



Inpassingsplan N244

Toelichting

Provincie Noord-Holland

26 maart 2013

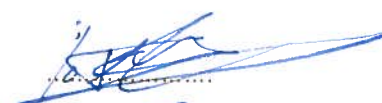
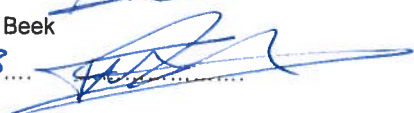
Ontwerp

AC8279

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.
PLANNING & STRATEGY

George Hintzenweg 85
Postbus 8520
3009 AM Rotterdam
+31 10 443 36 66 Telefoon
(010) 44 33 688 Fax
info@rotterdam.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoningdhv.com Internet
Amersfoort 56515154 KvK

Documenttitel Inpassingsplan N244
Toelichting
Verkorte documenttitel Inpassingsplan N244
Status Ontwerp
Datum 26 maart 2013
Projectnaam Inpassingsplan N244
Projectnummer AC8279
Opdrachtgever Provincie Noord-Holland
Referentie AC8279/R00003/901305/Rott

Auteur(s) I.S.M. Cuperus, G.J.W. Wanders, J.J.H. Jannink
Collegiale toets ing. J.W. Geuke
Datum/paraaf 26-03-'13 
Vrijgegeven door F.W. van der Beek
Datum/paraaf 26-03-'13 

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 N244 belangrijke verbinding in netwerk Noord-Holland	1
1.2 Verbreding N244 lost verkeerskundige knelpunten op	1
1.3 Inpassingsplan noodzakelijk voor realisatie verbreding N244	2
1.4 Globale procedure inpassingsplan N244	2
1.5 Inpassingsplan vervangt bestemmingsplannen	3
1.6 Planopzet	3
2 BELEIDSKADER	5
2.1 Europees beleid	5
2.2 Nationaal beleid	5
2.3 Provinciaal beleid	12
2.4 Regionaal beleid	20
2.5 Gemeentelijk beleid	22
3 PLANBESCHRIJVING VERBREDING N244	23
3.1 Nut en noodzaak verbreding N244	23
3.2 Nut en noodzaak van bijbehorende deelprojecten	24
3.3 In het MER vergeleken alternatieven	30
3.4 Provincie werkt verbredingsalternatief verder uit	31
3.5 Detailbeschrijving N244 tracé A7 – N247	31
3.6 Begrenzing plangebied	35
4 ONDERZOCHE ASPECTEN VERBREDING N244	39
4.1 Bodem	39
4.2 Geluid	41
4.3 Luchtkwaliteit	42
4.4 Externe veiligheid	44
4.5 Water	46
4.6 Natuur	54
4.7 Archeologie	65
4.8 Cultuurhistorie	69
4.9 Landschappelijke structuur	70
5 JURIDISCHE VORMGEVING	73
6 UITVOERBAARHEID VERBREDING N244	79
6.1 Economische uitvoerbaarheid	79
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	79
6.3 Verwerving	81

BIJLAGEN

1. Milieueffectrapport Verbreding N244
2. Notitie Historisch Bodemonderzoek Provinciale weg N244
3. Vooronderzoek bodemkwaliteit inpassingsplan N244
4. Akoestisch onderzoek MER verdubbeling N244
5. Akoestisch onderzoek, Reconstructie N244 te Purmerend
6. Memo luchtkwaliteit N244
7. Reconstructie N244 te Purmerend, luchtkwaliteitonderzoek
8. Waterhuishoudkundig plan verbreding N244
9. Flora- en faunaonderzoek N244
10. Flora en faunaonderzoek N244
11. Habitattoets N244
12. Passende beoordeling N244
13. Compensatieplan water en natuur N244
14. Lichtonderzoek Inpassingsplan Verbreding N244
15. QRA VGS N244
16. QRA Tankstation
17. Verantwoording groepsrisico
18. Quick scan archeologie
19. Verkenning aansluiting Purmerenderweg N244
20. Aansluiting N244 – Purmerenderweg
21. Ontwerp en toetsing kruisingen aansluiting N244 op A7
22. Microscopische dynamische simulatie alternatieven, uitgebreid met gedeeltelijke ontwikkeling Baansteer-noord (paramics-studie)
23. Reactienota vooroverleg ex art. 3.1.1. Bro
24. Ingediende overlegreacties conceptontwerp inpassingsplan

1 INLEIDING

1.1 N244 belangrijke verbinding in netwerk Noord-Holland

De provincie Noord-Holland werkt aan een goede bereikbaarheid van de regio rondom Purmerend. De N244 tussen de A7 en de N247 is hierin een belangrijke verbinding. Momenteel is de N244 tussen de A7 en de N247 grotendeels 2x1 rijstroken. De capaciteit van deze weg is – op termijn – onvoldoende om het groeiende aantal verkeersbewegingen adequaat te kunnen verwerken. De verbreding van de N244 verbetert die situatie en zal ook een verbetering opleveren voor de drukke N247 en N235. Figuur 1.1 toont het tracé van de N244 tussen de A7 en de N247. Dit deel van de N244 loopt door drie gemeenten: Edam- Volendam, Purmerend en Beemster. Daarnaast liggen enkele bijbehorende onderdelen van de weg op grondgebied van de gemeente Zeevang. Daarbij gaat het om gebied voor watercompensatie en een nieuw fietspad.



Figuur 1.1 De N244 tussen de A7 en de N247, inzet: huidig profiel

1.2 Verbreding N244 lost verkeerskundige knelpunten op

De provincie Noord-Holland heeft in de periode 2009-2011 een Milieu Effect Rapportage (MER) laten opstellen voor de N244. Dit rapport biedt de informatie om het onderwerp milieu bij de besluitvorming over de aanpak van de N244 goed mee te kunnen wegen. Eén van de alternatieven in dit MER is het verbredingsalternatief. In dit alternatief is de N244 over het hele tracé ingericht met 2 x 2 rijstroken. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben op 26 mei 2009 besloten het verbredingsalternatief in een inpassingsplan uit te werken.

In de vergelijking van de alternatieven scoort dit verbredingsalternatief goed en zijn de effecten vergelijkbaar met het opgestelde meest milieuvriendelijke alternatief. De provincie geeft de voorkeur aan het verbredingsalternatief. Nut en noodzaak daarvan komen in hoofdstuk 3 aan bod. In het vervolg van deze toelichting wordt het gekozen verbredingsalternatief daarom “de verbreding van de N244” genoemd.

1.3 Inpassingsplan noodzakelijk voor realisatie verbreding N244

De provincie Noord-Holland wil de verbreding van de N244 organiseren door middel van het opstellen van een inpassingsplan. Een inpassingsplan is in Nederland in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) een bestemmingsplan van provincie of Rijk, waarmee de bestemming van een bepaald gebied juridisch kan worden vastgelegd. Deze mogelijkheid bestaat sinds de inwerkingtreding van de Wro op 1 juli 2008.

Dit inpassingsplan voor de verbreding van de N244 herzielt (delen van) enkele gemeentelijke bestemmingsplannen (zie paragraaf 1.5 voor een overzicht van die plannen). In de huidige situatie laten de geldende bestemmingsplannen de verbreding soms wel en soms niet toe. In het bestemmingsplan landelijk gebied I van de gemeente Edam- Volendam is de verbreding al rechtstreeks toegestaan. Dat bestemmingsplan heeft echter geen rekening gehouden met realisatie van het naastgelegen fietspad. Daarom is dat fietspad in het inpassingsplan geregeld. Voor het overzicht is in overleg met de betrokkenen besloten één provinciaal inpassingsplan op te stellen. De gronden waarop de verbreding moet worden gerealiseerd, zijn in eigendom van verschillende partijen: de provincie, de betrokken gemeenten, het Hoogheemraadschap en particulieren. Een inpassingsplan maakt het mogelijk om samen met alle betrokken overheidspartijen de inpassing van de verbreding van de N244 efficiënt te organiseren. De provincie neemt hiervoor het initiatief, maar voor de besluitvorming is het van groot belang dat alle partijen worden betrokken bij het opstellen van het inpassingsplan. Een provinciaal inpassingsplan waarbij de genoemde partijen zijn betrokken, is de beste manier om de verdubbeling van de N244 planologisch- juridisch te regelen.

1.4 Globale procedure inpassingsplan N244

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

1. Gedeputeerde staten (GS) bereiden een ontwerp inpassingsplan voor;
2. De betrokken gemeenteraden worden gehoord ex artikel 3:26 Wro en tevens vindt het wettelijk vooroverleg plaats;
3. Het ontwerp inpassingsplan wordt samen met het MER N244 gedurende zes weken ter inzage gelegd. In die periode kan iedereen zienswijzen tegen het MER en het inpassingsplan indienen;
4. Provinciale Staten (PS) stellen het inpassingsplan (eventueel gewijzigd) vast, waarbij de ingekomen zienswijzen worden betrokken;
5. GS leggen het vastgestelde inpassingsplan gedurende zes weken ter inzage. Belanghebbenden kunnen binnen deze termijn beroep instellen bij de Raad van State.

Met een inpassingsplanprocedure hoeft maar één besluitvormingsprocedure te worden gevolgd in plaats van dat bij 4 verschillende gemeenten afzonderlijke besluitvormingsprocedures gevolgd moeten worden.

1.5 Inpassingsplan vervangt bestemmingsplannen

Na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan, vervangt het enkele (delen van) gemeentelijke bestemmingsplannen. Tabel 1.1 toont de bestemmingsplannen die (deels) worden herzien door het inpassingsplan voor de N244.

Tabel 1.1 Bestemmingsplannen welke (deels) worden herzien door het inpassingsplan N244

Gemeente	Naam bestemmingsplan	Vaststelling gemeenteraad	Goedkeuring Gedeputeerde Staten	Koninklijk besluit / RvS / onherroepelijk
Beemster	Landelijk gebied 1994	24 maart 1994	01-11-1994 (gedeeltelijk)	
Edam-Volendam	Landelijk gebied I	26 november 1981	07-12-1982 (gedeeltelijk)	
	Landelijk gebied I, eerste herziening	27 april 1989	28-11-1989	
Purmerend	Overwhere-Noord 1983	31 maart 1985	13-8-1985	
	Landelijk gebied Noord 1977	16 juni 1978	6 maart 1979	
	Landelijk gebied 1973 (gemeente Zeevang)	18 februari 1974	18 maart 1975	
	Uitbreidingsplan in hoofdzaak (gemeente Kwadijk)	27 juli 1959	12 oktober 1960	
	S-10	15 december 1981	18 januari 1983 (gedeeltelijk)	
	Purmer II	26 november 1981	7 december 1982	12 februari 1986
	Bedrijvenpark Baansteer-Noord	3 maart 2008	28 oktober 2008 (gedeeltelijk)	9 juni 2010 (integraal)
Zeevang	Buitengebied 2009	19 januari 2010 (gewijzigd)		10 november 2010

1.6 Planopzet

Het inpassingsplan bestaat uit een verbeelding (kaart), planregels en een toelichting. De opzet van dit inpassingsplan is als volgt:

- Toelichting: In de toelichting worden de aan het plan ten grondslag liggende gedachten, het beleidskader en de uitkomsten van de wettelijk verplichte onderzoeken opgenomen. Daarnaast maakt een verslag van het wettelijk overleg en de ingediende zienswijzen deel uit van de toelichting;

- Planregels: Hierin is het gebruik van de binnen het plangebied aangegeven gronden juridisch geregeld, evenals de mogelijkheden om bouwwerken te realiseren en ander gebruik van de gronden. Verder zijn er bouwregels (hoogtes, dieptes, breedtes) opgenomen;
- Verbeelding: Op de verbeelding (onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening 'plankaart' of 'bestemmingskaart' genaamd) zijn de verschillende bestemmingen in het plangebied aangegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de planregels opgenomen juridische regeling.

2 BELEIDSKADER

2.1 Europees beleid

In deze paragraaf komen enkele beleidslijnen aan bod die van invloed kunnen zijn op het plangebied van de verbreding N244. De Europese beleidslijnen hebben betrekking op water, ecologie en archeologie.

Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn Water is een Europese richtlijn die voorschrijft dat de waterkwaliteit van de Europese wateren vanaf 2015 aan bepaalde eisen moet voldoen. Deze richtlijn (2000/60/EG) vervangt een aantal oude richtlijnen, met de bedoeling meer eenheid in de regelgeving te brengen. In verband met dit project is een waterhuishoudkundig plan opgesteld en een watertoets uitgevoerd, waarbij ook de Kaderrichtlijn Water is beschouwd. Het waterhuishoudkundig plan en de watertoets komen aan bod in paragraaf 4.5.

Vogel- en habitatrichtlijn (Natura 2000)

De Vogel- en habitatrichtlijn (Natura 2000) beschermt in het wild levende dieren op grond van ingestelde beschermingszones. In 2009 had Nederland 162 Natura 2000-gebieden. De N244 loopt niet door en grenst niet aan Natura2000 gebieden. Het meest dichtbij gelegen Natura2000 gebied is polder de Zeevang op circa 450 meter van het plangebied. Paragraaf 4.6 gaat nader in op de ecologische waarden in en rond het plangebied.

Verdrag van Malta

Het Verdrag van Malta draagt zorg voor de bescherming van archeologisch erfgoed. In het plangebied aanwezige archeologische waarden moeten worden meegewogen bij de besluitvorming over ruimtelijke ingrepen. Paragraaf 4.7 geeft aan welke archeologische waarden in het plangebied aan de orde zijn.

2.2 Nationaal beleid

In deze paragraaf komt het nationale beleid aan de orde.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 13 maart 2012 de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld.

De structuurvisie bevat een concrete, bondige actualisatie van het mobiliteits- en ruimtelijke ordeningsbeleid. Dit nieuwe beleid vervangt de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte en de structuurvisie Randstad 2040. De structuurvisie heeft betrekking op:

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

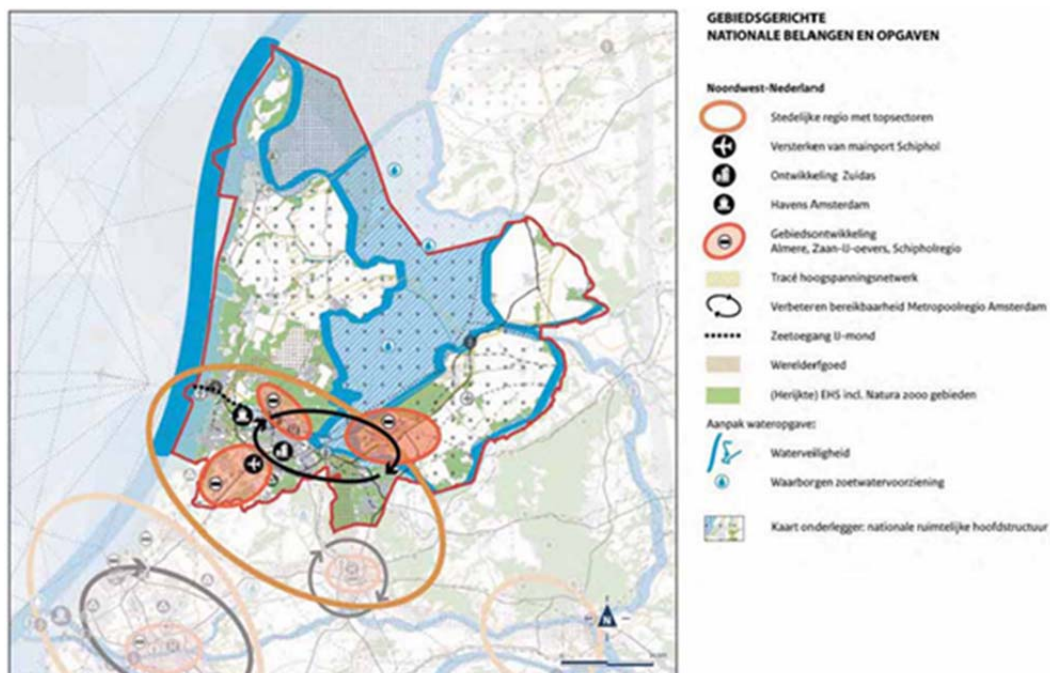
Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo laat het rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies.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

Noordwest Nederland

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Om de samenhang tussen de verschillende nationale opgaven inzichtelijk te maken, zijn de rijksopgaven in de SVIR per MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) regio beschreven.

De MIRT regio Noordwest Nederland beslaat de provincies Noord-Holland en Flevoland en het IJsselmeergebied. De Metropoolregio Amsterdam is binnen dit gebied de grootste stedelijke regio. In de SVIR zijn de volgende opgaven van nationaal belang, die relevant zijn voor de verbreding van de N244, genoemd:

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



Figuur 2.1 Gebiedsgerichte kaart Noordwest Nederland (Bron: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte)

Verbetering bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam

De gemeenten Beemster, Edam-Volendam en Purmerend vormen onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam. De verbreding van de N244 leidt tot een betere doorstroming richting de A7 en tot ontlasting van de N247 richting het midden en oosten van Waterland en Amsterdam. De verbreding van de weg levert dan ook een bijdrage aan de rijksopgave voor verbetering van de bereikbaarheid van de noordkant van de Metropoolregio Amsterdam. Het voorliggende inpassingsplan past daarmee binnen het rijksbeleid. In paragraaf 3.1 is de nut en noodzaak van de verbreding van de N244 uitgebreid beschreven.

Natura 2000

De op korte afstand van de N244 gelegen polder Zeevang is in de SVIR aangewezen als onderdeel van Natura 2000-gebieden. De effecten van de verbreding van de N244 op de ecologische waarden en instandhoudingsdoelstellingen van de polder Zeevang zijn onderzocht en getoetst aan regelgeving voor Natura 2000-gebieden en de EHS (Passende Beoordeling, zie paragraaf 4.6). Uit het ecologisch onderzoek is gebleken dat de verbreding van de N244 door het nemen van mitigerende maatregelen ten behoeve van de meervleermuis geen significante negatieve effecten heeft op de wezenlijke kenmerken en waarden en instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Polder Zeevang. De verbreding van de N244 past daarmee binnen het rijksbeleid voor Natura 2000-gebieden. In paragraaf 4.6 is een samenvatting van de uitkomsten van de passende beoordeling opgenomen. Het volledige ecologisch onderzoek is opgenomen in bijlage 9 tot en met 14 van deze toelichting.

Ecologische hoofdstructuur (EHS)

Enkele delen van de polder Zeevang zijn in de SVIR aangewezen als onderdeel van de ecologische hoofdstructuur (EHS). Het Rijk heeft de globale begrenzing van de EHS en de voorwaarde voor nieuwe ontwikkelingen binnen de EHS (het beschermingsregime) vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (zie voor een verdere toelichting onder 'Barro').

Cultureel erfgoedgebieden De Beemster en De stelling van Amsterdam

Het deel van de N244 ten westen van de Beemsterringvaart ligt in de polder De Beemster. De polder De Beemster staat op de UNESCO- lijst van werelderfgoederen. Daarnaast vormt het ten noorden van de N244 gelegen Fort Beneden Purmerend onderdeel van het UNESCO werelderfgoed De stelling van Amsterdam. Zowel De Beemster als De stelling van Amsterdam zijn daarom in de SVIR aangewezen als Cultureel Erfgoedgebieden die van rijkswege worden beschermd. Ontwikkelingen in deze gebieden zijn volgens de SVIR alleen mogelijk als deze de aan de uitzonderlijke universele waarde verbonden kernkwaliteiten van het Cultureel Erfgoedgebied behouden of versterken.

Het Rijk heeft de begrenzing van en de voorwaarden voor nieuwe ontwikkelingen binnen de Cultureel Erfgoedgebieden De Beemster en De stelling van Amsterdam (het beschermingsregime) vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (zie hieronder onder Barro).

De effecten van de verbreding van de N244 op de cultuurhistorische waarden van De Beemster en De stelling van Amsterdam zijn getoetst aan regelgeving voor Cultureel Erfgoedgebieden (Barro) en de provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (zie paragraaf 4.8). Uit deze toetsing is gebleken dat de verbreding van de N244 niet leidt tot aantasting van de cultuurhistorische waarden van De Beemster en De stelling van Amsterdam omdat de verbreding van de weg binnen de ruimte past die in het verleden voor de weg is gereserveerd. Voor de verbreding van de N244 hoeven daarom geen kenmerkende structuren en waarden van deze gebieden te worden aangetast. De verbreding van de N244 past daarmee binnen het rijksbeleid voor Cultureel Erfgoedgebieden. In paragraaf 4.8 is een verdere toelichting van de toetsing cultuurhistorische waarden opgenomen.

Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Motivering ex art. 3.1.6 lid 2 Bro

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

1. Voorziet de geplande ontwikkeling in een behoefte binnen de regio aan deze voorziening, woningen in dit segment of aan bedrijventerreinen binnen deze milieucategorie.

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

Dit project voorziet in de verbreding van de bestaande provinciale weg N244. De verbreding van een bestaande weg is geen categorie waarvoor volgens artikel 3.1.6 een nadere onderbouwing dient plaats te vinden.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De inwerkingtreding van de Wro op 1 juli 2008 heeft gevolgen voor de doorwerking van het nationale ruimtelijke beleid. Totdat de Wro in werking was getreden werd het geldende rijksbeleid vastgelegd in Planologische Kernbeslissingen (zogenaamde PKB's). Sinds 1 juli 2008 zijn deze documenten alleen nog bindend voor het rijk en niet meer voor andere overheden. Het rijk kiest ervoor om het deel van het ruimtelijk beleid dat bedoeld is bindend te zijn voor andere overheden, ook onder de Wro te borgen. De Wro geeft daarvoor het rijk de beschikking over het instrument Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB).

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is de AMvB die het inhoudelijke beleidskader van de rijksoverheid vormt voor bestemmingsplannen. Dat betekent dat het Barro regels geeft over bestemmingen en het gebruik van gronden en zich primair richt tot de gemeente. Daarnaast kan het Barro aan de gemeente opdragen om in de toelichting bij een bestemmingsplan bepaalde zaken uitdrukkelijk te motiveren. Deze algemene regels bewerkstelligen dat nationale ruimtelijke belangen doorwerken tot op lokaal niveau.

Op 30 december 2011 is de eerste tranche van het Barro in werking getreden. Deze eerste tranche van het Barro bevat een vertaling van het geldende planologische beleid dat bedoeld was om op lokaal niveau (in bestemmingsplannen) te worden verwerkt. De vastgestelde onderdelen van het Barro Ruimte hebben betrekking op onder meer het kustfundament, de grote rivieren en het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR).

Op 1 oktober 2012 is de tweede tranche van het Barro in werking getreden. Deze tranche vormt een vertaling van nieuw ruimtelijk beleid van het Rijk, dat eerder is vastgelegd in o.a. de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de MIRT- agenda's. Dit deel van het Barro bevat regels voor onder meer de ecologische hoofdstructuur, radarverstoringsgebieden, militaire terreinen, gebieden van uitzonderlijke universele waarde en reserveringsgebieden voor (nieuwe en uitbreiding van bestaande) hoofdwegen en spoorlijnen.

Relevante regels

Op dit plan zijn de regels uit het Barro van toepassing met betrekking tot:

- ecologische hoofdstructuur (EHS);
- erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde;
- hoofdwegen en landelijke spoorwegen.

Ecologische hoofdstructuur (EHS)

In het Barro zijn enkele delen van polder Zeevang aangewezen als onderdeel van de Ecologische hoofdstructuur (EHS). Volgens artikel 2.10 van het Barro dienen provincies in een provinciale verordening:

- de gebieden aan te wijzen die de ecologische hoofdstructuur vormen;
- de wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden te beschrijven;
- regels te stellen omtrent de inhoud van bestemmingsplannen (hieronder worden ook omgevingsvergunningen voor afwijkingen van het bestemmingsplan verstaan) in het belang van de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden.

De provincie Noord-Holland heeft de begrenzing van de EHS, het beschermingsregime en de beschrijving van de wezenlijke kenmerken en waarden verder uitgewerkt en vastgelegd in de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie 2010 (zie paragraaf 2.3).

De effecten van de verbreding van de N244 op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS zijn onderzocht en getoetst aan regelgeving voor de EHS (Passende Beoordeling, zie paragraaf 4.6). Uit het ecologisch onderzoek is gebleken dat de verbreding van de N244 door het nemen van compenserende maatregelen voor kwaliteitsverlies van het weidevogelgebied, geen significante negatieve effecten heeft op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS.

De verbreding van de N244 past daarmee binnen de regelgeving van het rijk voor de EHS. In paragraaf 4.6 is een samenvatting van de uitkomsten van het ecologisch onderzoek en het Compensatieplan opgenomen. Het volledige ecologisch onderzoek is opgenomen in bijlage 9 tot en met 14 van deze toelichting.

Gebieden van uitzonderlijke universele waarde

De UNESCO- werelderfgoed gebieden De Beemster en De stelling van Amsterdam zijn op kaart 9 bij artikel 2.13 lid 2 van het Barro aangewezen als gebieden van uitzonderlijke universele waarde.

Volgens bijlage 8 bij artikel 2.13 lid 3 van het Barro zijn de volgende kernkwaliteiten van belang voor De Beemster: "Het unieke, samenhangende en goed bewaard gebleven, vroeg zeventiende-eeuwse (landschaps)architectonische geheel van de droogmakerij, de grote openheid en voor zover het werelderfgoed De Beemster samenvalt met het werelderfgoed De stelling van Amsterdam, zijn de uitgewerkte universele waarden van het werelderfgoed De stelling van Amsterdam tevens van toepassing op het werelderfgoed De Beemster".

Voor De stelling van Amsterdam zijn volgens bijlage 8 van artikel 2.13 lid 3 van het Barro de volgende kernkwaliteiten van belang: "Het unieke, samenhangende en goed bewaard gebleven, laatnegentiende-eeuwse en vroeg twintigste-eeuwse hydrologische en militair- landschappelijke geheel, de relatief grote openheid en de functie van het wereld erfgoedgebied als groene en relatief stille ring rond Amsterdam".



Figuur 2.2 Uitsnede kaart 9 Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde (Bron: Barro)

Volgens artikel 2.13 lid 4 van het Barro dienen provincies de beschreven kernkwaliteiten verder uit te werken en te objectiveren. Daarnaast dienen de provincies in de provinciale ruimtelijke verordening regels op ten nemen over de inhoud en toelichting van bestemmingsplannen, ten behoeve van instandhouding en bescherming van de kernkwaliteiten van de erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden.

De provincie Noord-Holland heeft de kernkwaliteiten van De Beemster en De stelling van Amsterdam uitgewerkt in de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Deze kernkwaliteiten zijn in de Provinciale Verordening Ruimte van de provincie Noord-Holland vertaald naar regels opgenomen voor bestemmingsplannen (zie paragraaf 2.3 voor de toetsing van dit inpassingsplan aan de regels van de provinciale verordening).

Reserveringsgebieden Wegen

In artikel 2.7.2 is de A7 ter hoogte van Purmerend aangewezen als reservering voor een mogelijke uitbreiding met één rijstrook. De reservering wordt gemeten vanaf de buitenste kantstreep en bedraagt ten hoogste 34 meter aan weerszijden van de hoofdweg.



Figuur 2.3 Reservering mogelijke uitbreiding A7 met één rijstrook (Bron: Barro)

De verbreding van de N244 draagt bij aan de afwikkelcapaciteit van de A7 bij Purmerend. Verbreding van de N244 levert geen belemmeringen op voor een toekomstige verbreding van de A7.

2.3 Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040: Kwaliteit door veelzijdigheid

De structuurvisie 'Kwaliteit door veelzijdigheid, Noord-Holland in 2040' is door Provinciale Staten vastgesteld op 21 juni 2010. Deze structuurvisie vervangt het streekplan. De provincie Noord-Holland zet in de structuurvisie in op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden omringt door aantrekkelijk, recreatief groen. Belangrijke aandachtspunten zijn: ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. De provincie wil steden optimaal benutten, landschappen open houden en ruimte bieden aan economie en woningbouw.

In de structuurvisie is de N244 aangemerkt als (nieuw) regionaal wegennet. De gebieden rond de N244 zijn aangeduid als:

- stelling van Amsterdam;
- metropolitaan stedelijk gebied en regionale kernen, bestaand bebouwd gebied;
- vastgesteld of bestaand bedrijventerrein of kantoorlocatie;
- nationale landschappen van veenweide en droogmakerijen.

Met betrekking tot de infrastructuur heeft de structuurvisie als doel het regionale wegennet te behouden en te ontwikkelen. Als wegbeheerder werkt de provincie Noord-Holland aan de verbetering van het eigen wegennet. Deze werkzaamheden vinden plaats op basis van het Provinciaal Verkeers - en vervoersplan en het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI). De verdubbeling van de N244 maakt hier deel van uit.

Provinciale ruimtelijke verordening

Provinciale staten heeft in maart 2010 de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. In 2012 en 2013 is de PRVS op onderdelen geactualiseerd en/of aangevuld.

De PRVS schrijft voor waaraan de inhoud van (gemeentelijke) bestemmingsplannen, omgevingsvergunningen voor afwijken van het bestemmingsplan en beheersverordeningen moeten voldoen. In de verordening zijn regels opgenomen voor onderwerpen met heldere criteria, weinig gemeentelijke beleidsvrijheid en een zwaarwegend provinciaal belang.

De regels in de PRVS zijn gebaseerd op de beleidskeuzes in de provinciale structuurvisie Noord-Holland 2040. Het gaat daarbij om thema's over bebouwingscontouren, ecologische hoofdstructuur, agrarische bedrijven, kantoren, bedrijventerreinen, detailhandel, waterkeringen, etc.

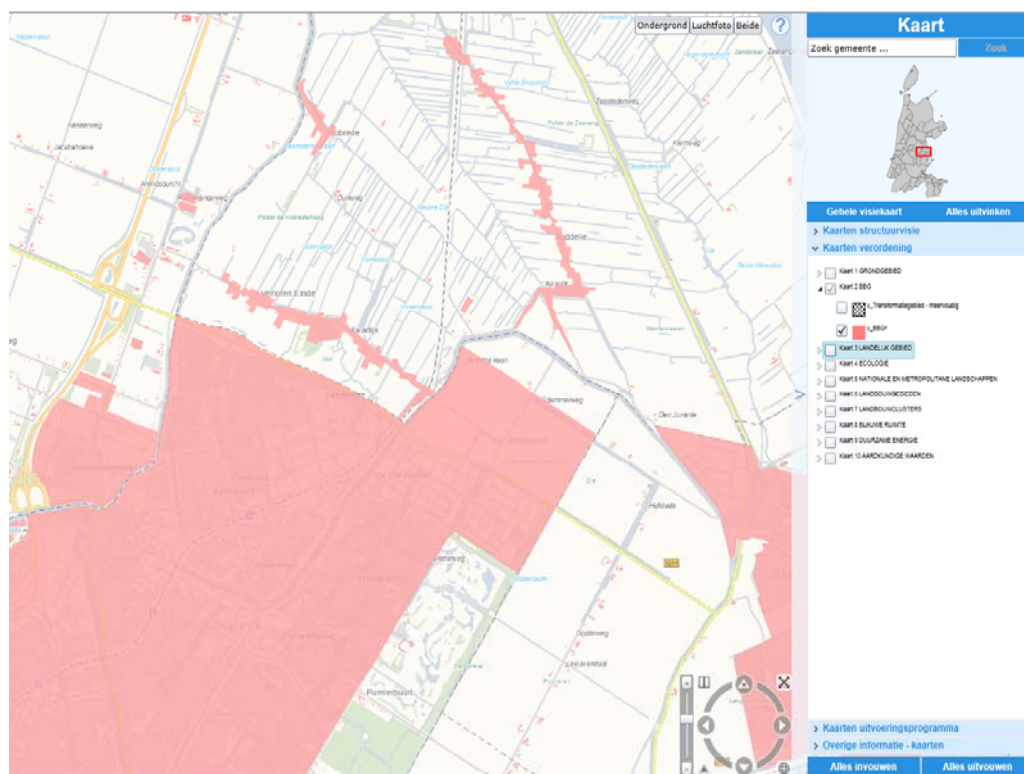
Relevante regels

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

- bestaand bebouwd gebied (artikel 9, 10, 11);
- ecologische Verbindingszones (artikel 19);
- Unesco werelderfgoederen (artikel 22);
- weidevogelleefgebied (artikel 25);
- regionale waterkeringen (artikel 30).

Bestaand bebouwd gebied

Een deel van de weg wordt beschouwd als onderdeel van het stedelijk gebied. In de artikelen 9, 10 en 11 van de provinciale ruimtelijke verordening zijn echter geen regels opgenomen die relevant zijn voor de verbreding van de N244.



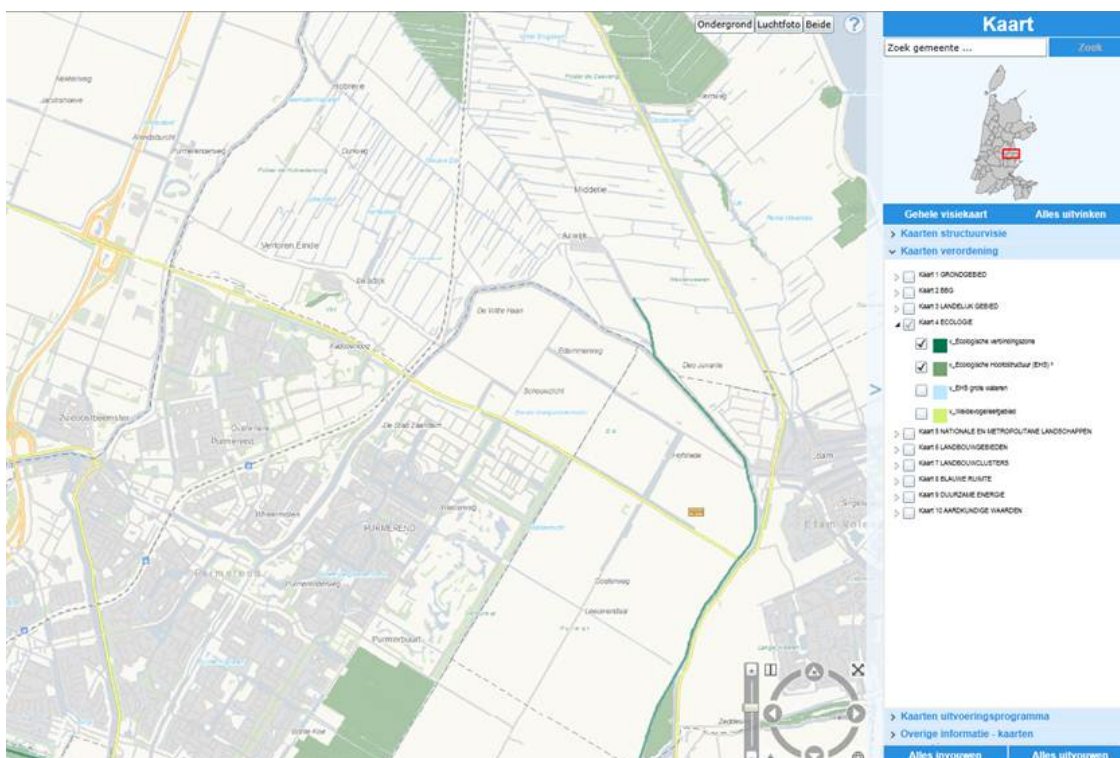
Figuur 2.4 Bestaand bebouwd gebied (Bron: Ontwerp provinciale ruimtelijke verordening 2012)

Ecologische verbindingszone

Ter plaatse van de oostelijke brug over de Purmerringvaart ligt een ecologische verbindingszone die is opgenomen in de provinciale ruimtelijke verordening (aan de westzijde van de ringvaart). Volgens artikel 19 van de provinciale ruimtelijke verordening dient een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een ecologische verbindingszone (hieronder wordt ook een provinciaal inpassingsplan verstaan) de gronden als 'natuur' te bestemmen, indien de natuurfuncties is gerealiseerd.

Omdat de gronden onder de brug reeds in gebruik zijn als waterkering met extensieve beweiding en er geen nieuwe ontwikkelingen op deze gronden worden voorzien, zijn de gronden in het voorliggende inpassingsplan beschouwd als gronden waar de natuurfunctie ten behoeve van de ecologische verbinding reeds is gerealiseerd. Deze gronden hebben in het voorliggende inpassingsplan een dubbelbestemming 'Waarde – ecologie' gekregen. In de regels van de bestemming is omgevingsvergunningstelsel opgenomen voor het uitvoeren van werkzaamheden en werken, geen bouwwerken zijnde (voorheen aanlegvergunningstelsel). De vergunning voor het verlenen van werkzaamheden kan alleen worden verleend, als kan worden aangetoond dat er geen aantasting van de natuurlijke waarden plaatsvindt. Daarmee is de bescherming van de ter plaatse voorkomende natuurwaarde geborgd in het inpassingsplan.

Voor de verbreding van de N244 is een ecologisch onderzoek uitgevoerd (zie paragraaf 4.6). Uit het ecologisch onderzoek is gebleken dat de barrièrewerking van de weg ter plaatse van de kruising met ecologische verbindingszone, niet wordt vergroot ten opzichte van de huidige situatie, omdat verbreding van de N244 op de bestaande brug over de Purmerringvaart kan worden gerealiseerd. In paragraaf 4.6 is een samenvatting van de uitkomsten van het ecologisch onderzoek opgenomen. Het volledige ecologisch onderzoek (onder andere de Passende Beoordeling en het Compensatieplan) zijn opgenomen in bijlage 9 tot en met 14 van deze toelichting.



Figuur 2.5 Ecologische (Bron: Provinciale ruimtelijke verordening 2012)

Unesco werelderfgoederen

Volgens artikel 22 van de ontwerp provinciale ruimtelijke verordening dient een bestemmingsplan (hieronder wordt ook een provinciaal inpassingsplan verstaan) uitsluitend te voorzien in nieuwe functies of uitbreiding van bestaande functies in een Unesco werelderfgoedgebied, als deze de kernkwaliteiten en/ of universele waarden van het werelderfgoed het gebied behouden of versterken.

De effecten van de verbreding van de N244 op de cultuurhistorische waarden van De Beemster en De stelling van Amsterdam zijn getoetst aan de provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (zie paragraaf 4.8). Uit deze toetsing is gebleken dat de verbreding van de N244 niet leidt tot aantasting van de cultuurhistorische waarden van De Beemster en De stelling van Amsterdam omdat de verbreding van de weg binnen de ruimte past die in het verleden voor de weg is gereserveerd. Voor de verbreding van de N244 hoeven daarom geen kenmerkende structuren en waarden van deze gebieden te worden aangetast.

De verbreding van de N244 past daarmee binnen de provinciale regelgeving voor Unesco werelderfgoederen. In paragraaf 4.8 is een verdere toelichting van de toetsing cultuurhistorische waarden opgenomen.



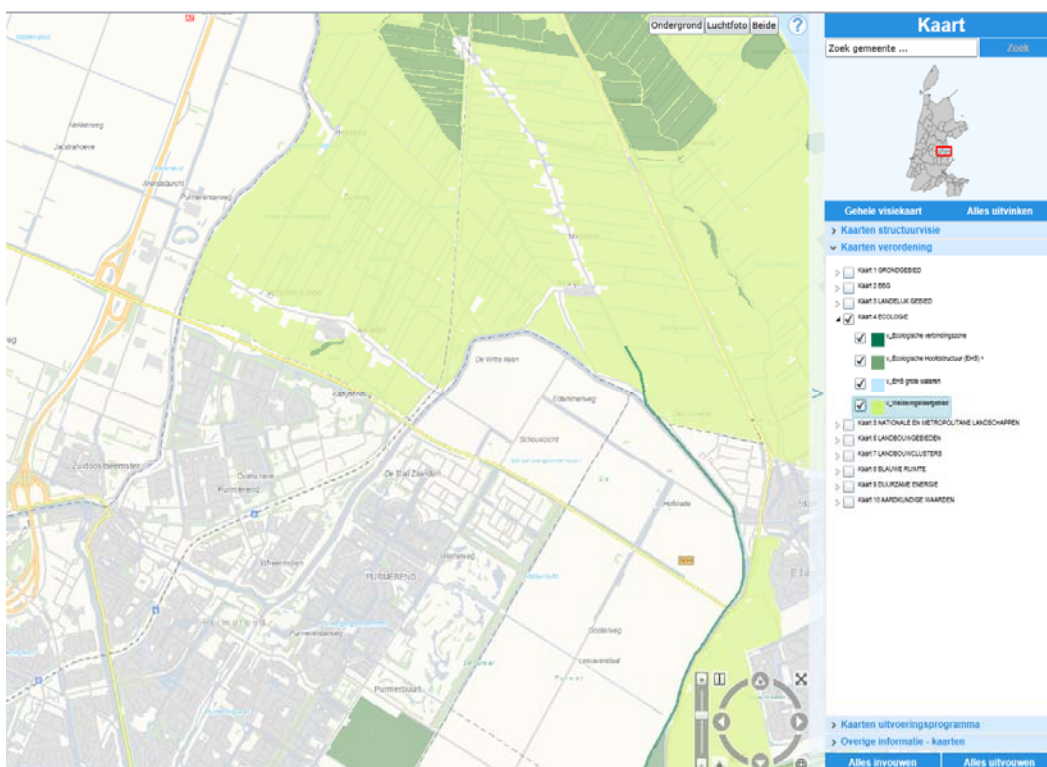
Figuur 2.6 Unesco werelderfgoederen (Bron: Ontwerp provinciale ruimtelijke verordening 2012)

Weidevogelleefgebied

Volgens artikel 25 van de ontwerp provinciale ruimtelijke verordening mag een bestemmingsplan dat betrekking heeft op weidevogelleefgebied (hieronder wordt ook een provinciaal inpassingsplan verstaan) niet voorzien in de mogelijkheid tot het aanleggen van nieuwe weginfrastructuur. Omdat de verbreding van de N244 wordt opgevat als het aanleggen van nieuwe infrastructuur, dient op grond van artikel 25 lid 4 te worden beschreven op welke wijze schade aan het weidevogelleefgebied wordt voorkomen en resterende schade wordt gecompenseerd.

Voor de verbreding van de N244 is een Compensatieplan opgesteld (zie paragraaf 4.6). Het Compensatieplan voldoet aan de vereisten uit artikel 25 van de provinciale ruimtelijke verordening. De verbreding van de N244 past daarmee binnen de regelgeving van de provincie Noord-Holland voor weidevogelleefgebieden.

In paragraaf 4.6 is een samenvatting van de uitkomsten van het ecologisch onderzoek en het Compensatieplan opgenomen. Het volledige ecologisch onderzoek (onder andere de Passende Beoordeling en het Compensatieplan) zijn opgenomen in bijlage 9 tot en met 14 van deze toelichting.



Figuur 2.7 Weidevogelleefgebied (Bron: Ontwerp provinciale ruimtelijke verordening 2012)

Regionale waterkering

Volgens artikel 30 van de ontwerp provinciale ruimtelijke verordening dient een bestemmingsplan dat mede betrekking heeft op regionale waterkeringen (hieronder wordt ook een provinciaal inpassingsplan verstaan) te voorzien in de bescherming van de waterkerende functie door op deze functie toegesneden bestemmingen en regels en voorziet tevens in een vrijwaringzone aan weerszijden van de waterkeringen zodat reconstructies van de waterkeringen niet onmogelijk worden gemaakt.

In de waterparagraaf (paragraaf 4.5) wordt hier verder op ingegaan. In de planregels en op de verbeelding is rekening gehouden met de regionale waterkering door het opnemen van een dubbelbestemming. Hiermee is de bescherming van de regionale waterkering geborgd.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland (PVVP)

Netwerkvisie Noord-Holland en Gebiedsgericht benutten

Gebiedsgericht Benutten (GGB) richt zich op een betere en slimmere benutting van wegen in een bepaald gebied en het verbeteren van de samenwerking van de betrokken wegbeheerders. De maatregelen omvatten meestal kleine (infrastructurele) aanpassingen. Gebiedsgericht benutten Purmerend is één van de projecten. Het project voor Purmerend omvat het verbeteren van de verkeersafwikkeling.

Door de spitsstrook op de A7 tussen Zaandam en Purmerend- Zuid kunnen afwikkelp Problemen ontstaan op de aansluitingen met het onderliggende net. Door toepassing van 'Dynamisch Verkeersmanagement' wordt de afwikkelcapaciteit bij openstelling van de spitsstrook op het netwerk rond en op de A7 bij Purmerend verbeterd. Uitvoering van het maatregelenpakket is voorzien in de periode tot 2015.

Provinciaal waterplan Noord-Holland 2010-2015

Het provinciaal waterplan 2010-2015 biedt geactualiseerde kaders voor waterbeheer in Noord-Holland. Provinciale Staten hebben het plan 16 november 2009 vastgesteld. Het plan is vormgegeven rondom vier thema's: beschermen, benutten, beleven en beheren. Bij de totstandkoming van het inpassingsplan ten behoeve van de verbreding van de N244, is rekening gehouden met de opgenomen beleidsuitgangspunten uit het waterplan.

Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013

Het provinciaal milieubeleidsplan 2009-2013 is gericht op het bereiken van de zogenaamde basiskwaliteit. Dat dient voor het einde van 2013 overal in Noord-Holland te zijn gerealiseerd. De basiskwaliteit is vastgelegd in Europese en nationale milieunormen en regels en hangt samen met de functie van een gebied: wonen, werken of recreëren. In het PMP staan acht milieu-thema's: afval, bodem, externe veiligheid, geluid, geur, licht en donkerte, lucht, klimaat en energie. Voor al deze thema's zijn activiteiten en doelen vastgelegd. Voor de verbreding van de N244 zijn de thema's geluid, licht, lucht, externe veiligheid en bodem van toepassing en daar is in het inpassingsplan dan ook rekening mee gehouden.

Nota cultuurhistorisch Regioprofiel

De nota cultuurhistorisch Regioprofiel richt zich niet alleen op het bewaren en behouden van cultureel erfgoed, maar wil ook bewerkstelligen dat cultuurhistorie als inspiratiebron gebruikt wordt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de verschillende regio's zijn kernkwaliteiten benoemd en aanbevelingen gedaan voor het behoud van verschillende cultuurhistorische waarden. Dit is op de verbreding van de N244 niet van toepassing.

Nota Natuurbeleid 2005 Noord-Holland Natuurlijk

Het doel van de Nota Natuurbeleid 2005 is een middel in handen te hebben om met het natuurbeleid aan te koersen op resultaten. Tegelijkertijd is de nota bedoeld als routeplanner voor de veranderingen die zich de komende jaren op dit beleidsterrein aandienen en waar de provincie nadere invulling aan zal gaan geven. Het tracé en het ontwerp voor de N244 houden rekening met de in de nota beschreven plannen en regels op het gebied van natuur.

Groene Wegen

De nota Groene Wegen is een leidraad voor ontwikkeling en beheer van ecologische verbindingzones in Noord-Holland. De N244 doorsnijdt geen ecologische verbindingzones, maar nabij de aansluiting met de N247 is het verbinden van ecologische waarden wel belangrijk. Bij nieuwe infrastructuur is het belangrijk om rekening te houden met ecologische verbindingen.

Bij de aansluiting N244-N247 kruist de weg een ecologische verbindingzone, een natte verbinding, welke gekoppeld is aan de Purmerringvaart. Onder de huidige brug is een ecologische verbindingstrook opgenomen.

Omdat de verbreding van de N244 op de bestaande burg over de Purmerringvaart kan worden gerealiseerd, wordt barrièrewerking van de weg ter plaatse van de kruising met ecologische verbindingzone, niet vergroot ten opzichte van de huidige situatie.

Landschapsverordening Noord- Holland 2005

Op grond van de landschapsverordening Noord-Holland dient landschappelijke verscheidenheid en samenhang op de verschillende schaalniveaus te worden behouden en te worden bevorderd. De verordening beschermt landschappelijke waarden en andere provinciale belangen zoals de PEHS. Deze verordening heeft geen gevolgen voor het inpassingsplan.

Actieplan Luchtkwaliteit

Centraal staat in het actieplan luchtkwaliteit het selecteren van maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren in de provincie Noord-Holland en de voortgang van ruimtelijke ordeningsprocessen ondersteunen, in het bijzonder daar waar per saldo sprake is van een bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Bij de keuze voor het tracé en het ontwerp van de verbreding van de N244 is rekening gehouden met de in de nota beschreven koers en maatregelen met betrekking tot de verbetering van de luchtkwaliteit en het beperken van de verslechtering van de luchtkwaliteit. De N244 is opgenomen in het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (RSL) onder projectnummer IB 706. Tevens is een separaat luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd dat in hoofdstuk 4 beschreven is.

Beleidsregel compensatie natuur en recreatie

In het MER N244 is aangegeven dat compensatie van het weidevogelgebied ten noorden van de N244 noodzakelijk is. Hier wordt in hoofdstuk 4 nader op ingegaan, waar ook het opgestelde compensatieplan beschreven is.

De compensatie dient gebaseerd te worden op de beleidsregel compensatie natuur en recreatie. Hierin staat dat gelijktijdig met het vaststellen van het inpassingsplan een compensatieplan voor het weidevogelgebied moet worden bijgevoegd. In dit plan staat de wijze van compensatie. Deze compensatie ligt bij voorkeur in de nabijheid van de aantasting, maar kan ook elders plaatsvinden, indien dit leidt tot robuustere structuren. Compensatie voor weidevogelgebied kan alleen plaatsvinden binnen een als zodanig aangemerkt weidevogelgebied, dan wel een als zodanig toegevoegd gebied. Dat laatste – een als zodanig toegevoegd gebied – is voor de verbreding van de N244 niet aan de orde.

2.4 Regionaal beleid

Regionaal verkeer- en vervoersplan (RVVP)

Elke tien jaar maakt de stadsregio Amsterdam een regionaal verkeer- en vervoersplan. Dit plan beschrijft de wijze waarop de stadsregio Amsterdam invulling wil geven aan het verkeer- en vervoerbeleid. Het meest recente RVVP dateert uit 2004 en beschrijft het beleid tot 2015. Uitbreiding van de capaciteit van enkele regionale wegen zoals de N244 is in dit plan genoemd als een van de selectieve uitbreidingen voor de lange termijn (2015).

Regionale openbaar vervoervisie

Iedere tien jaar brengt de stadsregio Amsterdam ook een openbaar vervoer visie uit. In 2008 is de nota Regionaal OV als impuls voor de Metropoolregio Amsterdam - OV-visie 2010-2030 verschenen. De visie geeft het OV in de Metropoolregio Amsterdam, waar de N244 ook onder valt, een hoofdrol. De Stadsregio streeft naar 70 procent marktaandeel voor het OV en dat dit OV het visitekaartje voor de Metropoolregio is. Eén van de genoemde projecten in de OV- visie is een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding tussen Edam- Volendam en Purmerend. Een deel van de route van deze bus gaat via de N244. Ook is ter hoogte van de Salvador Allendelaan een P+R-locatie met HOV bushalte gepland. Hiermee sluit dit project aan bij de OV- visie van de Stadsregio Amsterdam.

Regionale fietsstructuurvisie

De regionale fietsstructuurvisie van de stadsregio Amsterdam gaat in op de fietsstructuur in de Metropoolregio. Doel is het versterken van de samenhang tussen de netwerken van auto, openbaar vervoer en fiets. Ook staat in de visie dat bij verbeteringen van capaciteit (voor de auto) ook het fietsgebruik moet worden bevorderd. Voor de N244 betekent dit bijvoorbeeld dat de geplande P+R voorzieningen bij de Salvador Allendelaan ook goed bereikbaar moet zijn voor fietsers. In het inpassingsplan N244 is daarom een nieuw fietspad opgenomen vanaf de toegang tot de fietstunnel onder de N244 bij de Miedijk tot aan het P+R-terrein. Daarmee sluit het project aan op de fietsstructuurvisie.

Waterbeheersplan 4 Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (2010-2015)

Het 'Waterbeheersplan 2010-2015 - Van veilige dijken tot schoon water' is op 14 oktober 2009 door het algemeen bestuur van HHNK vastgesteld en goedgekeurd op 9 maart 2010 door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Het waterbeheersplan legt de doelen en maatregelen vast voor het watersysteem. Bijvoorbeeld voor beheer en onderhoud van dijken en watergangen, de afvalwaterzuiveringen, lozingen, uitvoeringsprogramma's en calamiteitenbestrijding. De maatregelen moeten ervoor zorgen dat Noord-Holland boven het Noordzeekanaal voorbereid is op zeespiegelstijging en meer extreme regenval. De maatregelen volgen uit de Europese Kaderrichtlijn Water.

Bij de tracékeuze en het ontwerp van de verbrede N244 is rekening gehouden met de ambities die zijn opgenomen in dit plan en in de voorlopers ervan.

Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2009

De keur bevat regels voor het beheer, het gebruik en het onderhoud van waterstaatswerken, zoals waterkeringen en watergangen. De regels hebben tot doel watersystemen in stand te houden en waterstaatswerken goed te laten functioneren. Daarvoor zijn in de keur verplichtingen en verbodsbepalingen opgenomen. Op grond van de keur zijn binnen de begrenzing van het waterstaatswerk en de beschermingszone bepaalde handelingen verboden. Voor werkzaamheden die plaatsvinden binnen deze zones moet contact worden gezocht met het hoogheemraadschap. Dit is in het inpassingsplan waar nodig geborgd door middel van een passende dubbelbestemming en/of een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van werkzaamheden of werken, geen bouwwerken zijnde. Afhankelijk van de aard van de werkzaamheden moet een watervergunning worden aangevraagd.

Verkeersveiligheidsplan Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK)

Het verkeersveiligheidsplan omvat de beleidsuitwerking van de diverse aspecten in relatie tot verkeersveiligheid. Het plan vormt een basis voor eenduidigheid en daarmee herkenbaarheid van te nemen (infrastructurele) maatregelen binnen het beheergebied van HHNK. Bij het ontwerp van de verbreding van de N244 is rekening gehouden met de doelstellingen en daaraan gekoppelde maatregelen zoals beschreven in het verkeersveiligheidsplan.

Watertoets door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK)

De watertoets is een procesinstrument dat wettelijk is verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening (in combinatie met de Wet ruimtelijke ordening). Een watertoets is verplicht voor een inpassingsplan. De watertoets heeft als doel dat wateraspecten vroegtijdig in de planontwikkeling worden meegenomen. De betrokken partij voor de watertoets voor de verbreding van de N244 is het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Het HHNK heeft een zogenaamde checklist wateraspecten opgesteld, waarmee in het inpassingsplan rekening is gehouden. De belangrijkste punten van deze checklist voor de N244 zijn dat wanneer wateroppervlakte ten behoeve van de verbreding wordt gedempt, dit voor 100% moet worden gecompenseerd en dat voor een toename van verharding afhankelijk van de locatie een bepaald percentage daarvan moet worden gecompenseerd. Hoeveel is afhankelijk van onder andere de toelaatbare peilstijging, afvoercapaciteit en rioolstelsel. Naast waterkwantiteit staan in de checklist ook punten voor de aspecten waterkwaliteit, waterkeringen, afvalwaterketen en beheer- en onderhoud van nieuw oppervlaktewater. Het betrekken van het HHNK bij het inpassingsplan voor de N244 draagt zorg voor de naleving van deze checklist. In hoofdstuk 4 is beschreven wat voor de verbreding van de N244 is gedaan om te voldoen aan de watertoets. Ook komt daar het opgestelde waterhuishoudkundig plan aan bod.

2.5 Gemeentelijk beleid

Edam-Volendam

Het vastgestelde structuurplan van Edam-Volendam (19 mei 2009) voorziet in een 3^e aansluiting door het doortrekken van de N244 verder in oostelijke richting vanaf de N247 tot aan de Dijkgraaf Poschlaan. Hierbij wordt gedacht aan een aansluiting op de N247 uitgevoerd met verkeerslichten (hoge cyclustijd) waarbij aparte rijstroken voor het busverkeer gerealiseerd moeten worden of een tweestrooks- of turbotonde. De precieze implicaties van deze doortrekking en het tracé vallen buiten het bestek van dit inpassingsplan.

Purmerend

Vanuit de Structuurvisie 2005-2020 van Purmerend ligt de nadruk vooral op de interne ontsluitingen van de stad. Met betrekking tot de N244 staat een deel van de N244 als gepland/in ontwikkeling aangegeven (stadsrand Kwadijk). Het gaat hierbij tevens om de fietsverbinding die langs de N244 komt te liggen. Daarnaast wordt aangestuurd op een verbetering van de aantakking van Purmer Noord aan de N244.

Beemster

In de structuurvisie Beemstermaat (vastgesteld 10 juli 2012) is de ruimtelijke identiteit van de droogmakerij benoemd en vertaald naar de ruimtelijke opgaven die nu en vooral ook in de toekomst zullen gaan spelen. De visie bestrijkt de periode 2012 – 2037 en vormt voor de gemeente Beemster het afwegingskader voor nieuwe ruimtelijke plannen. De Beemster is als droogmakerij en als geheel grondgebied een werelderfgoed. Volgens de structuurvisie is het van belang de veelgeroemde ruimtelijke identiteit van De Beemster concreet te benoemen en hanteerbaar te maken voor de opgaven die nu en in de toekomst spelen. Bij aanpassingen aan de N244 of A7, maar ook aan de N243, acht de gemeente Beemster het van belang dat dit gebeurt met respect voor het werelderfgoed.

In de paragrafen 2.2 en 2.3 is de toetsing van de verbreding van de N244 aan de randvoorwaarden van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de Provinciale ruimtelijke ordening structuurvisie voor de het Unesco Werelderfgoedgebied De Beemster en De Stelling van beschreven. Uit deze toetsing is gebleken dat de verbreding van de N244 niet leidt tot aantasting van de cultuurhistorische waarden van De Beemster en De Stelling van Amsterdam omdat de verbreding van de weg binnen de ruimte past die in het verleden voor de weg is gereserveerd. Voor de verbreding van de N244 hoeven daarom geen kenmerkende structuren en waarden van deze gebieden te worden aangetast. In paragraaf 4.8 is een verdere toelichting van de toetsing cultuurhistorische waarden opgenomen. Het plan past dan ook binnen het gemeentelijk beleid ten aanzien van Unesco Werelderfgoed.

3 PLANBESCHRIJVING VERBREIDING N244

3.1 Nut en noodzaak verbreding N244

In deze paragraaf komen “nut en noodzaak” van het project verbreding N244 aan bod. Dit is een belangrijk onderdeel van de onderbouwing van het project.

Nut en noodzaak blijkt uit verkeersonderzoek ten behoeve van het MER

Het nut en de noodzaak van de verbreding van de N244 blijken onder andere uit het verkeersonderzoek dat ten grondslag ligt aan het MER N244 (MER N244: aanvulling, Onderdeel microscopisch dynamische simulatie alternatieven, Grontmij, 2011, bijlage 22).

Terugbrengen van vertragingstijden

Volgens de prognoses, rekening houdend met autonome verkeersgroei en een gedeeltelijke ontwikkeling van het bedrijventerrein Baanste Noord, ontstaan voor de huidige weg in 2020 afwikkelingsproblemen. In de avondspits loopt de rijtijd op het tracé op naar ruim negen minuten, wat een vertraging betekent van twee minuten op het hele tracé. Ook wanneer rekening wordt gehouden met de gehele ontwikkeling van Baanste Noord en de aanleg van het P+R terrein waar carpoolers gebruik van maken, loopt de vertraging op tot twee minuten in beide richtingen. De verbreding van de N244 voorkomt deze vertragingen.

Versterking van N244 voor economische ontwikkeling

Naast de verwachte problemen op de N244 op de middellange en lange termijn wil de provincie Noord-Holland de functie van de N244 versterken. Een goede oost-westverbinding draagt bij aan de economische ontwikkeling van de regio.

Ontlasting N247

Door de verbreding biedt de N244 een alternatief voor de door congestie geplaagde verkeersverbindingen tussen de agglomeratie Amsterdam en het midden en oosten van Waterland over de N247 (Hoorn – Edam – Amsterdam).

Nut en noodzaak van de verbreding blijkt uit MER N244

In het MER N244 zijn verschillende alternatieven voor de aanpak van de problemen op de N244 onderzocht. Er zijn verschillende varianten onderzocht en het verbredingsalternatief (aanleg 2x2 weg) is uiteindelijk verkozen boven het stroomwegalternatief, meest milieuvriendelijke alternatief, nulalternatief en nulplusalternatief om uit te werken in voorliggend Inpassingsplan. De onderstaande argumenten zijn daarbij in het kader van het nut en de noodzaak van het project verbreding N244 van belang:

- het verbredingsalternatief scoort beter dan het nulalternatief en het nulplusalternatief op de aspecten doorstroming van het regionale verkeer, verkeersveiligheid en openbaar vervoer;
- het stroomwegalternatief scoort iets beter op de aspecten doorstroming en verkeersveiligheid. Het nadeel daarbij is echter het grotere ruimtebeslag (door de ongelijkvloerse kruisingen) en de hierdoor veroorzaakte extra belasting voor natuur en landschap. Bovendien is dit alternatief relatief duur;

- het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) scoort vrijwel gelijk met het verbredingsalternatief. Het nadeel van het MMA is dat de verbreding van het hele tracé in twee stappen uitgevoerd zal worden wat extra kosten en extra procedures met zich mee zal brengen. Vanwege het feit dat de route N247 – N244 – A7 ook door het Rijk wordt aangewezen als primaire verbinding maakt het waarschijnlijk dat op niet al te lange termijn toch het hele tracé van de N244 verdubbeld zou moeten worden.

Het MER N244 komt in het vervolg van dit hoofdstuk in meer detail aan bod.

Nut en noodzaak hangt samen met ruimtelijke ontwikkelingen

Er staat een aantal regionale ontwikkelingen in het gebied rondom Purmerend en Edam-Volendam gepland die geheel of gedeeltelijk effect hebben op de verkeersafwikkeling van de N244. Om de regio en de nieuwe woningbouwlocaties bereikbaar te houden, is de verbreding van de N244 nodig.

De belangrijkste ontwikkelingen zijn:

- plannen in het kader van Waterlands Wonen: in totaal gaat het in de regio om een groei van het aantal woningen van 6.000 tot 2020, waaronder:
 - o Lange Weeren: 740 woningen;
 - o Zuidoostbeemster 1: 650 woningen;
 - o Zuidoostbeemster 2: 450 woningen.
- Kwadijkerpark: 242 woningen;
- bedrijventerrein Baanstee-Noord (81 hectare netto);
- uitbreiding van bedrijventerrein Edam- West (8 hectare).

3.2 Nut en noodzaak van bijbehorende deelprojecten

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben op 26 mei 2009 besloten voor het verbredingsalternatief een inpassingsplan op te gaan stellen. In de vorige paragraaf zijn op hoofdlijnen de belangrijkste argumenten weergegeven om de verbreding van de N244 te realiseren. Daarnaast zijn er voor de deelprojecten specifieke argumenten, die in deze paragraaf aan bod komen. De deelprojecten hangen samen met de bestuurlijke keuzes die gemaakt en onderschreven zijn door de betrokken partijen. De keuzes zijn aan de partners voorgelegd. Deze partners van de provincie Noord-Holland zijn: de gemeenten Beemster, Purmerend, Zeevang en Edam-Volendam, de stadsregio Amsterdam en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. De partners hebben aangegeven in te kunnen stemmen met de voorgelegde keuzes. Hieronder staat de onderbouwing bij de gemaakte keuzes en wordt ingegaan op het nut en de noodzaak van deze deelprojecten. Deze deelprojecten zijn:

1. Verbetering aansluitingen A7 – N244.
2. Aansluiting Purmerenderweg.
3. Aanleg P+R terrein, horeca en benzinestation met LPG.
4. Aanleg langzaamverkeersverbinding naar P+R terrein.
5. Aanleg regionaal fietspad.
6. Vormgeving kruispunten.

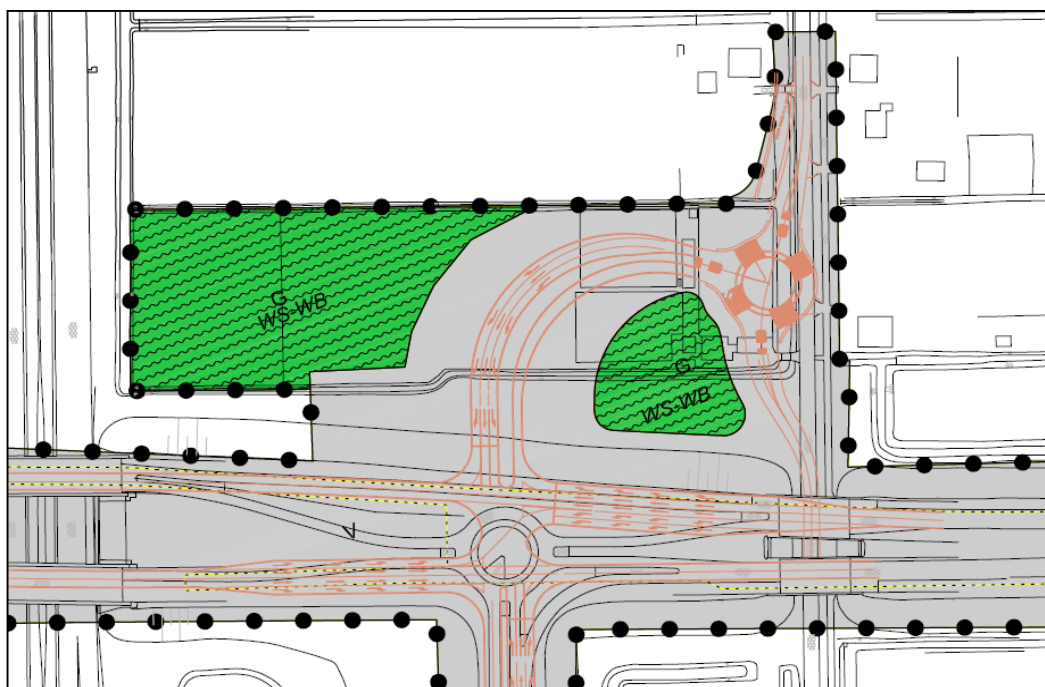
1. Verbetering aansluitingen A7 - N244

Om de capaciteitsverbetering van de N244 door de verbreding optimaal te kunnen benutten is een verbetering van de aansluitingen vanaf en naar de A7 noodzakelijk. De aansluitingen naar de opritten en vanaf de afritten van de A7 kunnen daarom het beste worden vormgegeven als kruispunten met VRI's (verkeersregelininstallaties met verkeerslichten). De provincie Noord-Holland is in samenspraak met Rijkswaterstaat tot deze oplossing gekomen. Op de verbeelding van het inpassingsplan is een voldoende ruime verkeersbestemming opgenomen, om de verbetering van de aansluiting A7-N244 mogelijk te maken.

2. Aansluiting Purmerenderweg aan de noordzijde van de N244

Het college van B&W van de gemeente Beemster heeft op 16 juni 2009 ingestemd met de noordelijke aansluiting van de Purmerenderweg op de N244. Dit is de aansluiting die voortkomt uit het Gebiedsgericht benutten (GGB). Met deze aansluiting wordt een overbelasting van het lokale wegennet voorkomen. Deze aansluiting is verder van groot belang voor de gemeente Beemster vanwege de geplande nieuwbouw in Zuidoostbeemster. Door de rechtstreekse aansluiting van de Purmerenderweg op de N244 zal de kern Zuidoostbeemster worden ontlast en het wegbeeld op de A7 rustiger worden, omdat een betere doorstroming mogelijk wordt.

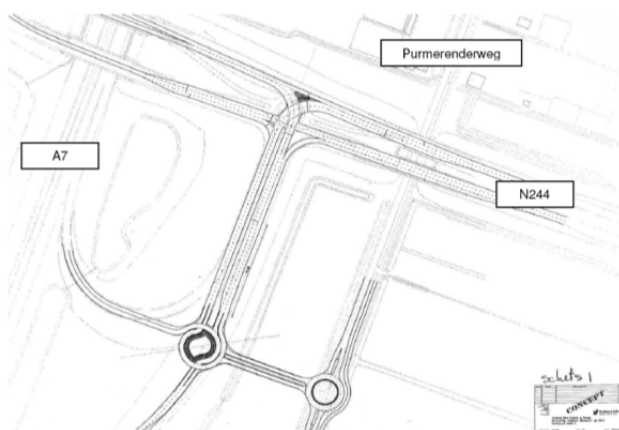
Op onderstaande afbeelding is de aansluiting met de Purmerenderweg in bruine lijnen aangegeven. De N244 loopt op onderstaande afbeelding van links naar rechts. De tekening is niet exact noordgericht. Ook zijn de op- en afrit naar de A7 te zien aan de onderzijde van de afbeelding.



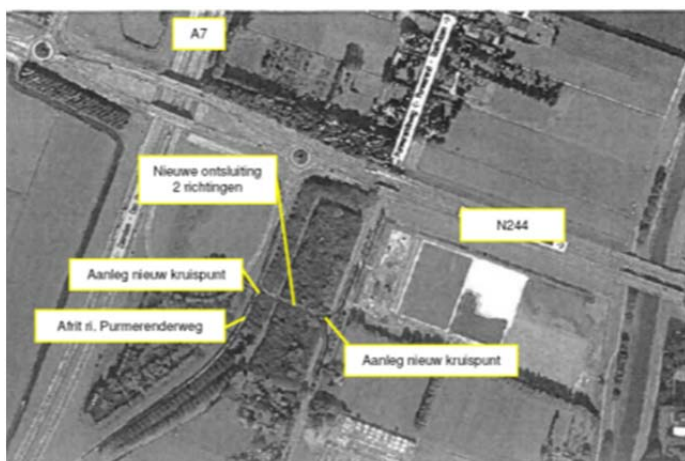
Figuur 3.0 Het ontwerp van de noordelijke aansluiting Purmerenderweg geprojecteerd op de verbeelding

Het ontwerp van de aansluiting Purmerenderweg (in bruine lijnen) en het ontwerp van de verbrede N244 (ook in bruine lijnen) zijn op onderstaande afbeelding geprojecteerd op een uitsnede van de verbeelding van het inpassingsplan. De zwarte belijning geeft de weg in de huidige situatie weer.

Hierna komen de onderzochte alternatieven van de noordelijke aansluiting Purmerenderweg aan bod. Daaruit zal blijken waarom die alternatieven niet wenselijk of simpelweg niet mogelijk zijn gebleken.



Figuur 3.1 Variant zuidelijke aansluiting



Figuur 3.2 Variant zuidelijke aansluiting

Zuidelijke aansluiting

Als alternatief is de mogelijkheid voor het realiseren van een zuidelijke aansluiting van de Purmerenderweg op de toerit van de A7 onderzocht. Uit deze onderzoeken is gebleken dat:

- per brief d.d. 10 april 2009 heeft Rijkswaterstaat aangegeven dat een zuidelijke aansluiting niet past in de beleidslijn aansluitingenbeleid:
 - o de regionale bereikbaarheid en doorstroming kunnen in het geding komen door de kans op wachtrijvorming op de afrit of op de A7 zelf;

- o verslechtering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid, doordat een aansluiting van de Purmerenderweg op de afrit van de A7 een extra belasting van deze afrit genereert. Dat is niet in lijn met de hoge prioriteit die de verbinding A7-N244 heeft in de netwerkvisie Noord-Holland. Daarnaast zou een aansluiting op de afrit ook nieuwe mogelijke conflictsituaties kunnen genereren;
- per brief d.d. 10 april 2009 heeft Rijkswaterstaat aangegeven dat een zuidelijke aansluiting niet past in de nieuwe ontwerprichtlijn autosnelwegen, waarin aansluitingen op afritten, zoals die van de Purmerenderweg op de afrit van de A7 niet zijn toegestaan;
- uit onderzoek van Goudappel Coffeng (Verkenning aansluiting Purmerenderweg-N244 d.d. 26 april 2007, opgenomen in bijlage 19) naar verschillende zuidelijke aansluitingsvarianten blijkt dat de overgang tussen de wegcategorieën niet helder is. Er blijft sprake van een kruispunt met een verbindingsweg op een afrit;
- uit het genoemde onderzoek van Goudappel Coffeng naar verschillende zuidelijke aansluitingsvarianten blijkt dat niet alle uitwisselingsrichtingen beschikbaar zijn;
- uit het genoemde onderzoek van Goudappel Coffeng naar verschillende zuidelijke aansluitingsvarianten blijkt dat deze gevoelig zijn voor spookrijders.

Zuidelijk aansluiting valt af, keuze voor noordelijke aansluiting

Uit de beoordeling van de zuidelijke aansluiting van de Purmerenderweg op de afrit van de A7 (opgenomen in bijlage 20), is gebleken dat een dergelijke aansluiting vanuit het oogpunt van zowel de doorstroming van het verkeer als de verkeersveiligheid niet haalbaar is. De betrokken partijen (Provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, de Stadsregio Amsterdam en de gemeente Beemster) hebben daarom gekozen voor een noordelijke aansluiting van de Purmerenderweg op de N244. Deze keuze is vastgelegd in bestuurlijke afspraken tussen de betrokken partijen:

- het college en de raad van de gemeente Beemster akkoord zijn gegaan met het GGB (Gebiedsgericht Benutten) en het uitvoeringsconvenant waarin de keuze voor een noordelijke aansluiting is gemaakt en het convenant is ondertekend door het college;
- het college van de gemeente Beemster ook al eerder op 11 maart 2008 het besluit heeft genomen ten aanzien van 'Zeggen en Doen' met betrekking tot de aansluiting Purmerenderweg op de N244, om nogmaals te kiezen voor de oplossing zoals beschreven in het GGB en op basis van Zeggen en Doen geen wijzigingen van het GGB wil voorstellen;
- in het collegebesluit van de gemeente Beemster d.d. van 2 juni 2009 wordt gezegd dat het getekende convenant GGB Purmerend, dus de noordelijke aansluiting, moet worden gerespecteerd.

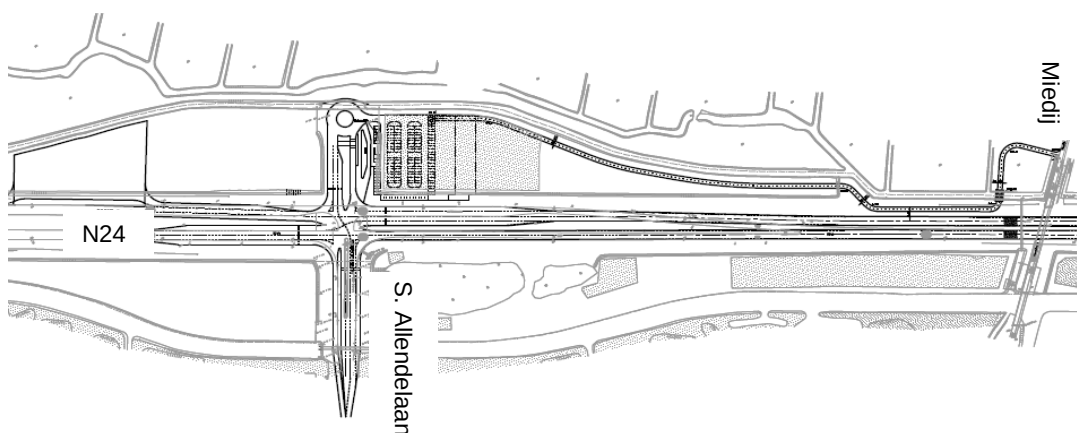
Krappere noordelijke variant is niet mogelijk

Uit vervolgonderzoek van Goudappel Coffeng (Aansluiting N244-Purmerenderweg – verkenning nieuwe suggesties d.d. 15 december 2008, opgenomen in bijlage 20) is gebleken dat een noordelijke variant waarbij de aansluiting dichterbij de N244 komt te liggen, niet haalbaar is vanwege de benodigde boogstraal van dit weggedeelte. Daarom is gekozen voor de eerder behandelde noordelijke aansluiting met een ruime bochtstraal.

3. Aanleg P+R terrein, horeca en benzinestation met LPG

Het P+R terrein is voorzien aan de noordkant van het kruispunt van de Salvador Allendelaan en de N244. De aanleg van een P+R terrein is van groot belang voor de stimulering van het openbaar vervoer door het de reizigers eenvoudiger te maken om over te stappen van particulier vervoer naar de buslijnen die o.a. richting Amsterdam gaan.

Op onderstaande tekening (schetsontwerp uit MER, Grontmij) is de P+R-voorziening ingevuld. Mogelijk komt deze ook nog aan de andere zijde van de toegangsweg naar dit gebied. Verder is op onderstaand schetsontwerp de aansluiting van/naar de fietstunnel bij de Miedijk te zien. Deze komt bij punt 3 aan bod.



Figuur 3.3 Schetsontwerp van P+R-voorziening uit het MER en fietspad aansluiting

Naast het P+R terrein zijn goede mogelijkheden voor een horecavestiging (wegrestaurant) en een verkooppunt voor motorbrandstoffen. De horecavestiging heeft in dit inpassingsplan een rechtstreekse bestemming gekregen (binnen de bestemming 'gemengd'). Bij de vormgeving van de bestemming gemengd is rekening gehouden met de volgende uitgangspunten van de gemeente Purmerend:

- inpassing in omgeving: er is een zone rondom de locatie als groen bestemd;
- flexibiliteit voor gebouw(en): gebouwen kunnen binnen het bouwvlak op verschillende plekken gesitueerd worden tot een maximaal bebouwingspercentage van 40%;
- minimale verdiepingshoogte 4 meter;
- maximaal 2 bouwlagen;
- bebouwing horeca alzijdig representatief;
- bestemming gebaseerd op gemeentelijke staat van horeca-activiteiten.

Voor het tankstation is gekozen om dit via een wijzigingsbevoegdheid mogelijk te maken.

Om de ruimtelijke impact van deze nieuwe functies voor de inwoners van Kwadijk te beperken, is ruimte gereserveerd voor de aanleg van een groene bufferzone rondom deze functies. Hiervoor is de bestemming groen opgenomen aan de noordzijde van deze functies.

4. Aanleg langzaamverkeersverbinding naar P+R terrein

Een goede ontsluiting van het P+R terrein, horeca en tankstation voor langzaam verkeer is van groot belang voor de verkeersveiligheid en daarmee voor het slagen van de functies op dit terrein. Op figuur 3.3 bij punt 3 is dit fietspad weergegeven. Fietsers en voetgangers vanuit Kwadijk en Purmerend moeten de locatie veilig kunnen bereiken. Er is daarom in dit inpassingsplan een langzaamverkeersverbinding naar de locatie mogelijk gemaakt vanaf de fietstunnel bij de Miedijk. Dat heeft de voorkeur boven een veel duurdere extra fietstunnel nabij de Salvador Allendelaan. Vanwege de verdubbeling van de N244 ligt een oversteekplaats voor langzaam verkeer op maaiveldniveau niet voor de hand. Alle langzaamverkeerskruisingen van de N244 zijn immers in de vorm van fietstunnels uitgevoerd.

5. Aanleg regionaal fietspad en onderbouwing van tracékeuze

De Stadsregio Amsterdam acht de realisatie van een fietspad tussen het bedrijventerrein Baansteer en Edam- Volendam noodzakelijk om dit regionaal bedrijventerrein ook voor fietsers bereikbaar te maken. Omdat het fietspad utilitair en pas in tweede instantie recreatief bedoeld is, is gekozen voor een zo kort mogelijke verbinding tussen de Baansteer en Edam, dat wil zeggen een fietspad parallel aan (naast) de N244.

Verder is voor de oversteekbaarheid van de N244 bij de Oosterweg gekozen voor de aanleg van een fietstunnel aan de westzijde van deze kruising. De fietstunnel is uit praktisch oogpunt zo dicht mogelijk bij de rotonde ontworpen, zodat de minste grond hoeft te worden aangekocht. Het ruimtebeslag van deze fietstunnel is op de verbeelding opgenomen.

6. Vormgeving kruispunten

Hieronder komt de onderbouwing van keuze voor rotondes of VRI's aan bod. Deze onderbouwing is gebaseerd op het onderdeel uit het MER N244 genaamd "microscopische dynamische simulatie alternatieven, uitgebreid met gedeeltelijke ontwikkeling Baansteer-Noord (paramics-studie)" d.d. 10 februari 2011 van Grontmij.

In het bestaande schetsontwerp voor het verbredingsalternatief is uitgegaan van zowel VRI- kruisingen als rotondes, afhankelijk van de locatie:

- kruising N244 – aansluitingen A7: VRI;
- kruising N244 – Salvador Allendelaan: VRI;
- kruising N244 – Nieuwe Gouw: VRI;
- kruising N244 – Edisonweg: VRI;
- kruising N244 – Magneet: rotonde;
- kruising N244 – Oosterweg: rotonde.

Uit de analyse met het microscopische verkeersmodel blijkt dat de doorstroming in dit schetsontwerp goed is. Nergens ontstaan lange wachtrijen. Gezien de intensiteiten in de drukste perioden is het ook mogelijk de VRI-kruisingen als rotonde vorm te geven en de rotondes als VRI-kruisingen. Vanuit verkeersveiligheid heeft de vormgeving als rotonde in principe de voorkeur. Voor de drie kruisingen die nu in het ontwerp als VRI-kruising zijn opgenomen geldt dat het relatief drukke kruisingen zijn.

Gezien het doel van de provincie Noord-Holland om de N244 neer te zetten als regionale stroomweg zijn in het ontwerp de drukke kruisingen met VRI's gehandhaafd. Het realiseren van VRI's op deze kruisingen levert namelijk het voordeel op dat er bijvoorbeeld gestuurd kan worden door middel van een 'groene golf' op de N244 om het verkeer tussen N247 en N244 goed door te laten stromen. Daarnaast speelt het openbaar vervoer een rol bij de keuze. Het toepassen van VRI's bij de kruisingen biedt de mogelijkheid om de prioriteit van de buslijnen te handhaven. De intensiteiten op het oostelijke deel (bij de kruisingen Magneet en Oosterweg) zijn lager, waardoor daar rotondes volstaan. In verband met de verkeersveiligheid verdienen rotondes hier de voorkeur.

3.3 In het MER vergeleken alternatieven

In het milieu effect rapport (MER) van 30 mei 2011 (Grontmij, referentie 319461 revisie D2) zijn vijf alternatieven voor de aanpak van de N244 vergeleken.

Tabel 3.1 toont een overzicht van de alternatieven. Het verbredingsalternatief is door de provincie gekozen als te realiseren oplossing. Voor dit alternatief is dit inpassingsplan opgesteld. Omdat de keuze voor dit alternatief reeds is gemaakt (zie ook de volgende paragraaf) en is vertaald in het inpassingsplan, wordt er alleen nog over "de verbreding van de N244" gesproken, waarmee dus het verbredingsalternatief wordt bedoeld.

Tabel 3.1 Overzicht alternatieven voor de N244

Naam alternatief	Wegtype	Aantal rijstroken	Maximum snelheid	Kenmerken
Nulalternatief	Gebiedsontsluitingsweg	2x1	80 km/uur	Huidige kruispuntsamenstelling
Nulplusalternatief	Gebiedsontsluitingsweg	2x1	80 km/uur	Kruisingen met (turbo)rotonde of VRI (verkeersregelininstallatie met verkeerslichten), aansluiting Beemster (Purmerenderweg) en A7, P+R terrein met gelegenheid voor horeca en tankstation
Verbredingsalternatief	Gebiedsontsluitingsweg	2x2	80 km/uur	Kruisingen met (turbo)rotonde of VRI (verkeersregelininstallatie met verkeerslichten), aansluiting Beemster (Purmerenderweg) en A7, P+R terrein met gelegenheid voor horeca en tankstation
Stroomwegalternatief	Stroomweg	2x2	100 km/uur	Drie ongelijkvloerse kruisingen
Meest milieuvriendelijke alternatief	Gebiedsontsluitingsweg	2x1 / 2x2	80 km/uur	Combinatie nulplus en verbredingsalternatief

3.4 Provincie werkt verbredingsalternatief verder uit

Het verbredingsalternatief is in opdracht van de provincie Noord-Holland vertaald naar het inpassingsplan N244. De toepassing van het instrument van een provinciaal inpassingsplan kan op instemming rekenen van de gemeentebesturen van Edam-Volendam, Purmerend, Zeevang en Beemster en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). In het verbredingsalternatief blijft de N244 een gebiedsontsluitingsweg. Dit houdt in:

- 2x2 rijstroken;
- snelheidslimiet van 80 km per uur;
- gelijkvloerse kruisingen met (turbo) rotonde of VRI (verkeersregelinstallatie met verkeerslichten) voor gemotoriseerd verkeer;
- handhaving en verlenging van de bestaande ongelijkvloerse kruisingen voor langzaamverkeer (fietstunnels).

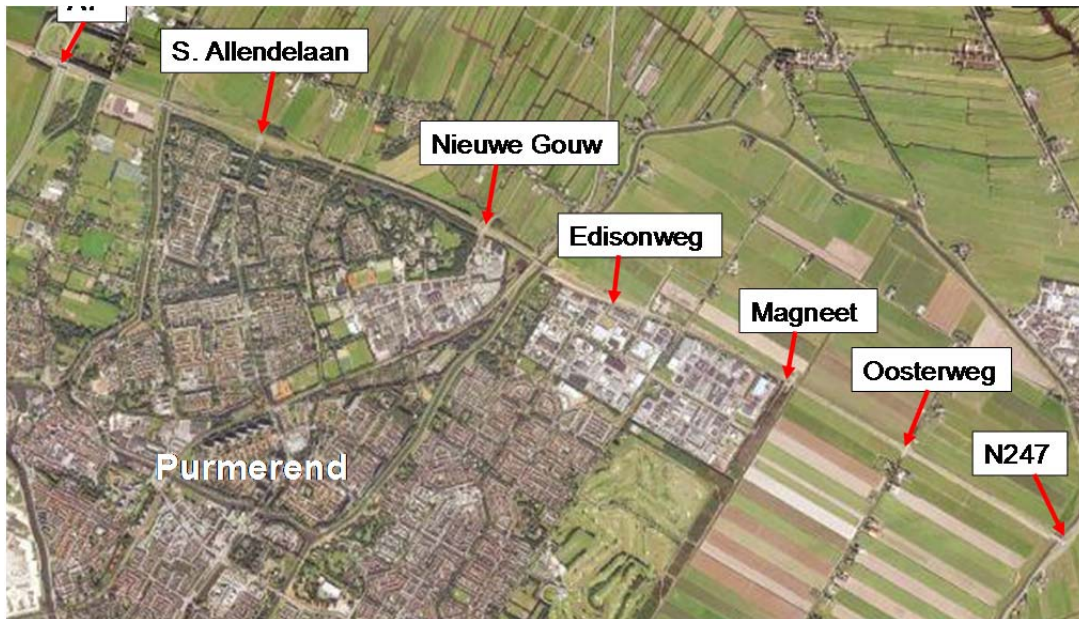
Verder zijn naar aanleiding van de uitwerking van het verbredingsalternatief de volgende ontwikkelingen in dit inpassingsplan meegenomen:

- verbetering aansluitingen A7 – N244;
- de aansluiting van de Purmerenderweg (gemeente Beemster) aan de noordzijde van de N244;
- ter hoogte van de Salvador Allendelaan, aan de noordkant van de N244, wordt een P+R-terrein aangelegd met mogelijkheid voor een horecavestiging (wegrestaurant) en een verkooppunt voor motorbrandstoffen (tankstation met LPG);
- ten noorden van het bestaande tweebaansviaduct over de spoorweg en de Purmerringvaart wordt een vergelijkbaar extra viaduct aangelegd;
- ten noorden van het bestaande viaduct over de watergang Middentocht wordt een vergelijkbaar extra viaduct aangelegd;
- aan de noordzijde vlak langs de N244 wordt een regionaal fietspad aangelegd;
- aan de noordzijde van de N244 wordt vanaf de fietstunnel bij de Miedijk een fietspad aangelegd naar de P+R- voorziening.

De details van de verbreding van de N244 zijn in de volgende paragraaf beschreven.

3.5 Detailbeschrijving N244 tracé A7 – N247

Het inpassingsplan voor de N244 betreft het deel van de N244 vanaf de aansluiting met de A7 tot aan de N247. Deze paragraaf beschrijft de details van dit tracé van west naar oost.



Figuur 3.4 Tracé N244 tussen A7 en N247 met de belangrijkste kruisingen

Omgeving A7 – Purmerenderweg

Aan de westzijde begint het tracé bij de aansluiting met de A7. De N244 gaat over de A7 heen en de uitwisseling van verkeer tussen de A7 en de N244 is in de huidige situatie geregeld met rotondes. Voor verkeer vanaf de A7-zuid richting de N244 oost heeft deze rotonde een bypass. Bij de verbreding van de N244 wordt een aansluiting vanuit de Beemster en Zeevang gemaakt via de Purmerenderweg en de huidige rotondes worden vervangen door kruispunten. Dit betekent een verruiming van de capaciteit, waardoor de doorstroming hier zal verbeteren.

Voor de aansluiting van de Purmerenderweg op de N244 zijn verschillende varianten onderzocht. De basis van deze onderzoeken is gelegd in de in 2003 opgestelde verkeersnetwerkvisie. Deze visie is opgesteld in een samenwerkingsverband van de provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam, Rijkswaterstaat Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam. Hierin is geconstateerd dat de Rijksweg A7 nabij Purmerend in 2010 als zeer filegevoelig wordt gezien. Dit knelpunt is projectmatig regionaal uitgewerkt in het kader van Gebiedsgericht benutten (GGB) van Purmerend. Aan de hand van het GGB is een convenant opgesteld waarin de meeste betrokken partijen overeen zijn gekomen het maatregelenpakket volledig uit te voeren. In het GGB is de noordelijke variant voor de aansluiting Purmerenderweg – N244 – Rijksweg A7 opgenomen.

Omgeving Purmerenderweg – Salvador Allendelaan

Vanaf de Purmerenderweg tot het kruispunt met de Salvador Allendelaan heeft de huidige N244 twee rijstroken in beide richtingen. Beide wegvakken lopen over een viaduct (voor elke richting een apart viaduct) over de Oostdijk, Westdijk en de Beemsterringvaart. Bij de verbreding van de N244 behoudt dit wegvak twee rijstroken in beide richtingen. Het dubbele viaduct over de Beemsterringvaart blijft zoals deze in de huidige situatie is.

Omgeving Salvador Allendelaan – Nieuwe Gouw

Ter hoogte van het kruispunt met de Salvador Allendelaan vinden een aantal veranderingen plaats. De twee rijstroken op de zuidbaan gaan in de huidige situatie over in een opstelstrook voor rechtdoor (N244) en een opstelstrook voor rechtsaf (Salvador Allendelaan). Bij de verbreding van de N244 komt hier aan de rechter- en linkerkant een opstelstrook bij. De huidige stroken zijn dan opstelstroken voor rechtdoor, de nieuwe strook links een opstelstrook voor linksaf en de nieuwe strook rechts voor rechtsaf (Salvador Allendelaan). Ook voor de rijbaan van oost naar west komen vier opstelstroken, twee voor rechtdoor (N244) en één voor rechtsaf en één voor linksaf (Salvador Allendelaan). De nieuwe opstelstroken van de Salvador Allendelaan richting het noorden leiden naar het nieuw te ontwikkelen P+R terrein met 150 parkeerplaatsen en een horeca- gelegenheid (wegrestaurant). Verkeer vanaf het kruispunt wordt via één rijstrook naar een rotonde geleid, waar de ene afslag leidt naar het P+R terrein en de andere naar de horecagelegenheid. De rijstrook vanaf de rotonde richting het kruispunt N244 – Salvador Allendelaan krijgt drie opstelstroken, voor elke richting één. Verder is er via een wijzigingsbevoegdheid de mogelijkheid een tankstation te realiseren ten noordwesten van het kruispunt N244 – Salvador Allendelaan. Dit tankstation kan – na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid – via een aparte uitvoeg-/invoegstrook vanaf/naar de N244 ontsloten worden. Zowel de P+R-locatie, als de horecagelegenheid, als het eventuele tankstation zullen voor langzaamverkeer toegankelijk worden gemaakt via een fiets-/voetpad vanaf de fietstunnel bij de Miedijk.

Vanaf het kruispunt N244 – Salvador Allendelaan heeft de N244 tot het gelijkvloerse kruispunt met de Nieuwe Gouw in de huidige situatie in beide richtingen één rijstrook. Bij de verbreding van de N244 worden dit twee rijstroken in beide richtingen. De verbreding vindt plaats aan de noordzijde, waar al een verhoogd dijklichaam aanwezig is.

Omgeving Nieuwe Gouw – Edisonweg

Het kruispunt N244 – Nieuwe Gouw is in de huidige situatie geregeld met een verkeersregelinstallatie (VRI) met verkeerslichten. Dit blijft bij de verbreding van de N244 zo. Wel wordt het aantal opstelstroken voor beide richtingen van de N244 verhoogd van drie naar vier. De extra opstelstrook is voor rechtdoorgaand verkeer.

Vanaf het kruispunt N244 – Nieuwe Gouw tot het kruispunt N244 – Edisonweg bestaat de N244 uit één rijbaan met één rijstrook voor beide richtingen. Na de verbreding van de N244 zijn er twee rijbanen met voor iedere richting twee rijstroken. Voor dit wegvak betekent dit dat een extra rijbaan moet worden aangelegd, met ook een extra, nieuw viaduct over spoorlijn Amsterdam – Hoorn en de Purmerringvaart. Dit extra viaduct is ontworpen aan de noordzijde van het bestaande viaduct.

Omgeving Edisonweg – Magneet

Voor het met verkeerslichten geregelde kruispunt N244 – Edisonweg gelden dezelfde wijzigingen als voor het kruispunt N244 – Nieuwe Gouw: een verdubbeling van het aantal opstelstroken voor rechtdoorgaand verkeer.

Ook op het wegvak tussen de Edisonweg en de Magneet, wordt de enkele rijstrook van de N244 in beide richtingen verdubbeld. Onder dit wegvak ligt ter hoogte van de Westerweg een fietstunnel, die als gevolg van de verdubbeling wordt aangepast.

Omgeving Magneet – Oosterweg

De Magneet sluit in de huidige situatie aan op de N244 door middel van een rotonde. Bij de verbreding van de N244 wordt deze rotonde een zogenaamde turborotonde, met dubbele rijstroken voor rechtdoorgaand verkeer (N244). Ter hoogte van deze rotonde krijgt het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein Baansteer Noord een nieuwe aansluiting op de N244.

Ten oosten van deze rotonde N244 – Magneet gaat de N244 over de watergang genaamd Middentocht. Ten behoeve van de verdubbeling moet hier een nieuw viaduct overheen worden aangelegd, ten noorden van het bestaande viaduct.

Ook het wegvak van de N244 tussen De Magneet en Oosterweg wordt de enkele rijstrook van de N244 in beide richtingen verdubbeld.

Omgeving Oosterweg – N247

Het kruispunt N244 – Oosterweg is in de bestaande situatie geregeld met verkeerslichten. Bij de verbreding van de N244 worden deze lichten vervangen door een turborotonde, met dubbele rijstroken voor doorgaand verkeer (N244). Verder is voor de oversteekbaarheid van de N244 bij de Oosterweg gekozen voor de aanleg van een fietstunnel aan de westzijde van deze kruising. De fietstunnel is uit praktisch oogpunt zo dicht mogelijk bij de rotonde ontworpen, zodat de minste grond hoeft te worden aangekocht. Het ruimtebeslag van deze fietstunnel is op de verbeelding opgenomen.

Vanaf de Oosterweg tot de aansluiting van de N244 met de N247 vindt in de verbreding van de N244 wederom een verdubbeling van de rijstroken in beide richtingen plaats.

Vlak voor de aansluiting met de N247 kruist de N244 de Purmerringvaart. Het huidige viaduct over dit water biedt voldoende ruimte voor de 2 x 2 rijstroken van de verbreding van de N244. Wel wordt de rijstrookindeling aangepast.

Het kruispunt N244 – N247 blijft een gelijkvloerse, met verkeerslichten geregelde kruising. Vanaf de N244 richting de N247 gaat de rechterrijstrook van de N244 over in een opstelstrook voor rechtsaf (N247-zuid). De linkerstrook gaat over in een opstelstrook voor linksaf (N247-noord). Ook zal ruimte worden gereserveerd voor een opstelstrook voor rechtdoor, die in gebruik genomen kan worden als de derde ontsluiting van Edam-Volendam gerealiseerd is. Dan zal de strook voor rechtsaf ook voor rechtdoor gebruikt kunnen worden.

In de huidige situatie ligt langs de N244 geen fietspad. Bij de verbreding van de N244 is de realisatie van een fietsverbinding langs de N244 meegenomen. Ter hoogte van de Magneet en de Westerweg liggen fietstunnels. Het nieuwe fietspad langs de N244 zal aansluiten op beide tunnels. Verder zal het fietspad ter hoogte van de aansluiting met de N247 een aansluiting krijgen op het fietspad langs de N247 én op het fietspad van de nieuw te realiseren derde ontsluitingsweg van Edam-Volendam.

3.6 Begrenzing plangebied

In deze paragraaf is de begrenzing van het plangebied beschreven en onderbouwd. De plangrens is van west naar oost beschreven.

In principe is de oeverlijn van de naast de N244 gelegen watergangen gehanteerd als plangrens aan noord- en zuidzijde van de N244. Daarbij speelt echter mee dat in overleg met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier gekozen is om de bermsloten te verbreden als compensatie voor de toename van het verharde oppervlak. Op plaatsen waar deze sloten verbreed moeten worden, is het water en de te realiseren verbreding van de bermsloten ook dit inpassingsplan opgenomen.

Voor het inpassingsplan N244 is verder uitgegaan van de aansluiting Purmerenderweg op de N244 nabij de A7, zoals opgenomen in het gebiedsgericht benutten (GGB) Purmerend¹. Dit document is door het college van Beemster in juni 2009 aangenomen. De plangrens ter hoogte van deze aansluiting loopt om de geplande rotonde ten noorden van de N244.

Aan beide zijden van het wegvak van de N244 tussen de aansluiting met de Purmerenderweg en de Salvador Allendelaan ligt de plangrens op de oeverlijn. Ten noorden van de N244 is het water en de verbreding van de bermsloten echter in het plangebied opgenomen. Aan de zuidzijde is dat niet het geval. Dit vloeit voort uit het waterhuishoudkundig plan (zie hoofdstuk 4).

Daarnaast is ter hoogte van het viaduct over de Purmerringvaart voldoende ruimte bestemd voor het inpassen van een extra viaduct. Het huidige viaduct zal voor de twee rijstroken in de oostelijke rijrichting worden gebruikt. Voor de westelijke rijrichting, eveneens met twee rijstroken, wordt een nieuw viaduct aangelegd aan de noordzijde van het bestaande viaduct.

Ter hoogte van de aansluiting met de Salvador Allendelaan volgt de plangrens ook de oeverlijn, maar is er wel sprake van een breder plangebied dan elders. Aan de noordzijde is ruimte opgenomen voor de gewenste aanleg van een P+R terrein, een horecavoorziening en een tankstation. Ten oosten van de aansluiting met de Salvador Allendelaan bevindt zich een fietstunnel. Deze blijft gehandhaafd en past binnen de verkeersbestemming. Omdat de fietstunnel voor een deel door/onder de bestemming groen loopt, is binnen die bestemming de mogelijkheid van fietstunnels opgenomen. Bij deze fietstunnel is aan de noordzijde de bestemming verkeer verruimd om de aansluiting van het fiets-/voetpad naar de P+R-locatie mogelijk te maken. De plangrens is op deze locatie daarom ruimer genomen dan de oeverlijn. Ook is hier op verzoek van de gemeente Purmerend een klein gedeelte van een agrarisch perceel meebestemd, omdat dit nog net binnen de gemeentegrens ligt. Voor dit gedeelte zijn dezelfde mogelijkheden als voor het aansluitende agrarische gebied vastgelegd. De bestemming van dit gedeelte is gelijk aan de geldende bestemming en heet 'Agrarisch met waarden'.

¹ Convenant uitvoeringsafspraken Gebiedsgericht Benutten Purmerend.

Langs het wegvak N244 vanaf Salvador Allendelaan tot aansluiting met Edisonweg is de oeverlijn de plangrens aan de noord- en zuidzijde. Aan de noordzijde is het water in verband met de compensatie van de toename van het verhard oppervlak ook op de kaart opgenomen, inclusief de benodigde verbreding in verband met de compensatie. Daarnaast geldt hier voor het tracé van de verbrede N244 de bestemming verkeer. Aan de zuidzijde van de N244 is vanaf de huidige weg tot de oeverlijn de bestemming groen opgenomen.

Ter hoogte van bedrijventerrein Baanste-Noord is de plangrens voor het inpassingsplan N244 afgestemd op de plangrens van het bestemmingsplan bedrijventerpark Baanste-Noord. In het bestemmingsplan bedrijventerpark Baanste-Noord was al rekening gehouden met 2 x 2 rijstroken voor de N244. Daarnaast is het binnen bestemmingsplan bedrijventerpark Baanste-Noord aan de oostkant mogelijk om in de groenbestemming voet- en fietspaden te realiseren, waardoor het niet nodig was om het regionale fietspad dat aansluit op de fietstunnel bij de Magneet in dit inpassingsplan ter plaatse van Baanste-Noord apart te bestemmen.

De aansluiting van de Magneet op de N244 is gepland middels een rotonde. Deze aansluiting valt binnen de plangrens van het inpassingsplan N244. De mogelijke aansluiting op deze rotonde richting het noorden, valt buiten de plangrens van het inpassingsplan N244, maar binnen het bestemmingsplan Baanste-Noord.

Ten oosten van de aansluiting met de Magneet is rekening gehouden met een fietstunnel en fietspad. Beide zijn opgenomen als verkeersbestemming. Voor zover de fietstunnel en het fietspad binnen het bestemmingsplan Baanste-Noord vallen, geldt dat die op grond van de daar geldende bestemming(en) mogelijk zijn.

De plangrens langs het wegvak tussen de aansluiting met de Magneet en de Oosterweg volgt aan de noord- en zuidzijde weer de oeverlijn. Ter hoogte van de Oosterweg is een ontsluiting naar het noorden mogelijk gemaakt. Dit in tegenstelling tot het oorspronkelijke ontwerp uit het MER N244. Daartoe is voor een goede en inpasbare aansluiting extra ruimte met een verkeersbestemming opgenomen. Zodoende kan ook het naast de N244 gelegen fietspad op een veilige manier de noordelijke tak van deze rotonde kruisen. Verder is bij de Oosterweg een verkeersbestemming opgenomen om de aanleg van een fietstunnel mogelijk te maken aan de westzijde van deze kruising. Het ruimtebeslag van deze fietstunnel heeft hier een deel van de plangrens bepaald.

Vlak voor de aansluiting met de N247 gaat de N244 over de Purmerringvaart middels een viaduct. Dit viaduct is smal bestemd, gekozen is het bestaande viaduct met ruimte voor 2 x 2 rijstroken, te handhaven. Er is immers geen ruimere verkeersbestemming nodig, omdat het bestaande viaduct al voldoende ruimte voor 2x2 rijstroken biedt. Dit in tegenstelling tot het viaduct over het spoor waar in verband met de flexibiliteit bij de uitwerking van het viaduct een ruimere verkeersbestemming is opgenomen.

Rond de aansluiting met de N247 krijgt een relatief groot gebied een verkeersbestemming. Dit is in overleg met de gemeente Edam-Volendam besloten, omdat het flexibiliteit biedt en er in de huidige situatie ook al een verkeersbestemming geldt.

Ter plaatse van de N247 is ruimte voor de bestemming verkeer op de verbeelding opgenomen, zodat op grond van het inpassingsplan opstelstroken kunnen worden gerealiseerd. Vanaf de N244 is langs het zuidelijke deel van de N247 tot de Purmerringvaart een ruimere verkeersbestemming opgenomen om de benodigde opstelstroken en de realisatie van de fietstunnel naar de derde ontsluitingsweg mogelijk te maken.

De oostelijke plangrens van het inpassingsplan N244 is gelegen aan de oostzijde van de te realiseren waterberging, zodat dat binnen het plangebied mogelijk gemaakt is conform de wens van o.a. het hoogheemraadschap. De plannen voor de derde aansluiting van Edam-Volendam op de N247 zijn niet geregeld in dit inpassingsplan, omdat ze nog niet voldoende concreet zijn. De gemeente Edam-Volendam stelt hiervoor een apart bestemmingsplan op, dat naadloos op de plangrens van het inpassingsplan zal aansluiten.

4 ONDERZOCHE ASPECTEN VERBREIDING N244

De potentiële belemmeringen voor de verbreding van de N244 zijn op verschillende manieren onderzocht. Uitgevoerd bureauonderzoek is waar nodig en waar beschikbaar aangevuld met verkennend onderzoek. Een belangrijke bron van onderzoeksinformatie is het MilieuEffectRapport Verbreding N244 (Grontmij, 2011), in deze toelichting het MER N244 genoemd. Het doel van een MER N244 is informatie bieden om milieuaspecten in de bestuurlijke besluitvorming op een volwaardige en juiste wijze mee te kunnen nemen.

In dit hoofdstuk gaan we dieper in op de onderzochte aspecten voor de verbreding van de N244. Dit betreft de volgende onderwerpen: bodem, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, water, natuur, archeologie, cultuurhistorie en de landschappelijke structuur.

4.1 Bodem

Algemeen

Om te voorkomen dat tijdens de verbreding van de N244 wordt gestuit op bodemverontreinigingen is bodemonderzoek uitgevoerd. Hierbij zijn doorgaans vier stappen aan de orde. De eerste stap is een historisch bodemonderzoek, volgens NEN 5725. Dit type onderzoek is al uitgevoerd voor het MER N244. De tweede stap is een verkennend onderzoek volgens NEN 5740 en wordt uitgevoerd als daar aanleiding toe is op grond van het historische onderzoek. Een vervolgonderzoek is een mogelijke derde stap van het bodemonderzoek en indien nodig volgt als vierde stap een saneringsplan.

Historisch onderzoek

Het doel van het historisch bodemonderzoek (memo Grontmij, 2009, zonder kenmerk) is het vaststellen of in het verleden activiteiten hebben plaatsgevonden die de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem nadelig kunnen hebben beïnvloed. Omdat in dit stadium nog geen veld- en laboratoriumonderzoek hoeven plaats te vinden, kan enkel een uitspraak worden gedaan over de verwachte milieuhygiënische bodemkwaliteit.

Uit historisch bodemonderzoek, waarbij o.a. gebruik is gemaakt van historische kaarten, blijkt dat het plangebied altijd als agrarisch gebied in gebruik is geweest. Voor zover te overzien is het slotenpatroon in de loop der tijd niet veranderd. De locatie is volgens het historisch onderzoek niet gelegen in een bodembeschermingsgebied.

Binnen het plangebied hebben in het verleden drie bodemonderzoeken plaatsgevonden. Deze hebben geen aanleiding gegeven voor vervolgonderzoek.

De conclusie op basis van het historisch onderzoek uitgevoerd voor het MER N244 is dat het plangebied niet verdacht is ten aanzien van bodemverontreinigingen. De notitie Historisch bodemonderzoek Provinciale weg N244 van Grontmij is als bijlage 2 bij dit inpassingsplan gevoegd.

Vervolgonderzoek bodem

Het historisch bodemonderzoek zoals hierboven beschreven is op een verminderd basisniveau uitgevoerd. Dit was voldoende voor het benodigde detailniveau in het MER, maar is niet voldoende in verband met het inpassingsplan.

In opdracht van de provincie Noord-Holland is daarom aanvullend een inventarisatie van de bodemgegevens uitgevoerd om een goede afweging te kunnen maken of de toekomstige functie – die geregeld is in het inpassingsplan (de weg) – voldoet aan de huidige bodemkwaliteit. De resultaten van deze inventarisatie zijn vastgelegd in 'Inpassingsplan N244, Provincie Noord-Holland Inventarisatie bodemgegevens – vooronderzoek bodemkwaliteit' (Royal HaskoningDHV, maart 2013, bijlage 3).

Op basis van de resultaten van dit aanvullende onderzoek is de huidige milieuhygiënische bodemkwaliteit beoordeeld. De toetsing bestaat uit twee delen:

- toetsing van de diffuse bodemkwaliteit. Bij toetsing van het inpassingsplan wordt gekeken naar de bekende bodemkwaliteit en deze wordt getoetst aan de voorgenomen functie. In het geval van een weg als voorgenomen functie, kan milieutechnisch worden aangesloten bij de bodemfunctieklasse Industrie.
- toetsing van de lokale bodemkwaliteit. In dit geval moet aan de hand van de circulaire bodembescherming getoetst worden of er sprake is van een (mogelijk) geval van ernstige verontreiniging.

Samenvatting beschikbare gegevens

Voor Purmerend is het grootste deel van het plangebied uitgesloten van de bodemkwaliteitskaart (2012) vanwege te beperkte gegevens en zodoende is de diffuse kwaliteit niet bekend. Blijkens de bodemkwaliteitskaart (2012) van Edam-Volendam voldoet de bodem in het plangebied grotendeels de kwaliteitsklasse Wonen en plaatselijk aan de kwaliteitsklasse Industrie. De diffuse bodemkwaliteit is geen belemmering voor het vaststellen van het inpassingsplan.

Uit het provinciale archief zijn enkele gevallen van ernstige verontreiniging bekend langs het tracé. Het betreft hier (gesaneerde) agrarische dammetjes, een industrieterrein en een voormalig NS emplacement. Alleen het NS-emplacement ligt ter hoogte van het tracé, maar het zal naar verwachting met een viaduct worden overbrugd. De aanwezige gevallen van ernstige verontreinigingen betreffen verontreinigingen waarvoor geen verspreidingsrisico's aanwezig zijn, en welke zodoende geen belemmering vormen voor het vaststellen van het inpassingsplan.

De verder bekende lokale bodemkwaliteit is niet van dien aard dat er een belemmering is voor het vaststellen van het inpassingsplan.

Conclusie

Op basis van de beschikbare gegevens zijn er wat betreft de bodemkwaliteit geen belemmeringen voor het vaststellen van het inpassingsplan.

4.2 Geluid

Akoestisch onderzoek MER

In het “Akoestisch onderzoek MER verdubbeling N244” (Grontmij, 2007) zijn geluidbelastingen berekend. Het onderzoek is als bijlage 4 bij dit inpassingsplan gevoegd. Hierin is de geluidbelasting berekend op de gevels van de woningen langs de N244, de Salvador Allendelaan en overige wegen. Ook is de geluidbelasting op de gevels van zorginstelling Kwadijkeroog berekend. Het totaal aantal geluidbelaste woningen neemt door het verbreden van de N244 ten opzichte van de referentie situatie in 2005 met 9% toe. Ten opzichte van autonome ontwikkeling is het aantal geluidbelaste woningen bij het verbreden van de N244 in 2020 niet significant.

Maatregelen zijn noodzakelijk

Uit het onderzoek blijkt dat er geluidreducerende maatregelen noodzakelijk zijn (geluidarm wegdek, schermen o.i.d.). Een hogere waarde kan worden aangevraagd als blijkt dat de maatregelen niet kosteneffectief zijn. De te treffen maatregelen hebben betrekking op het weggedeelte ter plaatse van de kruising met de Oosterweg en ter plaatse van de Stationsweg nabij de spoorweg Amsterdam- Hoorn, waar lokaal maatregelen ter bescherming van de woningen Oosterweg E34 te Purmer en Stationsweg 26/27 te Kwadijk noodzakelijk zijn.

Conclusie: specifiek akoestisch onderzoek noodzakelijk

Uit het onderzoek blijkt dat voor diverse woningen op verschillende locaties de gevelbelasting toeneemt. Om exact te kunnen bepalen welke maatregelen doeltreffend zijn, is specifiek akoestisch onderzoek noodzakelijk. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om te bepalen voor welke woningen een aanvraag voor een hogere waarde nodig is.

Specifiek akoestisch onderzoek

Voor de wijzigingen aan de N244 in het kader van de verbreding, is specifiek geluidonderzoek uitgevoerd door Royal HaskoningDHV. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in de rapportage Reconstructie N244 te Purmerend, Akoestisch onderzoek, 1 november 2012, versie definitief 06.

De wijzigingen aan de N244 die voor wat betreft het onderwerp geluidhinder van belang zijn, betreffen het verbreden van de N244 (van 2x1 naar 2x2 rijstroken) en het aanpassen van de maximumsnelheid. Daarnaast is bij de Purmerenderweg een nieuwe aansluiting op de N244 gepland die geluidgevolgen zou kunnen hebben voor omliggende woningen. In het onderzoek is nagegaan of er sprake is van “reconstructie” zoals omschreven in de Wet geluidhinder. Ook is in het onderzoek nagegaan of een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde aan de orde is. Indien uit het onderzoek blijkt dat er sprake is van reconstructie en/of overschrijding van de voorkeurgrenswaarde, dan moet onderzocht worden welke geluidbeperkende maatregelen getroffen kunnen worden. Indien uit het specifieke akoestisch onderzoek blijkt dat niet kan worden voldaan aan de grenswaarden in de Wet geluidhinder, dan moeten mogelijk hogere waarden voor die woningen worden vastgesteld.

Uit de resultaten blijkt dat vanwege de N244 bij 2 flatgebouwen op de Westervenne en Oostervenne (punt 2056 en 1882) en 25 gebouwen op het Kwadijkerpark sprake is van reconstructie. Om de toename van het geluid te reduceren zijn maatregelen onderzocht.

Maatregelen en hogere waarden

Het bevoegd gezag (provincie Noord-Holland) heeft besloten om:

Ten behoeve de woningen ten zuiden van de N244 (tussen de A7 en Miedijk, cluster 3) op de N244 stiller asfalt (dunne deklaag B) toe te passen (km 21.765 – km 22.265).

Voor de woningen Westervenne 313, 327, 341, 355, 369, 383, 397, 411 en 425 (resp. 2e t/m 10e bouwlaag) dienen dan hogere waarden vanwege de N244 te worden vastgesteld (zie ook de kaart in bijlage 5 van de toelichting);

Ten behoeve van het Kwadijkerpark (cluster 5) op de N244 stiller asfalt (dunne deklaag B) toe te passen (km 22.265 – km 23.000). Er dienen dan nog voor 9 gebouwen hogere waarden te worden vastgesteld (zie ook de kaart in bijlage 5 van de toelichting).

De hogere waarden vanwege de N244 dienen door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland te worden vastgesteld.

De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt ten hoogste 62 dB na het toepassen van stiller asfalt. De gecumuleerde geluidbelasting is niet hoger dan de maximaal toegestane grenswaarde van 63 dB die in de Wet geluidhinder is opgenomen voor reconstructie. Gezien de hoogte van de gecumuleerde geluidbelasting en de maatregelen die aan de N244 worden getroffen, worden de gecumuleerde geluidbelastingen toelaatbaar geacht.

Vanwege wijzigingen aan de overige wegen is geen sprake van reconstructie volgens de Wgh. Met betrekking tot het aanleggen van de nieuwe aansluiting op de N244 en de Purmerenderweg is geen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De Wet geluidhinder stelt geen aanvullende eisen ten aanzien van deze wegen.

Ervan uitgaande dat de hogere waarden worden vastgesteld, bestaat er uit oogpunt van het onderwerp geluid geen belemmering voor de vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten.

4.3 Luchtkwaliteit

Algemeen

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

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

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

Geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen

Voor het MER N244 is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd (Grontmij, 2007). Hierbij zijn met het CARII- model berekeningen gemaakt voor concentraties luchtverontreiniging voor de stoffen NO₂ en PM₁₀. Het tracé is hiervoor in zes delen opgesplitst. Voor alle zes delen liggen de concentraties van beide stoffen zo ver onder de norm, dat overschrijding van deze norm als gevolg van het verbreden van de N244 onwaarschijnlijk wordt geacht. Het onderzoeksrapport is als bijlage 6 bij dit inpassingsplan gevoegd.

Luchtkwaliteitsonderzoek

Ten behoeve van het inpassingsplan N244 is een apart luchtkwaliteitsonderzoek verricht. Dit hangt samen met de berekeningssystematiek van het luchtkwaliteitonderzoek en de aanpassingen van het schetsontwerp, zoals de aansluiting van de Purmerenderweg op de N244, die als lokale maatregel niet in het MER hoefde te worden meegenomen.

Voor realisatie van het project is toetsing noodzakelijk aan de vigerende luchtkwaliteitseisen uit de Wet Milieubeheer. De effecten van de gewijzigde N244 op de luchtkwaliteit zijn in het luchtkwaliteitonderzoek Reconstructie N244 te Purmerend (DHV, 22 juni 2012) inzichtelijk gemaakt. Het doel van het onderzoek is om het effect van het plan op adequate wijze aan de geldende wet- en regelgeving in de Wet milieubeheer (Wm) te toetsen. Het luchtonderzoek is gericht op de vraag of na realisatie van het plan voldaan wordt aan de luchtkwaliteitseisen in de Wm.

De planontwikkelingen van de N244 zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) (IBnr. 758). Concreet betekent dit dat het project doorgang kan vinden wanneer het betreffende project, zoals het uitgevoerd gaat worden, past binnen het NSL of er in ieder geval niet mee in strijd is.

Aangezien in het onderhavige inpassingsplan ook nog een nieuwe aansluiting op de Purmerenderweg is voorzien, wijkt het plan af van hetgeen in het NSL is opgenomen. Het plan is derhalve getoetst aan de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ in de Wm. Voor het eerste jaar van openstelling is uitgegaan van jaar 2013. Voor 2013 zijn de verkeersgegevens van het jaar 2023 gehanteerd. Hierbij zijn de emissiefactoren en achtergrondconcentraties van het jaar 2013 beschouwd. Dit betreft derhalve een worst-case situatie waarmee een overschatting van de concentraties wordt gegeven vanwege de autonome verkeersgroei en de afnemende prognose van de achtergrondconcentraties en emissiefactoren.

Voor de jaren na 2013 zijn de prognoses voor verkeersemisies als gevolg van de Euro-normen voor wegverkeer significant lager dan voor 2013. Ook de prognoses voor achtergrondconcentraties zijn op basis van vaststaand en voorgenomen beleid na 2013 significant lager dan voor 2013. Concentraties van stoffen uit de Wm zullen daardoor na 2013 significant lager zijn dan in 2013. Op basis daarvan kan redelijkerwijs worden aangenomen dat wanneer in 2013 aan de grenswaarden voor stoffen uit de Wm wordt voldaan, in de jaren na 2013 ook aan de grenswaarden wordt voldaan.

Uit de resultaten blijkt dat voor NO₂ en PM₁₀ wordt voldaan aan de grenswaarden in 2013. Verder kan gesteld worden dat overschrijding van de grenswaarden van de overige stoffen uit de Wm redelijkerwijs is uitgesloten. Hiermee is aangetoond dat het plan voldoet aan art. 5.16 lid 1 sub a Wm, waardoor er voor het onderwerp luchtkwaliteit geen belemmering bestaat om het inpassingsplan vast te stellen.

4.4 Externe veiligheid

Voor de MER N244 heeft Grontmij een extern veiligheidsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek bestaat uit een QRA (kwantitatieve risicoanalyse) voor de weg (N244) en het middels een wijzigingsbevoegdheid op te richten LPG tankstation met een doorzet van maximaal 1.500 m³.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon die permanent en onbeschermd zou verblijven in de directe omgeving van een inrichting of transportroute overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen in die inrichting of op die route. De omvang van het PR is dus geheel afhankelijk van de aard en hoeveelheid stoffen die opgeslagen is in de inrichting of vervoerd worden over de transportroute. Voor een individu geeft het PR een kwantitatieve indicatie van het risico dat hij loopt wanneer hij zich in de omgeving van een inrichting of transportroute bevindt. De grenswaarde van het PR is 10⁻⁶ per jaar (kans van 1 op een miljoen) en geldt voor nieuwe situaties. Deze kans kan als een zone op een kaart worden afgebeeld. Binnen deze zone mogen geen kwetsbare objecten, zoals woningen of scholen, worden gerealiseerd.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is de kans per jaar per inrichting of per kilometertransportroute dat een groep van 10 of meer personen in het invloedsgebied van de inrichting of de transportroute komt te overlijden als direct gevolg van een ongewoon voorval met gevaarlijke stoffen in die inrichting of op die route. Het GR is een indicatie van de mogelijke maatschappelijke impact van een ongeval. Het groepsrisico wordt getoetst aan de zogenaamde oriënterende waarde.

Huidige situatie geen risico's

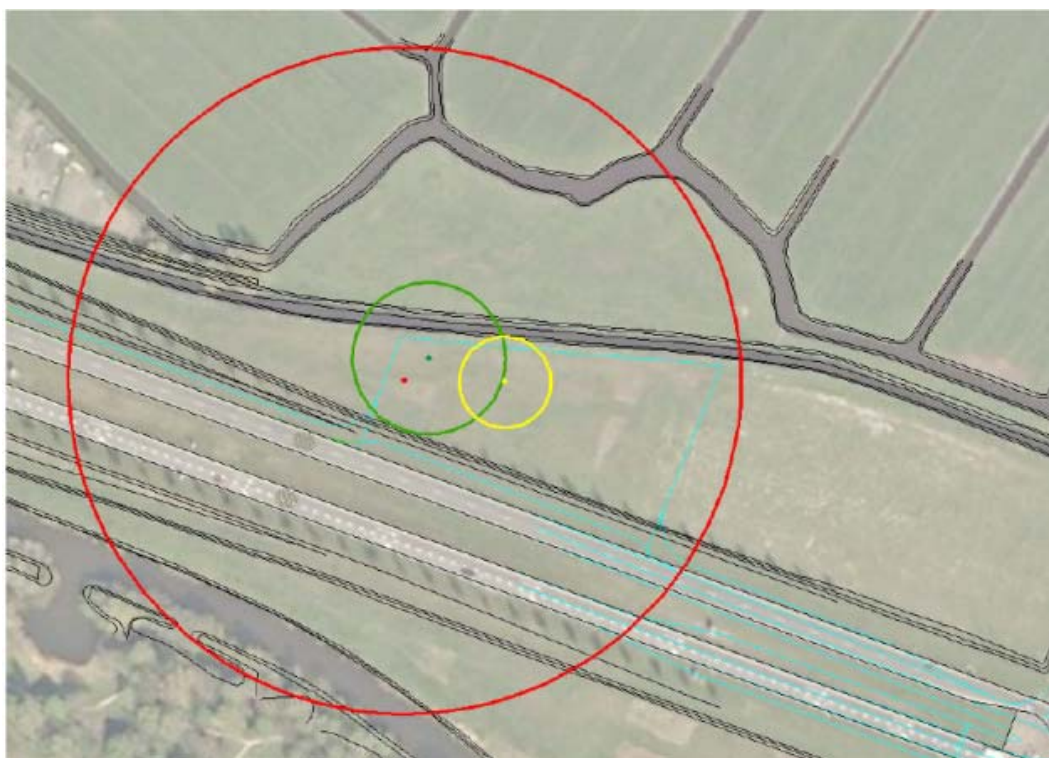
Uit de risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen blijkt dat de N244 in de huidige situatie geen aandachtspunt of bijna aandachtspunt is op het gebied van externe veiligheid. Voor plaatsgebonden risico en groepsrisico wordt aan de wettelijke eisen en richtlijnen voldaan. De contour voor plaatsgebonden risico is kleiner dan de wettelijke norm 10⁻⁶. Ook wat betreft groepsrisico wordt in de huidige situatie aan de oriënterende waarde voldaan. Uit de risicokaart Noord-Holland blijkt dat in de huidige situatie geen risicovolle objecten langs de N244 liggen.

LPG tankstation

In verband met de realisatie van een tankstation met LPG kan het risico toenemen. Om die reden is een QRA (kwantitatieve risicoanalyse) uitgevoerd en een verantwoording groepsrisico opgesteld (Grontmij 5 oktober 2012).

Plaatsgebonden risico

Uit de QRA van Grontmij blijkt dat de maatgevende PR 10^{-6} contour van een LPG-tankstation met een maximale doorzet van 1.500 m^3 op 110 meter van het LPG-vulpunt ligt. De locatie van het LPG vulpunt is met een aanduiding vastgelegd op de verbeelding van het inpassingsplan. De aanduiding voor het vulpunt is aan de westzijde van de beoogde locatie van het tankstation (conform de in de QRA gehanteerde locatie, zie figuur 4.1) gesitueerd op de verbeelding. Er liggen er geen (beoogde) kwetsbare objecten (horeca bij de P&R voorziening, woningen ten zuiden van de N244) binnen de 10^{-6} contour (110 meter) van het beoogde vulpunt, daarmee is geborgd dat het LPG-vulpunt op voldoende afstand van kwetsbare objecten in de omgeving komt te liggen.



Figuur 4.1 PR 10-6 contouren bij doorzet op jaarbasis : 1000 m^3 conform de Revi (bron: Grontmij, oktober 2012)

Groepsrisico

Uit de berekening van het groepsrisico voor Grontmij blijkt dat het groepsrisico binnen de toetsingsafstand van het beoogde LPG-tankstation onder de oriënterende waarde voor het groepsrisico ligt. Het groepsrisico voldoet daarmee aan de vereiste voor het toelaatbare risico, zoals bepaald in het BEVI.

Verantwoording groepsrisico

Omdat het groepsrisico in de toekomstige situatie toeneemt - er is in de huidige situatie geen LPG-tankstation aanwezig - dient het bevoegd gezag het groepsrisico te verantwoorden. Ten behoeve van deze verantwoording heeft Grontmij de elementen verantwoording groepsrisico (november 2012) opgesteld.

In dit document zijn enkele adviezen opgenomen om het restrisico van het LPG-tankstation te beperken.

Daarnaast zal de provincie Noord-Holland bij de uitwerking van de P&R voorziening beschouwen of de beoogde horeca voorziening (binnen het bouwvlak van de bestemming 'Gemengd') op ruimere afstand van het LPG-vulpunt kan worden gesitueerd. Het groepsrisico kan daarmee verder worden verlaagd.

Ondanks de genoemde maatregelen ter verhoging van de veiligheid kunnen risico's nooit voor 100% weggenomen worden. Ook na het nemen van veiligheidsverhogende maatregelen zal een restrisico blijven bestaan. Het bevoegd gezag maakt deze afweging voor het restrisico door middel van de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico bij dit inpassingsplan en het opgestelde brandweeradvies.

Samen met het ontwerp inpassingsplan, zal een ontwerp verantwoording groepsrisico ter inzage worden gelegd. In de verantwoording groepsrisico beschrijft het bevoegd gezag (de provincie Noord-Holland) – op basis het rapport Elementen verantwoording groepsrisico – waarom het groepsrisico, binnen de toetsingsafstand van het beoogde LPG tankstation, aanvaardbaar wordt geacht.

4.5 Water

Algemeen

De N244 loopt door de polders de Beemster en de Purmer, twee droogmakerijen. De Purmerringdijk is een waterkering in deze droogmakerij met de functie van boezemkade. Om de veiligheid te waarborgen, mogen de voorgestelde wijzigingen aan de N244 geen gevolgen hebben voor de stabiliteit en veiligheid van de waterkering. Dit houdt onder andere in dat in, op en over het dijklichaam alleen onder strenge voorwaarden mag worden gebouwd. Werkzaamheden op en nabij de kades mogen pas worden uitgevoerd na vooraf uitgevoerde toetsing en gegeven toestemming van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK).

De N244 loopt door de polders de Beemster en de Purmer. Beide polders hebben een wateropgave (tekort aan waterberging).

Compensatierichtlijnen uit het MER

Conform de eisen van het HHNK moeten dempingen van bestaande waterstructuur één op één worden gecompenseerd. Daar waar watergangen worden gedempt, zullen deze zoveel mogelijk parallel aan de nieuwe weg worden teruggegraven. Hierbij wordt ervoor gezorgd dat aan- en afvoerrichtingen niet veranderen, omdat dat volgens de watercompensatieregelingen niet mag.

Door de toename aan verharding zal een deel van de neerslag versneld worden afgevoerd. Om te voorkomen dat de waterhuishoudkundige situatie verslechtert, is compensatie noodzakelijk. Onderstaand is een globaal overzicht gegeven van de verhardingsbalans. Hierin is uitgegaan van 100% compenseren voor gedempt oppervlaktewater en 20% compensatie voor de toename aan verharding. Omdat het verhard oppervlak niet versneld maar via de bermen afvoert, is dit laatste compensatiepercentage te hoog en met de helft verlaagd naar 10%.

Tabel 4.1 Watercompensatie in m² voor de verbreding van de N244

Toename verhard oppervlak conform MER N244		
Bestaande verharding (m ²)	Verharding verbrede N244 (m ²)	Toename (m ²)
71.300	111.600	40.300

Compensatieverplichtingen conform MER N244		
Compensatie verharding (m ²)	Compensatie i.v.m. water dempen (m ²)	Totale compensatie (m ²)
4.030	440	4.470

De afwatering van hemelwater op de N244 geschiedt via de berm naar de aangrenzende watergangen. Deze vorm van berminfiltratie blijft bij de verbreding van de N244 gehandhaafd.

Watertoets

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening, artikel 3.1.6 onder 1 sub b moet voor een inpassingsplan een watertoets worden uitgevoerd. Deze watertoets is een proces van vroegtijdig informeren van en afstemmen met de waterbeheerder Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. De gevolgen voor de waterhuishouding van de verbreding van de N244 moeten beschreven worden. Ook de wijze waarop met de waterhuishouding in het plan is rekening gehouden, dient aan bod te komen. Dit betekent dat er ook een koppeling gelegd moet worden met het compensatieplan en de te treffen maatregelen die daarin worden geadviseerd. Daartoe heeft Royal HaskoningDHV een waterhuishoudkundig plan opgesteld (maart 2013). De resultaten hiervan zijn gebruikt bij het watertoetsproces. De resultaten van het waterhuishoudkundig plan komen in het vervolg van deze paragraaf aan bod.

Waterhuishoudkundig plan

Ten behoeve van het inpassingsplan is een waterhuishoudkundig plan opgesteld (Waterhuishoudkundig plan Verbreding N244, DHV B.V., maart 2013, opgenomen in bijlage 8 van de toelichting). Het waterhuishoudkundig plan:

- maakt inzichtelijk hoe het huidige watersysteem functioneert;
- maakt duidelijk hoe ingrepen in het watersysteem binnen het ontwerp passen;
- maakt duidelijk welk effect het ruimtelijk plan heeft op oppervlakte- en grondwater;
- geeft de mogelijkheid tot het aanvragen van watergerelateerde vergunningen;
- geeft inzicht in het toekomstige watersysteem.

Gelijktijdig aan het opstellen van het waterhuishoudkundig plan is het proces van de watertoets doorlopen. De resultaten van dit proces zijn vastgelegd in het waterhuishoudkundig plan.

De toekomstige waterstructuur moet zowel kwalitatief als kwantitatief goed functioneren en voldoen aan de eisen van het Hoogheemraadschap. De toekomstige waterstructuur is gericht op het zoveel mogelijk handhaven van de bestaande waterstructuur. Dempingen worden één op één gecompenseerd. Dit is overigens slechts in zeer beperkte mate aan de orde. Daar waar watergangen bij de uitvoering van het project toch blijken te moeten worden gedempt, zullen deze zoveel mogelijk parallel aan de nieuwe weg worden teruggegraven. Hierdoor veranderen de aan- en afvoerrichtingen niet.

Hieronder volgen de maatregelen uit het waterhuishoudkundig plan, die nodig zijn om de effecten van de verbreding van de N244 op de waterhuishouding te mitigeren of compenseren. Alleen de aspecten die invloed ondervinden van de voorgenomen ontwikkeling komen aan bod. Dit zijn maatregelen in het kader van:

- veranderingen in de afwatering;
- grondwater;
- compensatie toename verhard oppervlak;
- effecten op de waterkwaliteit;
- effecten op de waterkeringen;
- veranderend beheer en onderhoud.

Veranderingen in de afwatering

In de huidige situatie vindt er vrije afwatering naar de berm plaats. In de toekomstige situatie zal dit niet veranderen. Er wordt dus zoveel mogelijk aangesloten bij de huidige afwatering. Bij een afwatering via de berm geldt als randvoorwaarde dat de berm een minimale breedte heeft van 5 meter. Indien deze breedte niet kan worden gerealiseerd wordt een natuurvriendelijke oever aangelegd of wordt het water centraal verzameld en gemonitord. Hier kan dan in een later stadium besloten worden een zuiverende voorziening aan te leggen (bijvoorbeeld een lamellenafscheiding, wadi of helofytenfilter). Bij het nieuw aan te leggen viaduct zal het hemelwater naar de landhoofden worden geleid en via een afwateringsriool worden afgevoerd. Ook hiervoor geldt dat er geen rechtstreekse lozing op het oppervlaktewater mag plaatsvinden, maar dat dit via een zuiverende voorziening gebeurt. De afwatering wordt bij nadere uitwerking van het ontwerp meegenomen en in nauw overleg met het Hoogheemraadschap vastgesteld.

Grondwater

Bij de aanleg van de weg en de kunstwerken wordt er naar gestreefd om de effecten op het grondwater zo beperkt mogelijk te houden. Voor de hoogteligging van de weg wordt uitgegaan van de bestaande waterpeilen in het gebied. Hierdoor worden de grondwaterstromen niet aangetast. Het waterpeil is verschillend per peilgebied en is mede afhankelijk van de bestaande maaiveldhoogten. Daarmee is de weghoogte ten opzichte van het maaiveld variabel.

Ter plaatse van de Oosterweg wordt een fietstunnel gerealiseerd. De fietstunnel komt onder de grondwaterstand te liggen en wordt daarom (deels) waterdicht uitgevoerd. Effecten op de grondwaterhuishouding worden niet verwacht.

Waterkwaliteit

Als gevolg van de verbreding van de N244 zijn effecten te verwachten op de waterkwaliteit. De verontreinigingen zijn afkomstig van wegmeubilair door corrosie van zink en van emissies door het verkeer van zware metalen, PAK, minerale olie en stroomstof. Zink is de maatgevende parameter van deze verontreinigingen. De emissies van wegverkeer richting bodem en grondwater nemen niet meetbaar toe door de voorgenomen ontwikkeling. Het verschil in de hoeveelheid verzinkt wegmeubilair en de daaruit voortkomende emissie van zink is marginaal voor de voorgenomen wegverbreding vergeleken met de huidige situatie. Alle verontreinigingen worden afgevangen door de humeuze bovenlaag van de berm. De beïnvloeding van de kwaliteit van het grondwater hierdoor is marginaal.

De afstand van wegdek tot watergang zal in de toekomstige situatie korter worden. Omdat ook na verbreding de berm voldoende breed is het effect op de waterkwaliteit minimaal.

Het afstromend water van het tankstation zal conform het activiteitenbesluit door een oliefilter met slibvangput worden geleid alvorens het op het riool wordt geloosd.

Waterkwantiteit; toename verhard oppervlak

Regenwater dat op een onverharde bodem valt, infiltreert voor een belangrijk deel in de bodem. In verhard gebied vindt nauwelijks of geen infiltratie in de bodem plaats. Vrijwel al het water stroomt af naar het oppervlaktewater of de riolering. Dit betekent dat bij een grote regenbui het oppervlaktewatersysteem een grote afvoerpiek moet opvangen. Zoals verwoord in de Vierde nota waterhuishouding en het Waterbeleid 21e eeuw mogen problemen niet worden afgewenteld op de omgeving (waterneutraal bouwen). Het beleid van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier houdt in dat de initiatiefnemer afdoende compenserende maatregelen neemt, opdat het oppervlaktewatersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder wordt belast dan voordien.

Per wegdeel is in het waterhuishoudkundig plan aangegeven wat de toename aan verharding is. De toename aan verhard oppervlak moet worden toegekend aan de peilvakken die de weg doorkruist. Immers daar waar er sprake is van toename moet het ook worden gecompenseerd. In tabel 4.2 uit het waterhuishoudkundig plan (zie hieronder) staat de toename aan verhard oppervlak per peilgebied weergegeven. Uitgaande van de compensatie eis per peilgebied moet er in totaal 10.309 m² waterberging worden gerealiseerd bovenop de compensatie voor de te dempen watergangen.

WHHP-Tabel 4.2 Berekenende compensatie toename verhard oppervlak per peilgebied

Locatie	Toename verhard oppervlak (m ²)	Peilvak	Eis (%)	Te realiseren berging (m ²)
Kruispunt 7	1168	5761-1	7%	82
Wegvak 6	12957	5802-6	7%	907
Kruispunt 6	2312	5802-6	7%	162
Wegvak 5	7284	5802-1	7%	510
Kruispunt 5	4353	5802-4	7% huidig, wordt 13% door ontwikkeling Baanste-Noord	566
Wegvak 4	5649	5802-4	7% huidig, wordt 13% door ontwikkeling Baanste-Noord	734
Kruispunt 4	1582	5802-1	7% huidig, wordt 13% door ontwikkeling Baanste-Noord	206
Wegvak 3	4350,6	5802-1	7% huidig, wordt 13% door ontwikkeling Baanste-Noord	566
Wegvak3 (deel polder De Koog)	2900,4	5741-3	15%	435
Kruispunt 3	1699	5741-3	15%	255
Wegvak 2	9680	5741-4	15%	1452
Kruispunt 2	4944	5471-2	15%	742
Wegvak 1	17732	5471-2	15%	2660
Kruispunt 1	7939	5400-49 en 5400-1	13%	1032

Bij de ruimtelijke uitwerking van deze waterbergingsopgave zijn de volgende randvoorwaarden gehanteerd:

- de N244 loopt op het grensvlak tussen de verschillende peilgebieden. Compensatie in de vorm van open water wordt gegraven aan de kant van de weg waar het nieuw verharde oppervlak op afwatert;
- bij de verbreding van watergangen wordt zoveel mogelijk ingezet op het aanhouden van het huidige profiel en talud;
- daar waar watergangen worden gedempt, zullen deze zoveel mogelijk parallel aan de nieuwe weg worden teruggegraven. Hierdoor veranderen de aan- en afvoerrichtingen niet;
- de waterbergingsopgave die ontstaat als gevolg van de toename aan verhard oppervlak aangrenzend aan het project Baanste-Noord wordt binnen dit project opgelost
- de aanwezige bomen worden waar mogelijk gehandhaafd.

Baanstee-Noord

Een deel van de N244 grenst aan het plangebied Baanstee-Noord en zal afwateren op dit geïsoleerde systeem. In het Natstructuurplan is opgenomen dat de verhardingscompensatie voor de N244 wordt opgenomen in de plannen voor Baanstee-Noord. Er is rekening gehouden met een toename aan verharding van 14.000 m². Het daarbij horende wateroppervlak ter compensatie is 1.830 m² (13%, uitgaande van een toegestane peilstijging van 0,35 meter). Hieraan verbindt het Hoogheemraadschap de volgende voorwaarden:

- de compensatie van 1.830 m² water zal door de gemeente moeten worden gegraven bovenop de benodigde compensatie voor de realisatie van Baanstee-Noord. Dit zal te zijner tijd worden getoetst tijdens de verdere uitwerking van Baanstee-Noord;
- deze compensatie geldt voor een maximale verhardingstoename van 14.000 m². Bij een grotere verhardingstoename zal extra compensatie moeten worden gegraven;
- de bovenstaande verhardingstoename moet afwateren op het in te stellen watersysteem van Baanstee-Noord;
- bij de nadere invulling van de compensatie dient zo veel mogelijk op peilvak- niveau te worden gecompenseerd. Alleen wanneer dit, in overleg met de waterbeheerder, niet mogelijk of niet logisch wordt bevonden, kan de benodigde waterberging elders in het plangebied, benedenstrooms, worden gerealiseerd.

Uit de berekeningen die op basis van het ontwerp zijn uitgevoerd blijkt dat er sprake is van een toename van 15.935 m² aan verhard oppervlak. Uitgaande van een compensatie eis van 13% moet er 2.072 m² aan waterberging worden gerealiseerd binnen het project Baanstee-Noord.

In totaal blijft er dan nog $10.309 \text{ m}^2 - 2.072 \text{ m}^2 = 8.237 \text{ m}^2$ waterberging over dat binnen het project verbreding N244 moet worden opgelost.

Oplossing waterbergingsopgave binnen plangebied

Onderstaande tabel 4.3 uit het waterhuishoudkundig plan geeft een overzicht van de waterbergingsopgave per peilvak. In bijlage 3 van het waterhuishoudkundig plan is de tekening opgenomen waar de oplossing voor de waterbergingsopgave op staat aangegeven. De aan te leggen nieuwe waterberging is met een dubbelbestemming 'Waterbergingsgebied' geborgd in de planregels en op de verbeelding van het inpassingsplan N244.

Tabel 4.3 Waterbergingscompensatie

Locatie	Polder	Toename verhard oppervlak (m2)	Peilvak	Waterbergingscompensatie eis(%)	Te realiseren berging per wegvak of kruispunt (m2)	Totaal te realiseren berging per peilvak (m2)	In plan opgenomen berging (m2)	Balans (eis- realisatie) (m2)
Kruispunt 7	Purmer	1168	5781-1	7%	82	82	82	0
Wegvak 6	Purmer	12957	5802-6	7%	907			
Kruispunt 6	Purmer	2312	5802-6	7%	162	1069	1069	0
Kruispunt 5	De Koog	4353	5802-4	7% huidig, wordt 13% door ontwikkeling Baanste- Noord	566			
Wegvak 4	De Koog	5649	5802-4	7% huidig, wordt 13% door ontwikkeling Baanste- Noord	734	1300	2072	772
Wegvak 5	De Koog	7284	5802-1	7%	510			
Kruispunt 4	De Koog	1582	5802-1	7% huidig, wordt 13% door ontwikkeling Baanste- Noord	206			
Wegvak 3	De Koog	4350,6	5802-1	7% huidig, wordt 13% door ontwikkeling Baanste- Noord	566	1282	489	-793
Wegvak 3 (deel polder De Koog)	De Koog	2900,4	5741-3	15%	435			
Kruispunt 3	Beemster	1889	5741-3	15%	255	690	690	0
Wegvak 2	Beemster	9680	5741-4	15%	1452			
Kruispunt 2	Beemster	4944	5741-2	15%	742			
Wegvak 1	Beemster	17732	5741-2	15%	2660	4854	4854	0
Kruispunt 1	Beemster	7939	5400-49 en 5400-1	13%	1032	1032	1032	0

Bij bovenstaande tabel 4.3 uit het waterhuishoudkundig plan is het van belang te vermelden dat met het Hoogheemraadschap Holland Noorderkwartier is afgesproken dat de benodigde compensatie ter plaatse van wegvak 3 (793 m²) wordt opgelost door de extra waterberging die wordt gegraven ter plaatse van wegvak 4 (772 m²). Het hoogheemraadschap gaat hiermee akkoord omdat deze peilgebieden in de toekomst worden samengevoegd.

Aanvullend op de hierboven beschreven waterbergingsopgave dienen de te dempen watergangen voor 100% te worden gecompenseerd. De te dempen watergangen betreffen een zeer beperkte en daarom ongeschikte oppervlakte, waardoor dit niet nodig is mee te nemen in de compensatieberekening. Daarnaast geldt dat de compensatieopgave die samenhangt met het dempen van watergangen afhankelijk is van de uiteindelijke uitvoering van het project. Dit komt dus in de uitvoeringsfase pas exact aan bod. De realisatie van de eventuele compensatie is geborgd omdat voor het eventuele dempen van watergangen een watervergunning aangevraagd zal moeten worden.

In voorliggend inpassingsplan is voldoende ruimte gereserveerd om de benodigde waterbergingsopgave te kunnen realiseren.

Waterbergingscompensatie N509

Ten behoeve van het provinciale project reconstructie N509 wordt er binnen voorliggend inpassingsplan ruimte gereserveerd om de waterbergingsopgave van het project N509 op te lossen. In totaal is er ruimte gereserveerd voor 2.350 m² ter plaatse van kruispunt 1 (zie ook bijlage 8 waterhuishoudkundig plan).

Waterkeringen

Het traject van de N244 kruist de Purmerringdijk en de Purmerringvaart en de Beemsterringvaart. De dijk is een waterkering met de functie boezemkade. Om de veiligheid te waarborgen mag de verbrede N244 geen negatieve gevolgen hebben voor de stabiliteit, het optreden van piping, zettingen en veiligheid van de kering. Dit houdt onder andere in dat in en op het dijklichaam alleen onder strenge voorwaarden mag worden gebouwd en dat er op basis van nog uit te voeren toetsingen kritisch gekeken zal worden naar werkzaamheden op en nabij de boezemkade. Werkzaamheden op en nabij kades mogen pas worden uitgevoerd na vooraf uitgevoerde toetsing en gegeven toestemming door het Hoogheemraadschap.

In de huidige situatie kruist de N244 door middel van een tweebaansviaduct de spoorweg en de Purmerringvaart. In de voorgenomen ontwikkeling zal ten noorden van het bestaande viaduct een vergelijkbaar viaduct worden aangelegd.

Na overleg met het Hoogheemraadschap zijn de volgende aandachtspunten aangegeven voor de aanleg van dit viaduct:

- de huidige funderingen staan deels in de waterkering. Het is de wens van het Hoogheemraadschap om de nieuwe funderingen gelijk te maken met de huidige onder voorwaarde van een levensduur van 100 jaar;
- de keringen zijn boezemwaterkeringen en een tweede waterkering tegen de meren;
- de kering aan de westzijde voldoet niet aan de hoogte. Er moet hier zonder problemen in de toekomst kunnen worden opgehoogd of de provincie moet hier al wat werk doen;
- de kering aan de oostzijde is onder het viaduct afgewerkt met een materiaal om erosie tegen te gaan. Dit moet worden doorgetrokken;
- de afwatering moet gewaarborgd blijven;
- er moet rekening worden gehouden met beschadigingen en de stabiliteit indien er een aanvoerweg langs de waterkering wordt aangelegd;
- de waterkering moet na uitvoering van de werkzaamheden nog te verhogen zijn tot minimaal NAP +0,7 meter.

Ontwikkelingen waterschap

Voor de polder de Koog is op dit moment een peilbesluit in voorbereiding, waarbij het de insteek is om de noordelijke twee peilgebieden in peil te verlagen. Deze ontwikkeling is ook van invloed op de waterloop die langs de N244 is gelegen, wat mogelijk weer invloed heeft op de opbouw van de N244. Bij de verdere uitwerking van dit plan wordt hier door de provincie Noord-Holland rekening mee gehouden. Voor het vaststellen van het inpassingsplan N244 is voorgaande geen belemmering.

Beheer en onderhoud

Bij het realiseren van nieuw open water worden de watergangen zodanig gedimensioneerd dat deze door het waterschap varend kunnen worden onderhouden. Dit geldt alleen als de sloten minimaal 6 meter breed zijn en 1 meter diep. De nieuw te graven of te verbreden watergangen waar geen varend onderhoud mogelijk is moeten aan weersijden twee onderhoudsstroken aanwezig zijn. Het beheer en onderhoud van de watergangen blijft in het beheer van het Hoogheemraadschap. Voor het vaststellen van het inpassingsplan N244 is voorgaande geen belemmering.

Kunstwerken niet zijnde waterkeringen

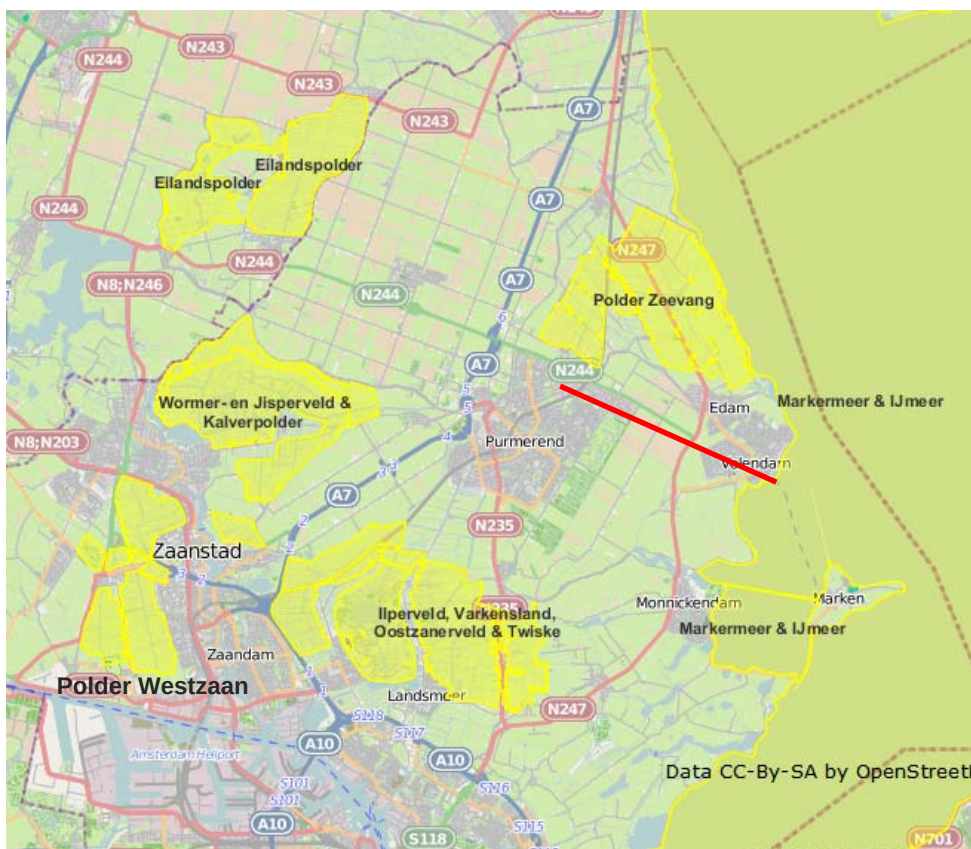
Extra en nieuwe duikers worden zo gedimensioneerd en aangelegd dat ze geen belemmering vormen voor watergerelateerde natuur en de aan- en afvoer van water garanderen. Daar waar water gedempt wordt en er zodoende dode uiteinden in de watergangen ontstaan worden door middel van een duiker met een diameter van tenminste 600 mm (landelijk gebied) of 800 mm (stedelijk gebied) met elkaar verbonden. Bij de aanvraag van de waterwetvergunning wordt nader overleg gepleegd over de toe te passen duikers en duikerlengtes. Voor het vaststellen van het inpassingsplan N244 is voorgaande geen belemmering.

4.6 Natuur

Natuurbeschermingswet 1998 (Natura 2000)

In de omgeving van het plangebied liggen, van dichtbij naar veraf, de volgende Natura 2000-gebieden (zie figuur 4.2):

- Polder Zeevang (450 meter)
- Markermeer en IJmeer (circa 2 kilometer)
- Wormer- en Jisperveld en Kalverpolder (circa 4 kilometer)
- IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske (circa 6 kilometer)
- Eilandspolder (circa 7 kilometer)
- Polder Westzaan (circa 9.5 kilometer)



Figuur 4.2 Natura 2000-gebieden (geel) en tracé verbreding N244 (rood)

Alle Natura 2000-gebieden behoren tot het Natura 2000-landschap 'Meren en Moerassen'. Dit wordt gekenmerkt door een open landschap met sloten, vaarten, rietlanden, weilanden en moeras. De gebieden zijn van groot belang als broed-, foerageer- en leefgebied voor verschillende broedvogels en overwinterende vogels en vissoorten. De ruigtes zijn het leefgebied van de noordse woelmuis. De meervleermuis vliegt en foerageert boven de veenweidegebieden, de watergangen en de meren. De vaste verblijfplaatsen van de meervleermuis bevinden zich in stedelijk gebied, zoals in Purmerend.

In het MER wordt geconcludeerd dat er geen vergunningaanvraag in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 nodig is, omdat significant negatieve effecten niet aan de orde zouden zijn. Gelet op de duur van de voorbereiding van het inpassingsplan, de tijd die verstreken was sinds het veldonderzoek en vooruitlopend op mogelijke vergunningverlening in het kader van de natuurwetgeving is het veldonderzoek naar het voorkomen van beschermde flora en fauna geactualiseerd. Op basis van deze actuele informatie is nogmaals getoetst aan de Natuurbeschermingswet.

Habitattoets en passende beoordeling

Uit de habitattoets (voortoets) (Royal HaskoningDHV, 2013, bijlage 11 van de toelichting) blijkt dat het Natura 2000-gebied Polder Zeevang, en het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer de enige gebieden zijn die binnen de invloedssfeer van het inpassingsplan vallen en waarvoor mogelijk significant negatieve gevolgen zijn. Omdat significant negatieve effecten niet uit te sluiten zijn, moet er op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 een zogeheten Passende Beoordeling worden opgesteld.

In 2012 is een Passende Beoordeling opgesteld (Royal HaskoningDHV, 2013, bijlage 12 van de toelichting). In deze Passende Beoordeling is onderzocht of het inpassingsplan op zichzelf én in combinatie met andere plannen of projecten significante effecten heeft. Onderstaande tabel toont welke effecten getoetst zijn aan welke instandhoudingsdoelstellingen.

Tabel 4.4 De in de Passende Beoordeling getoetste verstoringsfactoren en instandhoudingsdoelstellingen.

IHD	Tijdelijk effect	Permanent effect			
	Licht (werkzaamheden 's nachts)	Licht (Purmerenderweg)	Licht (P+R-terrein, wegverbreding)	Geluid	Optisch
<i>Natura 2000-gebied Polder Zeevang</i>					
Kleine zwaan					
Kolgans					
Grauwe gans					
Brandgans					
Smient			x		
Goudplevier			x		
Kievit			x		
Grutto			x	x	
Wulp			x	x	
Meervleermuis	x	x	x	x	
<i>Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer²</i>					
Meervleermuis	x	x	x	x	

Effecten meervleermuis

De meervleermuis is opgenomen in de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden Polder Zeevang en het Markermeer & IJmeer. Uit de Passende beoordeling is gebleken dat de ontwikkelingen die het inpassingsplan verbreding N244 mogelijk maakt, zonder inzet van mitigatie, tot significant negatieve effecten op de meervleermuis kunnen leiden.

De belangrijke vliegroutes voor de meervleermuis van en naar Polder Zeevang en Markermeer & IJmeer betreffen de Beemsterringvaart, de Purmerringvaart-west en –oost, evenals de watergang parallel/ten zuiden van de N244 vanaf de Beemsterringvaart tot aan de Purmerringvaart-west (tussen de woonwijk Overwhere en de N244). De toename van verlichting door realisatie van extra openbare verlichting langs de N244, het P+R-terrein en de aansluiting van de N244 met de Purmerenderweg kan vleermuizen in hun vliegen en foerageren verstoren. Het is in deze planfase, gezien de grote gevoeligheid van de meervleermuis voor kunstlicht, niet uit te sluiten dat realisatie van bovengenoemde planelementen zou kunnen leiden tot een toename van lichtintensiteit langs de Beemsterringvaart, de Purmerringvaart-oost en –west en het water ten zuiden/parallel aan de N244, tussen de Beemsterringvaart en de Purmerringvaart. Hierdoor zou de functie (vliegen/foerageren) van deze gebieden kunnen worden aangetast. Met name de aantasting van de functionaliteit van de vliegroutes kan leiden tot gevolgen voor de populatie in de Natura 2000-gebieden Polder Zeevang en Markermeer & IJmeer.

² Alleen de meervleermuis is relevant voor de analyse. Voor overige aangewezen soorten of habitattypen van het Markermeer & IJmeer zijn geen (relevante) relaties aanwezig met het plangebied.

Onderzoek lichthinder meervleermuis

Omdat in de planfase niet helder is op welke locaties, hoeveel en wanneer er verlichting toegepast gaat worden, zijn significante effecten op de meervleermuis niet uit te sluiten zonder de toepassing van mitigerende maatregelen voor verlichting. Daarom is in het kader van de Passende Beoordeling onderzocht wat de gevolgen qua lichthinder zijn van het inpassingsplan op de functionaliteit van de vliegroutes van meervleermuis. Daarnaast is onderzocht welke mitigerende maatregelen voor verlichting kunnen worden toegepast om verstoring van het vliegpatroon te voorkomen (Lichtonderzoek Royal HaskoningDHV, 2013, bijlage 14 van de toelichting).



Figuur 4.3 Locaties vliegroutes van de meervleermuis

Voor de belangrijke vliegroutes en foerageergebieden zijn metingen uitgevoerd om de huidige verlichtingssterkte vast te stellen. Daarna is door een verlichtingsexpert een inschatting gemaakt (ook op basis van berekeningen) van de toekomstige verlichtingssterkte na realisatie van het inpassingsplan. Per relevante locatie is vervolgens onderzocht of de toekomstige lichthinder door mitigatie zou kunnen worden voorkomen of beperkt.

Uit de huidige metingen van de lichtintensiteit (Lichtonderzoek Royal HaskoningDHV, 2013) en de verwachte toekomstige situatie door een lichtexpert blijkt echter dat gezien de grote afstand van de verlichting (toename door wegverlichting, P+R-terrein en de aansluiting Purmerenderweg) tot het Natura 2000-gebied er geen sprake is van een meetbare toename in verlichtingsintensiteit. Er is geen sprake van lichthinder van de kolonies in Kwadijk en het foerageergebied in Polder Zeevang.

De toename van verlichting door realisatie van extra openbare verlichting langs de N244, het P+R-terrein en de aansluiting van de N244 met de Purmerenderweg kan echter wel het vliegpatroon van meervleermuizen op de routes ter plaatse van de Beemsterringvaart, de Purmerringvaart-oost en –west en het water ten zuiden/parallel aan de N244, tussen de Beemsterringvaart en de Purmerringvaart verstoren.

Mitigerende maatregelen ten behoeve van de meervleermuis

Uit het lichtonderzoek is gebleken dat het voorkómen van lichthinder op de belangrijke vliegroutes van de meervleermuis op verschillende wijze te mitigeren is. Mogelijke oplossingen zijn onder andere: het beperken of dimmen van openbare verlichting, het toepassen van verstrooiingsarme armaturen, aanpassen van lichtpunthoogte of richting van lichtuitstraling, of het toepassen van vleermuisvriendelijke verlichting (Bat-lampen). Uit de analyse blijkt dat er ook voor het worst case-scenario voldoende mogelijkheden zijn om lichthinder te voorkomen.

Door toepassing van mitigerende maatregelen kan de functionaliteit van de belangrijke vliegroutes van de meervleermuis behouden blijven.

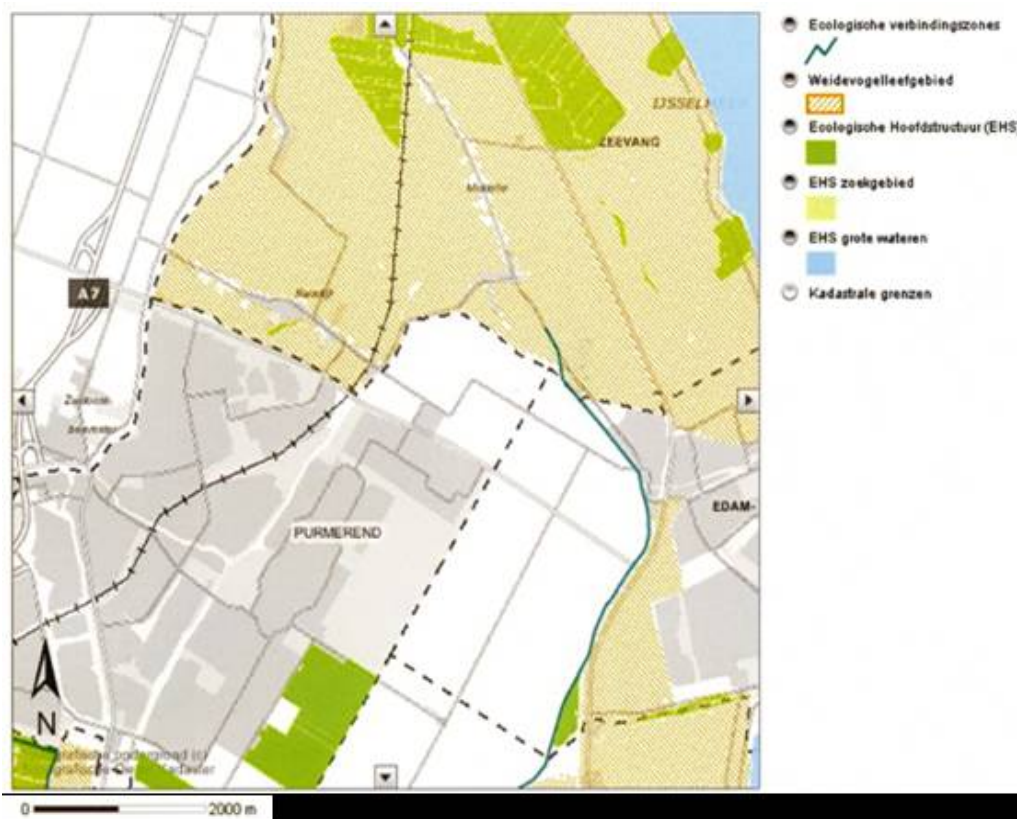
Het behoud van het vliegpatroon van de meervleermuis is in de planregels van het voorliggende inpassingsplan geborgd met een voorwaardelijke bepaling voor het plaatsen van verlichting (zie hoofdstuk 5 voor een verdere toelichting op de voorwaardelijke bepaling voor het plaatsen van verlichting).

Daarnaast wordt de toepassing van de mitigerende maatregelen ten aanzien van lichthinder in de projectfase/gebruiksfase geborgd door Natuurbeschermingswet-vergunningvoorschriften en voorschriften in de Flora- en faunawetontheffing.

In de Passende Beoordeling wordt geconcludeerd: “Het inpassingsplan verbreding N244 heeft wel negatieve effecten op de kwaliteit van het leefgebied van de meervleermuis, maar deze zijn door borging van het nemen van mitigerende maatregelen ten aanzien van lichthinder niet significant”.

Provinciaal natuurbeleid: Weidevogelgebieden en EHS

Ten noorden van de N244 ligt een open polderlandschap dat een belangrijke functie vervult als weidevogelleefgebied (gearceerde gebieden in figuur 4.3). Daarnaast bevinden zich op ruimere afstand van het plangebied diverse gebieden van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) (figuur 4.3).



Figuur 4.4 Weidevogelleefgebieden en EHS-gebieden (Bron: Partiële herziening Provinciale structuurvisie 2011 provincie Noord-Holland).

Effecten op Provinciale Weidevogelgebieden.

Ten noorden van Purmerend vormt de weg de begrenzing van agrarisch gebied. De benodigde ruimte voor de verbreding van de N244 is in het verleden bij de aanleg van de weg al grotendeels voorbereid. Dit is gebeurd in de vorm van aanleg van extra brede bermen en een gedeeltelijk gerealiseerd dijklichaam voor de extra rijstroken. Hierdoor leidt de verbreding van de N244 niet tot ruimtebeslag in het agrarisch gebied met bijzondere natuurwaarden, ten noorden van Purmerend. Er is dus ook geen sprake van fysieke aantasting van Provinciale Weidevogelgebieden. Wel kan een deel van het weidevogelgebied ten noorden van de weg worden verstoord doordat de N244 dichterbij komt te liggen. Daarnaast kan als gevolg van de realisatie van bijbehorende planelementen (aansluiting Purmerenderweg, realisatie P+R- terrein) en door toename van openbare verlichting langs de weg de verstoring toenemen. Hierdoor kan de dichtheid aan broedvogels achteruitgaan.

Voor de verstoring van het weidevogelgebied dienen compenserende maatregelen getroffen te worden. Het kwaliteitsverlies van het in de partiële herziening structuurvisie 2011 vastgestelde weidevogelgebied wordt gecompenseerd conform het beleid van het bevoegd gezag, de provincie Noord-Holland (verordening provincie Noord-Holland, juni 2010).

Effecten op EHS: ecologische verbindingzone langs Purmerringvaart

Bij de aansluiting N244-N247 kruist de weg een ecologische verbindingzone, een natte verbinding, welke gekoppeld is aan de Purmerringvaart. Onder de huidige brug is een ecologische verbindingstrook opgenomen.

Omdat de verbreding van de N244 op de bestaande burg over de Purmerringvaart kan worden gerealiseerd, wordt barrièrewerking van de weg ter plaatse van de kruising met ecologische verbindingzone, niet vergroot ten opzichte van de huidige situatie.

Compensatie Provinciaal natuurbeleid

De compensatie van het kwaliteitsverlies van het weidevogelgebied is uitgewerkt in het Compensatieplan Water en Natuur Verbreding N244 (Royal HaskoningDHV, 2013, bijlage 13 van de toelichting). Dit rapport gaat onder andere in op de omvang van de compensatieplicht en het voorstel van provincie Noord-Holland over de wijze waarop zij hieraan wil voldoen.

Compensatieopgave

Bij de berekening van de compensatie wordt uitgegaan van de huidige situatie en wordt gekeken naar verschuiving van de verstoringscontour door uitbreiding van de weg. Voor het bepalen van de verstoring van weidevogelleefgebied gaat de provincie uit van een aantal vuistregels. Voor provinciale wegen (80 km/uur) wordt een afstand van 100 meter gehanteerd.

Door de verbreding verschuift de weg (fysiek) circa 20 meter naar het noorden op. De lengte van het westelijk deel is waar verbreding plaatsvindt, nabij weidevogelgebied, is circa 2.650 meter. Dit betekent dat er $2.650 \times 20 \text{ meter} = 53.000 \text{ m}^2$ (5,3 hectare) gecompenseerd moet worden als gevolg van verstoring van weidevogelgebied door de verbreding van de N244.

Compensatieplan N244

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. De compensatie bestaat, conform de Beleidsregel compensatie natuur en recreatie Noord-Holland d.d. 17 december 2007 (Provinciaal blad van Noord-Holland 2008, 10), uit het mogelijk maken van 12 jaar weidevogelbeheer op een geschikte locatie met een minimaal oppervlak gelijk aan het verstoorte gebied. De verstoring en vernietiging is gesteld op 5,3 hectare goed weidevogelgrasland.

Om te komen tot een compensatievoorstel zijn diverse gesprekken gevoerd met regionale partijen over mogelijkheden voor compensatie in de omgeving van de ingreep. Gezien de jaarlijkse onderbesteding op het budget voor weidevogelbeheer is er geen ruimte in het gebied om extra weidevogelbeheer neer te leggen als compensatie. 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.

Uiteindelijk bleken er in de regio geen mogelijkheden voor compensatie. Daarom is ervoor gekozen de compensatieverplichting op grond van artikel 8 van 'Beleidsregels compensatie natuur en recreatie Noord-Holland' op financiële wijze te voldoen. De financiële compensatie is geraamd op € 581,-- per hectare per jaar conform het subsidiestelsel Natuur- en Landschapsbeheer. De totale vergoeding komt hiermee neer op circa € 37.000,-- ($€ 581 \times 12 \times 5,3$). Dit bedrag wordt gestort in de provinciale compensatievoorziening. Met dit bedrag wordt bijgedragen aan een project ten behoeve van weidevogels in het Wormer- en Jisperveld. Zie projectomschrijving in bijlage 2. In dit project worden inrichtingsmaatregelen getroffen om zes plas- draspercelen aan te leggen. Deze plas- draspercelen zijn bedoeld om extra foerageermogelijkheden te bieden voor weidevogels. Het totaalbedrag dat benodigd is voor de uitvoering van het complete project is € 120.000,--.

Beschermde soorten

In 2006 is door ecologisch onderzoeks- en adviesbureau Van der Goes en Groot een flora- en faunaonderzoek in het gebied langs de N244 uitgevoerd. Doel van dit onderzoek was inzicht krijgen in het voorkomen en de verspreiding van beschermde soorten langs de N244 tussen Purmerend en Edam/Volendam. Het ging daarbij specifiek om flora, vissen, amfibieën en vleermuizen. Speciale aandacht ging uit naar kleine modderkruiper, bittervoorn en rugstreeppad. Tabel 4.5 laat een overzicht zien van alle in het gebied aangetroffen beschermde en bedreigde soorten langs de N244 in 2006 (Van der Goes en Groot, 2006, opgenomen in bijlage 9 van de toelichting).

Tabel 4.5 Aangetroffen beschermde en bedreigde soorten langs de N244 in 2006

	Flora- en faunawet	Habitat richtlijn Bijlage:	Rode lijst Categorie:
Planten: zwanenbloem krabbenscheer moeraswespenorchis brede wespenorchis vleeskleurige orchis rietorchis gewone dotterbloem	Vrijgesteld van verboden Overig Vrijgesteld van verboden Overig Overig Vrijgesteld van verboden		Gevoelig
Vissen: vetje bittervoorn kleine modderkruiper	 Streng beschermd ¹ Overig	 II II	Kwetsbaar Kwetsbaar
Amfibieën: kleine watersalamander bruine kikker bastard kikker meerkikker groene kikker-complex	Vrijgesteld van verboden Vrijgesteld van verboden Vrijgesteld van verboden Vrijgesteld van verboden Vrijgesteld van verboden	 V V V V	
Zoogdieren: meervleermuis gewone dwergvleermuis egel mol haas	Streng beschermd Streng beschermd Vrijgesteld van verboden Vrijgesteld van verboden Vrijgesteld van verboden	II, IV IV	

¹ Bijlage 1 AMvB

Ter actualisatie van het onderzoek uit 2006 zijn diverse inventarisaties naar beschermde flora en fauna langs een tracé van de N244 uitgevoerd (E.C.O. Logisch, 2012, opgenomen in bijlage 10 van de toelichting). In de onderstaande paragraaf zijn de uitkomsten van dit onderzoek samengevat.

Voorkomen van door de Flora- en faunawet beschermde flora

Binnen het plangebied zijn beschermde plantensoorten aangetroffen. Dit zijn de bijenorchis, moeraswespenorchis, rietorchis, gevlekte rietorchis en de zwanenbloem. Hierbij zijn plaatselijk grote dichtheden van de orchideeënsoorten waargenomen. Van de bijenorchis zijn 28 individuen waargenomen, van de moeraswespenorchis circa 580 en van de rietorchis/gevlekte rietorchis circa 2.900 exemplaren. De grote dichtheden komen vooral voor in de bermen rondom de Salvador Allendelaan, het zwaartepunt ligt aan de noordzijde van de weg ter plekke van het geplande tankstation en P+R.

Beschermde fauna

Binnen het plangebied zijn drie soorten muizen (bosmuis, huisspitsmuis en de veldmuis) en vliegroules van de gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger, meervleermuis en watervleermuis aangetroffen. Er zijn foeragerende individuen waargenomen van de gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger, meervleermuis en watervleermuis.

De betekenis van de N244 met bermen voor vogels is zeer minimaal. De bermen van de N244 zelf vormen vanwege de verkeersdrukte een ongeschikte broedlocatie voor grondbroeders. De waterlopen langs het tracé van de N244 bieden broedgelegenheid aan algemene water- en moerasvogels zoals waterhoen, wilde eend en meerkoet.

Het weidegebied in de omgeving van de N244 vormt broed- en foerageergebied voor weidevogels. Uit inventarisatiegegevens van de provincie Noord-Holland blijkt dat hier wordt gebroed door tureluur, grutto, gele kwikstaart, veldleeuwerik, kievit, scholekster, graspieper, kuifeend, slobbeend en krakeend. Bij de provincie Noord-Holland zijn verder uit 1999 en 2000 waarnemingen van broedvogels bekend uit de directe omgeving van de N244 van boomvalk, holenduif, bergeend en knobbelzwaan. Tijdens de veldinventarisaties zijn er binnen het plangebied van het inpassingsplan geen vaste rust- en verblijfplaatsen van beschermde broedvogels aanwezig waargenomen.

Tijdens het veldonderzoek is qua amfibieën alleen de bastaardkikker waargenomen in diverse bermsloten van het plangebied. In enkele watergangen binnen het plangebied zijn de bittervoorn en de kleine modderkruiper waargenomen. Er zijn geen ringslangen of sporen van de ringslang aangetroffen in het plangebied.

Effecten op beschermde fauna

Tijdens en na de werkzaamheden die samenhangen met de verbreding van de weg, kunnen vleermuizen mogelijk hinder ondervinden van de werkzaamheden en het gebruik van de weg.

Voor meervleermuizen zijn mitigerende maatregelen reeds onderzocht in de passende beoordeling (zie paragraaf 'Natuurbeschermingswet 1998/Natura 2000'). Voor andere soorten vleermuizen die alleen onder het beschermingsregime van de Flora- en faunawet vallen, geldt dat in het kader van de aanvraag van ontheffing van de Flora- en faunawet mitigerende en/of compenserende maatregelen dienen te worden uitgewerkt.

Er zijn geen zwaar-beschermde grondgebonden zoogdieren van tabel 2 en 3 van de Flora- en faunawet aangetroffen in het plangebied. Met betrekking tot de muizen, spitsmuizen, egel en mol (tabel 1-soorten van de Flora- en faunawet) kunnen aanwezige dieren en verblijfplaatsen als gevolg van grondwerkzaamheden verstoring ondervinden, onopzettelijk gedood worden of hun leefgebied (gedeeltelijk) vernietigd worden. De graafwerkzaamheden en activiteiten tijdens de broedperiode kunnen leiden tot verstoring van broedvogels en hun broedplaatsen (nesten). Als gevolg van de plannen en werkzaamheden aan de verbreding N244 zal het huidige karakter van het gebied nauwelijks veranderen. De ontwikkelingen in het plangebied zullen nauwelijks invloed hebben op de broedvogelsamenstelling.

Voor amfibieën geldt dat als gevolg van het dempen en verleggen van sloten aanwezige exemplaren van algemeen beschermde soorten (tabel 1 van de Flora- en faunawet) tijdelijk verstoring (en onopzettelijk doden en vernietigen deel leefgebied) kunnen ondervinden. De nieuw te graven waterpartijen zullen nieuw leefgebied vormen voor deze soorten. Per saldo gaat er geen leefgebied verloren. Bij een toename van het verharde oppervlak is ook compenserend oppervlaktewater nodig. Bij een goede lokalisering en inrichting hiervan kan het leefgebied voor amfibieën juist toenemen.

Als gevolg van het dempen en verleggen van sloten kunnen aanwezige exemplaren van beschermde vissoorten bittervoorn, paling en kleine modderkruiper tijdelijk verstoring ondervinden, onopzettelijk gedood worden en er kan vernietiging van (een deel van) hun leefgebied plaatsvinden. Nieuw te graven sloten zullen opnieuw leefgebied vormen voor deze vissoorten.

Per saldo gaat er geen leefgebied verloren. Bij een toename van het verharde oppervlak is ook compenserend oppervlaktewater nodig. Bij een goede lokalisering en inrichting hiervan kan het leefgebied juist toenemen.

Beschermde flora

Met name de westelijke bermen herbergen een bijzondere plantengroei met veel schaarse (Rode Lijst) en beschermde soorten. De weg is hier echter al verdubbeld, waardoor de ingreep bij verdubbeling van het overige deel van de weg hier minimaal zal zijn. Wel zullen het fietspad, het P+R-terrein en de aansluiting Purmerenderweg hier enige invloed op hebben. Mogelijk zal de vegetatie ook ter hoogte van de overgang van het huidige reeds verdubbelde deel van de weg naar het nog niet verdubbelde deel vernietigd worden.

De beschermde soort zwanenbloem, die voorkomt in de sloten langs de zuidkant van het tracé, zal niet vernietigd worden omdat de verbreding van de N244 richting het noorden plaats zal vinden. Deze soort is echter weinig kritisch en zal zich na afronding van de werkzaamheden in de nieuw aangelegde sloten kunnen vestigen. Zwanenbloem valt onder de vrijstellingsregeling, zodat er geen ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd hoeft te worden in verband met deze soorten.

Op basis van het huidige ontwerp zal sprake zijn van vernietiging van rietorchis, moeraswespenorchis en bijenorchis bij de aansluiting van de nieuwe en bestaande verdubbelde delen van de N244 en aanleg van het P+R-terrein.

Zorgplicht en ontheffing

Voor alle aangetroffen soorten geldt de zorgplicht uit de Flora- en faunawet. Voor de licht-beschermde soorten waarvoor de vrijstelling geldt (soorten van tabel 1 uit de Flora- en faunawet), hoeft geen ontheffing aangevraagd te worden. Voor de overige, zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 soorten uit de Flora- en faunawet) moet ontheffing worden aangevraagd.

Mitigerende en compenserende maatregelen zwaar beschermde soorten

In het kader van de aanvraag voor ontheffing van de Flora- en faunawet, zullen op basis van het definitieve ontwerp en de gekozen uitvoeringsmethode mitigerende- en compenserende maatregelen, om negatieve effecten op zwaar beschermde soorten te voorkomen, worden uitgewerkt.

Uit de ecologische onderzoeken (E.C.O. Logisch, 2006 en 2012, bijlage 9 en 10 van de toelichting) is gebleken dat het mogelijk is mitigerende en/of compenserende maatregelen te treffen in de uitvoerings- en beheerfase. Een ontheffing van de Flora- en faunawet voor zwaarder beschermde soorten kan in dat geval worden verleend.

4.7 Archeologie

Bureauonderzoek

In het kader van de archeologische monumentenzorg (AMZ) is onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden binnen het plangebied. Voor het MER N244 is een quick scan uitgevoerd (Grontmij, 2009). Hierin is gekeken naar gegevens van het Archeologisch Informatiesysteem Archis2, de Archeologische Monumentenkaart (AMK), de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) en de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) van de provincie Noord-Holland. De door Grontmij uitgevoerde quick scan archeologie is als bijlage 18 bij dit inpassingsplan gevoegd.

Gemeentelijk beleid

Beemster

De gemeenteraad van Beemster heeft in 2003 de beleidsnota 'Archeologie gemeente Beemster' vastgesteld. Het archeologiebeleid van de gemeente Beemster is geformuleerd vanuit de overtuiging dat de gemeente het publieke belang van het kwetsbare en waardevolle archeologische erfgoed wil behartigen. Dit erfgoed is onderdeel van de cultuurhistorische identiteit van de gemeente, vertegenwoordigt een algemeen belang en maakt deel uit van de publieke ruimte. Het versterken van deze identiteit verhoogt de kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving.

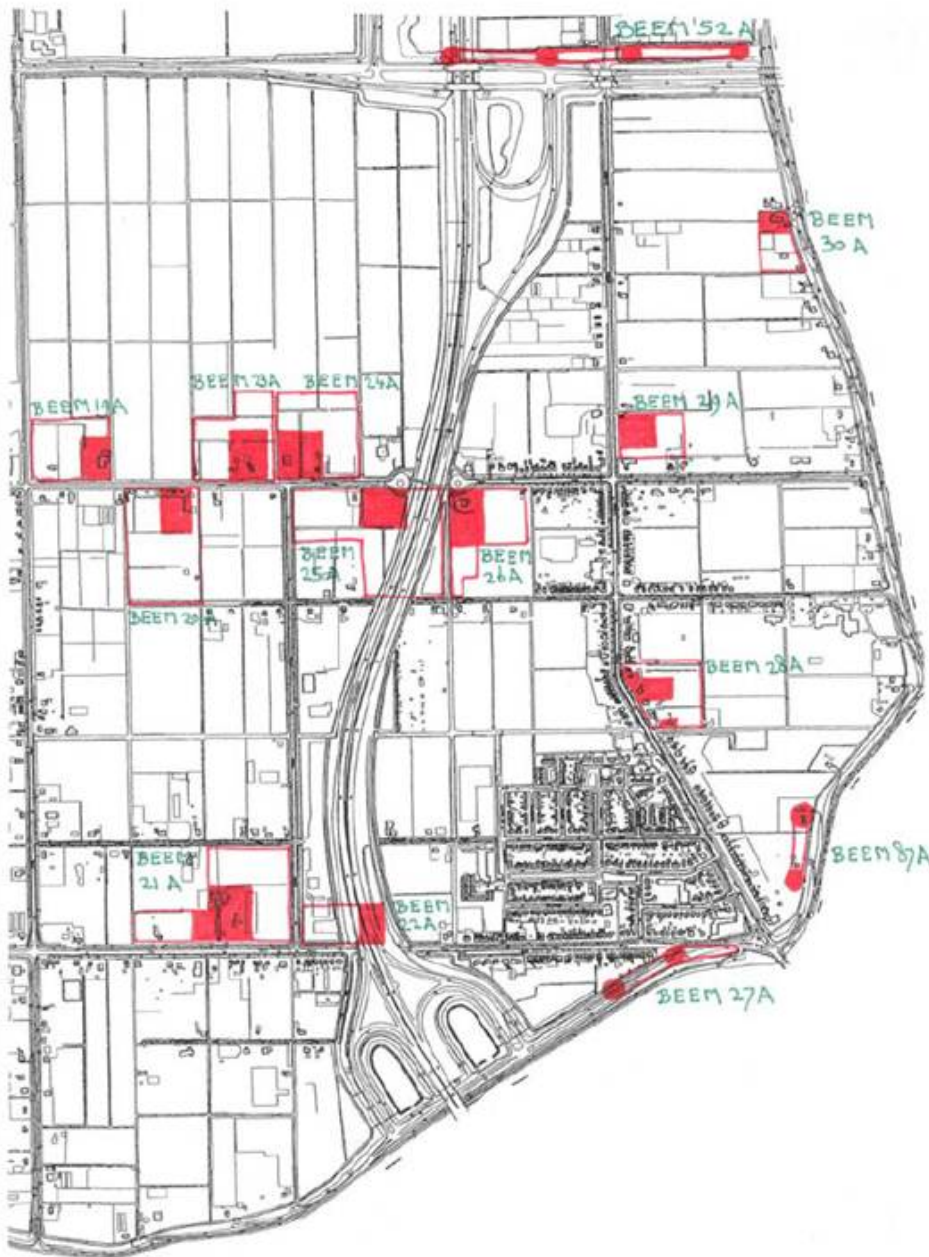
Het doel van het archeologiebeleid is om op een effectieve, controleerbare en klantvriendelijke wijze met het archeologisch erfgoed om te gaan. Initiatiefnemers van bodemverstorende plannen kunnen in een vroeg stadium worden geïnformeerd welke archeologiecriteriën van toepassing zijn.

Als beleidsinstrument wordt ervoor gekozen om een selectief deel van de archeologische terreinen op de bestemmingsplankaarten op te nemen met een aanlegvergunningstelsel. Aan de vergunningverlening kan de voorwaarde worden gekoppeld van een uit te voeren archeologisch onderzoek.

Volgens de beleidsnota archeologie van de gemeente Beemster, ligt er in het plangebied een voormalige buitenplaats, met een hoge verwachtingswaarde voor waardevolle archeologische resten.

Voor dit gebied is in het voorliggende inpassingsplan de dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie 1 opgenomen. In de regels van deze dubbelbestemmingen is opgenomen dat bouw- en aanlegwerkzaamheden met een oppervlakte van meer dan 50m² en dieper dan 35 cm beneden maaiveld alleen mogelijk zijn met een omgevingsvergunning. Voor het verkrijgen van de omgevingsvergunning dient een archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

Daarmee is de bescherming van archeologische waarden in deze gebieden geborgd in dit inpassingsplan.



Figuur 4.5 Ligging potentieel waardevolle archeologische resten in Zuidoostrand

Edam-Volendam

De gemeente Edam-Volendam bereidt op dit moment een archeologienota voor. Deze zal binnenkort worden vastgesteld.

In de concept-archeologienota is het Purmergebied daarin aangeduid met een archeologieregime van de vijfde categorie. Voor deze gebieden geldt dat bij grondroerende werkzaamheden in plannen met een oppervlakte van 10.000 m² of groter die dieper reiken dan 50 cm beneden het maaiveld, rekening dient te worden gehouden met de aanwezigheid van archeologische waarden.

In de concept-archeologienota is bepaald dat een dergelijke regeling in nieuwe bestemmingsplannen met een aanlegvergunningstelsel dient te worden opgenomen.

Het deel van het inpassingsplan dat in de gemeente Edam-Volendam ligt, valt geheel samen met de Purmer. Voor dit gebied is in het voorliggende inpassingsplan de dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie 5 opgenomen. In de regels van deze dubbelbestemmingen is opgenomen dat bouw- en aanlegwerkzaamheden met een oppervlakte van meer dan 10.000m² en dieper dan 50 cm beneden maaiveld alleen mogelijk zijn met een omgevingsvergunning. Voor het verkrijgen van de omgevingsvergunning dient een archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. Daarmee is de bescherming van archeologische waarden in deze gebieden geborgd in dit inpassingsplan.

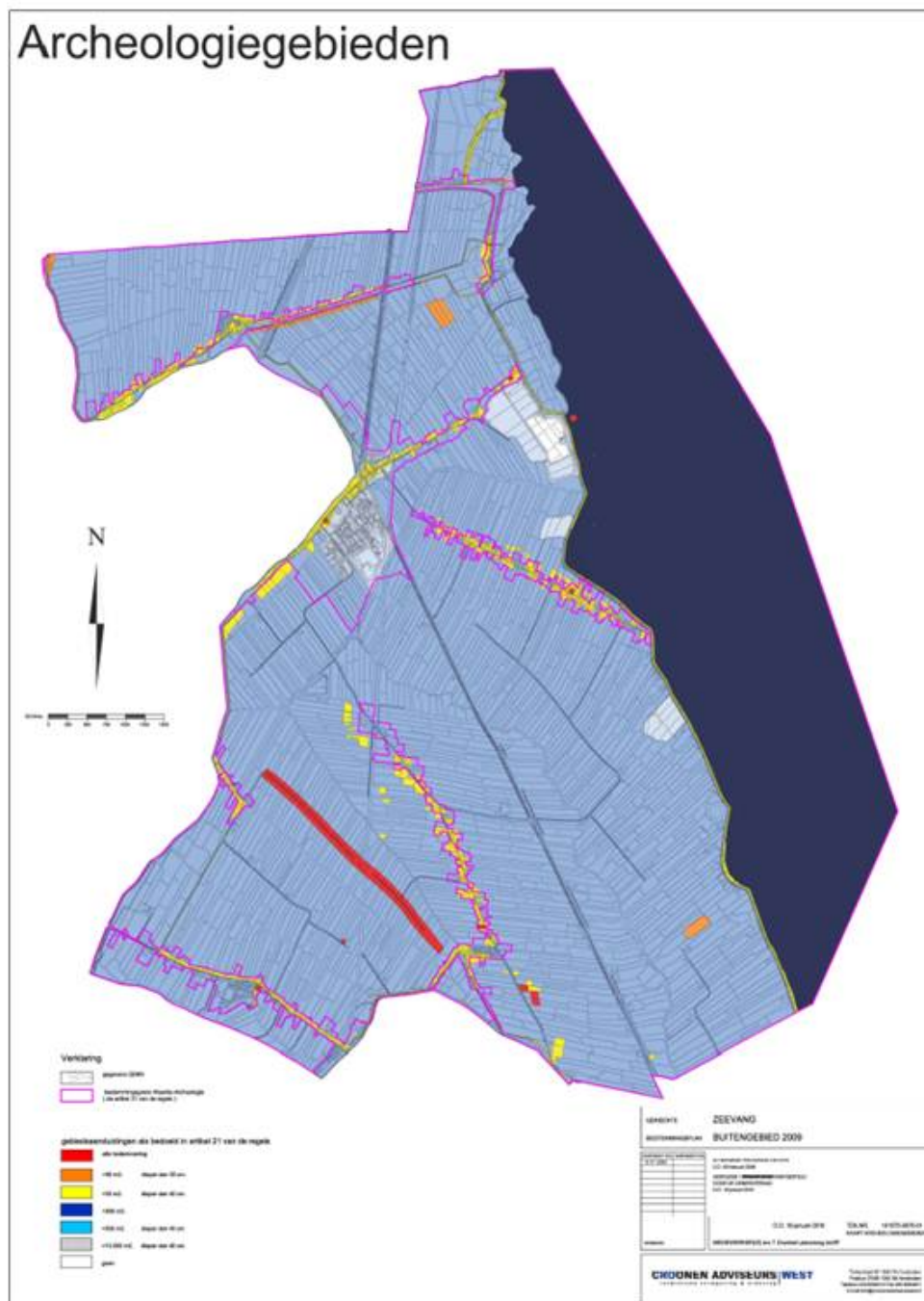
Purmerend

De gemeenteraad van Purmerend heeft in september 2009 de beleidsnota 'Archeologie in Purmerend' vastgesteld. Het Purmerendse archeologiebeleid moet ervoor zorgen dat tijdens het ruimtelijk planvormingsproces voldoende informatie over de aanwezige archeologische waarden in Purmerend bekend is zodat verantwoorde besluitvorming mogelijk is.

De archeologische waarden van Purmerend zijn weergegeven op de archeologische beleidskaart bij de beleidsnota. De gebieden die volgens de archeologische beleidskaart een middelhoge of hoge verwachtingswaarde hebben voor archeologische resten, dienen te worden opgenomen in nieuwe bestemmingsplannen. Door het vastleggen van de archeologische waarden in een bestemmingsplan is het mogelijk de archeologische waarden te reguleren en te voorkomen dat deze waarden zonder enige vorm van onderzoek worden verstoord.

Volgens de archeologische beleidskaart van de gemeente Purmerend, zijn er in het plangebied van het voorliggende inpassingsplan twee gebieden met een middelhoge of hoge verwachtingswaarde: ter plaatse van de Oude Gouw en de westelijke kruising met de Purmerringvaart.

Voor deze gebieden is in het voorliggende inpassingsplan de dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie 2 en Waarde – Archeologie 3 opgenomen. In de regels van deze dubbelbestemmingen is opgenomen dat bouw- en aanlegwerkzaamheden met een oppervlakte van meer dan 100 m², respectievelijk 500 m² en dieper dan 50 cm beneden maaiveld alleen mogelijk zijn met een omgevingsvergunning. Voor het verkrijgen van de omgevingsvergunning dient een archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. Daarmee is de bescherming van archeologische waarden in deze gebieden geborgd in dit inpassingsplan.



Figuur 4.7 Archeologiegebieden gemeente Zeevang

4.8 Cultuurhistorie

De cultuurhistorie is een belangrijk uitgangspunt voor het inpassen van nieuwe ontwikkelingen in het landschap. Waardevolle cultuurhistorische elementen dienen volgens de Nota Belvédère (zie ook hoofdstuk 2) behouden en versterkt te worden door ontwikkeling.

De Beemster, ten noordwesten van de N244, is de eerste, grote droogmakerij van Nederland en is opgenomen op de werelderfgoedlijst van UNESCO. Een groot gedeelte van het veenweidegebied rond Purmerend (Zeevang en Veenweide Oost als onderdeel van Waterland) is benoemd tot Belvédère gebied. De Stelling van Amsterdam, waarvan het Fort benoorden Purmerend in de nabijheid van de weg ligt, is benoemd als werelderfgoed, Belvédèregebied, Nationaal Landschap en als waardevol in de regioprofielen. De N244 kruist het plangebied van de verdedigingslinie, nabij de Purmerenderweg.

Het verbreden van de N244 heeft geen gevolgen voor de cultuurhistorische waarden, doordat de werkzaamheden ten behoeve van de opwaardering van de N244 en de aanleg van het P+R terrein, tankstation en de horecagelegenheid grotendeels binnen de voor de weg gereserveerde ruimte komen te liggen. Nader onderzoek naar het onderwerp cultuurhistorie is daarom niet noodzakelijk.

4.9 Landschappelijke structuur

De N244 vormt in de huidige situatie voor een deel de grens tussen het stedelijke gebied van Purmerend en de openheid van de achterliggende, open veenpolder. Vanaf de aansluiting met de A7 loopt de weg langs Purmerend, door de Purmer en sluit aan op de N247, een andere gebiedsontsluitingsweg.

De gebieden rond de N244 zijn droogmakerijen (de Purmer en de Beemster) en veenweidegebieden (Veenweide Oost, Overweersche polder en Kwadijkeroog). Een opvallend kenmerk van de Beemster zijn de rechte watergangen met haaks daarop de wegen al dan niet met rechte lintbebouwing. Nieuwe ontwikkelingen zoals de A7 en de N244 volgen grotendeels het patroon van de polder.

Ondanks de omringing van landschappen met een hoge waarde, is de aantasting van de omgeving door de verbreding van de N244 minimaal. Voor het westelijk deel van de weg is in het verleden al rekening gehouden met een mogelijke uitbreiding van de weg in noordelijke richting, waardoor dit geen nadelige landschappelijke gevolgen heeft. Ook de aanpassingen aan de oostelijke aansluiting van de A7 hebben geen effect op het landschap.

Het terrein waar het P+R terrein, het tankstation en de horecagelegenheid zijn gepland, was gereserveerd voor uitbreiding van de weg, maar wordt ingevuld met genoemde functies. De realisatie van het tankstation en de horecagelegenheid hebben wel een ruimtelijke invloed. Het zichtveld vanuit Kwadijk verandert van een bomenrij met daarachter een gebiedsontsluitingsweg naar een bomenrij met daarachter gebouwen en een gebiedsontsluitingsweg. Het ruimtelijke beeld wordt hiermee gewijzigd.

Voor het aanleggen van het oostelijke deel van het tracé moeten een aantal taluds worden verbreed en watergangen worden verlegd. Daarnaast wordt een tweede viaduct over de Purmerringvaart aangelegd, ter hoogte van Baanstee-Noord. Deze ingrepen zijn kleinschalig te noemen en hebben geen nadelige gevolgen voor de landschappelijke structuur en de ruimtelijke kenmerken van het plangebied.

Conclusie: minimale aantasting landschappelijke structuur.

In het MER N244 is bij de effectbeoordeling aangegeven, dat de realisatie van het P+R terrein, tankstation en horecagelegenheid een enigszins negatief effect zal hebben op het landschappelijke beeld vanuit Kwadijk. Voor het overige geldt dat er geen effecten worden verwacht. Vervolgonderzoek is voor het aspect landschap daarom niet noodzakelijk.

5 JURIDISCHE VORMGEVING

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

Artikel 1: Begrippen

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

Artikel 2: Wijze van meten

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

Artikel 3: Agrarisch met waarden

De bestemming agrarisch met waarden is bedoeld voor twee agrarische percelen (van beperkte omvang) ten noorden van de N244. Deze agrarische gebieden zijn gelegen in de gemeenten Purmerend en Zeevang. De mogelijkheden van deze bestemming zijn in overeenstemming gebracht met het omringende agrarische gebied dat buiten dit inpassingsplan valt en op Zeevangs grondgebied gelegen is.

Artikel 4: Gemengd

De bestemming gemengd is bedoeld voor een horecavoorziening én voor een P+R-voorziening. De exacte locatie van deze voorzieningen is nog niet duidelijk. De bestemming gemengd zorgt voor de gewenste flexibiliteit. Beide functies kunnen met de bestemming gemengd aan elke kant van de toegangsweg van het gebied gesitueerd worden. Dit artikel bestaat uit een bestemmingsomschrijving, bouwregels, een mogelijkheid voor het afwijken van de gebruiksregels en een nadere eisenregeling.

Artikel 5: Groen

De bestemming groen is opgenomen voor de grotere groengebieden en voor de locaties waar landschappelijke inpassing wenselijk is, zoals rondom het P+R terrein, de horeca- en tankstationlocatie. Dit artikel bestaat uit een bestemmingsomschrijving, bouwregels en een wijzigingsbevoegdheid voor het realiseren van een tankstation met LPG-verkoop. Binnen de bestemming groen valt ook de aanduiding 'waterstaat – waterberging' om watercompensatie in het kader van het waterhuishoudkundig plan N244 uit te kunnen voeren.

Artikel 6: Natuur

De bestemming natuur is opgenomen voor een perceel ten noorden van het beoogde verkooppunt voor motorbrandstoffen, dat is gelegen binnen de 10⁻⁶ contour van het LPG-vulpunt, die mogelijk wordt gemaakt via de wijzigingsbevoegdheid 'Wro-zone – Wijzigingsgebied 2'.

De regels van deze bestemming zijn opgesteld met inachtneming van de regels voor de bestemming natuur uit het bestemmingsplan Buitengebied 2009 van de gemeente Zeevang.

Artikel 7: Recreatie – Volkstuin

De bestemming recreatie – volkstuin is opgenomen voor een perceel ten noordwesten van het beoogde verkooppunt voor motorbrandstoffen, dat is gelegen binnen de 10^{-6} contour van het LPG- vulpunt, die mogelijk wordt gemaakt via de wijzigingsbevoegdheid 'Wro-zone – Wijzigingsgebied 2',

De regels van deze bestemming zijn opgesteld met inachtneming van de regels voor de bestemming recreatie – volkstuin uit het bestemmingsplan Buitengebied 2009 van de gemeente Zeevang.

Artikel 8: Verkeer

In het artikel verkeer zijn diverse verkeerszaken geregeld. In eerste instantie gaat het uiteraard om de verbrede N244, maar verder zijn ook de bijbehorende voorzieningen binnen deze bestemming geregeld. Ook vaarverkeer van kruisende watergangen, treinverkeer van kruisende sporen, fietspaden en fietstunnels van kruisende fietsroutes zijn toegestaan. Dit artikel bestaat uit een bestemmingsomschrijving en bouwregels.

Voorwaardelijke bepaling verlichting

In artikel 8 is een voorwaardelijke bepaling voor het gebruiken van verlichting opgenomen. In dit artikel wordt het behoud van de functionaliteit van de vliegroutes van de meervleermuis als voorwaarde voor gebruik van verlichting geregeld. Dit betekent dat het vliegpatroon van de meervleermuis niet mag worden verstoord. In onderstaande figuur zijn de vliegroutes, zoals deze in de passende beoordeling en het lichtonderzoek naar voren zijn gekomen, weergegeven (zie ook paragraaf 4.6 en bijlagen 12 en 14 van de toelichting).



Figuur 5.1 Locaties vliegroutes van de meervleermuis

Uit het lichtonderzoek en de passende beoordeling is gebleken dat verschillende mitigerende maatregelen om verstoring van het vliegpatroon van de meervleermuis te voorkomen kunnen worden toegepast en tevens haalbaar zijn in het voorliggende plan. Mogelijke oplossingen zijn onder andere: het beperken of dimmen van openbare verlichting, het toepassen van verstrooiingsarme armaturen, aanpassen van lichtpunthoogte of richting van lichtuitstraling of het toepassen van vleermuisvriendelijke verlichting (Bat-lampen).

In de regels van de bestemming is er voor gekozen de functionaliteit van het vliegpatroon te beschermen en niet de aard, locatie en omvang van de mitigerende maatregelen gedetailleerd voor te schrijven. Het nemen van mitigerende maatregelen voor verlichting is daarmee indirect geborgd in de regels.

In de regels is voor een indirecte borging van de mitigerende maatregelen gekozen omdat:

- uit het lichtonderzoek en de passende beoordeling is gebleken dat op voorhand niet nauwkeurig kan worden bepaald tot op welke afstand van de vliegroutes van de meervleermuis mitigerende maatregelen voor verlichting dienen te worden genomen om verstoring van het vliegpatroon te voorkomen;
- tevens is uit het lichtonderzoek en de passende beoordeling gebleken dat het niet noodzakelijk is een volledig verbod van toename van verlichting ter plaatse van de vliegroutes van de meervleermuis op te nemen in de regels. Uit deze onderzoeken is gebleken dat de verlichtingssterkte ter plaatse van de vliegroutes in beperkte mate kan toenemen zonder dat het vliegpatroon wordt verstoord;
- de toename van lichtsterkte ter plaatse van de vliegroutes van de meervleermuis is mede afhankelijk van de locatie, hoogte, verlichtingssterkte en type armatuur van de lichtmasten. Of sprake is van verstoring van het vliegpatroon door nieuwe verlichting (en dus mitigerende maatregelen dienen te worden toegepast) kan alleen in samenhang met de totale nieuw toe te voegen verlichting langs de N244 worden beoordeeld;
- daaruit volgt dat het vastleggen van locaties – waar mitigerende maatregelen voor verlichting dienen te worden genomen – met een aanduiding op de verbeelding, niet exact mogelijk is;
- welke mitigerende maatregelen dienen te worden toegepast kan per locatie verschillen, het bepalen van de exacte maatregelen is dan ook maatwerk;
- de voorwaardelijke bepaling is daarom van toepassing op het gehele bestemmingsvlak;

Door de bescherming van het vliegpatroon als criterium te hanteren en de bepaling voor het gehele bestemmingsvlak toe te passen, dient een samenhangend lichtplan voor het gehele tracé te worden opgesteld. Met het opstellen van een lichtplan kan worden onderbouwd dat de toe te passen mitigerende maatregelen voor verlichting voorkomen dat het vliegpatroon van de meervleermuis, als beschreven in de passende beoordeling in bijlage 12 van de toelichting en het lichtonderzoek in bijlage 14 van de toelichting, wordt verstoord.

Specifieke gebruiksregel geluid

Tenslotte is in dit artikel een specifieke gebruiksregel opgenomen waarin is bepaald dat de nieuw aan te leggen delen van de N244 niet eerder in gebruik genomen mogen worden dan dat geluidreducerend asfalt is aangelegd en de hogere waarden zijn verleend (zoals weergegeven in de bijlagen bij de regels). Deze gebruiksregel is opgenomen om te borgen dat de maatregelen – die in het kader van de vereisten van de Wet geluidhinder worden genomen – zijn toegepast voordat de verbreding van de N244 in gebruik wordt genomen.

Artikel 9: Water

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

Artikel 10 t/m 20: Leiding – Gas, Leiding – Hoogspanning, Waarde – Archeologie 1, Waarde – Archeologie 2, Waarde – Archeologie 3, Waarde – Archeologie 4, Waarde – Archeologie 5, Waarde – Ecologie, Waterstaat – Waterbergingsgebied, Waterstaat – Waterkering en Waterstaat – Waterloop.

In deze artikelen zijn de zogenaamde dubbelbestemmingen geregeld. De gas, en hoogspanningsleidingen, waterkeringen, de ecologische verbindingszone en gebieden met een middelhoge en hoge archeologische trefkans hebben een planologische beschermingszone van variabele breedte. De bestemming van de leidingen, waterkeringen, de ecologische verbindingszone en archeologische waarden heeft prioriteit boven de onderliggende hoofdbestemmingen. Bij deze artikelen is naast de bestemmingsomschrijving en de bouwregels, een omgevingsvergunningstelsel opgenomen voor het uitvoeren van werkzaamheden en werken, geen bouwwerken zijnde (voorheen aanlegvergunningstelsel). Hierdoor kunnen geen grondwerkzaamheden plaatsvinden, zonder een omgevingsvergunning voor werkzaamheden of werken, geen bouwwerken zijnde. Daarmee zijn de betreffende leidingen, waterkeringen, de ecologische verbindingszone en archeologische waarden beschermd en wordt tegemoet gekomen aan de belangen van de (leiding)beheerders.

Artikel 21: Anti- dubbelregel

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

Artikel 22: Algemene gebruiksregels

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

Artikel 23: Algemene afwijkingsregels

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

Artikel 24: Algemene wijzigingsregels

In dit artikel zijn de regels opgenomen waaronder de bestemming 'Groen kan worden gewijzigd in de bestemming 'Verkooppunt motorbrandstoffen met LPG'. Deze wijzigingsbevoegdheid is opgenomen om de vestiging van een LPG tankstation mogelijk te maken op het moment dat daarvoor een concreet initiatief bestaat.

Voorts zijn in dit artikel regels opgenomen om een aanduiding 'Veiligheidszone LPG' op te nemen op de verbeelding. Deze aanduiding omvat de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico van het LPG- vulpunt. Volgens de regels van de gebiedsaanduiding zijn binnen deze contour in de onderliggende bestemmingen geen kwetsbare objecten in de zin van het BEVI toegestaan.

Artikel 25: Overgangsrecht

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

Artikel 26: Slotregel

De slotregel bevat de citeertitel van het plan.

6 UITVOERBAARHEID VERBREIDING N244

6.1 Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor de verbreding van de N244 wegdeel tussen A7 en N247 zijn geraamd op € 44.485.013,70 (prijsspeil januari 2013). Het plan wordt uitgevoerd door de provincie Noord-Holland. Verschillende partijen participeren in de financiering van het project. In onderstaande tabel zijn de verschillende financierende partijen vermeld met de financiële inbreng die zij leveren. Met het Rijk en de Stadsregio Amsterdam, worden nog bestuurlijke afspraken gemaakt over de exacte omvang van de financiële bijdrage van deze partijen aan het plan. Over de financiële bijdragen aan het plan van de overige partijen zijn inmiddels bestuurlijke afspraken gemaakt. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van het plan voldoende verzekerd.

Partij	Bedrag in euro's
Provincie Noord-Holland	24.135.013,70
Stadsregio Amsterdam	13.500.000,00
RWS (aansluiting A7; subsidieaanvraag Beter Benutten)	1.000.000,00
Gemeente Purmerend	4.000.000,00
Gemeente Beemster	1.000.000,00
Gemeente Edam – Volendam	495.000,00
Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	355.000,00
Totaal	44.485.013,70

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Overleg ex artikel 3.1.1. Bro

In het kader van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het besluit Bro is het conceptontwerp inpassingsplan N244 voorgelegd aan de instanties die bestuurlijke en/of zakelijke belangen hebben in het plangebied, met het verzoek hierop binnen zes weken te reageren. Het concept ontwerp inpassingsplan is toegezonden aan de volgende instanties:

Instantie	Plaats
B&W van Beemster	Middenbeemster
B&W van Zeevang	Oosthuizen
B&W van Purmerend	Purmerend
B&W van Edam-Volendam	Volendam
VROM inspectie	Haarlem
Stadsregio Amsterdam	Amsterdam
Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland	Haarlem
Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	Heerhugowaard
Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland	Zaandam
N.V. Nederlandse Gasunie	Waddinxveen
Tennet TSO B.V.	Arnhem
Liander	Duiven
Liandon	Duiven
ProRail	Amsterdam

Instantie	Plaats
PWN	Velserbroek
Eurofiber Nederland BV	Utrecht
Ziggo	Utrecht
UPC	Amsterdam
Stadsverwarming Purmerend B.V.	Purmerend
Reggefiber Operator B.V.	Rijssen
Nuon Power Generation B.V.	Amsterdam
KPN B.V.	Amersfoort
BT Nederland BV	Amsterdam Zuidoost
Hetzinger Satelliet Ontvangst BV	Leusden

De volgende instanties hebben een reactie ingediend op het concept-ontwerp inpassingsplan N244:

Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland
Gemeente Beemster
Gemeente Edam –Volendam
Gemeente Purmerend
Gemeente Zeevang
Stadsregio Amsterdam
PWN (Waterleidingbedrijf Noord Holland
Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
N.V. Nederlandse Gasunie
Rijkswaterstaat Noord-Holland

De ontvangen overlegreacties zijn opgenomen in bijlage 24 van de toelichting.

In de reactienota zijn de ontvangen overlegreacties samengevat en beantwoord. In de beantwoording is tevens per overlegreactie toegelicht of deze aanleiding heeft gegeven tot wijziging van het inpassingsplan.

De reactienota is opgenomen in bijlage 23 van de toelichting.

Terinzagelegging ontwerp inpassingsplan

Het ontwerp inpassingsplan N244 wordt ter voldoening aan het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht ter inzage gelegd. Daarbij kan een ieder zienswijzen indienen tegen het plan.

Tot slot zal de maatschappelijke uitvoerbaarheid ook getoetst worden bij de terinzagelegging van het ontwerp inpassingsplan. Een ieder kan zienswijzen indienen tegen het ontwerp inpassingsplan.

6.3 Verwerving

Nog niet alle percelen die benodigd zijn voor de aanleg van de N244 zijn verworven. Hierover lopen minnelijke onderhandelingen met eigenaren en zakelijk gerechtigden. Om de noordelijke aansluiting N244-Purmerenderweg zoals beschreven en onderbouwd in paragraaf 3.2 te kunnen realiseren zal één woning aan de Purmerenderweg verworven moeten worden. De provincie Noord-Holland probeert in minnelijk overleg deze woning en bijbehorend perceel (tuin) te verkrijgen. Indien minnelijk overleg niet leidt tot overeenstemming, zal de provincie tot onteigening over moeten gaan om de benodigde gronden en de te slopen woning in eigendom te krijgen.

Bijlage 1

Milieueffectrapport Verbreding N244

Bijlage 2
Notitie Historisch Bodemonderzoek
Provincialeweg N244

Bijlage 3
Vooronderzoek bodemkwaliteit Inpassingsplan N244

Bijlage 4
Akoestisch onderzoek MER verdubbeling N244

Bijlage 5
Akoestisch onderzoek,
Reconstructie N244 te Purmerend

Bijlage 6

Memo luchtkwaliteit N244

Bijlage 7
Reconstructie N244 te Purmerend,
luchtkwaliteitonderzoek

Bijlage 8

Waterhuishoudkundig plan verbreding N244

Bijlage 9

Flora- en faunaonderzoek N244

Bijlage 10

Flora- en faunaonderzoek N244

Bijlage 11

Habitattoets N244

Bijlage 12

Passende beoordeling N244

Bijlage 13

Compensatieplan water en natuur N244

Bijlage 14
Lichtonderzoek Inpassingsplan Verbreding N244

Bijlage 15
QRA VGS N244

Bijlage 16

QRA Tankstation

Bijlage 17

Verantwoording groepsrisico

Bijlage 18

Quick scan Archeologie

Bijlage 19
Verkenning aansluiting Purmerenderweg N244

Bijlage 20

Aansluiting N244-Purmerenderweg

Bijlage 21
Ontwerp en toetsing kruisingen aansluiting N244 op A7

Bijlage 22
Microscopische dynamische simulatie alternatieven,
uitgebreid met gedeeltelijke ontwikkeling Baanste-Noord
(paramics-studie)

Bijlage 23
Reactienota vooroverleg ex art. 3.1.1. Bro

Bijlage 24
Ingediende overlegreactie conceptontwerp
inpassingsplan

