelwet, zodat de afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en Herstelwet van toepassing is. Voor de beroepsprocedure betekent dit onder andere dat het voor appellanten niet mogelijk is een pro-forma beroepschrift in te dienen. Appellanten zijn gehouden om binnen de beroepstermijn, de gronden van hun beroep in te dienen;

Besluiten:

1. De Nota van beantwoording Provinciaal Inpassingsplan N247 vast te stellen;
2. Het Provinciaal Inpassingsplan N247 bestaande uit regels en verbeelding, de bijbehorende toelichting, bijbehorende rapporten en onderzoeken, vast te stellen;
3. Het definitieve Provinciaal Inpassingsplan N247 ter visie te leggen gedurende zes weken, vanaf 11 februari 2019;
4. Daarbij te vermelden dat op dit besluit de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

Haarlem, 4 maart 2019

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Nota zienswijzen

Provinciaal inpassingsplan N247

Provincie Noord-Holland

projectnummer 402663
definitief revisie 01
21 november 2018

Understanding today.
Improving tomorrow.

Nota zienswijzen

Provinciaal inpassingsplan N247

Provincie Noord-Holland

projectnummer 402663

definitief revisie 01
21 november 2018

Opdrachtgevers

Provincie Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

datum vrijgave	beschrijving revisie 01	goedkeuring	vrijgave
21-11-2018	definitief	ing. R.H. van Trigt	ir. J.J.J. Hulsen

Inhoudsopgave

		Blz.
1	**Inleiding**	**1**
1.1	Aanleiding voor deze nota	1
1.2	Doel nota	1
1.3	Leeswijzer	2
1.4	Vervolgprocedure	2
2	**Zienswijzen**	**3**
2.1	Reclamant 1	3
2.1.1	Opmerking 1	3
2.2	Reclamant 2	4
2.2.1	Opmerking 1	4
2.2.2	Opmerking 2	5
2.3	Reclamant 3	5
2.3.1	Opmerking 1	6
2.3.2	Opmerking 2	7
2.3.3	Opmerking 3	7
2.4	Reclamant 4	8
2.4.1	Opmerking 1	8
2.4.2	Opmerking 2	9
2.4.3	Opmerking 3	10
2.4.4	Opmerking 4	11
2.4.5	Opmerking 5	12
2.4.6	Opmerking 6	13
2.4.7	Opmerking 7	14
2.4.8	Opmerking 8	15
2.4.9	Opmerking 9	16
2.4.10	Opmerking 10	17
2.4.11	Opmerking 11	18
2.4.12	Opmerking 12	19
2.4.13	Opmerking 13	19
2.5	Reclamant 5	20
2.5.1	Opmerking 1	20
2.5.2	Opmerking 2	21
2.5.3	Opmerking 3	21
2.5.4	Opmerking 4	22
2.5.5	Opmerking 5	23
2.5.6	Opmerking 6	23
2.5.7	Opmerking 7	23

2.6 Reclamant 6 24
2.6.1 Opmerking 1 24
2.6.2 Opmerking 2 25
2.6.3 Opmerking 3 25
2.6.4 Opmerking 4 26

2.7 Reclamant 7 26
2.7.1 Opmerking 1 26
2.7.2 Opmerking 2 28
2.7.3 Opmerking 3 29

2.8 Reclamant 8 30
2.8.1 Opmerking 1 30
2.8.2 Opmerking 2 31
2.8.3 Opmerking 3 31
2.8.4 Opmerking 4 34
2.8.5 Opmerking 5 35
2.8.6 Opmerking 6 35
2.8.7 Opmerking 7 36

3 Ambtshalve wijzigingen 38
3.1 Compensatie weidevogelleefgebied 38
3.2 Aangepaste onderzoeken 39
3.3 Ruimtebeslag N247 in relatie tot grondverwerving 39

4 Overzicht van de aanpassingen 41

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor deze nota

In de regio Waterland staat de bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor openbaar vervoer, autoverkeer en overig gemotoriseerd verkeer 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 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. In de Stuurgroep worden bestuurlijke afspraken gemaakt over de te realiseren onderdelen uit het programma.

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

Op 19 mei 2017 heeft de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland advies uitgebracht aan de samenwerkende partijen om de maatregelen aan de N247 uit te voeren. Door een aantal gerichte maatregelen moet de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid op de N247 verbeteren voor autoverkeer, openbaar vervoer en langzaam verkeer.

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

In het provinciaal inpassingsplan N247 is voor de wegvakken uit het Voorlopig Wegontwerp waar de maatregelen niet binnen de bestaande bestemmingsplannen kunnen worden uitgevoerd een nieuwe planologische regeling opgenomen.

1.2 Doel nota

Vanuit het oogpunt van maatschappelijke uitvoerbaarheid en de wettelijke bepalingen in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en Algemene wet bestuursrecht (Awb), is een ieder in de gelegenheid gesteld om tegen het ontwerp van het Provinciaal Inpassingsplan N247 (ook aangeduid als PIP N247) een zienswijze kenbaar te maken.

Het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan N247 van de provincie Noord-Holland heeft, conform het gestelde in de Algemene wet bestuursrecht (Awb), vanaf 19 september 2018 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Tot en met 30 oktober 2018 zijn in deze zienswijzenperiode in totaal 8 zienswijzen ingediend bij de provincie Noord-Holland.

In deze nota worden de ontvangen zienswijzen samengevat en voorzien van een beantwoording. Gelet op de privacy van individuele personen worden de zienswijzen genummerd weergegeven.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de ontvangen zienswijzen behandeld ex artikel 3.8.1. van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). In hoofdstuk 3 worden de ambtshalve wijzigingen behandeld. Op een aantal punten leiden de zienswijzen tot aanpassingen van het inpassingsplan. Dit wordt per zienswijze aangegeven. In hoofdstuk 4 zijn de aanpassingen in het Provinciaal Inpassingsplan N247 op een rij gezet. Daarbij worden ook de ambtshalve wijzigingen samengevat.

De ontvangen zienswijzen worden om privacy redenen niet als aparte bijlage opgenomen bij deze nota.

1.4 Vervolgprocedure

De Nota zienswijzen wordt samen met de ontvangen zienswijzen en het ontwerp provinciaal inpassingsplan N247 aan Provinciale Staten van Noord-Holland aangeboden ter vaststelling.

Na vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan N247 door Provinciale Staten van Noord-Holland kan tegen het vastgesteld provinciaal inpassingsplan beroep worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Op het doorlopen van het proces van het provinciaal inpassingsplan N247 is de Crisis- en Herstelwet (CHW) van toepassing. Dat betekent onder meer dat bijzondere procedurele bepalingen van toepassing zijn op de beroepsprocedure bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De CHW is te raadplegen op www.wetten.overheid.nl.

2 Zienswijzen

In dit hoofdstuk worden de zienswijzen samengevat en voorzien van een beantwoording. Met het oog op de bescherming van de persoonsgegevens gebeurt dit anoniem.

Gekozen is om per reclamant de opmerkingen te beantwoorden. Deze onderwerpen worden per zienswijze beantwoord. Indien de beantwoording gelijkluidend is wordt de beantwoording herhaald.

2.1 Reclamant 1

Reclamant is woonachtig langs de N247 en daardoor belanghebbende bij de voorgestelde aanpassingen aan de provinciale weg N247 en bijbehorende aanpassingen aan (doorgaande) fietsverbindingen en andere voorzieningen. Namens reclamant reageert haar zaakwaarnemer op het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.1.1 Opmerking 1

Ter hoogte van het perceel van reclamant wordt naast de N247 een doorgaand fietspad gerealiseerd. Reclamant geeft aan dat aan de noordzijde van dit perceel een vee kerende sloot is gepland welke uitmondt in de waterloop welke is gesitueerd tegen de schuur van reclamant.

Reclamant verzoekt om deze sloot parallel te leggen aan het geplande fietspad. Uit esthetisch oogpunt is dit beter. Bovendien wordt voorkomen dat er een breed stuk berm ontstaat tussen het fietspad en de sloot hetgeen uitnodigt tot ongewenst gedrag (het storten van vuil, ongewenst recreëren (aantasting privacy van reclamant).

Beantwoording
Voor de uitvoering van het ontwerp heeft de provincie Noord-Holland met diverse omwonenden gesproken. Ook ter hoogte van de gronden van reclamant is er een ontwerpaanpassing gedaan ten zuiden van de perceel aansluiting van reclamant op de N247.

Reclamant verzoekt in haar zienswijze om het wegontwerp van het fietspad en watergang aan te passen op gronden die niet in haar eigendom zijn. De bedoelde aanpassing vindt plaats op agrarische gronden in eigendom van een derde.
Voor de uitvoering van de maatregelen aan de N247 is ook met deze grondeigenaar het gesprek over grondaankoop gaande.

De verbeelding van het ontwerp PIP is nog een keer gecontroleerd op het ruimtebeslag. Daar is uitgekomen dat er minder grond benodigd is van het naastgelegen agrarische perceel, wanneer de watergang en berm meebuigen met het fietspad. Hierdoor vindt er tevens een besparing plaats op de kosten voor het beheer en onderhoud. De verbeelding zal daarop aangepast worden.

Conclusie
De zienswijze leidt tot een aanpassing in het Voorlopig Wegontwerp in die zin dat de berm en watergang meebuigen met het te realiseren fietspad.

Gelet op deze aanpassing wordt ook de verbeelding van het Provinciaal Inpassingsplan N247 aangepast.
Ten noorden van het perceel Jaagweg 1 wordt de bestemming 'Verkeer - 1' en 'Agrarisch' afgestemd op de uitbuiging van het fietspad naar de N247 toe. De impact van de berm, watergang en kanteldijk wordt aangepast en verwerkt in de verbeelding.

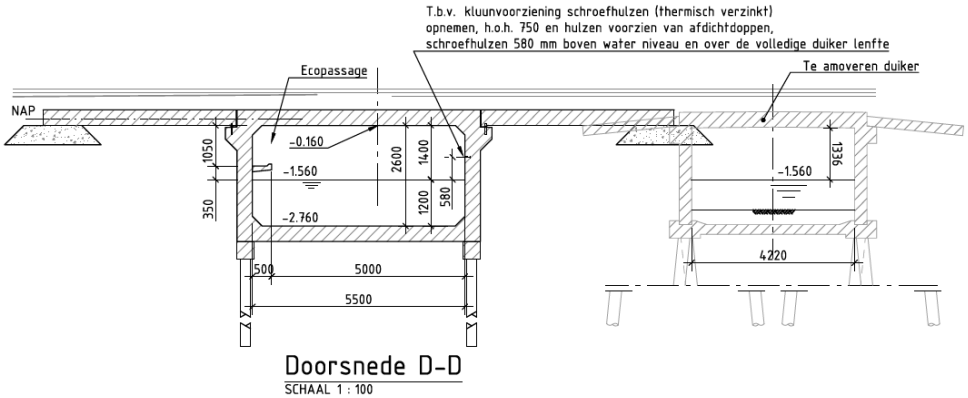
2.2 Reclamant 2

Reclamant is woonachtig langs de N247 en daardoor belanghebbende bij de voorgestelde aanpassingen aan de provinciale weg N247. Reclamant is woonachtig ten zuiden van de Dijksbrug. Het perceel ligt aan de oostzijde van de provinciale weg en Broekervaart op ca. 100 meter afstand tot de provinciale weg.

2.2.1 Opmerking 1

Ter hoogte van het perceel van reclamant wordt in de N247 de bestaande Dijksbrug meer naar het zuiden verplaatst en daarnaast ook verhoogt. Uit de tekst en de tekeningen is het reclamant niet duidelijk hoever de Dijksbrug zuidwaarts wordt verplaatst en hoe die gaat worden.

Beantwoording
De Dijksbrug zal in de nieuwe situatie ca. 9 meter zuidelijker worden aangelegd. Ten opzichte van de woning van reclamant komt de Dijksbrug op een afstand van 106,5 meter te liggen. Dit is in de huidige situatie ca. 113,5 meter.
Uit de doorsnede van de te amoveren en de te bouwen Dijksbrug volgt dat de hoogte van het kunstwerk niet wijzigt. Wel zal door de verplaatsing van de Dijksbrug het talud van de weg N247 over een grotere afstand ten zuiden van de Dijksbrug schuin omhoog lopen naar het dek van de nieuwe Dijksbrug.
Uit het lengteprofiel volgt dat de N247 ten zuiden van de Dijksbrug over een lengte van 200 meter gemiddeld 10 centimeter hoger komt te liggen.



Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het provinciaal inpassingsplan.

2.2.2 Opmerking 2

Reclamant is woonachtig ten zuiden van de Dijksbrug langs de N247 (aan de andere kant van de vaart). Indien de Dijksbrug te ver naar het zuiden wordt verplaatst en verhoogt voorziet reclamant een behoorlijke overlast van inschijnende koplampen van auto's in onze woning / op het perceel en een toename van de geluidsoverlast.
Reclamant verwacht dat de Provincie bij de aanleg rekening houdt door middel van bijvoorbeeld extra aanplant van groen (aanvullend op wat er nu al staat).

Beantwoording
Zoals hiervoor onder de beantwoording aangegeven zal de nieuwe Dijksbrug niet hoger worden aangelegd dan de bestaande Dijksbrug. Het verkeer op de provinciale weg N247 zal ter hoogte van reclamant op gelijke hoogte ten opzichte van NAP blijven rijden. Extra overlast is daarom ook niet te verwachten.
Uit het lengteprofiel volgt dat de N247 ten zuiden van de Dijksbrug over een lengte van 200 meter gemiddeld 10 centimeter hoger komt te liggen. Omdat verkeer vanuit zuidelijke richting de bocht naar links neemt leidt dit niet tot extra overlast van inschijnende koplampen in de woning van reclamant.
De bestaande bomenrij ten oosten van de N247 blijft behouden in het wegontwerp. Gelet op de Broekervaart, de bomenrij en de provinciale weg wordt ruimte voor aanpassing van het profiel van de weg, van reclamant af, aan de westzijde van de huidige weg gevonden.

Ten aanzien van het door reclamant aangehaalde onderwerp geluidoverlast verwijzen wij naar het akoestisch onderzoek (bijlage 4, ontwerp PIP N247). In dit onderzoek is het verdwijnen van de betonnen barrier, de verplaatsing van de Dijksbrug en de gewijzigde weginrichting van N247, busbaan en parallelweg meegenomen.

Ter hoogte van de woning van reclamant is in het akoestisch onderzoek een meetpunt opgenomen. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de effecten van de aanpassingen aan de N247 leiden tot een toename van de geluidbelasting van 0,52 dB op 1,5 meter hoogte en 0,51 dB op 4,5 meter hoogte ter plaatse van de woning.
De toename bedraagt minder dan 2 dB waardoor er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het provinciaal inpassingsplan.

2.3 Reclamant 3

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) vertrouwt erop dat de belangen van het hoogheemraadschap goed worden meegenomen in het PIP. We kijken uit naar een goede samenwerking en afstemming bij de verdere voorbereiding en uitvoering van de beiden projecten (provinciale weg N247 en bouw gemaal Monnickendam).

Naar aanleiding van het Ontwerp PIP N247 heeft het Hoogheemraadschap een drietal opmerkingen.

2.3.1 Opmerking 1

In relatie tot het te bouwen gemaal ter hoogte van de Purmer Ee – Monnickendammergat heeft het HHNK onderstaande opmerkingen:

a) In de toelichting wordt in paragraaf 3.2.3 Deelproject 4 de werkzaamheden aan het fietspad en kruispunt Nieuwendam – Hoogedijk beschreven en ingegaan op het door het hoogheemraadschap te realiseren gemaal. U stelt hierbij terecht dat het benodigde ruimtebeslag tussen gemaal en N247 goed is afgestemd. Naast de ruimtelijke afstemming is goede afstemming noodzakelijk tussen de werkzaamheden ten behoeve van de N247 en de bouw van ons gemaal in de Nieuwendam. Zowel in de voorbereiding als de uitvoering van beide projecten zullen opdrachtgevers en opdrachtnemers nauwgezet moeten afstemmen om (risico's op) belemmering van de doorstroming van de N247 te voorkomen.

b) Het Hoogheemraadschap verzoekt om de kruispunten en fietspaden tussen de Nieuwendam en de Hoogedijk (Deelproject 4) zodanig in te richten dat incidenteel onderhoudsverkeer ten behoeve van de waterkering en het gemaal hiervan gebruik kunnen maken.

c) Het Hoogheemraadschap vraagt of het mogelijk is een zone rondom het toekomstige gemaal te reserveren voor extra ondergrondse voorzieningen ten behoeve van het gemaal. Door middel van deze ruimtereservering ontstaan voor HHNK meer mogelijkheden een veilige ondergrondse verbindingstunnel voor onderhoudspersoneel te creëren.

Beantwoording

a) Ten aanzien van de voorbereiding en uitvoering zal, net als in de ruimtelijke procedure, afstemming worden gezocht met het HHNK. De realisatie van het gemaal, net als de aanpak van de Markermeerdijken, is als raakvlakproject bekend en wordt meegenomen in de voorbereiding van het contract voor het werk aan de N247. Daarnaast wordt via regioregie de uitvoering van de verschillende infrastructurele werkzaamheden in de regio op en met elkaar afgestemd.

b) Voor het gemaal wordt in het kader van deze opmerking verwezen naar de opstelruimte voor onderhoudsvoertuigen die in het ontwerp van het gemaal en het ruimtebeslag van het PIP N247 is opgenomen. Daarmee is onderhoud mogelijk. Ten aanzien van het onderhoud aan de waterkering zal, net als in de huidige situatie, het fietspad aan beide zijden van de provinciale weg geschikt zijn voor incidenteel onderhoudsverkeer.

c) Om de realisatie van het nieuwe gemaal mogelijk te maken is een ruimtelijke procedure gevolgd. Dat heeft geleid tot het op 28 januari 2016 vastgestelde bestemmingsplan ‘Monnickendam – Gemaal Monnickendam’. Het in dit bestemmingsplan vastgelegde ruimtebeslag voor het gemaal is 1 op 1 overgenomen in het PIP N247.
Uitgangspunt is dat tussen het Ontwerp PIP N247 en het vast te stellen PIP N247 alleen die aanpassingen worden doorgevoerd die verkeerskundig, voor een goede uitvoering van de maatregelen aan de N247, noodzakelijk zijn. Een extra ondergrondse voorziening in de vorm van een tunnel voor onderhoudspersoneel valt hier niet onder. Indien reclamant het ruimtelijk kader wil aanpassen is een herziening van het bestemmingsplan ‘Monnickendam – Gemaal Monnickendam’ dat specifiek voor het gemaal is opgesteld de meest voor de hand liggende mogelijkheid om een extra tunnel onder de N247 in de waterkering te realiseren.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het provinciaal inpassingsplan.

2.3.2 Opmerking 2

In het voortraject van het N247 project heeft in het kader van de watertoets intensieve afstemming met elkaar plaatsgevonden over onder andere de water- en waterkeringbelangen. Het watertoetsdocument (d.d. 27 augustus 2018) die als bijlage 6 is bijgevoegd geeft een goed beeld ten aanzien van de water(kering) belangen voor de huidige fase van het project. Bij de verdere uitwerking van de plannen zullen de watercompensatiegetallen waarschijnlijk nog geringe wijzigingen per peilgebied gaan opleveren. Een finale check wordt bij de watervergunningsprocedure nog gedaan. Het hoogheemraadschap heeft er op basis van het huidige ontwerp vertrouwen in dat de water- en waterkeringbelangen binnen het plan geborgd worden.
Er dient hierbij natuurlijk ook aandacht te zijn voor een klimaatbestendige inrichting.

Beantwoording
De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
In de verdere uitwerking en finale check wordt HHNK betrokken ten aanzien van de water- en waterkeringbelangen. Dit geldt ondermeer bij de toetsing van de Definitieve Wegontwerpen die door de nog te selecteren aannemer voor het werk aan de N247 zullen worden opgesteld. Voor uitvoering van de werkzaamheden wordt bij het HHNK een watervergunning aangevraagd.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het provinciaal inpassingsplan.

2.3.3 Opmerking 3

In artikel 21 van de regels wordt ingegaan op de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen is deze grond primair bestemd voor het waterkering belang. Voor werkzaamheden binnen deze dubbelbestemming is naast de omgevingsvergunning óók een watervergunning van het hoogheemraadschap noodzakelijk. Het hoogheemraadschap verzoekt om ook de watervergunning te benoemen in Artikel 21.

Beantwoording
In de regels is voor de bestemming ‘Waterstaat – Waterkering’ gebruik gemaakt van de bestaande regels uit de vigerende bestemmingsplannen (bestemmingsplan Buitengebied Waterland 2013,). Om de uniformiteit te waarborgen ten aanzien van de dubbelbestemming ‘Waterstaat – Waterkering’ voor alle werkzaamheden aan de N247 tussen A10 - Het Schouw en de Dijksbrug – N244 wordt de bestemmingsregeling niet aangepast in het Provinciaal Inpassingsplan N247. Wel wordt in de bestemmingsomschrijving (artikel 21.1) de primaire bestemming van de waterkering toegevoegd.

Conclusie
De zienswijze leidt tot aanpassing van de regels van het Provinciaal Inpassingsplan.
Artikel 21.1 luidt na aanpassing:
“De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, primair bestemd voor de waterkering en de waterbeheersing.”
Voor uitvoering van de werkzaamheden wordt bij het HHNK een watervergunning aangevraagd.

2.4 Reclamant 4

Reclamant heeft door middel van een handtekeningenlijst ondertekend door 31 personen van bewoners aan de Elger, Fuik, Speet en Tongnaald in Monnickendam een zienswijze geformuleerd over de voorgenomen aanpassingen aan de N247 ter hoogte van Monnickendam.
De opmerkingen op het Ontwerp PIP N247 zijn per thema verwoord door reclamant en worden in dezelfde volgorde beantwoord.

2.4.1 Opmerking 1

In de gemeente Waterland lopen de provinciale wegen N247 en de N235. De snelheid in de dorpen Watergang, Broek in Waterland en Ilpendam zijn hier plaatselijk verlaagt naar 50km/h, tevens is de weg hier 'vriendelijker' gemaakt met bochten, verhoogde middenberm en bosschages dicht langs de rijbaan. Langs de N247 In Edam en Oosthuizen (gemeente Edam-Volendam) is dit ook het geval. Gezien de gelijkwaardigheid van wegnummers en dezelfde uitstraling binnen gemeentegrenzen pleit reclamant er voor de snelheid van de N247 langs Monnickendam terug te brengen naar 50km/h en de weg tevens dezelfde 'vriendelijke' uitstraling mee te geven van bochten, verhoogde middenberm en bosschages.

Beantwoording
Het beoogde ruimtebeslag voor aanpassingen aan de provinciale weg N247 is vastgelegd in de verbeelding en de regels van het PIP N247. De maximale snelheid op een weg is geen ruimtelijk criterium dat in de regels en/of de verbeelding van het PIP N247 wordt vastgelegd. Voor het verlagen van de maximum snelheid is een verkeersbesluit noodzakelijk op grond van de Wegenverkeerswet 1994 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).

In het Voorlopig Wegontwerp N247 zijn geen snelheidsbeperkingen opgenomen voor de passage van de kern Monnickendam.

De provinciale weg N247 is ter hoogte van Monnickendam gelegen aan de westzijde van de bebouwde kom. Tussen de bebouwing en de weg is tevens de Zesstedenvaart gelegen. De provinciale weg zelf maakt geen onderdeel uit van de bebouwde kom. Deze situatie wijkt af, anders dan reclamant stelt, van die in Ilpendam en Broek in Waterland.
In Edam en Oosthuizen is de maximum snelheid op de N247 80 km/uur. In Edam is ter hoogte van de brug Edam en bijbehorende kruising met verkeersregelinstallatie in de bebouwde kom de snelheid teruggebracht naar 50 km/uur. Datzelfde geldt voor de bebouwde kom in Oosthuizen. Nu er ter hoogte van Monnickendam geen sprake is van een provinciale weg binnen de bebouwde kom is deze vergelijking van reclamant niet juist.

In het verleden is de snelheid op de N235 ter hoogte van Watergang verlaagd naar 60 km/uur. Het huidige beleid van de provincie Noord-Holland is echter dat snelheidsverlagingen op gebiedsontsluitingswegen in de regel niet meer plaatsvinden.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het provinciaal inpassingsplan.

2.4.2 Opmerking 2

Reclamant geeft aan dat in het actieplan 2018-2022 van de Provincie Noord-Holland (zie https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Duurzaamheid_Milieu/Geluid/Beleidsdocumenten/Actieplan_geluid_2018_2022.org) een plandrempel van 63 dB gehanteerd wordt en staat vermeld dat er ter hoogte van Monnickendam geluidsreducerend asfalt wordt toegepast tussen km 37,27 en 37,65 (375 meter). Reclamant ziet graag dat, in tegenstelling tot waar nu in het ontwerp van uitgegaan wordt, er ter hoogte van Monnickendam geluidsreducerend asfalt toegepast gaat worden.

Beantwoording
Het beoogde ruimtebeslag voor aanpassingen aan de Provincialeweg N247 is vastgelegd in de verbeelding en de regels van het PIP N247. Het soort toe te passen verharding of asfaltmengsel op een weg is geen ruimtelijk criterium dat in de regels en/of de verbeelding van het PIP N247 wordt vastgelegd.
In het Voorlopig Wegontwerp N247 is een standaard wegdektype SMA-NL-8B opgenomen en ook doorgerekend in het akoestisch onderzoek voor deze weg (bijlage 4 van het PIP N247). Uit de conclusie van dit voornoemde akoestisch onderzoek volgt dat er voor de woning van reclamant (en andere geluidgevoelige objecten in Monnickendam) geen hogere waarde in de zin van de Wet geluidhinder hoeft te worden vastgesteld.

Op grond van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai (nr. 2002/49/EG) die in Nederland is opgenomen in de Wet milieubeheer, moeten Gedeputeerde Staten van Noord-Holland een Actieplan geluid opstellen voor haar provinciale wegen. Dit actieplan is gebaseerd op de in 2017 opgestelde EU-geluidbelastingkaart, waarop de geluidssituatie in 2016 langs de provinciale wegen in beeld gebracht is.

In dit actieplan wordt aangegeven hoe de provincie Noord-Holland de gezondheidseffecten die ontstaan door geluidsbelasting van verkeer op de provinciale wegen, wil verminderen. Dit wordt bereikt door de toepassing van stil asfalt, waarmee de gekozen oplossingsrichting uit het eerste Actieplan geluid (2009-2013) en tweede Actieplan geluid (2014-2018) wordt voortgezet. Op locaties waar woningen met een geluidsbelasting boven de 63 dB voorkomen, wordt waar doelmatig en technisch toepasbaar, stil asfalt toegepast om de leefbaarheid te vergroten.

Op dit moment is, zoals reclamant aangeeft, het Ontwerp Actieplan geluid gepubliceerd. Na publicatie en de beantwoording van (eventuele) zienswijzen die tegen het Ontwerp Actieplan worden ingediend zal het Actieplan uiteindelijk door de provincie Noord-Holland worden vastgesteld.
De maatregelen ter hoogte van Monnickendam zijn beschreven in hoofdstuk 5 gevisualiseerd in figuur B1.5 (pagina 32) van het ontwerp Actieplan geluid 2018-2022. Indien het Actieplan geluid is vastgesteld kunnen de maatregelen ter hoogte van Monnickendam als wijziging in het contract voor uitvoering van maatregelen aan de N247 worden meegenomen.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.4.3 Opmerking 3

Reclamant geeft aan dat het uitgangspunt van het programma Bereikbaarheid Waterland is dat de doorstroming en de verkeersveiligheid verbeteren maar dat de leefbaarheid en de natuur er niet op achteruit mogen gaan.
Reclamant geeft aan dat uit de rapportages blijkt dat er elk jaar een toename van het verkeer zal plaatsvinden (1% per jaar) welke misschien nog versterkt gaat worden door de verbetering van doorstroming door de toe te passen maatregelen en toename van verkeer door woningbouwprojecten.

Gesteld wordt dat de leefbaarheid er dus elk jaar wel op achteruit gaat door geluidstoename, verslechtering luchtkwaliteit, minder privacy, korter interval van passerende auto's. Uiteraard heeft dit ook zijn neerslag op de natuur, komt er ook meer verharding dan er nu ligt en is er dus sprake van achteruitgang van natuur wat tegen de uitgangspunten indruist. Indien er ook nog gekozen wordt om een hoogwaardig fietspad op de oude trambaan te realiseren komt er nog meer asfalt met nog meer verlies van natuur. De 'oude trambaan' is een ruig stuk natuur wat amper gebruikt wordt maar compleet verloren gaat bij transformatie naar asfalt. Er volgt dan ook meer overlast =vermindering leefbaarheid voor aanwonenden.

Reclamant geeft ook aan dat er een toename merkbaar is van pleziervaart (Zesstedenvaart), er een toename wordt voorspeld van verkeer en bij een extra fietspad nog dichter tegen de gevel(s) nog meer overlast. Geluid van brommers en scooters, nog meer passerende objecten in het blikveld, nog meer verkeer (fietser) dichter op de gevel, nog meer verlies van privacy (ook doordat verkeer op een fietspad gewoon kan stoppen en stilstaan).
Nog meer geluid in het officiële stilte gebied tussen Broek in Waterland. Dit wordt alleen zichtbaar als er integraal naar de N247 wordt gekeken en het niet in stukjes opgeknipt wordt zoals nu het geval is.

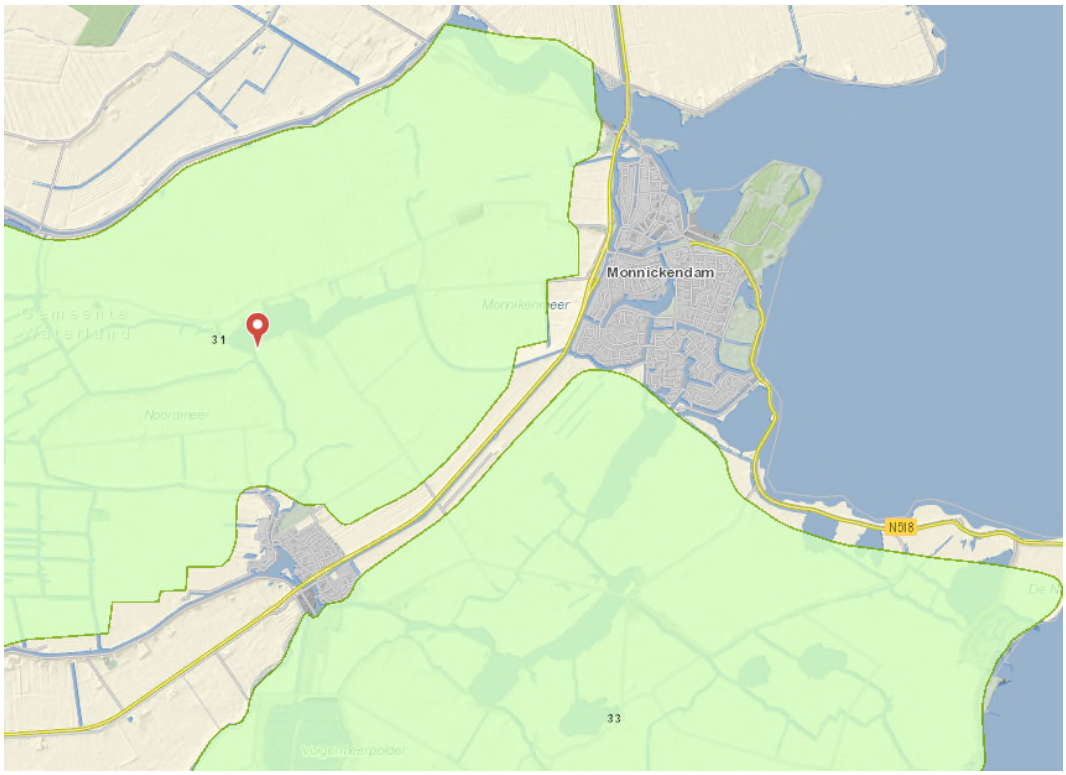
Beantwoording
De uitgangspunten van het Programma Bereikbaarheid Waterland is dat de doorstroming en de verkeersveiligheid verbeteren maar dat de leefbaarheid en de natuur er niet op achteruit mogen gaan. Dit uitgangspunt is uitgewerkt in het Voorlopig Wegontwerp N247 en vastgelegd in het PIP N247.
Dit betekent ondermeer dat er niet wordt ingezet op meer rijbanen (meer asfalt om meer verkeer af te wikkelen) maar dat binnen het wegprofiel de verkeersveiligheid wordt vergroot en de doorstroming verbeterd. Tevens is optimalisatie van kruispunten door het aanbrengen van extra opstelstroken wel toegestaan.

De autonome ontwikkeling van het verkeer heeft geen directe relatie met het Programma Bereikbaarheid Waterland. De jaarlijkse groei van 1% is inclusief ruimtelijke ontwikkelingen in de regio Waterland en gebaseerd op een verwachte landelijke groei van het verkeer. Daarnaast zullen ontwikkelingen voor (bijvoorbeeld) woningbouw zelfstandig moeten aantonen dat die ontwikkeling past in de omgeving en het extra verkeer op een goede manier kan worden afgewikkeld. Dergelijke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen maken geen onderdeel uit van het PIP N247 en de bijbehorende onderzoeken.

Naast de aanpassingen aan de N247 zelf worden er zoals reclamant aangeeft andere mogelijkheden onderzocht om de bereikbaarheid in de regio waterland te verbeteren.

Een doorgaand snelfietspad tussen Amsterdam – Edam waarbij fietsers zoveel als mogelijk ongehinderd kunnen reizen is daar onderdeel van.
Dit toekomstige snelfietspad ter hoogte van Monnickendam maakt geen onderdeel uit van het Provinciaal Inpassingsplan N247. Het exacte tracé is nog niet vastgelegd en er is nog geen besluit genomen over de realisatie hiervan.

Anders dan reclamant stelt bevindt de N247 zich niet in stiltegebieden zoals aangewezen door de provincie Noord-Holland.



Uitsnede stiltegebieden in de omgeving van Monnickendam (bron: provincie Noord-Holland)

<u>Conclusie</u>
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.4.4 Opmerking 4

Reclamant geeft aan dat er streefwaarden, richtwaarden en grenswaarden zijn. In het PIP N247 en onderzoeken wordt gesproken over grenswaarden die uiteraard in acht worden genomen en dienen als resultaatverplichting.
Er dient echter ook een inspanning te worden verricht om richtwaarden te realiseren, een verplichting die we nu missen. Nog mooier zou zijn om te sturen op streefwaarden i.p.v. elke keer maar weer die grens (waarden) op te zoeken. Ook hiervoor geldt een inspanningsverplichting!

Reclamant mist de inspanning van de overheid (welke de burger hoort te beschermen) om streefwaarden, zo goed als mogelijk, te benaderen. Reclamant ziet graag een onderbouwing waarom het realiseren van streefwaarden niet mogelijk zou zijn.

Reclamant hoopt ook dat de plaatselijke politiek zich inzet voor streefwaarden en niet zomaar toestemming verleend om grenswaarden, de zogenaamde 'hogere' waarden, op te zoeken.

Beantwoording
Voor de uitvoering van de maatregelen aan de N247 is in beginsel, net als voor alle ruimtelijke plannen, het wettelijk kader leidend. Alle onderzoeken zijn daarom gericht op een toetsing aan de wettelijke grenswaarden.
Indien niet aan deze grenswaarden wordt voldaan zijn maatregelen noodzakelijk. Anders dan reclamant stelt is er geen wettelijke verplichting in de Wet geluidhinder om met richtwaarden of streefwaarden te werken. Uit het uitgevoerde akoestische onderzoek (bijlage 4, ontwerp PIP N247) volgt ook dat er voor de woning van reclamant (en andere geluidgevoelige objecten in Monnickendam) geen hogere waarde in de zin van de Wet geluidhinder hoeft te worden vastgesteld.

Voor de wegaanpassingen aan de N247 ter hoogte van Monnickendam bestaande uit:

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

Is een akoestische berekening uitgevoerd. Hieruit volgt dat de wegaanpassingen zoals opgenomen in het Voorlopig Wegontwerp voldoen aan het wettelijk kader van de Wet geluidhinder.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het provinciaal inpassingsplan.

2.4.5 Opmerking 5

Reclamant geeft aan dat recent (10-10-2018) nieuwe richtlijnen van de WHO (Wereld Gezondheidsorganisatie) zijn uitgebracht. De WHO adviseert om het gemiddelde geluidsniveau buiten beneden 53dB te houden en in de nacht onder de 45 dB. De waarden voor de woningen aan de Westkant van de Zesstedenvaart ter hoogte van Monnickendam gaan daar niet alleen qua pieken flink overheen maar ook het gemiddelde ligt ver boven wat de WHO voorschrijft.

Beantwoording
Ten aanzien van geluid en geluidbelasting gelden in Nederland de kaders en normen (en berekeningswijze) zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder. Op basis van die Wet geluidhinder is onderzoek uitgevoerd naar de aanpassingen aan de N247.

De richtlijnen van de WHO worden in dit kader voor kennisgeving aangenomen, maar zijn niet leidend voor het bepalen van eventuele hogere waarden in het kader van de Wet geluidhinder.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het provinciaal inpassingsplan.

2.4.6 Opmerking 6

Reclamant geeft aan dat er op zijn verzoek van 25 maart 2018 t/m 2 mei 2018 een geluidsmeting is verricht. Op 4,5 meter hoogte is gemeten met een type 1 meter (Svantek 959). Een deel van de resultaten is verwerkt in de opmerkingen en in de meegezonden bijlage bij de zienswijze.

Reclamant stelt dat de berekende karakteristieke geluidwering $G_{A,k}$ (ter plaatse van de achtergevel van woning van reclamant op de begane grond) 18,2 dB bedraagt. Wettelijk zou deze waarde 20 dB dienen te zijn maar dat is deze niet. Bij 20 dB voldoet een en ander overigens ook niet. De geluidsbelasting op de gevel L_{den} uit het akoestisch onderzoek van Antea bedraagt 61,82 dB en in de toekomst zelfs 62,67. Het verschil hiertussen is zo hoog dat niet aan de eis van het maximale binnen niveau wordt voldaan.
Reclamant vindt het niet kunnen dat bewoners zelf geluidsmaatregelen moeten nemen, dat hoort bij de bron aangepakt te worden. Verlaging van de maximum snelheid (50km/h), ander wegdek etc. zijn wat ons betreft maatregelen die vanuit het oogpunt van gezondheid genomen dienen te worden.

Beantwoording
De geluidsmeting wordt voor kennisgeving aangenomen. De effecten van de wegaanpassingen aan de N247 is op grond van de Wet geluihinder en bijbehorende meet- en rekenvoorschriften onderzocht. Individuele metingen zijn hierin geen wettelijke toetsingskaders.

Hoewel de rekenresultaten van de karakteristieke geluidwering $G_{A,k}$ door reclamant niet zijn bijgesloten in de zienswijzen nemen wij deze even voor waar aan.
Zoals reclamant zelf ook al concludeert voldoet de bestaande situatie, zonder dat er maatregelen plaatsvinden aan de N247, al niet aan de binnenwaarde voor geluid in de woning op basis van het Bouwbesluit.

Voor het nemen van maatregelen aan de N247 en de beoordeling daarvan aan de wet- en regelgeving voor geluidhinder worden verschilberekeningen tussen de huidige en toekomstige geluidbelasting uitgevoerd. Indien dit verschil (afgerond) meer dan 2 dB groot is dienen er maatregelen te worden getroffen.

Uit het uitgevoerde akoestische onderzoek (bijlage 4, ontwerp PIP N247) volgt dat voor de maatregelen aan de N247 ter hoogte van Monnickendam geen hogere waarde in de zin van de Wet geluidhinder hoeft te worden vastgesteld. Maatregelen hoeven dan ook niet te worden uitgevoerd.

De provincie Noord-Holland heeft wel aandacht voor de bestaande geluidsituatie langs provinciale wegen. Op dit moment is het Ontwerp Actieplan geluid 2018-2022 gepubliceerd.

Na publicatie en de beantwoording van (eventuele) zienswijzen die tegen het Ontwerp Actieplan worden ingediend zal het Actieplan worden vastgesteld. Na vaststelling zal het Actieplan geluid 2018-2022 worden uitgevoerd.

De maatregelen ter hoogte van Monnickendam zijn beschreven in hoofdstuk 5 gevisualiseerd in figuur B1.5 (pagina 32) van het ontwerp Actieplan geluid 2018-2022. Indien het Actieplan geluid is vastgesteld kunnen de maatregelen ter hoogte van Monnickendam als wijziging in het contract voor uitvoering van maatregelen aan de N247 worden meegenomen.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.4.7 Opmerking 7

Volgens reclamant zijn er nooit hogere waarden afgegeven voor de woningen aan de Westkant van Monnickendam grenzend aan de Zesstedenvaart. Dit zou inhouden dat er een grenswaarde geldt van 48 dB waar nu lang niet aan voldaan wordt. Tevens is er dan ook sprake van reconstructie van de weg. Er zullen volgens ons dan dus maatregelen genomen moeten worden. Reclamant wil de plaatselijk politiek ook vragen niet mee te werken aan een besluit om ‘hogere’ waarden mogelijk te maken

Beantwoording
Voor het Provinciaal Inpassingsplan N247 is het effect onderzocht tussen de huidige (geluid)situatie en de toekomstige (geluid)situatie zoals wettelijk voorgeschreven. Over de bestaande situatie doet het Provinciaal Inpassingsplan geen uitspraken.

Zoals in het akoestisch onderzoek (bijlage 4, PIP N247) weergegeven is het uitgangspunt van de Wet geluidhinder dat het verschil tussen de heersende geluidbelasting (met een minimum van 48 dB) en de toekomstige geluidbelasting wordt berekend. Het verschil tussen de huidige geluidbelasting (zonder wegaanpassingen) en de nieuwe geluidbelasting (na uitvoering van de maatregelen aan de N247) bepaald of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Het feit dat de huidige geluidbelasting hoger is dan 48 dB is ook bij de provincie Noord-Holland bekend maar is geen wettelijke basis om maatregelen verplicht uit te moeten voeren. De heersende geluidwaarde ter hoogte van de woning van reclamant is 62,46 dB. Na realisatie van de maatregelen aan de N247 is deze geluidbelasting 63,33 dB.
Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op en de wijziging aan de wegen zal toenemen ter hoogte van reclamant met 0,87 dB (op basis van de hoogste geluidbelasting, zie hiervoor) en voor het gehele project een toename met ten hoogste 0,96 dB. Deze 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 stelling van reclamant dat nu er niet wordt voldaan aan de grenswaarde van 48 dB en er dus sprake is van een reconstructie van de weg in de zin van de Wet geluidhinder is niet juist. Uitgangspunt bij de Wet geluidhinder (Wgh) onderzoek is de heersende geluidbelasting in de huidige situatie op de gevels van gevoelige functies (waaronder

woningen). Indien deze heersende geluidbelasting lager is dan 48dB wordt de heersende geluidbelasting bepaald op minimaal 48 dB (voorkeursgrenswaarde Wet geluidhinder). Nu de heersende geluidbelasting hoger is dan 48 dB is deze huidige 62,46 dB ter hoogte van reclamant de geluidbelasting in de huidige situatie. Na wegaanpassing bedraagt deze geluidbelasting 63,33 dB. Het verschil daartussen is + 0,87 dB ter hoogte van reclamant en daarmee lager dan afgerond een toename van 2 dB waardoor er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

De vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan N247 is een bevoegdheid van Provinciale Staten. Het verzoek van reclamant aan de plaatselijke politiek wordt voor kennisgeving aangenomen maar heeft geen gevolgen voor het proces van het provinciaal inpassingsplan.

Uit het akoestisch onderzoek (bijlage 4, PIP N247) volgt dat voor uitvoering van de maatregelen aan de N247 ter hoogte van Monnickendam er op grond van de Wet geluidhinder geen noodzaak is om een besluit 'hogere' waarden vast te stellen.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.4.8 Opmerking 8

Reclamant geeft aan dat de mate van schadelijke uitstoot nagenoeg synchroon loopt met de snelheid, hoe hoger de snelheid hoe hoger de uitstoot. Reclamant maakt zich zorgen over de hoeveelheid schadelijke stoffen. De woningen zijn ouder en ventileren op een natuurlijke manier zonder enige vorm van filtering. Reclamant vraagt zich af of aan de normen wordt voldaan. Buiten sta je maar enkele seconden bloot aan uitstoot van passerend verkeer maar binnen (waar je circa 80% van de tijd doorbrengt) blijft fijnstof tot wel 6 uur hangen. De blootstelling is dus veel langer. Reclamant heeft ernstige twijfels of e.e.a. voldoet.

Beantwoording
In bijlage 13 van het Provinciaal Inpassingsplan N247 is het onderzoek naar luchtkwaliteit opgenomen. De stelling van reclamant dat de mate van schadelijke uitstoot nagenoeg synchroon loopt met de snelheid is niet juist.

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 onderstaande tabel is te zien dat met afnemende rijsnelheid en dus met afnemende doorstroming de emissie van NO_x per voertuig per kilometer toeneemt. Een zelfde beeld komt naar voren bij de emissiefactoren voor PM_{10}.

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 PM_{10} hoger wordt. Dit betekent dat in de situatie zonder de voorgestelde doorstromingsmaatregelen de emissie hoger is dan in de situatie waarin wel sprake is deze doorstromingsmaatregelen.

Als gevolg van de verbeterde doorstroming zal de gemiddelde snelheid van het verkeer hoger worden en door de daarmee samenhangende lagere emissie zal de bronbijdrage van het verkeer op de N247 eveneens lager zijn dan in de situatie van de N247 in zijn huidige vorm.
Om een beeld te geven van de (autonome) concentraties luchtverontreinigende stoffen in de toekomstige situatie is gebruik gemaakt van gegevens uit de NSL Monitoringstool (ronde 2017). De NSL Monitoringstool is het instrument waarmee de overheden de monitoring uitvoeren van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Hieruit is af te leiden hoe hoog de concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2.5}$ zijn langs de N247 in de omgeving van het plangebied, zowel voor de huidige situatie als voor de toekomstjaren 2020 en 2030.

Stof	2017	2020	2030	Grenswaarde
Stikstofdioxide (NO_2)	24,0	20,2	12,8	40
Fijn stof (PM_{10})	18,4	18,6	16,6	31,2*
Fijn stof ($PM_{2.5}$)	10,6	10,9	8,8	25

Tabel: hoogste concentraties N247 km 37,1 - 43,55 (bron: https://www.nsl-monitoring.nl/viewer/)

* bij een jaargemiddelde concentratie PM_{10} van meer dan 31,2 µg/m³ is sprake van meer dan 35 overschrijdingen van de grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde concentratie PM_{10}

Uit de tabel blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2.5}$(ruim) onder de grenswaarden liggen. Uit het onderzoek luchtkwaliteit (bijlage 13) en de heersende luchtkwaliteit volgt dat er wordt voldaan aan de wettelijke normen.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.4.9 Opmerking 9

Reclamant pleit voor een ander ontwerp van het kruispunt Bernardlaan dan wat nu in het wegontwerp N247 is getekend, een stoplichtvrij ontwerp met een veel betere doorstroming, een lange termijn oplossing en dat tevens een oplossing bied voor een hoogwaardige fietspad zonder alle hiervoor genoemde bezwaren.
Op 22 januari is tijdens een inloopavond over de reconstructie Bernhardbrug & Trajectstudie hoogwaardig fietspad ontstond het idee het kruispunt ongelijkvloers te maken waardoor er een (nagenoeg) stoplichtvrij kruispunt kan ontstaan en er tevens een oplossing ontstaat voor een fietspad aan de huidige westkant van de Zesstedenvaart i.p.v. aan de oostkant over de oude trambaan.

Het plan werd geschetst als mooi met volop kansen, de kosten zijn geraamd op ca. € 48 mln. Omwille van budget overschrijding (origineel budget voor deze kruising is ca. € 18 miljoen) kan het plan echter geen doorgang vinden. Iets wat ons bevreemd aangezien nog geen 4 km verderop in Broek in Waterland het originele budget wel kan worden opgerekt. Een plek waar dezelfde file en overlast aanwezig is, dat is geen gelijkwaardige benadering. Reclamant vindt dat als er in Broek in Waterland keuzes gemaakt worden met bepaalde uitgangspunten deze ook bij Monnickendam gemaakt moeten worden.

Beantwoording
Het Provinciaal Inpassingsplan N247 geeft de ruimtelijke kaders aan voor de uitvoering van de maatregelen aan de N247. Daarbij is, zoals in de toelichting is beschreven, de inpassing van de mogelijke reconstructie van de provinciale weg in Broek in Waterland géén onderdeel van de huidige projectscope. Een verwijzing naar de oprekking van het budget in Broek in Waterland, zoals reclamant beschrijft, is dan ook niet juist. De besluitvorming over de aanpassingen aan de N247 ter hoogte van Broek in Waterland moet nog plaatsvinden.

Het alternatief voor een verdiepte ligging van de provinciale weg N247 bij Monnickendam is door de provincie Noord-Holland als alternatief uitgewerkt en beoordeeld. Door ondermeer de waterkerende functie van het dijklichaam waarop de huidige provinciale weg ligt, de veel lager gelegen polder Monnikmeer en het ruimtebeslag wordt de investering in Monnickendam hoger dan het huidige budget dat voor de maatregelen rondom Monnickendam aan de N247 is gereserveerd. Reclamant heeft van de provincie Noord-Holland deze beoordeling ontvangen en deze wordt niet herhaald bij deze zienswijze.

Het ontwerpen en realiseren van maatregelen aan de N247 is maatwerk die per locatie kan verschillen. De doorstromings-, verkeersveiligheids- en inpassingsproblematiek is immers per situatie verschillend.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.4.10 Opmerking 10

Reclamant stelt dat het gehele traject van de N247 en gelijkwaardige onderdelen daarvan op een gelijke manier behandeld dienen te worden. Dit zodat bewoners langs maar ook gebruikers van de N247 op een gelijkwaardige manier benaderd worden (gelijkwaardigheidsbeginsel is een grondrecht) wat nu niet het geval is.

De verkeersintensiteit cijfers bij Broek in Waterland en Monnickendam zijn nagenoeg gelijk (in het jaar 2020 22.976 om 22.106 motorvoertuigen per etmaal). De kruising in Monnickendam is echter complexer en drukker en kent file langs bebouwing (fijnstof, geluidsoverlast, vermindering privacy etc.) waar deze in Broek hoofdzakelijk ‘voor’ de bebouwing is. Desondanks worden in Broek in Waterland kosten nog moeite gespaard voor onderzoeken, media aandacht, 5 varianten onderzocht, (misschien) budgetten verhoogd en worden er in de (extern opgestelde) MKBA zelfs zaken meegenomen als waarde stijging van woningen, luchtkwaliteit, geluid, CO_2 uitstoot, verbinden van een dorp, er wordt een keuze gemaakt voor de lange termijn en bij Monnickendam voor de korte termijn (10 tot 15 jaar).

In Monnickendam is er al een ambtelijke keuze gemaakt om iets niet te doen wegens budget overschrijding en in Broek mag het budget misschien wel overschreden worden en wordt er een bestuurlijke keuze gemaakt.

Beantwoording
Het Provinciaal Inpassingsplan N247 geeft de ruimtelijke kaders aan voor de uitvoering van de maatregelen aan de N247. Daarbij is, zoals in de toelichting is beschreven, de inpassing van de mogelijke reconstructie van de provinciale weg in Broek in Waterland géén onderdeel van de huidige projectscope. De besluitvorming over de aanpassingen aan de N247 ter hoogte van Broek in Waterland moet nog plaatsvinden. Dit onderwerp maakt ook geen onderdeel uit van het onderhavige besluit om het PIP N247 vast te stellen.

Het ontwerpen en realiseren van maatregelen aan de N247 is maatwerk die per locatie kan verschillen. De doorstromings-, verkeersveiligheids- en inpassingsproblematiek is immers per situatie verschillend.

Zoals reclamant zelf al aangeeft vindt er voor de aanpassingen aan de N247 in Broek in Waterland nog besluitvorming plaats. De wegaanpassingen zijn ook geen onderdeel van voorliggend Provinciaal Inpassingsplan N247.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.4.11 Opmerking 11

Reclamant mist de integraliteit van de N247 als geheel. Daarmee wordt gedoeld op het feit dat het traject Broek in Waterland uit dit geheel is ‘geknipt’. Afhankelijk van de gekozen oplossing in Broek zijn eventuele gevolgen voor bewoners verderop in het traject niet te overzien en dus ook niet te beoordelen.
We kunnen daardoor bijvoorbeeld ook niet ageren tegen een stapeling van gevolgen. Reclamant vindt dan ook dat de oplossing in Broek onderdeel hoort uit te maken van het gehele ontwerp PIP N247 en er niet ‘uitgeknipt’ en anders benaderd mag worden.

Beantwoording
Zoals reclamant zelf al aangeeft is er voor de aanpassingen aan de N247 in Broek in Waterland nog geen besluit genomen. De wegaanpassingen zijn ook geen onderdeel van voorliggend Provinciaal Inpassingsplan N247.
Het Provinciaal Inpassingsplan N247 geeft de ruimtelijke kaders aan voor de uitvoering van de maatregelen aan de N247. De maatregelen aan de N247 zijn uitgewerkt in het wegontwerp (Voorlopig Wegontwerp) N247 en besproken in de Projectgroep en Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland. Bij het bepalen van de scope zijn ook de bijbehorende benodigde budgetten voor de uitvoering gereserveerd.

Omdat er voor de mogelijke oplossing in Broek in Waterland nog geen keuze is gemaakt over de scope en ook de bijbehorende budgetten niet zijn vastgelegd wordt deze inpassing niet worden meegenomen in het Provinciaal Inpassingsplan N247. Ditzelfde geldt ook voor studies naar het snelfietspad en mogelijke oplossingen voor de Bernhardbrug.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.4.12 Opmerking 12

Reclamant geeft aan dat medewerkers van de provincie Noord-Holland melden dat als de tunnel (onderdoorgang Broek in Waterland) er komt er geen ruimte meer is bij de entree van de tunnel voor een hoogwaardig (lees 4 meter breed) snelfietspad. Dit snelfietspad dient dan verplaatst te worden naar de oostzijde over het oude trambaan traject.
Tijdens de informatie avond (22 januari jl.) waren er vooral negatieve geluiden te horen op dit voorstel. Waarom dan inloopavonden organiseren? Afhankelijk van de gekozen oplossing in Broek krijgt in Monnickendam een grote groep bewoners nog meer overlast.
Reclamant geeft aan dat bij een snelfietspad over de oude trambaan de leefbaarheid en natuur erop achteruitgaan. Het gebied tussen Broek en Monnickendam is officieel stilte gebied wat nog minder stil wordt met extra asfalt. Ook dit fietspad zou, net als het 'geknipte' deel in Broek, onderdeel van het gehele N247 traject moeten zijn om goede, verantwoorde en op de toekomst gerichte keuzes te maken.
Nogmaals, in de variant van reclamant met een verdiepte ligging van de N247, wordt een oplossing aangedragen voor het hoogwaardige fietspad. De totale gevolgen zijn dan te overzien en een stapeling van (negatieve) gevolgen voor omwonenden en natuur wordt voorkomen.
Reclamant pleit, ook voor het fietspad, voor een integrale benadering van het gehele traject.

Beantwoording
Het Provinciaal Inpassingsplan N247 geeft de ruimtelijke kaders aan voor de uitvoering van de maatregelen aan de N247. Daarbij is de inpassing van het mogelijke tracé van een snelfietspad Amsterdam – Edam/Volendam ter hoogte van Monnickendam géén onderdeel van de huidige projectscope.
De studie naar het snelfietspad, met bijbehorende informatiebijeenkomsten, is nog in uitvoering. Het exacte tracé is nog niet vastgelegd en er is nog geen besluit genomen over de realisatie hiervan. De uitkomsten van de studie zullen indien noodzakelijk worden uitgewerkt in aparte ruimtelijke plannen met bijbehorende onderzoeken.

Het alternatief voor een verdiepte ligging van de provinciale weg N247 is door de provincie Noord-Holland als alternatief uitgewerkt en beoordeeld. Reclamant heeft van de provincie Noord-Holland deze beoordeling ontvangen en deze wordt niet herhaald bij deze zienswijze.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.4.13 Opmerking 13

Reclamant geeft aan dat volgens de stukken de Crisis en Herstelwet van toepassing is. Volgens reclamant is dat twijfelachtig, kunt u aantonen waarom deze wet hier van toepassing zou zijn?

Beantwoording
Zoals beschreven in paragraaf 1.4 van de toelichting van het Provinciaal Inpassingsplan N247 is de realisatie van de maatregelen aan de N247 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).

Nu de infrastructurele aanpassingen met een Provinciaal Inpassingsplan (afdeling 3.5 Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden vastgelegd valt dit plan onder de Crisis en herstelwet (Chw).

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.5 Reclamant 5

Reclamant is woonachtig aan de Overleek op ca. 1.600 meter hemelsbreed gemeten tot aan de N247. Reclamant heeft een aannemingsbedrijf en is daarmee gebruiker van de provinciale weg en de voorgestelde aanpassingen van de provinciale weg N247.
Gelet op de grote afstand tussen de provinciale weg en het perceel van reclamant wordt reclamant niet direct als belanghebbende beschouwd. Wel gaan wij in op de gemaakte opmerkingen in de ontvangen zienswijze.

2.5.1 Opmerking 1

Reclamant geeft aan dat de bestaande hefbrug in Monnickendam verbreedt dient te worden, zodat het fietspad langs de Bernhardlaan in 2 richtingen rechtdoor over de brug kan inclusief een voetpad naar de onderdoorgang, zodat de fietsers niet meer in hoeven te voegen op de rijweg ter plaatse van de hefbrug.
Het bestaande zebrapad bij de bushalte Bernhardlaan kan eventueel worden uitgebreid, zodat de fietsers en voetgangs daar alleen de Bernhardlaan kunnen oversteken. Dan kan het stoplicht voor het langzame verkeer vervallen voor al het autoverkeer vanaf de hefbrug.
Verder stelt reclamant voor om al het autoverkeer voor de N247 vanaf de hefbrug via zuidelijke richting af te wikkelen, dus ook het verkeer richting Edam Volendam. Alleen de lijnbussen mogen dan nog rechts afslaan vanaf de hefbrug. In deze route dient een bussluis opgenomen te worden met een beweegbaar object, zodat bij calamiteiten hier door het andere verkeer ook gebruik gemaakt kan worden.

Beantwoording
Zoals beschreven in de toelichting van het Provinciaal Inpassingsplan N247 is de verbreding van de Bernhardbrug geen onderdeel van de scope van de maatregelen. Voor de vervanging van de Bernhardbrug is een aparte studie gaande.

Het bestaande zebrapad nabij de bushalte aan de Bernhardlaan ten oosten van de Bernhardbrug maakt eveneens geen onderdeel uit van de werkzaamheden aan de provinciale weg N247.

Het verkeer vanuit Monnickendam richting Edam-Volendam zal om de doorstroming te bevorderen zonder verkeersregelinstallatie de N247 kunnen oprijden en invoegen. De rechtsaffer na de Bernhardbrug blijft daarom gehandhaafd.
De afwikkeling van het verkeer vanuit Monnickendam via de verkeersregelinstallatie bij de aansluiting na de begraafplaats leidt tot extra wachttijd voor rechts afslaand verkeer. Als deze wachtrij lang is slaat deze terug op de Bernhardlaan en ook voor links afslaand

verkeer richting Amsterdam. Het voorstel van reclamant wordt om die reden niet overgenomen.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.5.2 Opmerking 2

Reclamant verzoekt de kruising van de N247 met de Monnickenmeer en Parallelweg iets meer naar het zuiden op te schuiven, zodat voor het afslaand verkeer naar het noorden meer ruimte komt.
Daarnaast geeft reclamant aan dat het recht oversteken naar en vanaf de Parallelweg op deze plaats moet worden gehandhaafd. Deze verkeersbeweging gaat al in de verkeerslichten mee met het verkeer naar het zuiden, er is dus geen extra verkeerslicht voor dit verkeer nodig, wat volgens reclamant veiliger is dan de doorgaande stromen schuin over te steken.
Reclamant geeft aan dat de linksaf opstelstrook op de N247 vanuit het noorden richting Monnickendam al regelmatig te kort is en dat dit in de toekomst erger wordt.

Beantwoording
Het Provinciaal Inpassingsplan N247 geeft de ruimtelijke kaders aan voor de uitvoering van de maatregelen aan de N247. Het Voorlopig Wegontwerp gaat uit van een T-kruising van de Parallelweg met de Monnickenmeer. Daarbij kan verkeer uit de Monnickenmeer de Parallelweg richting het noorden en het zuiden opdraaien. Er is daarbij voldoende ruimte voor de afslaande bewegingen.

Anders dan reclamant stelt is de huidige aansluiting van de Monnickenmeer/Parallelweg op de N247 geen onderdeel van de verkeersbewegingen op de N247 zelf. De verkeersregelinstallatie heeft een rechtsaf strook richting het zuiden en een rechtdoor/linksaf strook naar Monnickendam en richting Volendam. Omdat er twee verkeersregelinstallatie dichtbij elkaar zijn gelegen en de huidige aansluiting inbreekt op de veel drukkere aansluiting van uit de Bernhardlaan (Monnickendam) op de N247 is handhaven van de bestaande aansluiting op de N247 niet wenselijk.

Bij de aanpassing van de ontsluitingen van de lokale wegen op de N247 wordt de opstelstrook voor afslaand verkeer vanuit noordelijke richting naar de Bernhardlaan te Monnickendam korter dan in de huidige situatie. Door het vervallen van de aansluiting Monnickenmeer – Parallelweg op deze verkeersinstallatie zal de nieuwe regeling worden afgestemd op de lengte van de nieuwe opstelstrook. In de doorrekening van het nieuwe kruispunt en de afwikkeling van het verkeer volgt dat deze aanpassing niet leidt tot een extra wachtrij op de N247 zelf.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.5.3 Opmerking 3

Reclamant verzoekt om de Parallelweg naar de Monnickenmeer nr. 7 op het niveau van de Monnickenmeer aan te leggen en het bestaande slootje en de boombeplanting te handhaven.

Beantwoording
Het Provinciaal Inpassingsplan N247 geeft de ruimtelijke kaders aan voor de uitvoering van de maatregelen aan de N247. Het Voorlopig Wegontwerp gaat uit van het bundelen van de infrastructuur om het open landschap zoveel als mogelijk te handhaven. Daarbij wordt de parallelweg langs de provinciale weg N247 aangelegd rekening houdend met de verkeersveiligheidseisen ten aanzien van de afmetingen van de berm.
Het bundelen van de wegen biedt een betere inpassing dan de provinciale weg met bermen verhoogd aan te leggen en veel verder in de Monnikmeer een solitaire parallelweg te realiseren met naast de weg ook de verplichte verkeersveilige bermen en aan weerszijden een veekerende watergang.

Door naast de N247 een berm en daaraan grenzend de parallelweg te realiseren wordt het bestaande talud van de waterkering iets verbreed richting de polder Monnikenmeer. De inpassing van de weg in relatie tot het open polderlandschap en de groene laanbeplanting wordt erkend door deze terug te brengen in het wegontwerp en daarmee in de nieuwe situatie de watergang en boombeplanting terug te brengen.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.5.4 Opmerking 4

Reclamant stelt voor om de Parallelweg achter het benzinestation tot de tweede ingang van de landerijen te verlengen, dan hoeft het landbouwverkeer niet meer de busbaan over te steken en de N247 op te rijden.
Daarbij wordt door reclamant ook voorgesteld om de middenverhoging tussen de benzinestations naar het noorden te verlengen, zodat het nog lastiger wordt om hier om te keren.

Beantwoording
Het Provinciaal Inpassingsplan N247 geeft de ruimtelijke kaders aan voor de uitvoering van de maatregelen aan de N247. Het Voorlopig Wegontwerp gaat ervan uit dat de bestaande in- en uitritten worden gehandhaafd. Wel wordt de inrichting afgestemd op de eisen van de provinciale ontwerprichtlijnen (ERBI) zodat er uniformiteit ontstaat bij alle in- en uitritten.
Het opheffen van bestaande in- en uitritten door de realisatie van nieuwe parallelwegen en daarmee het vergroten van de wegstructuur en fysieke impact in de omgeving is geen onderdeel van de scope van de werkzaamheden aan de N247.

Ter hoogte van het bestaande brandstofverkooppunt langs de N247 te Monnickendam vinden in het kader van de maatregelen aan de N247 geen wijzigingen plaats. Op dit wegvak zal alleen de toplaag van de provinciale weg worden vervangen door een nieuwe toplaag.

De aanpassingen aan de N247 worden in het kader van het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid genomen. De huidige eigenaar van het tankstation is momenteel zelf bezig met het inventariseren van maatregelen om onveilig gedrag te voorkomen c.q. te minimaliseren.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247

2.5.5 Opmerking 5

Reclamant geeft aan dat de uitrit van de woning Hoop doet Leven, Singel 1 Monnickendam kan vervallen als de woning via het parkeerterrein van de begraafplaats ontsloten wordt.

Beantwoording
Het Provinciaal Inpassingsplan N247 geeft de ruimtelijke kaders aan voor de uitvoering van de maatregelen aan de N247. Het Voorlopig Wegontwerp gaat ervan uit dat de bestaande in- en uitritten worden gehandhaafd. Wel wordt de inrichting afgestemd op de eisen van de provinciale ontwerprichtlijnen (ERBI) zodat er uniformiteit ontstaat bij alle in- en uitritten.
Het opheffen van bestaande in- en uitritten van het perceel Singel 1 te Monnickendam is niet opgenomen in de scope van de werkzaamheden aan de N247. Het is in dit project ook geen doel om bestaande in- en uitritconstructies te verplaatsen naar andere wegen dan wel over andere eigendommen (parkeerterrein begraafplaats) te laten lopen.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.5.6 Opmerking 6

Reclamant stelt voor om het geplande fietspad langs de Singel laten vervallen en het Schelpenpadje handhaven als voetpad. Laat de fietsers door Monnickendam fietsen.

Beantwoording
Het Provinciaal Inpassingsplan N247 geeft de ruimtelijke kaders aan voor de uitvoering van de maatregelen aan de N247. Daarbij is de inpassing van het mogelijke tracé van een snelfietspad Amsterdam – Edam/Volendam géén onderdeel van de huidige projectscope.
De studie naar het snelfietspad, met bijbehorende informatiebijeenkomsten, is nog in uitvoering. De uitkomsten van de studie zullen indien noodzakelijk worden uitgewerkt in aparte ruimtelijke plannen met bijbehorende onderzoeken.
Omdat het mogelijke fietspad langs de Singel geen onderdeel uitmaakt van het Provinciaal Inpassingsplan N247 wordt de opmerking ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.5.7 Opmerking 7

Reclamant vraagt zich af hoe het busverkeer hier ’s morgens vanuit Amsterdam richting Purmerend gaat. Tevens wordt tijdens de avondspits vanuit Amsterdam vaak de rechterbaan naar de N235 tot het laatst toe gebruikt om toch nog rechtsdoor richting Broek in Waterland te gaan. Reclamant stelt voor dit te blokkeren. Door eerder met verkeersborden aan te geven dat er een splitsing van wegen komt, kan een onbekende ook eerder de juiste keuze maken.

Reclamant verzoekt de doorstroming op de N247 niet te aantrekkelijk te maken, want dat trekt alleen meer verkeer aan en dat willen we zeker niet.

Beantwoording
In het wegontwerp N247 rijdt het busverkeer in de ochtend vanuit Amsterdam over de busbaan naar Het Schouw. De bus rijdt op de vrije busbaan en voegt bij de VRI-kruising N235-N247 in via het eigen buslicht om vervolgens met het verkeer over de N235 te rijden richting Purmerend.

In de avondspits rijdt deze bus door de busonderdoorgang naar de tidal flow busbaan. Tussen de opstelstroken linksaf richting Purmerend (N235) en rechtdoor richting Broek in Waterland (N247) wordt er een dubbele doorgetrokken belijning aangebracht. Daarnaast wordt door de aanpassing aan de N247 de portalen met bebording op grotere afstand van de kruising geplaatst zodat onbekenden tijdig de juiste keuze zullen gaan maken.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.6 Reclamant 6

Reclamant is woonachtig aan de Hoogedijk en door de uitvoering van het Provinciaal Inpassingsplan N247 ontstaan er gevolgen voor het bedrijfsperceel. Een oplossing is op handen, voortgekomen uit een overleg met reclamant, gemeente Waterland en de provincie Noord-Holland maar loopt achter op het Provinciaal Inpassingsplan. De nieuwe gewenste situatie wordt in deze zienswijze aangehaald als “schetsontwerp”.

2.6.1 Opmerking 1

Reclamant geeft aan dat het schetsontwerp voor het perceel van reclamant nog niet ondertekend is en reclamant daarom geen garantie heeft dat deze kan worden gerealiseerd. Het is mogelijk dat de oplossing niet gerealiseerd kan worden.
Er moet in dat geval uitgegaan worden van het slechts denkbare scenario, waarbij de provincie tot onteigening overgaat en reclamant zich hiertegen moet beschermen door middel van een rechtsgang. Zonder zienswijze tegen het PIP is een rechtsgang zinloos.
Zonder ondertekening van het schetsontwerp is het daarom van het allergrootste belang dat reclamant een zienswijze indient op het PIP. Zonder ondertekening is het mogelijk dat het slechts mogelijke scenario realiteit wordt. Helaas is reclamant genoodzaakt een zienswijze tegen het PIP in te dienen en vertraagd daarmee de realisatie van het fietspad.

Beantwoording
Het Provinciaal Inpassingsplan N247 geeft de ruimtelijke kaders aan voor de uitvoering van de maatregelen aan de N247. Daarbij is de inpassing van het fietspadtracé tussen de Hoogedijk en de Wagenweg onderdeel van de huidige projectscope.

Bij realisatie van dit fietspad zal een westelijke strook van het perceel van reclamant benodigd zijn. Indien deze grond niet minnelijk verworven kan worden zal onteigening voor dit infrastructurele project nodig zijn.
In het verlengde van de ontwikkeling van het fietspad heeft reclamant aangegeven dat de impact van het fietspad heeft geleid tot een visie om het bedrijfserf te her

ontwikkelen en zo, ook gericht op de toekomst, een robuust bedrijf voort te kunnen zetten. De visie is vertaald in het schetsontwerp.

Uitgangspunt is dat het Voorlopig Wegontwerp N247 en het daarmee samenhangende Provinciaal Inpassingsplan N247 de toekomstige ontwikkelingen zoals opgenomen in het schetsontwerp niet onmogelijk maakt.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.6.2 Opmerking 2

Reeds sinds 2008 verkeert reclamant in onzekerheid over de mogelijke gevolgen van de realisatie van het fietspad aan de oostzijde van de N247 ter hoogte van perceel van reclamant. Reclamant heeft er vertrouwen in dat het schetsontwerp ondertekend wordt en zal na ondertekening deze zienswijze intrekken.

Beantwoording
De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.
Het schetsontwerp is in samenwerking met de gemeente, de provincie en reclamant tot stand gekomen. Ondertekening van het schetsontwerp heeft geen juridische of toegevoegde waarde.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.6.3 Opmerking 3

Reclamant vat de geschiedenis samen vanaf de aanleg van de busbaan in 2003 (tussen Nieuwendam en Wagenweg) tot de huidige stand van zaken.
Reclamant geeft aan dat er inmiddels een schetsontwerp bestaat. Helaas gaat kostbare tijd momenteel verloren bij de gemeente. Vijf maanden zijn inmiddels verstreken. Het PIP N247 ligt inmiddels ter inzage en wegens het niet reageren van de gemeente moet reclamant een zienswijze op het PIP N247 indienen en het fietspad vertragen.

Reclamant geeft aan dat de provincie in 2020, uiterlijk 2021 wil aanvangen met het fietspad ter hoogte van het perceel van reclamant. Voordat gestart kan worden met de aanleg moet er een vergunning voor de nieuwe schuur aangevraagd worden.
Wanneer de gemeente Waterland al akkoord zou zijn met het ontwerp van deze schuur zoals eerder besproken, kan de vergunning in 26 weken gegund worden. Voor aanleg van het fietspad moet er eerst een nieuw parkeerterrein zijn, moeten de oude klompenschuren gesloopt zijn, moet er een nieuwe klompenschuur zijn en moet een verbrede oprit aangelegd zijn.
Reclamant hoopt dat deze zaken binnen 12 maanden realiseerbaar zijn. Met het huidige tempo is het onduidelijk wanneer begonnen kan worden met realisatie van het fietspad. Het is spijtig dat de gemeente kostbare tijd verspild, ook omdat wij tegen die tijd waarschijnlijk de vraag krijgen of aangevangen kan worden met de realisatie van het fietspad voordat er een nieuw parkeerterrein is. Dat zou grote financiële gevolgen voor het bedrijf hebben. Vooral vanwege deze mogelijke vraag is het frustrerend dat de gemeente momenteel op zich laat wachten.

Beantwoording
Het Provinciaal Inpassingsplan N247 geeft de ruimtelijke kaders aan voor de uitvoering van de maatregelen aan de N247. Met alle betrokken partijen wordt overleg gevoerd over de uitvoering van de werkzaamheden en de benodigde gronden die voor de werkzaamheden noodzakelijk zijn.

De provincie Noord-Holland is ook met reclamant in overleg voor aankoop van de gronden voor het fietspad. Het vigerende bestemmingsplan van de gemeente Waterland biedt de mogelijkheid om de klompenschuur richting het noorden (naar achteren) te verplaatsen binnen de bestemming Detailhandel – Kaasboerderij. Deze ruimte is daarom niet opgenomen in de verbeelding van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.6.4 Opmerking 4

Reclamant geeft aan dat tijdens de realisatie van het PIP en nadien een goede bereikbaarheid van het perceel van reclamant gewaarborgd dient te zijn.

Beantwoording
Het Provinciaal Inpassingsplan N247 geeft de ruimtelijke kaders aan voor de uitvoering van de maatregelen aan de N247. Voor de daadwerkelijke uitvoering van de maatregelen zal de provincie Noord-Holland door middel van een aanbestedingsprocedure een aannemer selecteren die het werk gaat uitvoeren.
Bij de contractvoorbereiding en de uitvoering zijn bereikbaarheid, omleidingsroutes en communicatie met de omgeving belangrijke aandachtspunten.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.7 Reclamant 7

Reclamant is woonachtig langs de N247 en heeft agrarische gronden grenzend aan de provinciale weg N247. Daardoor is reclamant belanghebbende bij de voorgestelde aanpassingen aan de provinciale weg N247. In de huidige situatie is reclamant voor de bereikbaarheid van een groot deel van deze aan de huiskavel grenzende gronden volledig afhankelijk van de op- en afritten op de N247 en de N247. Namens reclamant reageert haar zaakwaarnemer op het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.7.1 Opmerking 1

Reclamant geeft aan dat volgens de publicatie in de Staatscourant, zie hiervoor “Bijlage 1 Staatscourant Publicatie Ontwerp PIP stcrt-2018-52950”, diende het “Ontwerp PIP N247” met bijbehorende stukken vanaf 19 september 2018 o.a. geplaatst te zijn op de website van de Provincie Noord-Holland (PNH) (http://www.noord-holland.nl/web/Digitaalloket/Inspraak/Terinzageleggingen.htm).

Volgens reclamant was dit echter geenszins het geval omdat de volledige publicatie pas op 24 september 2018 heeft plaatsgevonden. Zie hiervoor de bijlagen “Bijlage 2 Publicatie site PNH PIP N247 dd. 20-09-2018 om 22.52 uur” en “Bijlage 3 Printscreens PIP 26-09-2018 en 27-10-2018”.

Correspondentie met de PNH over hetgeen op de website van de PNH ter inzage was geplaatst heeft mogelijk (achteraf) tot aanpassingen en aanvullingen geleid, zie hiervoor “Bijlage 4 Mailcorrespondentie met PNH over termijn ter inzage legging Ontwerp PIP N247”.

Ook was er op de site van de PNH duidelijk verwarring over de aanvangsdatum van de terinzagelegging (“Bijlage 5 Provinciaal Inpassingsplan voor N247 ter inzage - site PNH”).
Buiten andere ‘incorrectheden’ waaronder de link die niet verwees naar het betreffende ontwerp op ‘Ruimtelijkeplannen.nl’ en de constatering dat op 28-10-2018 het ontwerp niet meer vermeld staat onder “Terinzageleggingen” op de site van de PNH (“Bijlage 6 Site PNH 28-10-2018 12.25 uur”), terwijl de 6-weken termijn nog loopt, maakt de terinzagelegging zacht uitgedrukt uiterst onzorgvuldig.

De conclusie kan dan ook niet anders zijn dan dat door deze wijze van terinzagelegging niet voldaan is aan de noodzakelijke zorgvuldigheid en de wettelijk voorgeschreven (minimum) termijn van 6 weken, waardoor deze procedure op wettelijke grondslag als onjuist en ongeldig moet worden beschouwd.

Beantwoording
Voor de procedure van het Provinciaal Inpassingsplan N247 wordt verwezen naar afdeling 3.5, artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening in samenhang met artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Geheel conform deze wettelijke bepalingen is op grond van artikel 3.8, lid 1 onder a van de Wet ruimtelijke ordening de kennisgeving geplaatst in de Staatscourant en langs elektronische weg beschikbaar gesteld op www.ruimtelijkeplannen.nl d.d. 11 september 2018.

NL.IMRO.9927.IPN2472017-ON01	
DossierId	NL.IMRO.9927.IPN2472017
DossierStatus	in voorbereiding
Type	inpassingsplan
Status	ontwerp
IMRO Versie	2012
Datum	2018-09-11

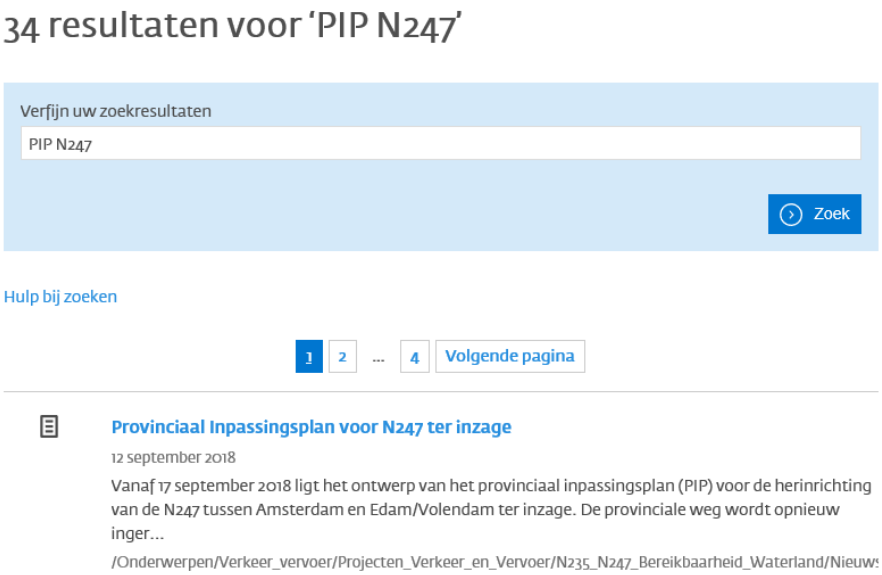
Uitsnede data Provinciaal Inpassingsplan N247 uit het manifest van www.ruimtelijkeplannen.nl
Anders dan reclamant stelt wordt voldaan aan de wettelijke vereisten voor de publicatie van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

Naast de wettelijke publicatie heeft de provincie Noord-Holland de (directe) omgeving geïnformeerd door onderstaande aanvullende activiteiten:

- Inloopbijeenkomst op 26 september 2018 in het gemeentehuis van de gemeente Waterland te Monnickendam;
- Het analoog beschikbaar stellen van het Provinciaal Inpassingsplan N247 in het gemeentehuis van Waterland, het Stadsloket Noord van de gemeente Amsterdam en in het provinciehuis te Haarlem;

- Het publiceren van de ter inzagelegging van het Provinciaal Inpassingsplan N247 in lokale en regionale media en op diverse websites;
- Het beschikbaar stellen van het Provinciaal Inpassingsplan N247 op de website van de provincie Noord-Holland.

Vanaf 12 september is op de website van de Provincie Noord-Holland de publicatie geplaatst over het Provinciaal Inpassingsplan N247 met de verwijzing naar www.ruimtelijkeplannen.nl waar alle documenten te raadplegen zijn.



Uitsnede zoekresultaat PIP N247 op de provinciale website www.noord-holland.nl

De stelling van reclamant dat het digitale ontwerp Provinciaal Inpassingsplan N247 via de website van de provincie Noord-Holland beschikbaar moet zijn is onjuist.
De wijze van terinzagelegging van het Provinciaal Inpassingsplan N247 is volgens de wettelijk voorgeschreven wijze (artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening) verricht.

Daarnaast heeft de provincie Noord-Holland uit het oogpunt van zorgvuldigheid en communicatie richting de omgeving via diverse extra publicaties in lokale- en regionale media en een extra inloopmomenten kenbaar gemaakt dat het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan N247 ter inzage heeft gelegen.
Wij zijn dan ook van oordeel dat reclamant voldoende kennis heeft kunnen nemen van ons voornemen en hij niet in zijn belangen geschaad is. Dit blijkt ook uit de tijdig ontvangen zienswijze van reclamant.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.7.2 Opmerking 2

In de voorgestelde aanpassingen aan de N247 is naar de mening van reclamant onvoldoende rekening gehouden met de agrarische belangen, althans zijn deze onvoldoende inzichtelijk of duidelijk voor reclamant waardoor mogelijk wel beperkingen kunnen worden ondervonden maar

waaraan reclamant thans geen rechtskracht kan ontlenen ter voorkoming van een mogelijke onteigeningsprocedure middels minnelijk overleg en mogelijk daarna zelfs in een onteigening.

Reclamant geeft aan dat er onduidelijkheden zijn om een juiste inschatting te kunnen maken van de gevolgen van de bestemmingswijziging en de daarvoor noodzakelijke verwerving van een deel van de gronden van reclamant.
Reclamant geeft aan dat in het ontwerp benamingen en aanduidingen in de tekeningen zijn gebruikt waaruit de gevolgen voor het landbouwbedrijf van reclamant niet duidelijk zijn op te maken. Een voorbeeld is de combinatie landbouwverkeer – (brom)fietsers ter hoogte van de Dijksbrug in de N247 en de in- en uitrit van reclamant richting Monnickendam. Worden (brom)fietsers gescheiden van (zwaar en groot) landbouwverkeer?

Beantwoording
Het Provinciaal Inpassingsplan N247 geeft de ruimtelijke kaders aan voor de uitvoering van de maatregelen aan de N247. Het Voorlopig Wegontwerp is voor wat betreft het ruimtebeslag getoetst aan de vigerende bestemmingsplannen van de betrokken gemeenten. Daar waar het ruimtebeslag groter is dan de huidige bestemmingen toestaan voorziet het Provinciaal Inpassingsplan N247 in de juiste bestemmingen met bouw- en gebruiksregels.

Het Voorlopig Wegontwerp zelf is geen onderdeel van de ruimtelijke procedure.
Voor de huiskavel van reclamant en toegang tot de agrarische gronden van reclamant geldt dat deze te bereiken zijn via de parallelweg die ter hoogte van Monnickendam aansluit op de provinciale weg N247.
In zuidelijke richting na de Dijksbrug en de toegang tot het agrarisch perceel wordt de parallelweg een fietspad en is deze niet toegankelijk voor agrarisch verkeer.
Op de parallelweg is door middel van markering aan beide zijde een fietssuggestiestrook opgenomen. Het zwaar en groot landbouwverkeer wordt niet fysiek gescheiden van het (brom)fietsverkeer.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.7.3 Opmerking 3

Reclamant geeft aan dat de (detail-?)tekening van de Dijksbrug waarnaar verwezen wordt (geel gemarkeerde deel van de tekening) met kenmerk N247-471553-32-11-07 helaas niet/nergens beschikbaar is omdat alle tekeningen bij de ‘Watertoets’ de kenmerken N247-471553-32-14-XX hebben.

Eenzelfde situatie doet zich voor bij de rigoureuze aanpassingen die volgens het ontwerp worden aangebracht ter hoogte van de woonkernen Monnickendam en Broek in Waterland. Er is, althans op grond van de thans ter beschikking gestelde informatie, absoluut geen duidelijk beeld te maken van de (on)mogelijkheden van de voorgestelde aanpassingen voor het landbouwverkeer.

Reclamant geeft aan dat er naar haar mening geen of onvoldoende overleg is gevoerd met de (regionale) landbouwloonbedrijven of bijvoorbeeld de CUMELA-organisatie (Brancheorganisatie voor ondernemers in groen, grond en infra), over de in- of aanpassingen bij reclamant en nabij genoemde kernen.

Beantwoording
Het Provinciaal Inpassingsplan N247 geeft de ruimtelijke kaders aan voor de uitvoering van de maatregelen aan de N247. Het Voorlopig Wegontwerp is voor wat betreft het ruimtebeslag getoetst aan de vigerende bestemmingsplannen van de betrokken gemeenten. Daar waar het ruimtebeslag groter is dan de huidige bestemmingen toestaan voorziet het Provinciaal Inpassingsplan N247 in de juiste bestemmingen met bouw- en gebruiksregels.

Het Voorlopig Wegontwerp zelf is geen onderdeel van de ruimtelijke procedure.
De detailtekeningen voor de bouw van de Dijksbrug zijn geen onderdeel van het Provinciaal Inpassingsplan N247.
Bij de aansluiting van de parallelweg op de N247 ter hoogte van Monnickendam is de wegaanpassing op grond van de provinciale richtlijn voor infrastructuur (ERBI) vormgegeven. Daarbij is rekening gehouden met landbouwverkeer. De benodigde ruimte voor de aansluiting is opgenomen binnen de bestemming 'Verkeer' van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

Bij het opstellen van het Voorlopig Wegontwerp en eerdere ontwerpen van de N247 heeft afstemming plaatsgevonden met diverse stakeholders. CUMELA en LTO-Noord zijn daarbij ook betrokken. De stelling van reclamant dat er onvoldoende afstemming is geweest is dan volgens ons ook niet juist.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.8 Reclamant 8

Reclamant heeft door middel van een handtekeningenlijst ondertekend door 25 personen van bewoners aan de Elger, Fuik, Speet en Tongnaald in Monnickendam een zienswijze geformuleerd over de voorgenomen aanpassingen aan de N247 ter hoogte van Monnickendam.
De opmerkingen op het Ontwerp PIP N247 zijn per thema verwoord door reclamant en worden in dezelfde volgorde beantwoord.

2.8.1 Opmerking 1

Reclamant pleit voor een totaal oplossing voor de lange termijn die geïntegreerd is met andere projecten en studies die op stapel staan. Dan hoeft ook niet ieder decennium de spa opnieuw de grond in, veroorzaakt het minder overlast en leidt het niet tot kapitaalvernietiging van korte termijn oplossingen.

Reclamant geeft in dit kader aan dat door grootschalige woningbouw projecten in Monnickendam (Galgeriet), Edam-Volendam (Lange Weeren) en mogelijk ook in de Purmer onder Purmerend de verkeersintensiteit sterk zal toenemen. Daarnaast wordt de N247 steeds vaker als alternatief gebruikt bij verkeershinder op de A7.
De in het PIP voorgestelde aanpassingen bij Monnickendam zijn daarom slechts een korte termijn oplossing voor de komende 10 tot 15 jaar en niet afgestemd op de mogelijk lange termijn aanpassing in Broek in Waterland (ondertunneling).

Beantwoording
Zoals reclamant zelf al aangeeft zijn er studies gaande naar andere maatregelen in de omgeving en van de N247. Voor de aanpassingen aan de N247 in Broek in Waterland is nog geen besluit genomen, dit wegvak maakt ook geen onderdeel uit van het Provinciaal Inpassingsplan N247.
Ook de aanpassing van de Bernhardbrug en de hoogwaardige regionale fietsverbinding maken geen onderdeel uit van voorliggend Provinciaal Inpassingsplan N247.

Anders dan reclamant stelt is er wel sprake van afstemming tussen de diverse projecten zoals het project Markermeerdijken, realisatie van het gemaal Monnickendam en het project KANS (A10). Bij de uitvoering wordt rekening gehouden met de andere lopende studies zodat aanpassingen aan de infrastructuur geen kapitaalvernietiging veroorzaken. Daarom zijn de zoek- en studiegebieden van andere projecten bewust niet opgenomen in het Voorlopig Wegontwerp N247 en het Provinciaal Inpassingsplan N247.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.8.2 Opmerking 2

Reclamant geeft aan dat volgens het akoestisch onderzoek N247 van km 34,9 tot km 43,35 dat als Bijlage 4 bij het Ontwerp PIP N247 is gevoegd de huidige geluidsbelasting van de woningen langs de N247 tot wel 64 dB (berekend gemiddelde) bedraagt en zal tot 2031 nog iets (± 1 dB) oplopen. Daarbij is uitgegaan dat de verkeersintensiteit jaarlijks met 1% toeneemt. Gezien de grootschalige woningbouwprojecten die op stapel staan (zie opmerking 1. hierboven) lijkt het reclamant dat de verkeersintensiteit jaarlijks met een hoger percentage toeneemt.

Beantwoording
De autonome ontwikkeling van het verkeer heeft geen directe relatie met het Programma Bereikbaarheid Waterland. De jaarlijkse groei van 1% is inclusief ruimtelijke ontwikkelingen in de regio Waterland en gebaseerd op een verwachte landelijke groei van het verkeer. Daarnaast zullen ontwikkelingen voor (bijvoorbeeld) woningbouw zelfstandig moeten aantonen dat die ontwikkeling past in de omgeving en het extra verkeer op een goede manier kan worden afgewikkeld. Dergelijke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen maken geen onderdeel uit van het PIP N247 en de bijbehorende onderzoeken.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.8.3 Opmerking 3

Reclamant stelt dat bij de berekeningen in het geluidonderzoek geen rekening wordt gehouden met voertuigen die harder rijden dan 80 km/h en piekmomenten (m.n. optrekkende motoren). In 1995 zijn gemiddelde geluidsniveaus gemeten boven 65 dB met pieken boven 85 dB (zie bijlage 1 van de zienswijze).
In het voorjaar van 2018 zijn door een bewoner aan de Fuik te Monnickendam ook metingen verricht. De resultaten van deze metingen zijn bijgevoegd bij de zienswijze die in deze nota als reclamant 4 is beantwoord. De conclusie van deze metingen: geluidswaarden hoger dan 65 dB zijn meer regelmaat dan uitzondering.

Als aanvulling op de metingen in 1995 en 2018 pleit reclamant daarom voor metingen door een bevoegde onafhankelijke instantie i.p.v. berekeningen.

Op verzoek van reclamant heeft de gemeente Waterland aan de Provincie gevraagd of er voor de woningen aan de westzijde van Monnickendam grenzend aan de Zesstedenvaart hogere waarden voor geluidbelasting zijn afgegeven. Dat blijkt niet het geval (zie bijlage 2 van de zienswijze). Daarom wordt de heersende geluidbelasting met een drempelwaarde van 48 dB als grenswaarde gehanteerd. De gemeten geluidbelasting komt dus heel vaak boven deze grenswaarde uit. Reclamant verzoekt de wettelijke grenzen niet precies op te zoeken maar extra zorgvuldigheid te betrachten door een strengere geluidnorm te hanteren. Derhalve vraagt reclamant om de geluidnorm niet volledig 'op te vullen'.

Beantwoording

De gevolgen van de wegaanpassingen aan de N247 zijn akoestisch onderzocht en, voor Monnickendam, weergegeven in bijlage 4 van het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan N247.
Zoals in het akoestisch onderzoek weergegeven is het uitgangspunt van de Wet geluidhinder dat het verschil tussen de heersende geluidbelasting (met een minimum van 48 dB) en de toekomstige geluidbelasting wordt berekend. Het verschil tussen de huidige geluidbelasting (zonder wegaanpassingen) en de nieuwe geluidbelasting (na uitvoering van de maatregelen aan de N247) bepaald of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Het feit dat de huidige geluidbelasting hoger is dan 48 dB is ook bij de provincie Noord-Holland bekend. De huidige geluidbelasting levert geen (wettelijke) verplichting om maatregelen uit te moeten voeren. De heersende geluidwaarde ter hoogte van reclamant is, afgerond, 62 dB. Het onderzoek van reclamant uit 1995 (bijlage 1 van de zienswijze van reclamant) levert een gemiddelde op in de ochtend- en avondspits van 62,9 dB respectievelijk 64,4 dB. De berekende heersende geluidwaarde per etmaal (24 uur) uit het akoestisch onderzoek (bijlage 4 van het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan N247) liggen in lijn met de ochtend- en avondspitsgegevens uit 1995 (in de spitsperioden).

Nu er geen grote onverklaarbare afwijkingen tussen metingen in 1995 en berekeningen in 2018 zitten is er geen reden om nieuwe metingen uit te voeren. De provincie Noord-Hollland toets haar werkzaamheden aan de wettelijke verplichtingen. Daaruit volgt dat het akoestisch onderzoek volgens de onderzoeksmethode vastgelegd in de Wet geluidhinder is uitgevoerd. Daarbij wordt wel gerekend maar niet fysiek gemeten.

De etmaalmetingen ter hoogte van de Fuik (van reclamant 4) laten een etmaalgemiddelde zien dat gemeten is tussen 26 maart en 15 april 2018 (zie hieronder).



De berekende heersende geluidwaarde per etmaal (24 uur) uit het akoestisch onderzoek (bijlage 4 van het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan N247) liggen in lijn met bovenstaande grafiek van de berekeningen uit 2018. Het etmaalgemiddelde zoals weergegeven in het akoestisch onderzoek bedraagt 62,46 dB.

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 en in onderstaande tabel 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)

Er is overigens pas sprake van een reconstructie[1] 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.

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 geluidnorm wordt daarmee niet volledig opgevuld zoals reclamant aanhaalt.

<u>Conclusie</u>
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.8.4 Opmerking 4

Reclamant geeft aan dat een verlaging van de maximum snelheid al een geweldige reductie van het geluid betekenen, zeker in combinatie met geluidsarm asfalt. Monnickendam is de enige woonkern naast de provinciale weg waar 80 km/uur mag worden gereden. In Oosthuizen, Edam, Broek in Waterland, Ilpendam en Watergang gelden wel snelheidsbeperkingen! Volgens de richtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie zijn de hoge geluidswaarden waaraan reclamant wordt blootgesteld erg schadelijk (zie Bijlage 3).
Reclamant pleit daarom voor een verlaging van de maximum snelheid, zoals op stukken van de N235 en de N247, en voor gebruik van geluidsarm asfalt ter hoogte van Monnickendam zoals vermeld in het Ontwerp Actieplan geluid provinciale wegen 2018-2022 van de Provincie Noord-Holland.

Beantwoording
Het beoogde ruimtebeslag voor aanpassingen aan de Provincialeweg N247 is vastgelegd in de verbeelding en de regels van het PIP N247.

De maximale snelheid op een weg is geen ruimtelijk criterium dat in de regels en/of de verbeelding van het PIP N247 wordt vastgelegd. In het Voorlopig Wegontwerp N247 zijn geen snelheidsbeperkingen opgenomen voor de passage van de kern Monnickendam. De maximale huidige snelheid van 80 km/uur is ook van toepassing bij het Voorlopig Wegontwerp N247.

De provinciale weg N247 is ter hoogte van Monnickendam gelegen aan de westzijde van de bebouwde kom. Tussen de bebouwing en de weg is tevens de Zesstedenvaart gelegen. De provinciale weg zelf maakt geen onderdeel uit van de bebouwde kom. Deze situatie wijkt af, anders dan reclamant stelt, van die in Ilpendam en Broek in Waterland.
In Edam en Oosthuizen is de maximum snelheid op de N247 80 km/uur. In Edam is ter hoogte van de brug Edam en bijbehorende kruising met verkeersregelinstallatie in de bebouwde kom de snelheid teruggebracht naar 50 km/uur. Datzelfde geldt voor de bebouwde kom in Oosthuizen. Nu er ter hoogte van Monnickendam geen sprake is van een provinciale weg binnen de bebouwde kom is deze vergelijking van reclamant niet juist.

In het verleden is de snelheid op de N235 ter hoogte van Watergang verlaagd naar 60 km/uur. Het huidige beleid van de provincie Noord-Holland is echter dat snelheidsverlagingen op gebiedsontsluitingswegen in de regel niet meer plaatsvinden.

Het soort toe te passen verharding of asfaltmengsel op een weg is geen ruimtelijk criterium dat in de regels en/of de verbeelding van het PIP N247 wordt vastgelegd. In het Voorlopig Wegontwerp N247 is een standaard wegdektype SMA-NL-8B opgenomen en ook doorgerekend in het akoestisch onderzoek voor deze weg (bijlage 4 van het PIP N247).

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.8.5 Opmerking 5

Reclamant pleit wederom voor een geïntegreerde totaal oplossing voor de lange termijn, zowel in Broek in Waterland als bij Monnickendam, inclusief Bernhardbrug en hoogwaardig fietspad. Reclamant geeft aan dat als in Broek in Waterland voor een structurele oplossing wordt gekozen dat ook bij Monnickendam moet gebeuren. Hierbij haalt reclamant het idee voor de verdiepte ligging van de N247 ter hoogte van Monnickendam aan. Anders wordt het probleem van de slechte doorstroming alleen maar enkele kilometers verplaatst.

Beantwoording
Het Provinciaal Inpassingsplan N247 geeft de ruimtelijke kaders aan voor de uitvoering van de maatregelen aan de N247. Daarbij is, zoals in de toelichting is beschreven, de inpassing van de mogelijke reconstructie van de provinciale weg in Broek in Waterland géén onderdeel van de huidige projectscope.

Een vergelijking tussen oplossingen in Broek in Waterland en Monnickendam zoals reclamant doet in de zienswijze is daardoor niet mogelijk. De keuze over de inpassing van de provinciale weg N247 door de kern Broek in Waterland moet nog worden gemaakt inclusief bijbehorende fysieke ruimte en financiën.

Het alternatief voor een verdiepte ligging van de provinciale weg N247 is door de provincie Noord-Holland als alternatief uitgewerkt en beoordeeld. Reclamant heeft van de provincie Noord-Holland deze beoordeling ontvangen en deze wordt niet herhaald bij deze zienswijze.

Het ontwerpen en realiseren van maatregelen aan de N247 is maatwerk die per locatie kan verschillen. De doorstromings-, verkeersveiligheids- en inpassingsproblematiek is immers per situatie verschillend.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.8.6 Opmerking 6

Reclamant geeft aan dat het uitgangspunt in programma Bereikbaarheid Waterland is dat de doorstroming en de verkeersveiligheid verbeteren maar dat de leefbaarheid en de natuur er niet op achteruit mogen gaan.

Reclamant geeft aan dat met de voorgestelde verdiepte aanleg van de N247 ter hoogte van Monnickendam de doorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid worden gediend. Door verminderde uitstoot (geen stoplichten) verbetert de luchtkwaliteit terwijl het geasfalteerd oppervlak nauwelijks toeneemt.

In het Ontwerp PIP N247 dat nu voorligt worden het knelpunt Bernhardbrug in Monnickendam en de hoogwaardige fietsverbinding tussen Amsterdam en Edam-Volendam niet meegenomen. Met de door reclamant voorgestelde verdiepte ligging met toekomstgerichte alternatieve voorstellen worden overlast en kosten over een lange termijn beperkt terwijl deze beide omissies wel worden meegenomen.

Met alle suggesties en voorstellen in deze zienswijze wil reclamant het signaal afgeven dat de kwaliteit van de leefomgeving nu en in de toekomst belangrijk wordt gevonden. Aan zo'n structurele oplossing tot in de verre toekomst hangt natuurlijk wel een prijskaartje. Maar wat in Broek in Waterland mogelijk is moet ook bij Monnickendam mogelijk zijn.

Beantwoording
De uitgangspunten van het Programma Bereikbaarheid Waterland is dat de doorstroming en de verkeersveiligheid verbeteren maar dat de leefbaarheid en de natuur er niet op achteruit mogen gaan. Dit uitgangspunt is uitgewerkt in het Voorlopig Wegontwerp N247 en vastgelegd in het PIP N247.
Dit betekent ondermeer dat er niet wordt ingezet op meer rijbanen (meer asfalt om meer verkeer af te wikkelen) maar dat binnen het wegprofiel de verkeersveiligheid wordt vergroot en de doorstroming verbeterd. Tevens is optimalisatie van kruispunten door het aanbrengen van extra opstelstroken wel toegestaan.

Daarbij zijn voor het Voorlopig Wegontwerp en het Provinciaal Inpassingsplan N247 onderzoeken uitgevoerd om de impact te onderzoeken. Uit die onderzoeken volgt dat het ontwerp voldoet aan vigerende wet- en regelgeving en daardoor uitvoerbaar is.

De studie naar het snelfietspad, met bijbehorende informatiebijeenkomsten, is nog in uitvoering. De uitkomsten van de studie zullen indien noodzakelijk worden uitgewerkt in aparte ruimtelijke plannen met bijbehorende onderzoeken, maar is geen onderdeel van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

Omdat er voor de mogelijke oplossing in Broek in Waterland nog geen keuze is gemaakt over de scope en ook de bijbehorende budgetten niet zijn vastgelegd kan deze inpassing niet worden meegenomen in het Provinciaal Inpassingsplan N247. Een vergelijking tussen mogelijke oplossingen in Broek in Waterland is daarom ook niet mogelijk.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

2.8.7 Opmerking 7

Reclamant wil graag weten waarom de Crisis- en Herstelwet op het PIP N247 van toepassing is verklaard.

Beantwoording
Zoals beschreven in paragraaf 1.4 van de toelichting van het Provinciaal Inpassingsplan N247 is de realisatie van de maatregelen aan de N247 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).

Nu de infrastructurele aanpassingen met een Provinciaal Inpassingsplan (afdeling 3.5 Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden vastgelegd valt dit plan onder de Crisis en herstelwet (Chw). Dat heeft als gevolg dat er afwijkende termijnen gelden met betrekking tot de te volgend procedures. Meer hierover is te vinden op www.overheid.nl of www.raadvanstate.nl.

Conclusie
De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Provinciaal Inpassingsplan N247.

3 Ambtshalve wijzigingen

In het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan N247 zijn voor een aantal onderwerpen p.m. punten opgenomen. Deze onderwerpen worden in dit hoofdstuk behandeld en toegelicht. Waar nodig wordt een verwijzing gemaakt naar de aangepaste teksten in het PIP N247 en de bijbehorende bijlagen van dit inpassingsplan.

3.1 Compensatie weidevogelleefgebied

De provincie Noord-Holland heeft op basis van de berekende natuurcompensatie uit paragraaf 5.9.3 afgestemd met de natuur beherende instantie Staatsbosbeheer. Op basis van die afstemmen luidt de tekst in deze paragraaf als volgt:

Compensatie

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

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

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

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

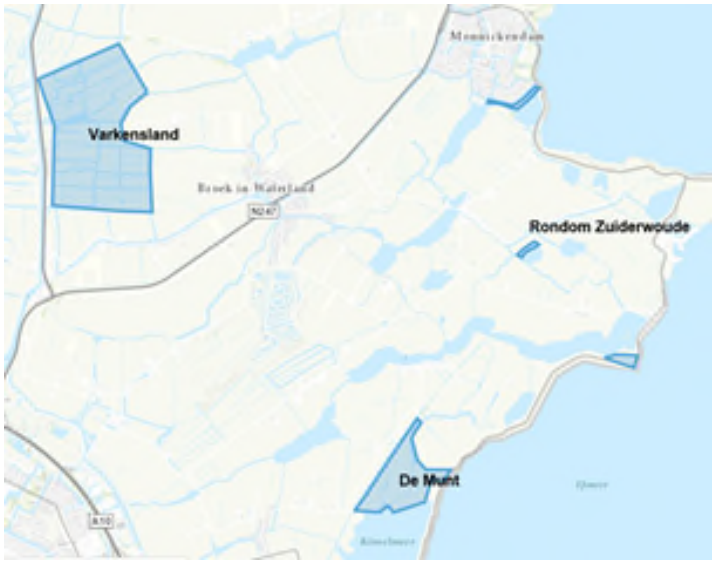
De natuurcompensatie is als volgt berekend:

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

De natuurcompensatie komt daarmee op totaal € 305.000,00.

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

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



Figuur 5.9: Maatregelenkaart pitrusbestrijding

3.2 Aangepaste onderzoeken

- Bijlage 5 Natuurtoets

In dit onderzoeksrapport zijn de laatste veldonderzoeken rondom de primaire waterkering tussen Purmer Ee en Monnickendammergat opgenomen. Daardoor zijn de p.m. onderwerpen in de oude versie van dit onderzoek niet meer aanwezig.

Bovendien leidt dit complete onderzoek ook tot het vervallen van de p.m. punten in paragraaf 5.9.2 en 5.9.3 van de toelichting van het Provinciaal Inpassingsplan N247 voor zover deze betrekking hebben op de veldonderzoeken rondom de primaire waterkering tussen Purmer Ee en Monnickendammergat.

3.3 Ruimtebeslag N247 in relatie tot grondverwerving

Uitgangspunt van het Provinciaal Inpassingsplan N247 is dat de provincie Noord-Holland minnelijk met alle grondeigenaren tot overeenstemming kan komen over het gebruik van de gronden voor uitvoering van de maatregelen aan de N247.

De provincie wil echter indien er geen minnelijke overeenstemming kan worden bereikt wel een formeel-juridische correct kader hebben om over te kunnen gaan tot de formele onteigeningsprocedure.

Voor die onteigening is niet alleen de impact van het nieuwe wegontwerp voor de N247 relevant maar ook de bijbehorende voorzieningen zoals watergangen en taluds. Voor de mogelijke onteigening is daarom nog kritisch gekeken naar het ruimtebeslag van het wegontwerp N247 en de bestemmingen en plangrens van het Provinciaal Inpassingsplan N247. Dat heeft geleid tot de volgende aanpassingen:

1. De kanteldijk in de Monnikmeer kan als agrarisch gebied worden gebruikt maar wordt binnen het plangebied van het PIP N247 opgenomen en bestemd als ‘Verkeer - 1’. De kanteldijk is noodzakelijk bij de aanpassingen van de N247 en parallelweg op deze locatie. Zonder deze voorziening loopt het achtergelegen weidegebied onder water;
2. De bermsloten als begrenzing van het wegontwerp zijn noodzakelijk vanuit de wegaanpassing en het watersysteem. Deze worden in zijn geheel als ‘Verkeer - 1’ bestemd, daarmee wordt de helft van deze watergang niet meer als ‘Agrarisch’ bestemd zoals opgenomen in het ontwerp PIP N247 maar als ‘Verkeer - 1’;
3. Ter hoogte van Kaasboerderij Irenehoeve (Hoogedijk 1) betekent de aanleg van het fietspad Katwoude dat een strook grond aan de westzijde van dit bouwperceel benodigd is voor de aanleg van het fietspad. De verbeelding van het ontwerp PIP is nog een keer gecontroleerd op het ruimtebeslag van het fietspad inclusief de mogelijkheid van hemelwaterafvoer. Daaruit is gekomen dat de verbeelding ter plaatse van de Hoogedijk aangepast moet worden;
4. Bij het nieuwe fietspad aan de oostzijde van de N247 langs het perceel Jaagweg 1 wordt ook aan de noordzijde ook de watergang, talud en kanteldijk meegebogen. Op deze wijze is er minder grond benodigd van het naastgelegen agrarische perceel. Hierdoor vindt er tevens een besparing plaats op de kosten voor het beheer en onderhoud.
5. 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. Door de nieuwe indeling van de provinciale weg is het dan niet meer mogelijk om de N247 op te draaien vanaf de huidige opstelplaats voor de voertuigen. Een kavelpad wordt aangelegd zodat de woning bereikbaar blijft voor bewoners. De verbeelding van het ontwerp PIP is nog een keer gecontroleerd op het ruimtebeslag van het kavelpad. Op basis van dit ruimtebeslag uit het Voorlopig Wegontwerp is de begrenzing van de bestemming ‘Verkeer – 2’ met de functieaanduiding ‘ontsluiting’ (os) aangepast.

4 Overzicht van de aanpassingen

Toelichting

1. In paragraaf 5.9.2. en 5.9.3. wordt de toelichting aangepast aan de hand van het aangevulde natuuronderzoek (bijlage 5). De eerder beschreven p.m. onderwerpen worden ingevuld op basis van het uitgevoerde natuuronderzoek.
2. In paragraaf 5.9.3. wordt de toelichting van het inpassingsplan uitgebreid aan de hand van de gemaakte afspraken over natuurcompensatie.
3. In paragraaf 7.1. wordt de economische uitvoerbaarheid aangepast op basis van de financiële bijlage behorende bij de vaststelling van het PIP N247.

Bijlagen bij de Toelichting

Bijlage 5:

De update van het natuuronderzoek wordt als bijlage 5 toegevoegd. Het oude onderzoek wordt daardoor in zijn geheel vervangen.

Regels

1. Artikel 3.1 wordt aangevuld met een sublid j dat luidt:
   j. kanteldijk ten behoeve van het waterpeilbeheer van de agrarische gronden;
   de onderliggende leden worden vernummerd.
2. Artikel 21.1 wordt aangepast en luidt als volgt:
   “De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, primair bestemd voor de waterkering en de waterbeheersing.”

Verbeelding

1. Ten noorden van het perceel Jaagweg 1 wordt de bestemming ‘Verkeer’ en ‘Agrarisch’ afgestemd op de uitbuiging van het fietspad richting de N247 toe. De impact van de berm en watergang wordt kleiner zodat het agrarisch perceel groter kan worden.
2. Fietspad Katwoude tussen de Nieuwendam en de Wagenweg is onderdeel van het Voorlopig Wegontwerp N247. Dit wegontwerp bestaat ook uit een bermsloot tussen fietspad en agrarische percelen. Omdat het water onderdeel is van het wegontwerp en wegsysteem wordt de watergang inclusief taluds bestemd als ‘Verkeer -1’. De huidige, voor de helft van de watergang en oostelijk talud, opgenomen bestemming ‘Agrarisch’ wordt aangepast naar ‘Verkeer – 1’.
3. Rondom het perceel Hoogedijk 1 is het ruimtebeslag voor fietspad en hemelwaterafvoer opgenomen in het Provinciaal Inpassingsplan N247. Daarbij wordt de herinrichting van het bedrijfsperceel niet onmogelijk gemaakt.
4. In het Voorlopig Wegontwerp is gelet op het hoogteverschil in de Monnikmeer (voormalige droogmakerij) een kanteldijk opgenomen om ervoor te zorgen dat de achterliggende weilanden niet onder water komen te staan. De kanteldijk is daarmee onderdeel van het wegontwerp en wegsysteem en wordt bestemd als ‘Verkeer – 1’. De begrenzing en de bestemming in het Provinciaal Inpassingsplan N247 wordt aangepast.
5. Het kavelpad Molenkade 2 wordt in overleg met betrokken grondeigenaren gerealiseerd. Het maximaal ruimtebeslag voor het kavelpad is opgenomen in de verbeelding van het Provinciaal Inpassingsplan N247. Op basis van het ruimtebeslag uit het Voorlopig Wegontwerp is de begrenzing van de bestemming ‘Verkeer – 2’ met de functieaanduiding ‘ontsluiting’ (os) aangepast.

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Rivium Westlaan 72
2909 LD CAPELLE A/D IJSSEL
Postbus 8590
3009 AN ROTTERDAM
T. 06 20 41 73 25
E. reinier.vantrigt@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2017
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Aanvullende memo PIP N247 Natuurwaarden en Leefbaarheid (informatief)

Van: **Gedeputeerde Post**
Aan: **Provinciale Staten**
Datum: **28 januari 2019**
Opsteller: **BEL / BU B. Derix – S. Bakker**

Aanleiding
Naar aanleiding van de behandeling van het PIP N247 in de commissie Mobiliteit & Financiën op 21 januari 2019 is deze memo opgesteld voor nadere informatieve toelichting. Het gaat daarbij om de:

- Insprekers;
- Natuur;
- Hogere waarden wet geluidhinder.

Deze toelichting is opgesteld voor het agendapunt "vaststellen van het provinciaal inpassingsplan N247" in Provinciale Staten van 4 februari 2019.

Insprekers
De inspreker uit Monnickendam heeft namens de bewoners van Monnickendam die direct naast de N247 wonen in de commissievergadering het eerder door hen ingediende voorstel voor een verdiepte ligging van de N247 toegelicht. De mede-eigenaar van de bedrijf aan de Hoogedijk 1 in Katwoude heeft in de commissievergadering het proces rondom de plannen op zijn perceel met nieuwbouw en sloop van de bestaande schuur toegelicht.
Beide insprekers hebben geen onderwerpen aangehaald, die niet al zijn benoemd in de ingediende zienswijzen op het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan N247. Voor een reactie op de ingediende zienswijzen verwijzen wij naar de Nota Zienswijzen, Provinciaal Inpassingsplan N247 die onderdeel uitmaakt van de besluitvorming in Provinciale Staten.
De afgelopen jaren zijn diverse bijeenkomsten georganiseerd waarbij de plannen voor de N247 aan bewoners zijn getoond. Ook is er een bijeenkomst geweest in Monnickendam. Tijdens die bijeenkomsten is de bewonersvariant nooit op tafel geweest. Pas na de tervisielegging van het voorontwerp-PIP is de bewonersvariant aangedragen. De gemeente Waterland heeft tijdens het Stuurgroep overleg van 1 november 2018 nog een compliment aan de provincie gegeven voor de wijze waarop wij deze bewonersvariant hebben beschouwd.

Wij zullen de komende tijd in een gesprek met de eigenaren van Hoogedijk 1 duidelijkheid scheppen over het proces wat rondom de inrichting van het erf doorlopen is, wat de rol van de gemeente hier in was en eventueel nog kan zijn. Tevens zal er nogmaals een toelichting worden gegeven over het proces van de grondverwerving met de mogelijkheid om onteigening in te zetten en dat dit los staat van de plannen die de eigenaar voor zijn erf heeft, de huidige klompenschuur wordt immers niet door het PIP geraakt. Daarnaast zal de omgevingsmanager van de provincie aan blijven haken bij de overleggen inzake de minnelijke verwerving van de grond en het onteigeningsproces zodat binnen de provincie de laatste stand van zaken rondom de communicatie met de eigenaar bekend is.

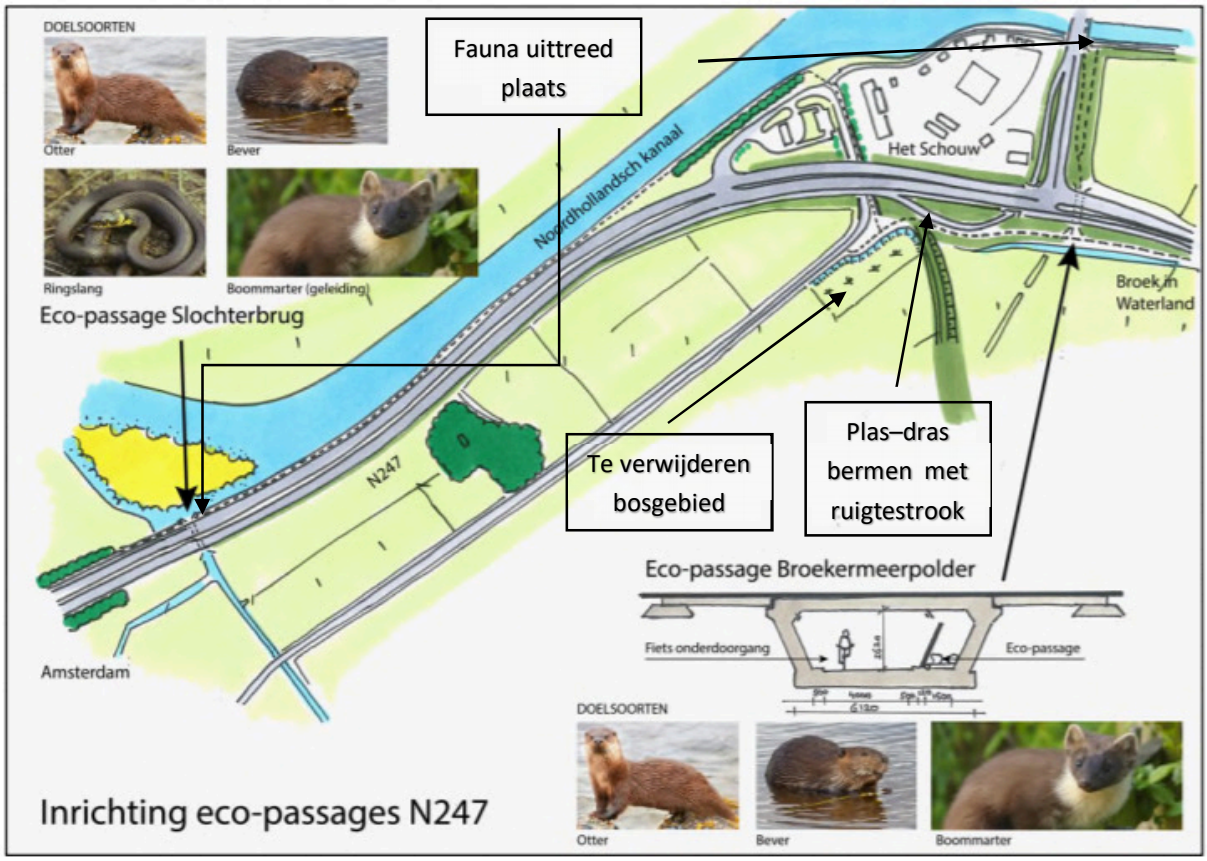
Natuur
Bij de uitvoering van de maatregelen aan de N247 worden natuurverbeteringen uitgevoerd ter plaatse van de Het Schouw, Slochterbrug en de Dijksbrug. Ter compensatie van NNN en weidevogelleefgebied zal natuurverbetering plaatsvinden binnen gemeente Waterland. Het gaat daarbij om de gebieden Varkensland en De Munt.

Het Schouw en de Slochterbrug
Bij het Schouw ligt een weidevogelleefgebied. Het gebied aan de zuidoostzijde van het Schouw maakt ook deel uit van de door de gemeente Amsterdam aangewezen hoofdgroenstructuur. Vanuit de gemeente Amsterdam is het verzoek gekomen om ter plaatse van het te verwijderen bos natuurverbetering te realiseren. Het weghalen van het bos is gunstig voor het weidevogelleefgebied (voorkomt vestiging van roofvogels). Bovendien wordt een plas-dras gebied aangelegd. Deze plas- draspercelen zijn bedoeld om extra foerageermogelijkheden te bieden voor de weidevogels.

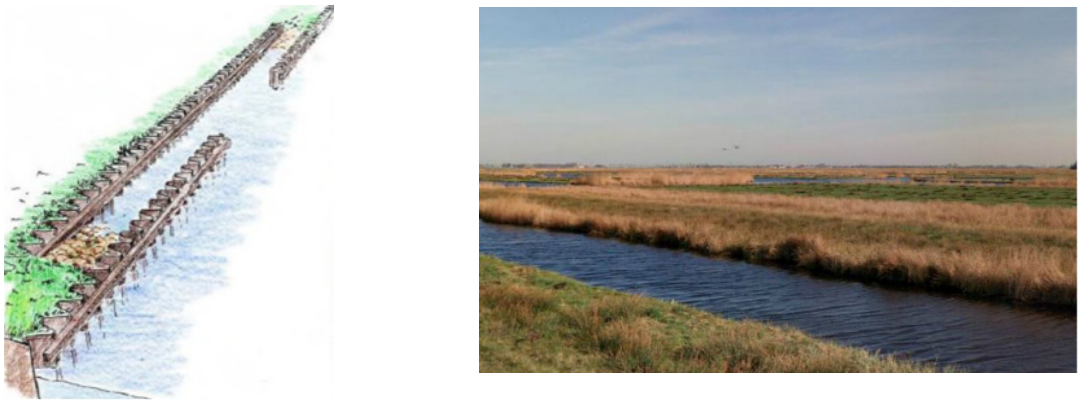
Ter hoogte van Het Schouw en de Slochterbrug wordt het gebied voorzien van ecopassages (zie figuur 1) en fauna-uittreedplaatsen (zie figuren 1 en 2) om de doorsnijding van het gebied door de N247 in de huidige situatie op te heffen. In de huidige situatie zijn deze voorzieningen niet aanwezig. Voor de Slochterbrug bestaat de wens om deze voor de middelgrote fauna doelsoorten: otter, ringslang en egel passeerbaar te maken. De faunapassage wordt op deze diersoorten gedimensioneerd en sluit aan op de brede wateren in de Blauwe polder, het Slochtereiland en via de natuurvriendelijke oever in het Noordhollandsch kanaal naar het Landsmeerder en Ilperveld.

Dijksbrug
Ter hoogte van de Dijksbrug wordt ook een ecopassage aangelegd ter versterking van de verbinding van het NNN-netwerk. In het ontwerp is rekening gehouden met deze functie door het opnemen van een faunavoorziening. Hiermee wordt een eerste stapsteenplek gemaakt in de ringvaart van de Monnickenmeerpolder.

Algemeen
In overleg met de provinciale ecologen en die van de gemeenten Amsterdam en Waterland is het gebied bezocht en is gezamenlijk gewerkt aan een landschappelijke- en ecologische inpassing.
De faunapassage bij Het Schouw (zie figuur 3) is gebaat bij een aansluitend leefgebied voor soortgroepen als kleine zoogdieren en amfibieën. De huidige route naar het Noordhollandsch kanaal is smal en nog niet uitnodigend voor migrerende dieren, maar de verbinding gaat waarschijnlijk vooral functioneren voor uitzwermende dieren op zoek naar een nieuw leefgebied (dispersie). Zo kunnen ze veilig nieuwe gebieden bereiken. Maatgevend zijn middelgrote soorten: kleine zoogdieren, boommarter, otter, ringslang, en egel. De faunapassage zal beter functioneren als direct aansluitende biotopen aanwezig zijn die geschikt leefgebied vormen en die zorgen voor de nodige dekking nabij de in- en uitgangen.



Figuur 1: Samenhang van de ecopassages lang de N247 tussen hm 29,2 – 31,65



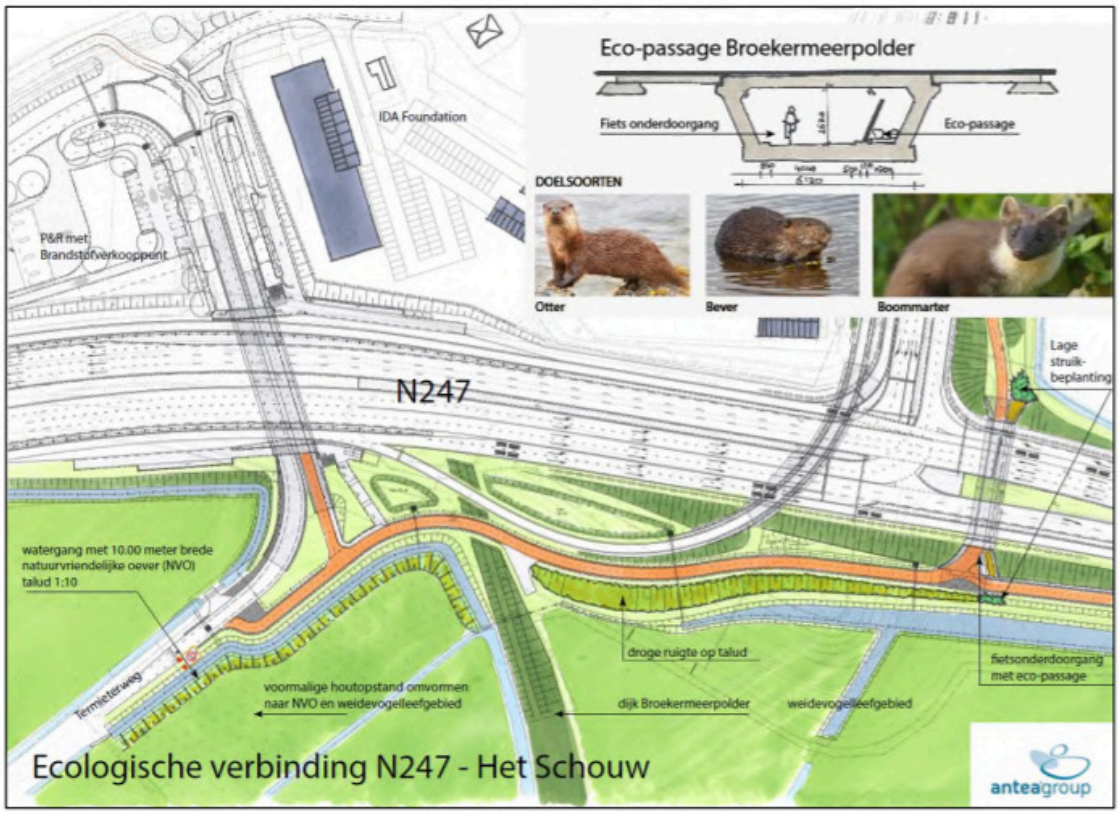
Figuur 2: Impressie fauna uittreedplaats en moerasachtige biotoop

Verwijderen populierenbos

De gemeente Amsterdam heeft advies uitgebracht over het bestaande populierenbosje ten zuiden van het bestaande brandstofverkooppunt voor het Provinciaal Inpassingsplan. Het bosje is ooit geplant om het zicht vanuit de polder op het tankstation te ontnemen. Nu deze wordt verplaatst kan met verwijdering van het bosje het van oorsprong open landschap weer worden hersteld.

Het advies van de gemeente stelt: “De aanpassingen in het ontwerp betekenen nog altijd dat het bosje aan de Termieterweg als vreemd element in het agrarisch landschap van Waterland komt te vervallen en ook andere onderdelen in lijn met de aanwezige landschapselementen worden hersteld. In de landschappelijke uitwerking van het ontwerp kan ambitie worden getoond door de waterbergingsopgave te koppelen aan natuurontwikkeling.”

Het ontwerp is daarop aangepast met als resultaat dat voldaan is aan het advies van de gemeente Amsterdam (zie figuur 3).



Figuur 3: Ecologische verbinding ter plaatsen van fietsonderdoorgang Het Schouw en de inrichting van de bermen, het voormalig populierenbos en het accentueren van het historische dijklichaam van de Broekermeerpolder

Natuurverbetering buiten het project N247, Varkensland en De Munt
Bij het uitvoeren van de werkzaamheden aan de N247 wordt ruimte gevraagd van bestaande natuur. Naast de hiervoor genoemde verbeteringen van de natuur is het toch noodzakelijk om NNN-gebied ter plaatse van de nieuwe Dijksbrug (hm 37,28 ten zuiden van Monnickendam) en de Purmer Ee aan te tasten. Voor de realisatie van de nieuwe Dijksbrug en verbreding van de primaire waterkering is in totaal 580 m^2 benodigd van het bestaande NNN-gebied.

Op de vigerende kaart van weidevogelleefgebieden (figuur 4) staat tevens een fout, waardoor alle open ruimtes binnen het bedrijventerrein Het Schouw is aangegeven als beschermd gebied. Hierdoor lijkt het alsof er relatief veel meters weidevogelleefgebied verdwijnen maar effectief is dit veel minder.



Figuur 4: vigerende kaart van weidevogelleefgebieden

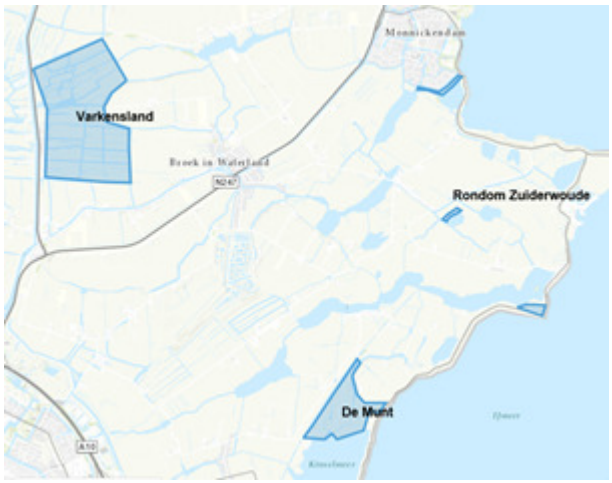
Uit een GIS-analyse blijkt dat het wegontwerp en het Provinciaal Inpassingsplan N247 met 150.064 m^2 de vigerende kaart van het weidevogelleefgebied overlappen. De financiële raming van de aantasting aan NNN-gebied en het ruimtebeslag in het weidevogelleefgebied komt op totaal van € 305.000,00. Deze kosten worden niet in een fonds gestopt, maar ingezet in een concreet natuurproject in de directe omgeving van de N247 binnen de gemeente Waterland.

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

In weidevogelleefgebieden is de grootschalige aanwezigheid van pitrus[1] een probleem. Weidevogelleefgebied met veel pitrus is weinig geschikt als broed- en opgroeihabitat voor weidevogels vanwege een te hoge en te dichte vegetatiestructuur.

Met het uitvoeren van het kwalitatieve compensatieplan wordt een herstelslag ingezet in de regio Waterland. Daarom is ervoor gekozen om de natuurcompensatie in te zetten op de pitrusbestrijding met inrichtings- en verbeteringsmaatregelen in de weidevogelleefgebieden tevens onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) in De Munt en Varkensland (zie figuur 5).

[1] De pitrus (Juncus effusus) is een wild overblijvend kruid uit de russenfamilie (Juncaceae). De pitrus wordt ook als waterplant in de siertuin gebruikt.



Figuur 5 Maatregelenkaart pitrusbestrijding

Leefbaarheid

Ter hoogte van Het Schouw vindt de concentratie aan bebouwing plaats aan de noordwestzijde van de kruising N235-N247. Door de aankoop van grond van het hier gevestigde bedrijf kan het brandstofverkooppunt en de P&R-voorziening aan de noordzijde van de N247 worden aangelegd. Ten noorden van de Slochterweg zal het bedrijf IDA haar huidige bedrijfshal slopen. Figuur 6 geeft een impressie van het eindbeeld N247 waarbij de huidige opslagloods IDA is verwijderd.

Door het verdwijnen van dit grote en hoge gebouw valt de barrière tussen de N247 en de woningen aan de Kanaaldijk weg. Hierdoor neemt de geluidbelasting toe op de achtergevels van deze woningen en wordt dit dus niet veroorzaakt door werkzaamheden aan de weg zelf. Aan de voorzijde van de woningen op de kanaaldijk neemt de geluidsbelasting echter af en wordt de verkeersveiligheid beter omdat er veel minder vrachtwagen zullen rijden.


Figuur 6 Impressie eindbeeld N247 waarbij opslagloods IDA is verwijderd.

Als gevolg van het verwijderen van de loods aan de Slochterweg zijn mogelijkheden onderzocht om de verharding van de N247 aan te passen. Gelet op de kruising met de N235 en het voorsorterend, remmend en optrekkend verkeer is geluid reducerende verharding op dit wegvak niet effectief.

Gelet op de openheid van het landschap zoals beschreven in het Beeldkwaliteitsplan Het Schouw en de Natuur- en Landschapsplannen N247 zijn geluidschermen en/of geluidwallen stedenbouwkundig, technisch en landschappelijk geen goede oplossing. Het in een situatie als deze om landschappelijke redenen niet plaatsen van schermen past in art. 110a, vijfde lid, van de Wet geluidhinder[2].

Gedeputeerde Staten hebben als bevoegd gezag het ontwerpbesluit hogere waarden gelijktijdig met het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan N247 gepubliceerd. Tegen dit ontwerpbesluit zijn geen zienswijzen ingediend. In onderstaande tabel zijn de hogere waarden per woning en per gevel weergegeven.
Door de sloop van de hal worden de drie oude munitiedepots van de Stelling van Amsterdam weer zichtbaar. In de huidige situatie zijn deze ingebouwd in de bedrijfshal en alleen vanuit de lucht zichtbaar. Met IDA is afgesproken dat de karakteristieke "plofdaken" worden behouden. Er zullen alleen ramen in de muren worden aangebracht om daglicht toe te laten treden voor de nieuwe kantoorfunctie in deze hallen.

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

Figuur 6 Tabel vast te stellen hogere waarden

De hogere waarden zijn door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

[2] Uit artikel 110a, vijfde lid Wet geluidhinder (Wgh):

"Het eerste en tweede lid vinden slechts toepassing indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein, de weg of spoorweg, van de gevel van de betrokken woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen onderscheidenlijk aan de grens van de betrokken geluidsgevoelige terreinen tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij algemene maatregel van bestuur kan worden bepaald dat de in dit lid bedoelde bevoegdheid enkel in bij die maatregel aan te geven gevallen kan worden toegepast."