

Conceptontwerp Inpassingsplan Verbreding N244

Reactienota vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

Provincie Noord-Holland

1 maart 2013

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Ontvangen reacties	4
Samenvatting vooroverlegreacties en beantwoording	5
Verdere uitwerking ontwerp inpassingsplan	23

Inleiding

Voor de verbreding van de N244, gedeelte A7 - N247, heeft de provincie Noord-Holland op 26 mei 2009 het besluit genomen tot het opstellen van een provinciaal inpassingsplan zoals bedoeld in paragraaf 3.5.1. van de Wet Ruimtelijke ordening (Wro).

Op grond van artikel 3.26 lid 2 Wro dient een inpassingsplan te voldoen aan dezelfde vereisten als een bestemmingsplan en doorloopt het provinciale inpassingsplan dezelfde procedure met dien verstande dat waar een bestemmingsplan wordt vastgesteld door de gemeenteraad, een inpassingsplan wordt vastgesteld door Provinciale Staten (met voorbereiding door Gedeputeerde Staten).

Op 26 mei 2009 heeft de provincie de gemeenten Beemster, Zeevang, Purmerend en Edam-Volendam, de Stadsregio Amsterdam (SRA), het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) en Rijkswaterstaat Noord-Holland geïnformeerd dat de provincie, vanwege het provinciaal belang en uit het oogpunt van efficiency, voornemens is voor de verbreding van de N244 een provinciaal inpassingsplan op te stellen, zoals bedoeld in paragraaf 3.5.1. van de Wet ruimtelijke ordening. Tevens is toen de afspraak gemaakt genoemde partijen te betrekken bij de verdere voorbereiding van het inpassingsplan in de vorm van ambtelijke deelname aan de projectgroep. Deze organisaties zijn op deze wijze betrokken geweest bij de uitwerking van het ontwerp inpassingsplan. In februari 2010 is met bovengenoemde partijen een principe akkoord bereikt over de voorlopige beleidsuitgangspunten voor de verbreding van de N244, gedeelte A7 – N247.

Eind november 2012 is in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening het conceptontwerp inpassingsplan N244 vrijgegeven voor toezending aan rijk, overige overleg partners. Tevens zijn er voor burgers uit betrokken gemeenten twee inloopbijeenkomsten georganiseerd, zodat zij kennis hebben kunnen nemen van de plannen tot verbreding van de N244, gedeelte A7-N247.

De procedure die verder wordt gevolgd is dat het ontwerp Inpassingsplan gelijktijdig met het MER N244 voor zomer 2013 gedurende 6 weken ter inzage zal worden gelegd. In deze periode kan iedereen zienswijzen op het MER en inpassingsplan indienen. Na de zomer zullen Provinciale Staten (PS) het inpassingsplan (eventueel gewijzigd) vaststellen, waarbij de ingekomen zienswijzen zullen worden betrokken. Vervolgens leggen Gedeputeerde Staten het vastgestelde inpassingsplan gedurende 6 weken ter inzage. Belanghebbenden kunnen binnen deze termijn beroep instellen bij de Raad van State.

In deze reactienota wordt achtereenvolgend ingegaan op de ontvangen vooroverlegreacties, een samenvatting van de ontvangen vooroverlegreacties en de beantwoording van de provincie Noord-Holland. Tenslotte wordt ingegaan op de verdere uitwerking van het ontwerp Inpassingsplan.

In het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro is het concept ontwerp inpassingsplan toegezonden aan:

- 1 N.V. Nederlandse Gasunie
- 2 Tennet TSO B.V.
- 3 Liander
- 4 Liandon
- 5 Prorail
- 6 PWN
- 7 Eurofiber Nederland B.V.
- 8 Ziggo
- 9 UPC
- 10 Stadsverwarming Purmerend B.V.
- 11 Reggefiber Operator B.V.
- 12 Nuon Power Generation B.V.
- 13 KPN B.V.
- 14 BT Nederland B.V.
- 15 Hetzinger Satelliet Ontvangst B.V.
- 16 Rijkswaterstaat Noord-Holland
- 17 Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
- 18 Gemeente Purmerend
- 19 Gemeente Beemster
- 20 Gemeente Zeevang
- 21 Gemeente Edam-Volendam
- 22 Veiligheidsregio Zaanstreek- Waterland

Ontvangen reacties

Van onderstaande instanties is een reactie ontvangen:

1. Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland
2. Gemeente Zeevang
3. Gemeente Edam-Volendam
4. Stadsregio Amsterdam
5. Gemeente Beemster
6. PWN
7. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
8. N.V. Nederlandse Gasunie
9. Rijkswaterstaat Noord-Holland
10. Gemeente Purmerend

Samenvatting vooroverlegreacties en beantwoording

De ingekomen reacties zijn hierna samengevat (cursief) en beantwoord.

1. **Reactie Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland**

Verwerking van reactie:

De Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland geeft in haar reactie aan dat het inpassingsplan betrekking heeft op een bestaande risicobron (de N244 als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen) en een geprojecteerde risicobron (het LPG-tankstation). De Veiligheidsregio adviseert het bevoegd gezag om:

- a. Bij het vaststellen van het inpassingsplan N244 rekening te houden met de mogelijke ongevalsscenario's (BLEVE, plasbrand en toxische wolk) en de gevolgen hiervan.*

- a. Grontmij heeft ten behoeve van voorliggend concept ontwerp inpassingsplan in 2012 een extern veiligheidsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek bestaat uit een QRA (kwantitatieve risicoanalyse) voor de weg (N244) en het (via een wijzigingsbevoegdheid) op te richten LPG tankstation met een doorzet van maximaal 1500 M3. Beide onderzoeken zijn als bijlagen opgenomen bij het inpassingsplan. 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 blijkt dat in de huidige situatie geen risicovolle objecten langs de N244 liggen.

In verband met de realisatie van een tankstation met LPG kan het risico toenemen. Om die reden is een QRA (kwalitatieve risicoanalyse) uitgevoerd en een notitie Elementen Verantwoordingsplicht Groepsrisico

opgesteld (Grontmij 5 oktober 2012). Uit de QRA van Grontmij blijkt de maatgevende PR 10-6 contour van een LPG-tankstation met een maximale doorzet van 1.500 M3 op 110 meter van het LPG-vulpunt ligt. Indien het vulpunt aan de westzijde van de beoogde locatie van het tankstation wordt gesitueerd, liggen er geen kwetsbare objecten binnen de PR 10-6 contour. De locatie van het LPG vulpunt is met een aanduiding vastgelegd op de verbeelding van het inpassingsplan. Daarmee is geborgd dat het LPG-vulpunt op voldoende afstand van kwetsbare objecten in de omgeving ligt. In de QRA zijn de ongevalsrisico's van handelingen op en rond een LPG tankstation, de N244 en de effecten van deze ongevallen berekend (Grontmij 5 oktober 2012).

Bij het opstellen van de QRA is tevens rekening gehouden met de door veiligheidsregio genoemde risico's en effecten van een BLEVE. Conform de handleiding Risicoberekeningen Bevi, versie 3.2, hoeft er geen rekening te worden gehouden met plasbranden in de QRA-berekeningen voor het LPG tankstation.

Bij de QRA-berekening voor de weg kan software-technisch gezien, geen rekening met plasbranden worden gehouden. Binnen 130 meter van het LPG tankstation (PR 10-6 contour 110 meter) liggen geen bestaande kwetsbare objecten (en ook niet de geplande horeca).

- b. *De Veiligheidsregio Zaanstreek Waterland vraagt de mogelijke risicoreducerende en effectbeperkende maatregelen in overweging te nemen: MAATREGELEN*
Bij externe veiligheidsscenario's zijn de primaire gevolgen van het ongeval vaak niet of nauwelijks te bestrijden. Op het

- b. Omdat het groepsrisico in de toekomstige situatie toeneemt- er is in de huidige situatie geen LPG-tankstation aanwezig- dient bij het inpassingsplan het groepsrisico te worden verantwoord door het bevoegd gezag. Ten behoeve van deze verantwoording heeft Grontmij (2 november 2012) de notitie Elementen Verantwoording Groepsrisico opgesteld. De volgende maatregelen zijn in dit

moment dat de hulpverlening arriveert, zal die zich voornamelijk richten op het bestrijden/voorkomen van secundaire effecten, het redden en helpen van slachtoffers en het stabiliseren van de situatie. Er zijn maatregelen mogelijk die de kans op een ongeval verkleinen of de omvang van effecten beperken. In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de mogelijke maatregelen die de veiligheid vergroten. De maatregelen kunnen onderverdeeld worden in bronmaatregelen, effectbeperkende maatregelen en maatregelen ten behoeve van de zelfredzaamheid.

- **Bronmaatregelen**

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen om de kans op een incident te verkleinen. Met betrekking tot het geprojecteerde LPG-tankstation zijn dat maatregelen die gaan over het wegnemen van de risicobron, het verminderen van de hoeveelheden en het verbeteren van de omstandigheden. Ten aanzien van de N244 kunnen bronmaatregelen getroffen worden op het vlak van weginrichting. Een aantal van deze maatregelen kan niet in deze procedure van een inpassingsplan worden meegenomen. Er wordt voor deze maatregelen verzocht dit te stimuleren via vrijwillige medewerking. Met betrekking tot het Inpassingsplan N244 zijn de volgende bronmaatregelen te treffen:

1. *het positioneren van het LPG-vulpunt ten westen van de bebouwing van het tankstation,*

kader geadviseerd:

- **De nieuw te realiseren LPG-tankstation zo ver mogelijk van de bestaande bebouwing plaatsen;**
- **Nooduitgangen van de risicobronnen af richten;**
- **Extra vluchtroutes realiseren;**
- **Rekening houden met voldoende opstelplaatsen;**
- **Plaatsing van twee brandkranen met een minimale levering van 60 m³/uur en aansluiting op 500 mm leiding van de PWN;**
- **WAS installatie moet voldoende toereikend zijn;**
- **Rondom het te ontwikkelen LPG-tankstation binnen de wettelijke afstanden (van het plaatsgebonden risico) geen ontwikkeling van kwetsbare objecten mogelijk maken.**

In het inpassingsplan kunnen alleen die veiligheidsverhogende maatregelen betrokken worden, waarvan de uitvoering verankerd kan worden in het plan. De provincie zal de door de veiligheidsregio geadviseerde risicoreducerende en effectbeperkende maatregelen – waar mogelijk – meenemen bij de verdere planvorming. Hierbij wordt de kanttekening gemaakt dat een aantal van de door de veiligheidsregio genoemde maatregelen vanuit ruimtelijke ordening in het algemeen niet als ‘ruimtelijk relevante’ aspecten worden beschouwd (een opstelplaats voor brandweervoertuigen heeft geen contouren, etc.). De geadviseerde maatregelen die niet ruimtelijk relevant zijn kunnen dan ook niet worden opgenomen in de verbeelding en/of de regels van het inpassingsplan.

Maatregelen die door de veiligheidsregio zijn genoemd en die niet kunnen worden vastgelegd in de planregels of verbeelding zijn:

- **Eisen ten aanzien van het verladen van brandstoffen;**
- **Bouwkundige- en**

waarmee de kans op een aanrijding wordt verkleind en het opnemen van adequate aanrijdbeveiliging in het inrichtingsplan.

2. Het verbieden van gelijktijdig verladen van LPG en brandbare vloeistoffen.

- **Effectbeperkende maatregelen**

Het is ook mogelijk om maatregelen te nemen waardoor de effecten van een ongevalscenario op de omgeving beperkt kunnen worden. Het gaat dan vooral om bouwkundige, installatietechnische en organisatorische maatregelen.

Een aantal van deze maatregelen kan niet in deze procedure van een inpassingsplan worden meegenomen. Er wordt voor deze maatregelen verzocht dit te stimuleren via vrijwillige medewerking.

Te overwegen effectbeperkende maatregelen:

1. In overleg met brandweer Purmerend een opstelplaats voor brandweervoertuigen opnemen in het inpassingsplan.

2. In overleg met brandweer Purmerend de beschikbaarheid van primair bluswater te verbeteren.

3. De constructie zodanig uit te voeren dat het (enige) bescherming kan bieden tegen de effecten van het BLEVE-scenario. Het rapport Bouwkundige maatregelen [] kan hierbij als handreiking gehanteerd worden.

4. Venstertijden opnemen voor het verladen van LPG in bulk bij het LPG-tankstation.

5. Vastleggen dat alleen mag worden gelost met een

installatietechnische eisen;

- **Effectbeperkende maatregelen en maatregelen betreffende zelfredzaamheid.**

De geadviseerde maatregelen zullen – waar mogelijk – wel worden meegenomen bij de uitvoering van het project en als randvoorwaarden bij vergunningverlening. De provincie inventariseert klanteisen die bij het verdere ontwerp van de weg mee worden genomen. De brandweer zal in dit kader ook worden benaderd, zodat deze uitgangspunten op een goede manier worden geborgd en meegenomen in het verdere realisatietraject.

LPG-tankwagen voorzien van een hittewerende bekleding.

6. De luchtbehandeling-installatie centraal uitschakelbaar en afsluitbaar uit te voeren en de luchtaanzuiging niet aan de zijde van de N244 te plaatsen.

- *Zelfredzaamheid*

Zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het effectgebied in staat zijn om zichzelf op eigen kracht in veiligheid te brengen.

Zelfredzaamheid kan bevorderd worden door gerichte risicocommunicatie, het bieden van handelingsperspectieven, noodplannen en snelle alarmering. Ook hier geldt dat een aantal maatregelen niet in deze procedure kunnen worden meegenomen. Dit zal gestimuleerd kunnen worden via vrijwillige medewerking.

Te overwegen maatregelen die de zelfredzaamheid bevorderen:

1.. De horecagelegenheid te voorzien van (nood)uitgangen die van het LPG-tankstation en de N244 af zijn gericht. Het tankstation te voorzien van (nood)uitgangen die van het LPG-vulpunt en de N244 af zijn gericht en deze zoveel mogelijk laten aansluiten op de infrastructuur in het gebied.

2. Het realiseren van een extra vluchtweg in noordelijke richting, welke gebruikt kan worden voor ontvluchting van het tankstation, de horecagelegenheid, de voorziening voor openbaar busvervoer en de P+R. Vooraf moet duidelijk zijn naar welke veilige plek en in welke richting de aanwezigen in het plangebied moeten vluchten om zich te onttrekken aan de

effecten van een ramp.

3. Het is raadzaam om de aanwezigheid van verminderd zelfredzame personen in het invloedsgebied van de risicobronnen te voorkomen dan wel het aantal te beperken.

4.. Het voeren van specifieke risicocommunicatie en het bieden van handelingsperspectieven zodat aanwezigen in het plangebied geïnformeerd worden over de mogelijke risico's en weten hoe zij moeten handelen bij eventuele calamiteiten. Wanneer dit punt opgepakt wordt, is het raadzaam dit samen met betrokken partijen (o.a. Gemeente Purmerend, Brandweer Purmerend en VrZW uit te werken.

5. Het stellen van een nadere eis aan het noodplan voor de te realiseren inrichtingen dat ook rekening wordt gehouden met de beschreven externe veiligheidsscenario's.

c. De Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland vraagt het risico dat overblijft na het nemen van de maatregelen te betrekken bij het vaststellen van het inpassingsplan N244.

d. De veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland vraagt een uitspraak te doen over de kwetsbaarheid

c. De provincie Noord-Holland zal in het kader van het inpassingsplan een verantwoording groepsrisico opstellen voor de N244 en het beoogde LPG tankstation (zie antwoord vraag b). Voor het concept ontwerp inpassingsplan is een notitie Elementen Verantwoordingsplicht Groepsrisico opgesteld (Grontmij 2 november 2012)). Deze notitie en de door de Brandweer naar voren gebrachte maatregelen zullen als input worden gebruikt voor de op te stellen verantwoording groepsrisico.

d. In de QRA wordt het volkstuincomplex beschouwd als een beperkt kwetsbaar object. Of het volkstuincomplex, zoals

van volkstuinencomplex De Fenix.

de brandweer aangeeft, dient te worden beschouwd als een kwetsbaar object is nader door de provincie uitgezocht op basis van het vigerend bestemmingsplan (bestemmingsplan Buitengebied 2009) voor het volkstuincomplex. In het betreffend bestemmingsplan zijn de relevante gebruiksregels voor het volkstuincomplex vastgelegd.

Bestemming: Recreatie- Volkstuinen. In de voorschriften is niet helemaal strak geregeld wat onder een volkstuin dient te worden verstaan (het begrip is niet gedefinieerd). Uit de voorschriften blijkt wel dat binnen volkstuinen geen gebouwen zijn toegestaan (alleen hobbykassen en bergkisten). Daaruit kan worden opgemaakt dat binnen volkstuin geen verblijf – in de zin van overnachten - is toegestaan (daar heb je immers een gebouw voor nodig).

Volgens het BEVI kunnen alleen gebouwen die bestemd zijn voor verblijf of recreatieterreinen waar meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen kunnen verblijven, een kwetsbaar object vormen. Omdat gebouwen binnen de bestemming volkstuinen niet zijn toegestaan en een volkstuin geen recreatieterrein is in de zin van het BEVI (er kan immers niet overnacht worden op de volkstuinen), vormen de volkstuinen geen kwetsbaar object voor externe veiligheid.

2. **Reactie gemeente Zeevang**

Het conceptontwerp inpassingsplan geeft de gemeente Zeevang aanleiding tot de volgende opmerkingen:

- a. *er dient sprake te zijn van een zorgvuldige inpassing van het P+R terrein. Op grond van het weidevogelbelang mag er geen toename van begroeiing zijn. Door verplaatsing van (een deel van) de bestaande begroeiing is een goede landschappelijke inpassing zeer wel mogelijk.*

- a. De aanwezige beplanting langs de rand van het beoogde P+R- terrein en andere voorzieningen zal – waar mogelijk – worden gehandhaafd. Deze beplanting heeft op de verbeelding van het inpassingsplan de bestemming “Groen” gekregen. Daarmee is de groene overgang van het beoogde P&R- terrein naar het open landschap geborgd in het inpassingsplan.

Bij de verdere inrichting van de groenbestemming zal rekening gehouden worden met naastgelegen weidevogelgebied. De uitkomsten van de diverse flora en fauna onderzoeken (Grontmij, november 2006 en E.C.O. Logisch, november 2011), evenals de habitattoets en passende beoordeling die in het kader van het inpassingsplan zijn uitgevoerd, worden bij de invulling van de bestemming “Groen” betrokken.

- b. *De gemeente Zeevang geeft verder aan dat een P+R-terrein c.q. de daarin beoogde activiteiten (parkeren, horecalocatie, tankstation, o.v.-voorziening) brengt nieuwe verlichting met zich mee. Wij stellen als op grond van enerzijds het belang van de inwoners van Kwadijk en anderzijds het weidevogelbelang als voorwaarde dat deze verlichting gericht dient te zijn naar Purmerend (niet naar Kwadijk) en dat door middel van de keuze van kleur en intensiteit de invloed van deze verlichting zo gering mogelijk moet worden gehouden.*

- b. **Op dit moment wordt nader onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de beoogde verlichting op het P+R-terrein en langs het tracé op de meervleermuis in de omgeving van de N244 en het weidevogelgebied. Indien de uitkomsten van dit onderzoek aanleiding geven tot het nemen van maatregelen en/of voorwaarden om verspreiding van licht te beperken en/of te voorkomen, dan zullen deze worden beschreven in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan en (indien mogelijk) geborgd worden in de planregels en/of de verbeelding. Voor lichthinder voor mensen is geen directe wetgeving of beleid waarin regels/normen zijn opgenomen voor de mate waarin de lichtintensiteit mag toenemen en bij welke mate van verlichting sprake is van lichthinder. Bij het ontwerp van de weg – en het daarbij behorende verlichtingsplan – wordt getracht onnodige toename van verlichting te voorkomen. Uitgangspunt is dat alleen nieuwe verlichting wordt geplaatst als dat uit het oogpunt van verkeersveiligheid en/of sociale veiligheid noodzakelijk is. Er kan nog geen concrete uitspraak worden gedaan over exacte plaatsing van de lichtmasten en de oriëntatie van de armaturen (richting Kwadijk of Purmerend). Bij de uitwerken van het ontwerp van de weg wordt bepaald waar lichtmasten worden geplaatst.**

- c. *De gemeente Zeevang pleit voor de toepassing van stil asfalt op de N244 vanwege de te verwachten toename van wegverkeersgeluid. Aanvullend pleit de gemeente voor de aanleg van een aarden dijk/wal als geluidwerende voorziening aan de Zeevangse zijde van de N244, teneinde deze geluidtoename voor inwoners van Kwadijk (en evt. Middelie) zo gering mogelijk te houden.*
- c. *De toename van geluidhinder als gevolg van verbreding van de N244 is akoestisch onderzocht (akoestisch onderzoek MER verdubbeling N244, Grontmij, 3 december 2007 en Akoestisch onderzoek, Reconstructie N244 te Purmerend, DHV, 1 november 2012) . Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de toename van geluidhinder op woningen in Kwadijk dermate gering is, dat vanuit de Wet geluidhinder geen verplichting bestaat om geluidbeperkende maatregelen te nemen. De toepassing van geluidsarm asfalt en/of geluidschermen over het gehele tracé maken dan ook geen onderdeel uit van het plan. Vanwege de toename van de geluidsbelasting ter plaatse van de flats nabij de kruising met de Allendelaan (km 21.765 – km 22.265) en ten behoeve van Kwadijkerpark (km 22.265 – km 23.000), zal op basis van de vereisten van de Wet geluidhinder wel geluidsarm asfalt worden toegepast.*
- d. *In het lint van Kwadijk zijn enkele bedrijven gevestigd (bedrijf Swart, Kwadijk 9 en bedrijf Jonk, Kwadijk 16) die beiden met zwaar verkeer (grondverzet, loonbedrijf) van de dorpsweg gebruik (moeten) maken vanwege het ontbreken van alternatieven, hetgeen al jarenlang een probleem is. De gemeente Zeevang verzoekt de provincie na te gaan of er een mogelijkheid is om deze bedrijven met een ontsluiting (op eigen terrein) aan te sluiten op de N244, waarmee een groot probleem zou kunnen worden opgelost.*
- d. *De aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg voor bedrijven uit Kwadijk is geen onderdeel van dit inpassingsplan. Vanwege het weidevogelgebied en om verkeerstechnische redenen (aansluiting ter hoogte van P+R-terrein en tankstation), is het ook niet wenselijk een nieuwe verbindingsweg tussen Kwadijk en de N244 aan te leggen. Door de nieuwe aansluiting van de Purmerenderweg op de N244, wordt voor vrachtverkeer van en naar de in de overlegreactie genoemde bedrijven, de mogelijkheid gecreëerd om via de Purmerenderweg naar de N244 en A7 te rijden, waardoor er minder door bebouwd gebied wordt gereden.*

3.

Reactie gemeente Edam-Volendam

a. De gemeente Edam-Volendam

a. Wij nemen de vraag voor kennisgeving

geeft aan de aanleg van een fietspad langs de N244, dat ondermeer aansluit op het bestaande fietspad langs de Purmerringvaart, belangrijk te vinden.

Daarnaast zal volgens de gemeente voor wat betreft het fietspad in een aansluiting moeten worden voorzien op de nog aan te leggen derde ontsluitingsweg van de gemeente Edam-Volendam. In de aansluiting van de derde ontsluitingsweg van de gemeente op de kruising N244-N247 zal de mogelijkheid voor een fietstunnel (zowel technisch als financieel) nog onderzocht moeten worden. De gemeente gaat er van uit dat binnen de verkeersbestemming volgens het provinciaal inpassingsplan is voorzien in de mogelijkheid tot aanleg van een tunnel en in een goede aansluiting van de gewenste 3^e ontsluitingsweg die op termijn wenselijk is om een goede verkeersafwikkeling binnen onze gemeente te verzekeren en gemeentelijke knelpunten op te lossen. Uiteraard zal de precieze aansluiting nog nader worden onderzocht, waarbij niet kan worden uitgesloten dat in de toekomst een aanpassing nodig kan zijn.

b. Vanuit verkeerstechnisch oogpunt bezien en vanuit kostenoverwegingen geeft de gemeente Edam-Volendam de volgende twee kanttekeningen ter overweging mee met betrekking tot de turborotonde (N244/Oosterweg):

- Voor wat betreft het kruisend landbouwverkeer met grotere lange landbouwvoertuigen

aan. In het ontwerp inpassingsplan wordt uitgegaan van een T-kruising ter hoogte van de aansluiting N244/ N247. De vormgeving van de kruising met derde ontsluiting voor Edam-Volendam is niet uitgewerkt en besluitvorming over de aanleg van de derde ontsluiting voor wat betreft ruimtelijke procedures heeft binnen de gemeente nog niet plaatsgevonden.

b.

In het provinciaal inpassingsplan wordt ter hoogte van de Oosterweg uitgegaan van een turborotonde en een

vraagt de gemeente zich af of daarmee voldoende rekening is gehouden (v.w.b. bochtstralen). Wij verzoeken u bij de boeren (of LTO) na te gaan welke type voertuigen daar rijden en of na te gaan of dergelijke voertuigen de turbo rotonde kunnen kruisen. Zo deze niet de rotonde kunnen kruisen, verzoeken wij u aan te geven welke maatregelen er nodig zijn om daar wel voor te zorgen. Wij geven hierbij aan dat er ook andere belangen op de rotonde spelen zoals de doorstroming en veiligheid, die met elkaar tegenstrijdig kunnen zijn. Bij een kruising met verkeerslichten zoals nu het geval is, zijn er namelijk geen echte problemen.

- *De gemeente Edam-Volendam geeft aan dat uit de overlegde stukken blijkt dat er in het inpassingsplan voor is gekozen om op de kruising N244/Oosterweg een turborotonde (dubbelstrooks) aan te leggen, vanwege het feit dat de N244 2x2 stroken omvat. Omdat er een turborotonde wordt aangelegd, kunnen de fietsers de N244 niet meer gelijkvloers oversteken en moeten gebruik maken van een fietstunnel om de N244 ter hoogte van de Oosterweg over te kunnen*

fietstunnel. Uit de microscopische dynamische simulatie (paramics-studie, Grontmij 10 februari 2011) komt naar voren dat, om het verkeer over route van de N244 te optimaliseren en het regionale wegennet te versterken, het ontwerp van de drukke kruisingen ten westen van de Magneet het beste vorm gegeven kunnen worden door kruisingen met verkeersregelininstallaties. Verkeersregelingen op deze kruisingen maakt het beter mogelijk dat verkeer gecoördineerd gestuurd kan worden. De intensiteiten op de kruisingen van het oostelijke deel van de N244 (bij de Magneet en Oosterweg) zijn dermate laag dat het verkeer door de rotondes nauwelijks vertraging oploopt en actief regelen van het verkeer niet nodig is. In verband met de verkeersveiligheid verdienen rotondes de voorkeur. Voor de doorstroming van het verkeer voldoet een turborotonde het best. Bij de vormgeving wordt rekening gehouden met het type voertuigen dat van de turborotonde gebruik zal gaan maken. Hierbij zal er ook rekening worden gehouden met het landbouwverkeer dat op de Oosterweg rijdt en via de turborotonde de N244 oversteekt.

De fietstunnel is onderdeel van het inpassingsplan vanwege onderstaande redenen:

- **Er is in de huidige situatie een gelijkvloerse oversteek ter hoogte van de kruising Oosterweg. De gemeente Edam-Volendam en omwonenden willen deze oversteek graag handhaven.**
- **In de huidige situatie is langs de N244 geen fietspad. In het inpassingsplan is een regionale oost-west verbinding voor fietsers voorzien naar de N247, richting Edam-Volendam. Verwacht wordt dat het aantal fietsers dat ter hoogte van de Oosterweg wil oversteken**

steken. De provincie Noord-Holland heeft ter plaatse metingen verricht naar het aantal overstekende fietsers. De uitkomst was dat ter plaatse van de kruising ongeveer 10 fietsers op 1 dag overstaken. Met de huidige en geschatte toekomstige intensiteiten van het autoverkeer op zowel de Oosterweg als de N244 en het aantal overstekende fietsers vanuit de Oosterweg is het naar mening van de gemeente heel goed mogelijk om de kruising N244 - Oosterweg uit te voeren met verkeerslichten, waarbij de fietser beveiligd met verkeerslichten de N244 gelijkvloers over kan steken. Gelet op een beperkter ruimtebeslag bij deze oplossing, past deze oplossing ten eerste beter in het landschap. En ten tweede bespaart dit veel kosten. Naar de mening van de gemeente Edam-Volendam wordt hier onnodig veel geld geïnvesteerd in een kruisingoplossing voor de N244 – Oosterweg, terwijl dit niet echt noodzakelijk is.

toeneemt.

- Alle andere kruisingen op de N244 zijn voor langzaam verkeer reeds ongelijkvloers. De kruising Oosterweg is de enige kruising op de N244 waar in de huidige situatie langzaam verkeer gelijkvloers kruist. Vanuit voorspelbaarheid voor het autoverkeer en de veiligheid voor fietsers is het niet gewenst om de kruising Oosterweg gelijkvloers te houden.
- De kruising Oosterweg ligt in 'buitengebied'. Met name 's nachts is het er vrij donker en bij het inrichten als een kruising is er een risico op roodlichtnegatie en te hard rijden.
- In de CROW publicatie 164c (handboek gebiedsontsluitingswegen) wordt aangegeven dat bij wegtype I (2x2 rijstroken) het noodzakelijk is om een ongelijkvloerse oversteek voor langzaam verkeer te realiseren. Het handboek staat geen Duurzaam Veilig alternatief ontwerp toe, waarbij een goedkopere gelijkvloerse oversteek gehandhaafd kan blijven (geldt zowel voor een turbotonde als een verkeerslichtgeregelde kruising).

De telcijfers waaraan voor het langzaamverkeer wordt gerefereerd zijn gehouden in de maand februari en minder representatief. Ondanks de lage cijfers is er voor optimale verkeersveiligheid gekozen in de vorm van een (fiets)tunnel. Wanneer er geen oversteek wordt gerealiseerd bij de turbotonde N244/ Oosterweg dient het langzaamverkeer via de Magneet afgewikkeld te worden en dus een aanzienlijke omweg te maken. Ook bij de aanleg van een VRI-geregelde kruising is het vanuit de CROW richtlijnen bij het oversteken van een weg met 2x2 rijstroken in verband met de verkeersveiligheid wenselijk voor het langzaamverkeer een ongelijkvloerse oversteek aan te leggen. Hierin is er

geen onderscheid bij de keuze tussen een turbotonde of verkeerslicht-geregelde kruising.

Voor de doorstroming van het verkeer op de N244 is, gezien de intensiteiten van het verkeer op de N244 en de Oosterweg, een turbotonde het meest geschikt.

- c. Voorts vraagt de gemeente Edam-Volendam vanuit een duidelijk bestuurlijke wens de plankaart ten aanzien van de aanleg van het fietspad nader te verduidelijken. De huidige plankaart is onduidelijk voor wat betreft het fietspad binnen onze gemeentegrenzen.

- c. De verbeelding welke onderdeel is van het inpassingsplan geeft het plangebied met de verschillende bestemmingen weer. Ter verduidelijking zal separaat aan de gemeente een schets van het fietspad worden toegestuurd.

4. Reactie Stadsregio Amsterdam

- a. De Stadsregio vraagt aandacht voor een onderdeel waarvoor geldt dat er wellicht een afwijking is ten opzichte van de in 2010 overeengekomen beleidsuitgangspunten voor het inpassingsplan. Het gaat om het kruispunt S. Allendelaan – N244 in relatie tot de functie van de P&R voorziening, de overstap auto – bus en optimale doorstroming bussen. Bij het besluit tot opname in de planuitwerkingsfase is uitgegaan van het realiseren een P&R terrein en bushaltevoorzieningen. De Stadsregio vraagt de mogelijkheid om de voorzieningen voor de bus uit te breiden en de kruising te optimaliseren. De Stadsregio Amsterdam verzoekt om in het inpassingsplan dit onderdeel veilig te stellen. Dit is van belang in het licht van de gezamenlijke ambitie rondom het realiseren

- a. In februari 2010 is met betrokken gemeenten, HHNK, RWS en de Stadsregio een principe akkoord bereikt over de voorlopige beleidsuitgangspunten voor de verbreding van de N244, gedeelte A7 – N247. Deze uitgangspunten vormen het kader waarbinnen het inpassingsplan is uitgewerkt en onderliggend onderzoek is uitgevoerd. In de verrichte onderzoeken (verkeer, flora en fauna, akoestisch onderzoek etc.), is geen rekening gehouden met voorgestelde, mogelijk ingrijpende, wijziging van busvoorzieningen. Wijziging van de uitgangspunten is derhalve niet wenselijk. Aangepaste invulling van busvoorzieningen zijn nog wel mogelijk voor zover deze passen en realiseerbaar zijn binnen de plangrenzen van het inpassingsplan en de hierin opgenomen bestemmingen en functies. Inmiddels heeft met de Stadsregio overleg plaatsgevonden en zijn er afspraken gemaakt ten aanzien van de invulling van de busvoorzieningen, die passen

van het hoogwaardige R-net in het MRA-gebied. Overleg tussen de Provincie Noord-Holland, gemeente Purmerend en de Stadsregio is noodzakelijk.

binnen de kaders van het ontwerp inpassingsplan.

5. Reactie gemeente Beemster

- a. *De gemeente Beemster geeft aan dat In paragraaf 2.5 van de toelichting wordt gerefereerd aan structuurvisies van Edam-Volendam en Purmerend. De gemeente Beemster heeft ook een structuurvisie. Structuurvisie Beemstermaat. Het lijkt de gemeente Beemster zinvol om deze structuurvisie in de toelichting van het inpassingsplan te vermelden. In de structuurvisie van de gemeente wordt op pagina 18 en 19 namelijk gerefereerd aan de aansluiting van de Purmerenderweg op de N244.*

- a. **In het inpassingsplan zal naar uw structuurvisie 'Beemstermaat' worden verwezen.**

6. Reactie PWN

- a. *PWN vraagt, ter veiligstelling van de in het plan te leggen c.q. aanwezige leidingen, die voorwaarden in acht te nemen die openbare nutsbedrijven nu eenmaal moeten stellen om hun taak in het algemeen belang te kunnen uitoefenen.*
- b. *Een zeer belangrijke voorwaarde voor PWN is die van het beschikbaar stellen van voldoende ruimte in openbare grond voor het ondergronds verkeer. Deze ruimte dient vrij te zijn van bomen en stekelige*

- a. **De lokale leidingen vallen in het inpassingsplan (zoals gebruikelijk) binnen de bestemmingen verkeer en groen. In de regels van deze bestemmingen worden over het algemeen geen aanvullende regels opgenomen ter bescherming van deze leidingen.
De vrijwaring van deze leidingen voor beplanting, verharding, etc is geborgd via de door u genoemde normen en praktijkrichtlijnen.**
- b. **De vrijwaring van leidingen van bovenlokaal belang is geborgd via de beschermingszones op de verbeelding en de daar aan gekoppelde regels; Op de door PWN meegestuurde tekeningen van de tracés van leidingen**

beplanting, terwijl de overige beplanting van dien aard dient te zijn dat het leidingnet te allen tijden goed bereikbaar blijft. Ingeval de leidingstrook voorzien wordt van verharding, dient deze verharding 'open' te zijn. Tevens dient het leidingtracé vrij te blijven van opslag e.d. In dit kader willen wij u wellicht ten overvloed wijzen op de Nederlandse norm NEN 7171-1 en de praktijkrichtlijn NPR 7171-2. PWN geeft aan dat de ter plaatse aanwezige transportleidingen van cruciaal belang zijn voor de drinkwatervoorziening in het voorzieningsgebied. Het is derhalve van belang dat de waterleidingen in het inpassingsplan worden opgenomen. Ze hebben een (boven) regionale functie.

7.

Reactie Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK)

- a. Het HHNK brengt de volgende aandachtspunten naar voren:
 - De peilgebieden van de polder De Koog, ten noorden van de N244 zullen waarschijnlijk in peil worden verlaagd. Dit heeft ook invloed op de waterpeilen en grondwaterstanden van de gronden en waterlopen nabij de N244. Hier dient bij het nieuwe ontwerp rekening mee gehouden te worden.
 - Het HHNK geeft aan dat de wijze waarop met het afstromende hemelwater wordt omgegaan momenteel nog niet overal geheel duidelijk is. Het uitgangspunt is dat, wanneer er een bermbreedte van tenminste 5,0 meter wordt aangehouden

in de omgeving van de N244 zijn geen leidingen weergegeven die van regionaal belang – met de bijhorende beschermingszones – zijn. Opname van deze leidingen op de verbeelding van het ontwerp inpassingsplan is derhalve niet nodig.

Bij de verdere uitwerking van de plannen zal de provincie, over eventuele consequenties voor de ligging van leidingen, in gesprek gaan met uw organisatie en nadere afspraken maken binnen de hiervoor geldende normen.

a.

- Hier zullen wij in de realisatiefase en vergunningaanvraag rekening mee houden.
- Bij de verdere uitwerking zal hierover afstemming plaatsvinden met uw organisatie zodat een en ander conform regelgeving wordt ingevuld.

*(van rand weg tot insteek talud),
er geen directe oppervlakkige
afstroming van het hemelwater
naar de naastgelegen sloten zal
plaatsvinden, maar dat er vooral
sprake zal zijn van
berminfiltratie.*

- *Het HHNK geeft aan dat de oppervlakken die zijn genoemd in het waterhuishoudkundig plan aan wijzigingen onderhevig zijn. De getallen zoals die zijn benoemd vormen een prima uitgangspunt, maar uiteindelijk zal bij de uiteindelijke aanvraag van de watervergunning duidelijkheid moeten zijn over de hoeveelheden. Binnen de peilvakken waar de Baanste-Noord wordt gerealiseerd, kan de watercompensatie-eis tegen elkaar worden weggestreept, aangezien deze peilgebieden worden samengevoegd.*
- *Aangegeven wordt dat het beheer van de watergangen in de toekomstige situatie valt onder de verantwoordelijkheid van het hoogheemraadschap. Dit is wel het uitgangspunt, maar ligt ook aan de wijze waarop het water wordt aangelegd. Hierover zal bij de verdere uitwerking aandacht aan moeten worden besteedt.*
- **Over de definitief te compenseren hoeveelheden water binnen de verschillende peilvakken zal opnieuw afstemming plaats vinden voorafgaand aan de aanvraag van de watervergunning.**
- **Over de wijze waarop het water wordt aangelegd vindt verdere afstemming plaats met uw organisatie. Uitgangspunt hierbij is het beheer van het water onder de verantwoordelijkheid van het HHNK te brengen.**

8.

Reactie N.V. Nederlandse Gasunie

- a. *De Nederlandse Gasunie geeft aan het inpassingsplan te hebben getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor aardgastransportleidingen, zoals bepaald in het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen*
- a. **Wij nemen uw reactie voor kennisgeving aan.**

(Bevb).

Op grond van deze toetsing komt de Nederlandse Gasunie tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van de dichtst bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

9.

Reactie Rijkswaterstaat Noord-Holland

a. *Rijkswaterstaat geeft in haar reactie aan geen bezwaar te hebben tegen het ontwerp provinciale inpassingsplan voor de N244. Het plan strookt met hetgeen in het voortraject is afgesproken over de vormgeving van de aansluiting N244/A7 en is conform het voorstel zoals dat voor het programma Beter Benutten is ingediend. Wel heeft rijkswaterstaat een aantal aandachtspunten en tips, waar relevant zullen deze in het nog te doorlopen WBR-vergunningtraject worden betrokken.*

a. **Wij nemen uw reactie voor kennisgeving aan. Bij de verdere uitwerking zal afstemming plaatsvinden met uw organisatie in het kader van het WBR-vergunningtraject zodat een en ander conform regelgeving wordt ingevuld.**

10. Reactie Gemeente Purmerend

a. *De gemeente Purmerend geeft aan zich te vinden in:*

- *De uitwerking van het verbredingsalternatief in het conceptontwerp inpassingsplan;*
- *De aanleg van voorzieningen voor de bus, het P+R terrein, het benzinestation, en een horecavestiging nabij de Salvador Allendelaan. De grond van deze (toekomstige) functies ligt binnen de gemeentegrenzen van Purmerend. Het ligt voor de hand dat deze grond wordt ontwikkeld, conform*

a. **Wij nemen uw reactie voor kennisgeving aan. Bij de verdere uitwerking van de plannen voor de aanleg van busvoorzieningen, P+R terrein, benzinestation en horecavestiging zal uw gemeente worden betrokken.**

bovengenoemde functies. De gemeente geeft de suggestie mee om vormgevers van de gemeente te betrekken bij de verdere planvorming;

- *De wijze waarop inwoners van de gemeente Purmerend zijn geïnformeerd en betrokken bij de plannen voor de verbreding van de N244 via de organisatie van een informatieavond. Het overzicht van vragen en antwoorden dat naar aanleiding van de informatieavond door de provincie is opgesteld geeft de gemeente Purmerend geen aanleiding hierover opmerkingen te maken.*

b. De gemeente Purmerend geeft aan een aantal inhoudelijke opmerkingen/ overwegingen te hebben op de planregels van het conceptontwerp inpassingsplan:

- *Begripsomschrijving veehouderij en weidebedrijf dienen te worden gespecificeerd.*
- *Nadere specificatie bouwregels, artikel 4 betreffende bebouwingspercentage opnemen.*
- *De verwijzing bij artikel 5 is onjuist.*

c. De gemeente Purmerend geeft aan dat op de verbeelding twee, voor de gemeente, ongebruikelijke dubbelbestemmingen staan. Dubbelbestemming Leiding-Riool en Leiding – Water. De gemeente geeft aan dat dergelijke leidingenplanologisch niet relevant zijn. Door de leidingen op te nemen in een ruimtelijk besluit ontstaan er volgens de gemeente extra bestuurlijke lasten omdat een aanlegvergunning moet worden aangevraagd, terwijl dit naar mening van de gemeente overbodig is. Te meer omdat de bescherming

b. Betreffende opmerkingen worden overgenomen en aangepast.

c. Naar aanleiding van deze reactie wordt opnieuw gekeken naar de op de verbeelding opgenomen leidingen, waarbij nogmaals wordt gezien welke leidingen opgenomen moeten worden op de verbeelding. Uitgangspunt hierbij is aan te sluiten op de weergegeven leidingen in aangrenzende bestemmingsplannen.

van dergelijke leidingen op een andere manier, dan via het inpassingsplan, al is geborgd. De gemeente vraagt deze dubbelbestemming uit het inpassingsplan te schrappen.

- d. *De gemeente Purmerend geeft aan dat in het conceptontwerp inpassingsplan in diverse artikelen wordt gesproken over het verlenen van omgevingsvergunningen door 'het bevoegd gezag'. Op basis van artikel 3.26 lid 4 onder b van de Wet op de ruimtelijke ordening hebben Provinciale Staten de mogelijkheid om in een inpassingsplan de bevoegdheid voor verlening van omgevingsvergunningen bij Gedeputeerde Staten neer te leggen. De gemeente constateert dat in het conceptontwerp inpassingsplan N244 hiervan geen gebruik wordt gemaakt. De verdubbeling van de N244 is een provinciaal project, het ligt naar mening van de gemeente voor de hand dat de provincie de bevoegdheid gebruikt, zelf de omgevingsvergunning te verlenen. Wij geven u in overweging om gebruik te maken van de mogelijkheid die artikel 3.26 lid 4 onder b van de Wro biedt.*
- d. **Artikel 3.26 lid 4 Wro maakt het mogelijk dat Provinciale Staten bij een besluit tot vaststellen van een inpassingsplan kunnen bepalen dat GS (in plaats van het college van B en W) de bevoegdheid heeft voor verlening van omgevingsvergunningen voor de activiteiten bouwen, aanleggen en slopen (artikel 2.1 lid 1 a, b of g Wabo). De provincie Noord-Holland maakt geen gebruik van deze bevoegdheid.**

Verdere uitwerking ontwerp Inpassingsplan

Naar aanleiding van de ontvangen vooroverlegreacties is het ontwerp inpassingsplan op een aantal punten, als bovenstaand vermeld, aangepast.

Er is nader onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de beoogde verlichting op de meervleermuis vanwege de wegverbreding van de N244, de realisatie van het P&R- terrein en de realisatie van de aansluiting op de Purmerenderweg. De uitkomsten van dit onderzoek hebben aanleiding gegeven tot het aanpassen van en het opnemen van voorwaarden in de toelichting en de planregels van het ontwerp inpassingsplan.