

Bestemmingsplan

Herinrichting N243

Gemeente Beemster

NL.IMRO.0370.2017BPN243-VA01

ONTWERP



Contactpersoon

T
M
E

Arcadis Nederland B.V.

Inhoudsopgave

Toelichting	9
Hoofdstuk 1 Inleiding	9
1.1 Aanleiding	9
1.2 Ligging plangebied	9
1.3 Vigerend bestemmingsplan	10
1.4 Leeswijzer	11
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	12
2.1 Huidige situatie	12
2.2 Nut en noodzaak	14
2.3 Toekomstige situatie	15
Hoofdstuk 3 Beleidskader	20
3.1 Rijksbeleid	20
3.2 Provinciaal en regionaal beleid	21
3.3 Gemeentelijk beleid	25
Hoofdstuk 4 Planologische en milieuhygienische aspecten	26
4.1 M.e.r. beoordeling	26
4.2 Archeologie	26

4.3	Bodem	29
4.4	Cultuurhistorie	30
4.5	Externe veiligheid	31
4.6	Geluid	31
4.7	Lucht	33
4.8	Natuur	35
4.9	Niet gesprongen explosieven	38
4.10	Trillingen	39
4.11	Verkeer	39
4.12	Water	39
4.13	Gezondheid en duurzaamheid	43
Hoofdstuk 5	Juridische planbeschrijving	45
5.1	Planbeschrijving	45
5.2	Bestemmingsregeling	45
Hoofdstuk 6	Uitvoerbaarheid	48
6.1	Economische uitvoerbaarheid	48
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	48
Bijlagen bij de toelichting		51
Bijlage 1	Memo m.e.r.-beoordeling N243, ARCADIS Nederland bv. (2018)	52
Bijlage 2	Archeologisch bureauonderzoek en quickscan cultuurhistorie, Oranjewoud (2011)	57
Bijlage 3	Notitie Quickscan archeologie N243, Royal HaskoningDHV (2015)	84
Bijlage 4	Bureauonderzoek archeologie N243 Noordbeemster, ARCADIS Nederland bv. (2017)	92

Bijlage 5	Verkennend bodemonderzoek bermen N243 (hmp 0.6-11.4) Unihorn bv. (03-2011)	117
Bijlage 6	Gedetailleerde visuele inspectie bodemonderzoek, Unihorn bv. (03-2011)	226
Bijlage 7	Memo uitgevoerd verkennend bodemonderzoek, Oranjewoud (08-2011)	765
Bijlage 8	Verkennend bodemonderzoek wegbermen diverse provinciale wegen Noord Holland, Unihorn bv. (12-2011)	768
Bijlage 9	Bijlage bodemonderzoek N243, Unihorn bv. (12-2011)	784
Bijlage 10	Notitie quickscan bodem herinrichting N243, Royal HaskoningDHV (2015)	824
Bijlage 11	Milieukundig vooronderzoek verbreding N243, ARCADIS Nederland bv. (2018)	828
Bijlage 12	Bureauonderzoek Cultuurhistorie N243, ARCADIS Nederland bv. (2018)	842
Bijlage 13	Memo quickscan geluid, HaskoningDHV Nederland B.V. (2015)	887
Bijlage 14	Akoestisch onderzoek reconstructie N243, Royal HaskoningDHV (2016)	892
Bijlage 15	Akoestisch onderzoek reconstructie N243, ARCADIS Nederland bv. (2018)	1002
Bijlage 16	Memo quickscan luchtkwaliteit, HaskoningDHV Nederland B.V. (2014)	1144
Bijlage 17	Notitie luchtkwaliteit N243, ARCADIS Nederland bv. (2018)	1148
Bijlage 18	Quickscan ecologie N243, ARCADIS Nederland	

bv. (2018)		1158
Bijlage 19	Memo toetsing Wet natuurbescherming (Wnb), aspect gebiedsbescherming voor aanpassing N243, ARCADIS Nederland bv. (2018)	1201
Bijlage 20	Memo uitgangspunten stikstofdepositieberekeningen realisatiefase N243, ARCADIS Nederland bv. (2018)	1247
Bijlage 21	Vleermuisonderzoek N243, Royal HaskoningDHV (2017)	1251
Bijlage 22	Verkeersonderzoeken en landschapsonderzoek, Goudappel Coffeng (2015)	1289
Bijlage 23	Verkeersintensiteitstabel N243, ARCADIS Nederland bv. (2017)	1293
Bijlage 24	Watertoets trajectbenadering N243, ARCADIS Nederland bv. (2018)	1295
Bijlage 25	Landschapsplan N243, Arcadis Nederland B.V. (04-2018)	1321
Bijlage 26	Omgang met werelderfgoed (07-2018)	1370
Regels		1373
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	1374
Artikel 1	Begrippen	1374
Artikel 2	Wijze van meten	1377
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	1378
Artikel 3	Verkeer	1378
Artikel 4	Leiding - Hoogspanning	1379
Artikel 5	Waarde - archeologie	1381
Artikel 6	Waarde - Cultuurhistorie	1383

Artikel 7	Waterstaat-Waterkering	1384
Hoofdstuk 3	Algemene regels	1385
Artikel 8	Anti-dubbeltelregel	1385
Artikel 9	Algemene afwijkingsregels	1386
Artikel 10	Algemene gebruiksregels	1387
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	1388
Artikel 11	Overgangsrecht	1388
Artikel 12	Slotregel	1389
Bijlagen bij de regels		1391

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het project 'Trajectbenadering N243' omvat de provinciale weg door de gemeenten Alkmaar, Beemster en Koggenland. De provinciale weg kenmerkt zich als een smalle weg met veel verkeer, een aantal drukke kruisingen en veel directe wegaansluitingen van woningen en bedrijven. De provincie wil de functie van de N243 als gebiedsontsluitingsweg in standhouden, de weg veiliger maken en waar mogelijk de ruimtelijke karakteristieken van het gebied versterken. Een herinrichting van de N243 met onder andere de aanleg van rotondes op een aantal kruispunten moet daaraan bijdragen. Hiervoor is een bestemmingsplanwijziging nodig.

De N243 is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg die intensief wordt gebruikt door doorgaand en bestemmingsverkeer. Daarom blijft de maximaal toegestane snelheid 80 km/uur. Op sommige plekken wordt de weg aan de kant van het water breder gemaakt en er komt een geleiderail die in het landschap past. Om de verkeersafwikkeling veiliger en soepeler te laten verlopen wordt op een aantal kruisingen een rotonde aangelegd. Omdat een alternatieve ontsluiting van de woningen en bedrijven via een parallelweg niet haalbaar is, zullen de uitritten van de woningen en bedrijven langs de weg blijven bestaan.

Deze herinrichting van de N243 en de landschappelijke inpassing zijn niet mogelijk op basis van de vigerende bestemmingsplannen. De beoogde ontwikkelingen kunnen echter wel mogelijk gemaakt worden door de afwijkingen ten opzichte van de huidige bestemmingsplannen toe te staan. Voor de gemeente Alkmaar en Beemster wordt het bestemmingsplan gewijzigd. De aanpassing van de weg wordt in de gemeente Koggenland via een wijzigingsplan planologisch geregeld.

1.2 Ligging plangebied

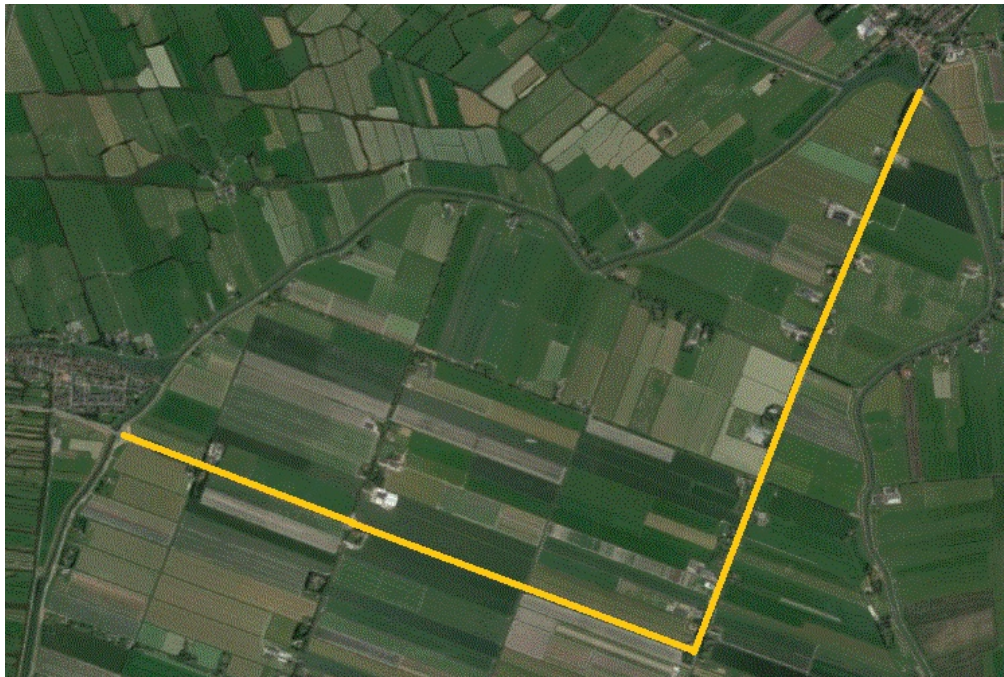
Het opnieuw in te richten traject van de N243 begint ten oosten van de kern Alkmaar bij de kruising met de Oosterweg. Het traject eindigt ten westen van de kern De Hulk en ten oosten van de kern Avenhorn bij de kruising met de N507. De provinciale weg gaat door de gemeentes Alkmaar, Beemster en Koggenland. Het traject heeft een lengte van circa 16 kilometer. In het westen sluit de N243 aan op de N242 en in het oosten sluit de weg aan op de A7 en de N247.

Op onderstaande afbeelding is de ligging van het gehele plangebied te zien binnen de gemeentes Alkmaar, Beemster en Koggenland.



Afbeelding plangebied N243

Op onderstaande afbeeldingen is de ligging van het plangebied te zien binnen de gemeente Beemster.



Afbeelding plangebied N243 in de gemeente Beemster

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plan is voor Beemster onderstaand bestemmingsplan van toepassing:

Titel	Planstatus	Identificatie
Buitengebied 2012	onherroepelijk 13-09-2013	NL.IMRO.0370.2012BPbuitengebied-OH01

De verbreding van de weg past op sommige plekken niet in het vigerende bestemmingsplan aangezien de gronden bestemd zijn als Agrarisch, Groen, Tuin en Water. Met dit bestemmingsplan worden de bestemmingen ter plaatse van het tracé gewijzigd naar Verkeer.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een samenvatting van het relevante actuele beleidskader. Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van het project. Hoofdstuk 4 bevat een omgevingsanalyse waarin wordt nagegaan welke functies en bouwwerken zich voorafgaand aan vaststelling van het bestemmingsplan in het plangebied bevinden en in hoeverre het nieuwe project hierin past. In hoofdstuk 5 wordt een toelichting gegeven op de gekozen planvorm en de gedachten die ten grondslag liggen aan de juridische regeling zoals deze op de plankkaart en in de voorschriften is opgenomen. Ten slotte wordt in de hoofdstukken 6 ingegaan op de uitvoerbaarheid en de inspraak en het overleg.

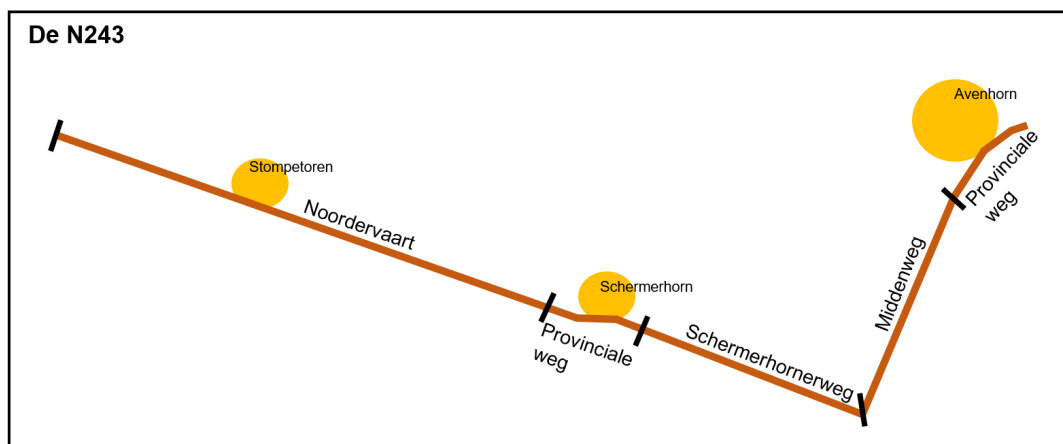
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

In eerder uitgevoerde onderzoeken van de N243 door de provincie Noord-Holland (2014) is de verkeersveiligheid en de intensiteit van het bestemmingsverkeer in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat de weg op verkeersveiligheid laag scoort op de rijrichtingscheiding, wegbreedte en bermbreedte. De berm is smal en heeft obstakels dicht langs de weg, waaronder een sloot en vaart. Ook ligt er langs de weg een tweezijdig bereden fietspad. De rijbaan van de N243 wordt ook gebruikt door landbouwverkeer. De aanwezigheid van deze langzaam rijdende voertuigen verhoogt het risico op grote onderlinge snelheidsverschillen en onveilige inhaalmanoeuvres. Het risico op onveilige verkeerssituaties en ongevallen is dan groot. Op de N243 geldt op de meeste kruispunten een snelheidsregime van 80 km/h. Bij deze hoge snelheid is de kans groot dat inschattingfouten worden gemaakt waardoor er op de kruispunten ongevallen ontstaan. De smalle rijbaan en bermen van de weg dragen bij aan een verhoogd risico op eenzijdige (berm) ongevallen.

Huidige weg profielen

Per weggedeelte zal hieronder verder ingegaan worden op de huidige situatie in de gemeente.



Afbeelding benaming weggedeelten

Schermerhorerweg

Wanneer de N243 bij de kruising met de Westdijk de gemeente Beemster binnenloopt, wordt de N243 de Schermerhorerweg genoemd. De weg kent verschillende knelpunten. De rijbaan van de Schermerhorerweg is 6,2 m breed. Het (brom)fietspad heeft een breedte van 2,6 m. Dit voldoet niet aan de provinciale Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten (ERBI). De obstakelvrije ruimte tussen de rijbaan en het (brom)fietspad bedraagt maximaal 3 m en voldoet daarmee ook niet aan de ERBI. Ook de obstakelvrije zone tussen weg en de vaart is te smal (op sommige locaties zelfs maar 1,5 m). Hierdoor liggen de bomen en de sloot zo dicht bij de rijbaan dat zij voor het verkeer een gevaarlijk obstakel vormen. Aan de weg liggen enkele bushaltes aan een wegvak waar 80 km/h gereden mag worden. In die situatie verwachten bestuurders niet dat voetgangers de weg oversteken om van en naar een bushalte te gaan. Dit in combinatie met het grote verschil in snelheid en massa tussen het autoverkeer en de voetgangers maakt, dat het oversteken van de weg bij deze bushaltes verkeersveilig is.



Afbeelding Schermerhornerweg huidige situatie

De inritten aan de weg zijn niet eenduidig vormgegeven en voldoen qua vormgeving en afmetingen niet aan de provinciale richtlijnen. Hierdoor zijn de uitritten voor de weggebruiker onvoldoende herkenbaar. De afslaan beweging naar en van de uitritten gebeuren met een lage rijsnelheid. Op een weg waar het snelheidsregime 80 km/h is, is het risico aanwezig dat bestuurders onvoldoende of verkeerd op deze afslaan beweging anticiperen. Gelet hierop kan de aanwezigheid en het gebruik van de uitritten een belangrijke factor zijn voor het ontstaan van verkeersonveilige situaties en ongevallen. Het feit dat de rijbaan smal is vormt in dat geval ook een risico voor de verkeersveiligheid omdat bij het in- en uitrijden van de uitrit gemakkelijk op de weghelft van het tegemoetkomende verkeer kan worden gekomen.

In de Schermerhornerweg komen drie kruispunten voor. Het gaat om de kruising met de Westdijk, de Jisperweg en de Middenweg. De kruising met de Westdijk is een voorrangskruispunt waarop de voorrang zo is geregeld dat aan het verkeer op de N243 voorrang moet worden verleend. Gelet op het snelheidsregime van 80 km/h en het gegeven dat (brom)fietsers en voetgangers moeten oversteken levert dit kruispunt verkeersonveilige situaties op. Op het kruispunt van de Schermerhornerweg met de Jisperweg is de verkeersafwikkeling geregeld met verkeerslichten. De kruising met de Middenweg is uitgevoerd als rotonde.

Middenweg

Het wegprofiel van de Middenweg heeft veel overeenkomsten met de Schermerhornerweg. Aan de Middenweg staan aan de oostzijde bomen en er staan bomen in de obstakelvrije zone. De obstakelvrije zone tussen de weg en de sloot is te smal. Ook de obstakelvrije zone tussen de weg en het (brom)fietspad is te smal (3 m) en voldoet niet aan de provinciale richtlijnen (ERBI). De inritten aan de weg zijn niet eenduidig vormgegeven en voldoen qua vormgeving en afmetingen niet aan de provinciale richtlijnen. Ook hier liggen bushaltes in een wegvak waar 80 km/h gereden mag worden en tot onveilige situaties leidt.



Afbeelding Middenweg huidige situatie

De Middenweg kruist de Vrouwenweg en de Mijzerweg. De Middenweg is een voorrangsweg waardoor op deze kruispunten voorrang moet worden verleend aan het verkeer op de Middenweg. De vormgeving van de kruising is zodanig dat de aanwezigheid van deze kruisingen voor het verkeer op de Middenweg nauwelijks opvalt. Gegeven de hoge verkeersintensiteit en de hoge rijsnelheden is het oversteken van de Middenweg op deze locaties levert met name voor (brom)fietsers en voetgangers een gevaarlijke situatie.



Afbeelding Vrouwenweg huidige situatie

2.2 Nut en noodzaak

De N243 is een drukke weg, die een belangrijke verbinding vormt, tussen Alkmaar en Hoorn, in het wegennet van de provincie Noord-Holland. Op deze doorgaande verbinding, die in het plangebied voor het grootste gedeelte twee keer 1 rijstrook breed is (gedeeltelijk zes meter breed). Zowel doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer en vrachtverkeer maken van deze weg gebruik. De (brom)fietsers hebben een eigen (brom)fietspad. De weg is te smal, heeft onvoldoende obstakelvrije ruimte en heeft veel uitritten en kruispunten waar uitwisseling van verkeer plaats vindt. Dit brengt veiligheidsrisico's met zich mee voor de verkeersafwikkeling op deze weg.

Bovendien nadert het asfalt en de fundering van de N243 het eind van haar levensduur. Groot onderhoud

moet vanaf 2018 plaatsvinden. In het kader van dat groot onderhoud is in de studiefase een trajectstudie uitgevoerd naar aanvullende maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren met behoud van de doorstroming. Voor een betere afstemming en het voorkomen van versnippering van werkzaamheden op en langs de weg is er gekozen voor een trajectbenadering. Door de sector Verkeer en Vervoer (V&V) van de provincie Noord-Holland is een trajectstudie uitgevoerd naar aanpassingen van het traject ten aanzien van veiligheid met behoud van doorstroming en waar mogelijk versterking van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

2.3 Toekomstige situatie

De provincie Noord-Holland wil in het kader van de verkeersveiligheid de N243 herinrichten tussen km 0,6 en km 15,7 (Alkmaar – Avenhorn). De wijzigingen aan de weg betreffen grofweg:

- De aanleg van een rotonde bij de kruising Westdijk (geen geluidgevoelige objecten binnen geluidzone te wijzigen wegvak)
- Het verbreden van kruispunten Vrouwenweg en Mijzerweg. Er wordt een rijbaanscheiding aangebracht waardoor (brom)fietsers en voetganger in twee etappes kunnen oversteken en bovendien het kruispunt beter zichtbaar en herkenbaar wordt voor het verkeer op de N243.
- Het verleggen van de aansluiting op de rotonde Middenweg N509 aan de Schermerhonerweg.
- Het toepassen van een geluidreducerende wegdekverharding op een deel van het traject.
- Het aanbrengen van geleiderail op bepaalde delen van het traject

2.3.1 Toekomstig profiel van de weg

Hierna wordt een toelichting gegeven op het toekomstige wegprofiel. Voor het wegprofiel is uitgegaan van de volgende drie uitgangspunten:

- Aantal rijstroken blijft gelijk;
- Maximumsnelheid van 80 km/uur.
- Eenheid in het wegontwerp

Schermerhonerweg

De smalle enkelbaanse weg met te smalle obstakelvrije zones in combinatie met de aanwezige (circa 100) inritten van woningen en bedrijven heeft een verhoogd veiligheidsrisico, waarbij de kans op een ongeval groter is.

Voor het nieuwe wegprofiel is gezocht naar een verkeersveiliger wegprofiel dan nu het geval is. Binnen de beschikbare ruimte is aan de hand van de provinciale richtlijnen (ERBI) het volgende profiel gekozen:

- Een rijbaanbreedte van 7,05 meter
- Bermverharding aan weerszijden van de weg
- Een obstakelvrije zone van 3 m tussen de rijbaan en het (brom)fietspad
- De voertuigkering biedt afscherming tegen de aanwezige sloten en beplanting.

De gekozen wegbreedte, de vergevingsgezinde berm en de voertuigkering zijn vanwege de beperkte beschikbare ruimte onlosmakelijk met elkaar verbonden. De asfaltstroken van huidige inritten worden vervangen door inritten die voldoen aan de provinciale richtlijnen (ERBI). De totale verharding van de inritten blijft gelijk. De Bushalte v.d. Hulst komt te vervallen. In overleg met B&W van Beemster blijven de bomen in de tussenberm staan. Ook wordt er een inhaalverbod (behoudens landbouwverkeer) ingesteld na overleg met de omgeving.

Middenweg

Het smalle wegprofiel van de Middenweg komt overeen met het eerder besproken wegprofiel van de

Noordervaart. Het verschil is dat hier de geleiderail afscherming biedt tegen de aanwezige sloten en bomen in de oostelijke berm. De huidige 3 bushaltes worden gecombineerd en bij de kruispunten Vrouwenweg en Mijzerweg gesitueerd.

Kruispunten met Westdijk

Het kruispunt Westdijk is in de huidige situatie geregeld door middel van voorrang. Uit veiligheidssystemen en de veiligheidsanalyse van de provincie Noord-Holland komt naar voren dat deze locatie als risicovol wordt gezien met een hoge kans op onveilige situaties. Dit wordt onder andere opgelost door het kruispunt te vervangen door een rotonde. Rotondes bieden meer veiligheid omdat ze het aantal potentiële conflicten tussen verkeersdeelnemers terugbrengen en de rijnsnelheid verlagen. Bovendien is er door aanleg van rotondes een keermogelijkheid waardoor bewoners en bedrijven rechtsaf hun terrein op kunnen rijden waardoor de gevaarlijke linksaf manoeuvre niet altijd nodig is.

Vrouwenweg en Mijzerweg

De kruisingen van de Vrouwenweg en de Mijzerweg zijn gevaarlijk om over te steken. Om de oversteekbaarheid te verbeteren en veiliger te maken wordt er een middengeleider gerealiseerd.



Afbeelding Kruispunt Vrouwenweg visualisatie

2.3.2 Ruimtelijke inpassbaarheid

In het kader van de herinrichting van de N243 is een landschapsplan opgesteld. Hieronder volgt een samenvatting van het plan. De volledige rapportage is als separate bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

De gemeenten, bewoners en belangenorganisaties zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van het ontwerp van de N243. Hun ideeën over de herinrichting zijn meegenomen in het planproces. Het landschapsplan voorziet in een omschrijving van de maatregelen die noodzakelijk zijn om tot een goede landschappelijke inpassing van de weg te komen. Vertrekpunt is een analyse van de huidige situatie en het bepalen van de landschappelijke kernkwaliteiten in relatie tot de weg. De visie is getoetst aan het opgestelde schetsontwerp. Vervolgens is bepaald hoe om te gaan met te kappen, te verplanten en nieuw te planten bomen en zijn concrete beplantingsvoorstellen gedaan per wegvak. Het gaat hierbij om de ruimte buiten de verharding die noodzakelijk is om een goede inpassing te realiseren. Uit de historische en landschapsanalyse van de weg en de omgeving komt naar voren dat de kernkwaliteiten worden bepaald door de historie van De Schermer, Eilandspolder, Beemster en West-Friesland. Elke polder heeft zijn eigen geschiedenis en ruimtelijke karakteristieken, waarop in dit landschapsplan wordt ingespeeld.

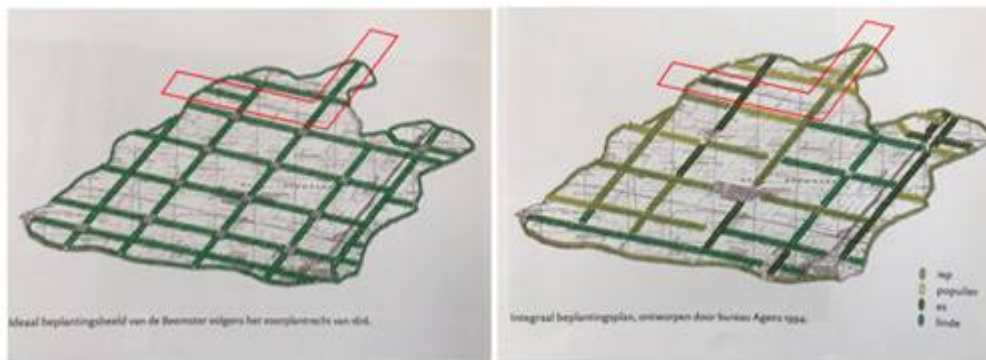
Het landschapsplan is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Het profiel blijft zo smal mogelijk met inachtneming van de uitgangspunten vanuit het wegontwerp.
- De rechtlijnigheid van de weg in de Schermer en Beemster blijft zo veel als mogelijk gehandhaafd.
- De begeleidende boomstructuren versterken de historische deelgebieden door zowel de positionering als de soortkeuze van de beplanting.

- Begeleidende boomstructuren worden zo dicht als mogelijk gepland op de kruisingen en rotondes.
- De wegbermen zijn zo veel als mogelijk van gras of grasbetonstenen
- De vele inritten en parkeerstroken worden vervangen door een standaard inrit met een vierkant reliëf met aan weerszijde stroken van grasbetonstenen.
- De rotondes fungeren als venster op de historie door op het zichtbare opstaande deel verwijzingen naar de historie op te nemen, bijvoorbeeld op de rotonde bij Avenhorn de tekst Westfriese Omringdijk.
- Binnen het project van de N243 worden enkel de bomen gekapt die door de wegaanpassingen niet gehandhaafd kunnen blijven. Dit is met name ter hoogte van rotondes.

Beemster/ Schermerhornerweg en Middenweg

De beplanting in de Beemster zoals opgenomen in het landschapsplan komt overeen met de historische ambitie van de ontwerpers van de Beemster. In de analyse van Reh e.a. (2015) is een integraal beplantingsplan opgenomen welke ontworpen is door bureau Agens. Dit beplantingsplan is: "Het eerste plan sinds 1612 dat het beplantingspatroon van de Beemster integraal tracht vast te leggen. Hiermee wordt aan een landschapsarchitectonische ambitie van meer dan drie en een halve eeuw geleden alsnog uitvoering gegeven. Het nieuwe beplantingsplan legt de nadruk op uniformiteit van de laanbeplanting over grote lengte."



Afbeelding Integraal beplantingsplan uit Zee van Land (2005), met het plangebied in rood

Wat betreft het deel Schermerhornerweg tussen de Westdijk en de Jisperweg wordt uitgegaan van het handhaven van de bestaande essen. Uitgangspunt voor het deel Schermerhornerweg tussen de Jisperweg en de Middenweg is dat bomen bij uitval niet worden herplant. Op termijn is dit wegdeel dus onbeplant, wat eveneens past binnen het oorspronkelijke beeld van de Beemster. Hier was aanvankelijk geen sprake van een wegverbinding, maar van een sloot. Het voorgaande sluit ook aan bij de uitgangspunten in de Uitwerkingsnota groenzones Noord-Holland (deelgebied Alkmaar en omgeving).

De Middenweg vormt samen met de Middensloot de basis van het klassieke ontginningsraster van de Beemster met van oudsher een forse boombeplanting. De bestaande bomenstructuur langs de N243/Middenweg in de Beemster, wijkt af van het ideaalbeeld dat vanuit UNESCO Werelderfgoed de Beemster wenselijk zou zijn. Veel bomen ontbreken, vanwege noodzakelijke verharding, (te) smalle bermen of de aanwezigheid van kabels en leidingen. Daarnaast is de middenberm tussen weg en fietspad, ter plekke van de parkeerstroken bij de erftoegangen, veelal uitgevoerd in asfalt. Dit komt de ruimtelijke kwaliteit en de wegbeleving niet ten goede.

In de plannen voor de reconstructie van de N243/Middenweg wordt de bomenrij aan de oostzijde (achter de vangrail) waar mogelijk aangevuld tot een zo continu mogelijke rij. In de middenberm (tussen weg en fietspad) is vanuit verkeersveiligheid de aanwezigheid van beplanting niet wenselijk. Door B&W van Beemster is verzocht de bomen in de tussenberm te laten staan. Waardoor hier gekozen is om zoveel mogelijk bomen te behouden en waar nodig aan te vullen. Ook worden parkeerstroken in de berm

tussen weg en fietspad voorzien van half-verharding (grasbetontegels), waardoor de weg een minder hard (groener) uiterlijk krijgt. Aan de westzijde van het fietspad zijn geen bomen mogelijk vanwege de hier aanwezige kabels en leidingen.

Binnen toegepaste (verkeers)technische mogelijkheden wordt tegemoet gekomen aan de wensen vanuit het Werelderfgoed. De weg en bijbehorende beplanting ogen na de constructie meer als een doorgaande, samenhangende laan dan in de huidige situatie het geval is. De tweezijdig beplanting sluit ook aan op de uitgangspunten uit de Uitwerkingsnota groenzones (deelgebied West-Friesland).

In het landschapsplan is een korte onderbouwing opgenomen welke boomsoorten een duurzame keuze is. In het bestemmingsplan wordt de landschappelijke inpassing van de weg geborgd. Bij het ontwerp van de weg is rekening gehouden met de landschappelijke kenmerken en het treffen van waterhuishoudkundige voorzieningen. Vaak liggen er parallel aan de weg sloten, waarin het afstromende hemelwater kan worden opgevangen. Zie ook paragraaf 4.12 van deze toelichting.

2.3.3 Werelderfgoed maatregelen

De provincie wil de verkeersveiligheid verbeteren door zoveel als mogelijk een eenduidig en herkenbaar wegbeeld te creëren. Het gaat daarbij om rijstroken voor auto- en fietsverkeer, een obstakelvrije zone, kruispunten en andere uitwisselpunten zoals inritten naar percelen en bushaltes bij de kruispunten. Het resultaat is een weg met een voorspelbare inrichting. De Middenweg is in 2012 toegevoegd aan de herinrichting. Deze weg en de Schermerhornerweg lopen door Unesco werelderfgoed de Beemster, hiervoor is een extra toelichting geschreven (Bijlage 26) over de omgang van het werelderfgoedwaarde bij de herinrichting van de weg. Vanuit de gemeente Beemster is aangestuurd op een inrichting die ook rekening houdt met dit werelderfgoed. Daarom blijven de verkeerslichten van de Jisperweg gehandhaafd en worden de kruispunten bij de Mijzerweg en Vrouwenweg beperkt aangepast. Aan de kruising bij de Jisperweg met verkeerslichten wordt niets veranderd omdat deze kruizing van meerwaarde is voor het werelderfgoed landschap. Vanwege de zeer beperkte verkeersuitwisseling worden de kruisingen met de Mijzerweg en Vrouwenweg maar beperkt aangepast. Verder blijven op verzoek van gemeente Beemster de bomen in de berm tussen de rijbaan en het fietspad staan.

De geleiderail is vanwege de smalle obstakelvrije zone aan de zuidkant van de Noordervaart en Schermerhornerweg en oostkant van de Middenweg de beoogde oplossing. Door B&W van de gemeente Beemster is in een brief, met kenmerk 1203545 d.d. 9 juni 2015, geschreven aan de provincie waarin gesteld wordt dat als er een geleiderail moet komen, deze landschapsvriendelijk moet zijn. In de afgelopen tijd heeft de provincie onderzoek gedaan naar het type geleiderail die verkeersveiligheid waarborgt, maar ook voldoet aan het criterium van landschapsvriendelijkheid.



Afbeelding: landschapsvriendelijke geleiderail

Het kruispunt met de Westdijk ligt hoger dan de aansluitende wegen. Het overzicht van motorvoertuigen

en fietsers is daardoor niet ideaal. Het aanleggen van een rotonde zorgt ervoor dat de snelheid ter hoogte van het kruispunt verlaagd wordt. Daardoor verbetert de verkeersveiligheid. De rotonde krijgt een ingetogen uitvoering. Daarbij wordt beoogd om de rechte lijnen die gewenst zijn door te laten lopen. De provincie stelt voor om uitvoering van de rotonde in samenspraak uit te voeren met de landschapsarchitect van de gemeente en uw werelderfgoed adviseur.

De huidige 3 bushaltes aan de Middenweg worden aangepast. Deze worden gesitueerd bij de kruispunten van de Mijzerweg en de Vrouwenweg. Door de uitvoering van het kruispunt met een middengeleider is een overstek in twee keer mogelijk. Dat verbetert de verkeersveiligheid voor overstekende fietsers en overstekende voetgangers naar de bushaltes. De provincie stelt ook hierbij voor om uitvoering van de rotonde in samenspraak uit te voeren met de landschapsarchitect van de gemeente en uw werelderfgoed adviseur.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

Het kader voor een bestemmingsplan wordt gevormd door diverse nationale, provinciale, regionale, en (deel)gemeentelijke nota's. Dit beleid stelt planologische en bestuurlijke beleidskaders (randvoorwaarden) aan de ruimtelijke (on)mogelijkheden voor het plangebied waarmee rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk wordt voor het plangebied het relevante algemene beleid beknopt samengevat.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Het rijk heeft het beleid inzake de ruimtelijke inrichting en het mobiliteitsbeleid van Nederland tot 2040 vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Deze visie is vastgesteld op 13 maart 2012.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De Structuurvisie vervangt een aantal rijksbeleidsnota's waaronder de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. De hoofdlijnen van de Structuurvisie gaan over bereikbaarheid, concurrentiekracht, leefbaarheid en veiligheid.

In de structuurvisie is aangegeven dat het rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- b. Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

In het kader van bereikbaarheid dient onder meer een robuust hoofdnetwerk te worden gerealiseerd. Dit gaat om wegen, het spoor en vaarwegen. Daarbij zet het Rijk tevens in op het beter benutten van onze huidige infrastructuur. 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.

Doorwerking plangebied N243

De Rijksoverheid richt zich meer op het voorzien in een goede bereikbaarheid en netwerk van infrastructuur. Daarbij is het uitgangspunt dat de mobiliteit richting 2040 blijft toenemen, zelfs in regio's waar de bevolkingsomvang daalt. Specifieke uitspraken over de N243 zijn niet in de structuurvisie opgenomen. Deze weg is een provinciale weg en dient een provinciaal en lokaal belang. De aanpassing van de weg leidt tot een verbetering van de bereikbaarheid en past daarmee binnen de doelen van de structuurvisie. Het bepaalde in dit bestemmingsplan is in lijn met het gestelde in de structuurvisie.

3.1.2 AmvB Ruimte (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid zoals dat in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vastgelegd. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken.

Doorwerking plangebied N243

Voor Alkmaar, Beemster en Koggenland hebben deze regels geen gevolgen. Het bestemmingsplan

maakt voor de herinrichting van de N243 geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk waarbij nationale belangen gemoeid zijn. Het Barro heeft dan ook geen invloed op het bestemmingsplan.

3.1.3 Nota 'Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21e eeuw'

Met de nota Anders omgaan met water, Waterbeleid in de 21e eeuw, wil het rijk een ander waterbeleid realiseren. Er moet geanticipeerd worden op een stijgende zeespiegel, een stijgende rivierafvoer, bodemdaling en een toename van de neerslag. Nieuwe ruimtelijke besluiten mogen de problematiek van veiligheid en wateroverlast niet ongemerkt vergroten. Bij nieuwe ruimtelijke besluiten moeten de gevolgen voor veiligheid en wateroverlast expliciet in beeld worden gebracht. De nota geeft twee drietrapsstrategieën als uitgangspunten. Voor waterkwantiteit bestaat die uit vasthouden, bergen en afvoeren. Voor waterkwaliteit is het schoonhouden, scheiden en zuiveren. Voor het voorliggende plan is een watertoets uitgevoerd, waar in paragraaf 4.12 op in wordt gegaan.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040, Kwaliteit door veelzijdigheid

De Structuurvisie Noord-Holland 2040 is op 21 juni 2010 door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgesteld en in werking getreden op 1 november 2010. De Structuurvisie Noord-Holland 2040 bevat het provinciaal ruimtelijk beleid. De hoofddoelstelling is het inspelen op de veranderingen die tot 2040 te verwachten zijn. In de periode tot 2040 zullen verdere globalisering en klimaatverandering grote gevolgen hebben voor Noord-Holland. Ook veranderingen en trends op nationaal en lokaal niveau hebben een grote ruimtelijke impact. Deze veranderingen leiden tot een aantal belangrijke ruimtelijke opgaven en keuzes. In de Structuurvisie worden deze ontwikkelingen en de voornaamste keuzes die de Provincie Noord-Holland zal moeten maken kort toegelicht. Ook wordt geschetst hoe de provincie er in 2040 uit ziet en op welke wijze de Provincie met deze structuurvisie zal bijdragen aan het realiseren van dit toekomstbeeld.

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). Het onderhavige plan maakt hier onderdeel van uit. Dit bestemmingsplan is in lijn met de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

De structuurvisie is uitsluitend bindend voor de provincie zelf en niet voor gemeenten en burgers. Om de provinciale belangen, die in de structuurvisie zijn gedefinieerd, door te laten werken, heeft de provincie de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) opgesteld. In deze verordening worden regels gegeven omtrent de inhoud van bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand stedelijk gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. In de verordening worden algemene regels gegeven voor de Provinciale Planologische Commissie, de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling, bedrijventerreinen en detailhandel, de mogelijkheden voor woningbouw in het landelijk gebied, de vereiste ruimtelijke kwaliteit verbonden met stedelijke en niet-stedelijke ontwikkelingen in het landelijke gebied, de Groene en Blauwe Ruimte, energie en landbouw.

Het onderhavige bestemmingsplan is in lijn met deze verordening

De regels in de PRV zijn gebaseerd op de beleidskeuzes in de provinciale structuurvisie Noord-Holland 2040. Het gaat daarbij om thema's over bebouwingscontouren, ecologische hoofdstructuur, agrarische bedrijven, kantoren, bedrijventerreinen, detailhandel, waterkeringen, etc. De volgende regels uit de PRV zijn van toepassing op het plangebied:

- Kleinschalige ontwikkelingen (artikel 5C)
- Aardkundig Waardevol gebied (artikel 8)
- Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in het landelijk gebied en voor windturbines (artikel 15)
- Ecologische Hoofdstructuur en provinciale Ecologische Verbindingszones (artikel 19)
- Unesco werelderfgoederen (artikel 22)
- Weidevogelleefgebied (artikel 25)
- Regionale waterkering (artikel 30)

Kleinschalige ontwikkelingen (artikel 5C)

Binnen dit artikel worden de kleinschalige ontwikkelingen benoemd die niet ladderplichtig zijn binnen het landelijke gebied, omdat de verstedelijking beperkt van omvang is. Ook zijn er binnen het artikel regels geformuleerd rondom (kleinschalige) duurzame ontwikkelingen, dit is o.a. vormgegeven in een duurzame energie kaart.

Aardkundig waardevol gebied (artikel 8)

Op grond van de PRV is het verplicht om in de toelichting van een bestemmingsplan aan te geven in hoeverre rekening is gehouden met de in het gebied voorkomende aardkundige waarden. In paragraaf 4.3 wordt hier nader op ingegaan.

Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in het landelijk gebied en voor windturbines (artikel 15)

Het grootste deel van de wegwijziging van de N243 wordt beschouwd als onderdeel van het landelijk gebied. Omdat ook de aanleg danwel reconstructie van infrastructuur wordt gezien als verstedelijking van het landelijk gebied, dient aan de volgende voorwaarden van artikel 15 PRV te worden voldaan:

1. de noodzaak van verstedelijking is aangetoond;
2. er is aangetoond dat de beoogde verstedelijking niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd en;
3. het bepaalde in artikel 15 van de PRV in acht wordt genomen.

Artikel 15 van de PRVS stelt de ruimtelijke kwaliteitseisen ingeval van verstedelijking in het landelijk gebied. Een bestemmingsplan (en ook inpassingsplan) dat voorziet in nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking (als bedoeld in de artikelen 5a en 5c van de PRVS) in het landelijk gebied, voldoet aan de uitgangspunten zoals vermeld in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie ten aanzien van:

- de kernkwaliteiten van de verschillende landschapstypen en aardkundige waarden;
- de kernkwaliteiten van de bestaande dorpsstructuur waaraan wordt gebouwd;
- de openheid van het landschap daarbij inbegrepen stilte en duisternis;
- de historische structuurlijnen;
- cultuurhistorische objecten.

De toelichting van een bestemmingsplan (en ook inpassingsplan) geeft aan in welke mate ten aanzien van bovengenoemde functies rekening is gehouden met:

- de ontwikkelingsgeschiedenis van het landschap;
- de ordeningsprincipes van het landschap
- de bebouwingskarakteristieken (architectuur, stedenbouw, openbare ruimte) ter plaatse;
- de inpassing van de nieuwe functies in de ruimere omgeving (grotere landschapseenheid);
- de bestaande kwaliteiten van het gebied (inclusief de ondergrond) als hiervoor bedoeld en de maatregelen die nodig zijn om negatieve effecten op deze kwaliteiten op te heffen in relatie tot de nieuwe functies.

In hoofdstuk 2 is de noodzaak van het project aangetoond. De voorwaarden van artikel 15 van de PRV, de ruimtelijke kwaliteit, worden in acht genomen. In hoofdstuk 2 wordt dit nader onderbouwd.
Ecologische Hoofdstructuur en provinciale

Ecologische Verbindingszones (artikel 19)

Binnen het plangebied zijn geen gronden aangewezen als NNN-gebied. Bij de herinrichting van de N243 zullen daarom geen NNN gronden verloren gaan. Wel grenst een deel van het plangebied aan een NNN-gebied. Doordat het plangebied grenst aan een NNN-gebied kunnen de werkzaamheden rondom de herinrichting van de N243 een versturende werking hebben op het NNN-gebied. Volgens het beleid dat van toepassing is op de NNN-gebieden hoeven externe werkingen van de werkzaamheden niet getoetst te worden wanneer het plangebied niet in een NNN-gebied ligt. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn wel de effecten van de mogelijke tijdelijke verstoringen beschreven. In hoofdstuk 3 is de nut en noodzaak van het project beschreven waarbij is toegelicht dat de reconstructie van de weg noodzakelijk is. Een aanvaardbaar alternatief is niet aanwezig, omdat de ingrepen enkel op deze locatie kunnen plaatsvinden. Met name vanwege het NNN-gebied is gekozen voor de variant waarbij het extra ruimtebeslag zo minimaal mogelijk is. Aantasting van de waarden en kenmerken van het NNN-gebied worden dan ook zoveel mogelijk beperkt. In paragraaf 4.8 wordt nader toegelicht hoe schade aan het NNN-gebied zoveel mogelijk wordt beperkt en op welke wijze mogelijke resterende schade wordt gecompenseerd.

Unesco werelderfgoederen (artikel 22)

Volgens artikel 22 van de provinciale ruimtelijke verordening dient een bestemmingsplan 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 N243 op de cultuurhistorische waarden zijn getoetst aan de provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie. Uit deze toetsing is gebleken dat de verbreding van de N243 niet leidt tot aantasting van de cultuurhistorische waarden omdat de verbreding van de weg binnen de ruimte past die in het verleden voor de weg is gereserveerd. In paragraaf 4.4 is een verdere toelichting van de toetsing cultuurhistorische waarden opgenomen.

Weidevogelleefgebied (artikel 25)

De gronden van het plangebied van de N243 zijn in de PVR niet aangewezen als weidvogelgebied. In de buurt van het plangebied liggen wel twee weidvogelgebieden Polder Zeevang en Eilandspolder. Hierdoor kunnen de werkzaamheden rondom de herinrichting van de N243 een versturende werking hebben op de weidevogels. Volgens het beleid dat van toepassing is op de weidevogelleefgebieden hoeven externe werkingen van de werkzaamheden niet getoetst te worden wanneer het plangebied niet in een weidevogelleefgebied ligt. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn wel de effecten van de mogelijke tijdelijke verstoringen beschreven.

In hoofdstuk 3 is de nut en noodzaak van het project beschreven waarbij is toegelicht dat de reconstructie van de weg noodzakelijk is. Een aanvaardbaar alternatief is niet aanwezig, omdat de ingrepen enkel op deze locatie kunnen plaatsvinden. Met name vanwege het weidevogelleefgebied is gekozen voor de variant waarbij het extra ruimtebeslag zo minimaal mogelijk is. Aantasting van het weidevogelleefgebied wordt dan ook zoveel mogelijk beperkt. In paragraaf 4.8 wordt nader toegelicht hoe schade aan het weidevogelleefgebied zoveel mogelijk wordt beperkt en op welke wijze mogelijke resterende schade wordt gecompenseerd.

Gebieden voor grootschalige en gecombineerde landbouw (artikel 26)

De gronden van het plangebied van de N243 zijn in de PRV aangewezen als gebied voor gecombineerde landbouw. Artikel 26 kan beperkingen in de omvang van agrarische bedrijven opleggen en zijn sommige gebieden aangewezen voor een bepaalde landbouwcategorie. Er zijn verder geen restricties of kaders gesteld aan de ontsluiting. Het plan is niet in strijd met dit artikel.

Regionale waterkering (artikel 30)

Op grond van artikel 30 van de PRV voorziet het bestemmingsplan in bescherming van de waterkerende functie door op deze functie toegesneden bestemmingen en regels vast te stellen. Daarnaast voorziet het bestemmingsplan in een vrijwaringzone aan weerszijden van de waterkeringen, opdat reconstructies van de waterkeringen niet onmogelijk worden gemaakt. Het onderhavige bestemmingsplan geeft hier invulling aan doordat het plan is afgestemd met het Hoogheemraadschap.

3.2.3 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

De actualisatie hiervan heet 'Actualisatie van het Provinciaal Verkeers- en vervoersplan 2007 – 2013', vastgesteld door Provinciale Staten op 1 oktober 2007. Volgend aan de trend van deregulering en decentralisatie kiest de provincie ervoor om grote lijnen uit te zetten. Maatwerk biedt de provincie bij de aanpak van verschillende mobiliteitsknelpunten. Hiertoe past zij speerpunten toe en gaat uit van gebiedsbenadering, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. De volgende speerpunten worden onderling samenhangend en elkaar versterkend ingezet:

- Anders betalen voor mobiliteit;
- Ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement;
- Impuls fiets;
- Hoogwaardig openbaar vervoer;
- Verkeersmanagement en ICT-ontwikkelingen;
- Goederenvervoer;
- Ruimtelijke ontwikkelingen.

Voorts hanteert de provincie het systeem van benutten, beprijzen en bouwen. Dit betekent inzet om de wegcapaciteit te vergroten, gebruik van alternatieven en optimalisatie van de verplaatsing in de keten, om te komen tot een balans in vervoersmogelijkheden. De provincie kijkt derhalve over gebiedsgrenzen en bevoegdheidsgrenzen. Bovendien legt ze koppelingen aan tussen Anders betalen voor Mobiliteit en OV-capaciteit en luchtkwaliteit en mobiliteitsmaatregelen.

Doorwerking plangebied

Het verbeteren van de stroomfunctie, veiligheid en duurzaamheid van de N243 is een uitwerking van het beleid in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan. De voorgestane ontwikkelingen zijn daarmee in lijn met het beleid uit het PVVP.

3.2.4 Leidraad landschap en cultuurhistorie

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018 (Leidraad) is een provinciale handreiking voor het inpassen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het landschap, zoals bebouwing, agrarische bedrijven, infrastructuur of vormen van energieopwekking. De Leidraad geeft gebiedsgerichte én ontwikkelingsgerichte beschrijvingen en biedt zo toepasbare informatie over de manier waarop ruimtelijke ontwikkelingen kunnen bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving. De juridisch grondslag voor de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie ligt in de Provinciale Ruimtelijke Verordening in artikel 15.

Het plangebied voor de N243 loopt door de gemeente Beemster. Binnen de leidraad is Schermer/Beemster opgenomen in de kernwaardenkaart. Hierin worden de landschapskenmerken en de ontstaansgeschiedenis benoemd. Hierin wordt de N243 benoemd als verbindingroute tussen Beemster en Schermer. Binnen de Leidraad worden verschillende uitgangspunten benoemd om de ruimtelijke kwaliteit te borgen of te verbeteren. Hierin worden ook uitgangspunten gegeven op het gebied van landschappelijke inpassing vanaf de hoofdwegen:

- De ringdijken markeren de randen van de droogmakerijen en vormen landschappelijke overgangen. De ringdijk van de Schermer wordt gekenmerkt door een kronkelige vorm en is vrij van beplanting, de ringdijk van de Beemster is beplant.
- Zorg dat de ringdijken als autonome, heldere randen in het landschap zichtbaar blijven.
- Rijdend over de N243 en de N244 moeten de overgangen in het landschap goed ervaarbaar blijven.

Dit is onder andere een punt van aandacht bij het treffen van verkeerstechnische voorzieningen.

Daarnaast wordt benoemd dat ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij:

- Het behouden en versterken van de contrasten tussen de drie landschappelijke deelgebieden. De drie gebieden verschillen in hoogteligging, waterhuishouding, verkaveling en grondgebruik. Des te helderder deze verschillen blijven, des te beter de ontstaansgeschiedenis afleesbaar is. Sluit bij ruimtelijke ontwikkelingen aan bij de landschappelijke karakteristiek van het betreffende deelgebied.
- Het intact houden van de openheid en de ruimtebeleving van de deelgebieden. De Beemster wordt gekenmerkt door een gelijkmatig vierkant poldergrid, aangezet met wegbeplanting en grootse open kamers. De Eilandspolder en polder Mijzen hebben fijnmazige onregelmatige verkavelingen en zijn open met daarin enkele verdichte linten. Sluit bij ruimtelijke ontwikkelingen aan bij de specifieke beleving van openheid in het deelgebied.

Doorwerking plangebied

Binnen het bestemmingsplan is een uitgebreid landschapsplan opgesteld, zie Bijlage 25. Hierin wordt beschreven op welke wijze de herinrichting van de N243 wordt ingepast in het landschap van Schermer/Beemster. De beplanting en de openheid van het landschap spelen in het plan een belangrijke rol. In het plan wordt verder extra aandacht besteed aan de keuze van materialen die gebruikt gaan worden bij de herinrichting en de afwerking van daarvan. Ten slotte is bij het opstellen van het landschapsplan intensief contact geweest tussen de gemeente Beemster en UNESCO om de landschapswaarden te behouden en mogelijk te versterken.

3.3 Gemeentelijk beleid

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 N243, acht de gemeente Beemster het van belang dat dit gebeurt met respect voor het werelderfgoed. In de paragrafen 3.1.2 en 3.2.2 is de toetsing van de verbreding van de N243 aan de randvoorwaarden van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie voor het Unesco Werelderfgoedgebied De Beemster en De Stelling van Amsterdam beschreven. Uit deze toetsing is gebleken dat de verbreding van de N243 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 N243 hoeven daarom geen kenmerkende structuren en waarden van deze gebieden te worden aangetast. In hoofdstuk 4 is een verdere toelichting van de toetsing cultuurhistorische waarden opgenomen. Het plan past dan ook binnen het gemeentelijk beleid ten aanzien van Unesco Werelderfgoed.

Hoofdstuk 4 Planologische en milieuhygiënische aspecten

4.1 M.e.r. beoordeling

Kader

Het project 'Trajectbenadering N243' omvat de provinciale weg door de gemeenten Alkmaar, Beemster en Koggenland. Voor de activiteiten voor een ontwikkeling, in dit geval een herinrichting van een provinciale weg, die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu (kunnen) hebben wordt vaak een m.e.r. procedure doorlopen. Het doorlopen van een m.e.r.-procedure kan voortkomen uit wettelijke verplichtingen of vrijwillig opgestart worden.

Een m.e.r.-procedure is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Er zijn drie onafhankelijke aanlegroutes die kunnen leiden tot een m.e.r.-plicht en die alle drie getoetst moeten worden. Bepalend hierbij is de activiteit (of zijn de activiteiten) waarop het plan of besluit betrekking heeft:

1. Toetsing aan het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.)
2. Toetsing of het uitvoeren van een passende beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming voor dit plan verplicht is. Wanneer dit zo is dan is het plan mogelijk m.e.r.-plichtig.
3. Toetsing aan de provinciale milieuverordening.

Conclusie

In de memo m.e.r. beoordeling zijn de activiteiten die nodig zijn voor de herinrichting van de N243 getoetst of zij m.e.r. plichtig zijn. Voor de herinrichting van de N243 is een bestemmingsplanwijziging nodig. Bij toetsing aan het besluit m.e.r. blijken de aanpassingen aan de N243 geen m.e.r.-plichtige of m.e.r. beoordelingsplichtige activiteit te zijn.

Ook blijken de activiteiten niet m.e.r. plichtig in het kader van de Wet natuurbescherming, omdat voor deze werkzaamheden geen passende beoordeling vereist is én de werkzaamheden niet voldoen aan een van de activiteiten als genoemd in onderdeel C van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). Het project is ook niet m.e.r. beoordelingsplichtig, aangezien de werkzaamheden niet kunnen worden aangemerkt als een van de activiteiten genoemd in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r.

4.2 Archeologie

4.2.1 Beleidskader

Sinds 1 september 2007 is de Monumentenwet gewijzigd. Als gevolg van het verdrag van Valletta (Malta), dat in 1992 onder andere door Nederland is ondertekend, heeft archeologie een prominente plaats gekregen in de ruimtelijke ordening. Het is verplicht om in bestemmingsplannen te waarborgen dat de archeologische waarden niet worden aangetast dan wel dat daarvoor maatregelen voor worden getroffen.

Gemeente Beemster

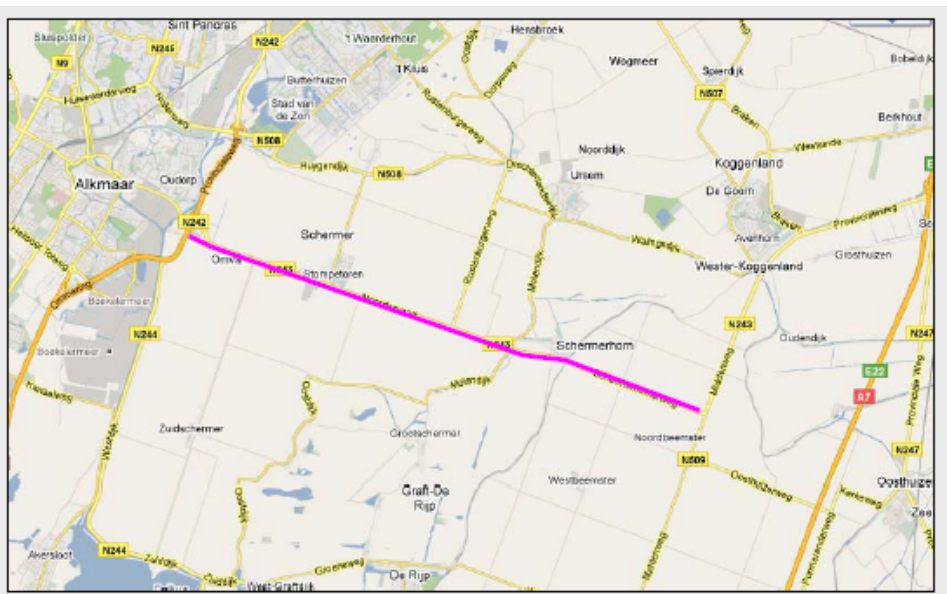
De gemeenteraad van Beemster heeft in 2003 de beleidsnota 'Archeologie gemeente Beemster' vastgesteld. Het archeologiebeleid van de gemeente Beemster is geformuleerd vanuit de overtuiging dat de gemeente het publieke belang van het kwetsbare en waardevolle archeologische erfgoed wil behartigen.

De aanwezige archeologische waarden worden beschermd. Er is een onderscheid gemaakt in een aantal categorieën:

Specifieke vorm van waarde	Vrijstellingsoppervlak	Vrijstellingsdiepte
Tweede categorie	Meer dan 50 m ²	40 cm
Derde categorie	Meer dan 500 m ²	40 cm
Vierde categorie	Meer dan 50 m ²	35 cm

4.2.2 Onderzoek

In 2011 is door Oranjewoud (Antea) een bureauonderzoek archeologie en een quickscan cultuurhistorie uitgevoerd voor het project N243. Het onderzochte deel uit 2011 wijkt echter af van het huidige plangebied. In 2015 is door Royal HaskoningDHV een quickscan archeologie opgesteld voor de N243 (hm 0,6 – 11,45; afbeelding Onderzoekslocatie uit bureauonderzoek Oranjewoud 2011). Hierin werd geconcludeerd dat voor het tracédeel 11,5 – 15,8 nog voor enkele varianten van de weg een bureauonderzoek archeologie moet worden uitgevoerd. Voor dit tracédeel van de N243 (hm 11,5 - 15,8 (Middenweg)) is daarom door ARCADIS Nederland BV een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Het bureauonderzoek heeft als doel inzicht te verschaffen in de archeologische waarden die zich in het plan gebied kunnen bevinden.



Afbeelding Onderzoekslocatie uit bureauonderzoek Oranjewoud 2011.



Afbeelding Het plan- en onderzoeksgebied met de gemeentegrenzen ARCADIS Nederland BV. 2017.

Archeologische waarden

Binnen het plangebied hebben de droogmakerijen een archeologische verwachtingswaarde op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW).

Voor de gemeente Beemster geldt dat het grootste gedeelte van het plangebied in de zone 'overige gebieden' valt. In deze zones is geen archeologische vervolgonderzoek noodzakelijk. Een uitzondering vormt de ligging van een molengebied in het uiterste westen van de Beemster (BEEM80). Hier hebben in het verleden drie windwatermolens gestaan, die verdwenen zijn vóór 1636. Het plangebied kruist de molengangen, niet de molenplaatsen zelf (Oranjewoud, 2011). Iets verder naar het oosten ligt vervolgens het terrein van een (voormalige) 17e eeuwse kleine buitenplaats/herenhuis 'Spitsbergen' (BEEM70) aan de Schermerhonerweg 3. Het bijbehorende archeologieregime is dat archeologisch onderzoek noodzakelijk is bij ingrepen groter dan 50 m² en dieper dan 40 cm. Binnen de gemeente Schermer en Beemster liggen de diverse landschappelijke zones die het plangebied diverse archeologische complexentypen kunnen worden aangetroffen. Op basis van het gemeentelijk beleid zijn de meeste zones in het plangebied onderzoeksplchtig (Oranjewoud, 2011).

4.2.3 Conclusie

Op grond van de uitgevoerde onderzoeken kan worden geconcludeerd dat in de diverse landschappelijke zones in het plangebied diverse archeologische complexentypen kunnen worden aangetroffen. Op basis van het gemeentelijk beleid zijn de meeste zones in het plangebied onderzoeksplchtig. Maar gezien de relatief beperkte verstoring (ten opzichte van de huidige weg) die de reconstructie van de N243 met zich meebrengt, vormen deze complexentypen geen bedreiging voor bestaande en/of verwachte archeologische waarden binnen het plangebied. Archeologisch vervolgonderzoek wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

Ook voor vrijgegeven (delen van) plangebieden bestaat altijd de mogelijkheid dat er tijdens graafwerkzaamheden toch losse sporen en vondsten worden aangetroffen. Het betreft dan vaak kleine sporen of resten die niet door middel van een booronderzoek kunnen worden opgespoord. Op grond van artikel 53 van de Monumentenwet 1988 dient zo spoedig mogelijk melding te worden gemaakt van de vondst bij de Minister of er wordt een

vondstmelding bij de gemeentelijk of provinciaal archeoloog gemaakt.

4.3 Bodem

4.3.1 Beleidskader

In verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan dient onderzoek verricht te worden naar de (te verwachten) bodemkwaliteit in het plangebied door het raadplegen van beschikbare bodemgegevens. Een nieuwe bestemming mag pas worden toegekend als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Daar waar sprake is van consoliderend bestemmen van bestaande situaties kan een diepgaand inzicht in de bodemsituatie vooraf achterwege blijven, tenzij een redelijk vermoeden moet bestaan van een saneringssituatie.

4.3.2 Analyse

Om de milieukundige bodemkwaliteit in beeld te krijgen dient een bodemonderzoek uitgevoerd te worden. Doel van dit onderzoek is onderzoeken of de bodemkwaliteit geschikt is voor de nieuwe functie; in dit geval de functie verkeer.

In januari/maart 2011 heeft Unihorn bv in opdracht van Oranjewoud een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op de wegbermen van de N243 tussen hmp 0,6 – 11,4 gelegen tussen Alkmaar en Noordbeemster. Naast de bermen van de N243, zijn tevens de bermen van het fietspad gelegen ten noorden van de weg onderzocht. Daarnaast heeft Unihorn bv in opdracht van Grontmij in augustus en september 2011 een verkennend bodemonderzoek inclusief verkennend asbestonderzoek uitgevoerd op bermen van diverse provinciale wegen in de provincie Noord-Holland in het kader van "het bestek Groot onderhoud 2014". Hieronder viel het deel van de N243 tussen hmp 11.45-15.70. Dit onderzoek had als doel om de huidige bodemkwaliteit vast te leggen.

Als onderdeel van deze onderzoeken is geen verkennend bodemonderzoek conform de NEN 5725 uitgevoerd. Daarom is door ARCADIS Nederland BV. (2017) als nog een historisch onderzoek uitgevoerd. Het doel van het vooronderzoek (historisch onderzoek) is het verzamelen van relevante informatie over de bodemkwaliteit ter plaatse van het onderzoeksgebied.

4.3.3 Conclusie

Na bestudering van de analyseresultaten van de N243 tussen hmp 0,6 – 11,4 kan geconcludeerd worden dat de bodem van de wegbermen van de N243 niet geheel vrij zijn van verontreiniging. In zowel de bovengrond en de ondergrond zijn plaatselijk licht verhoogde gehalten aan zware metalen en PAK's aangetoond. Het grondwater op het onderzochte tracé is niet geheel vrij van verontreiniging. In het grondwater zijn licht verhoogde concentraties aan naftaleen en zware metalen aangetoond.

Uit de onderzoeken blijkt dat de rechter- en linkerberm van de N243 tussen hmp 11.45-15.70 niet geheel vrij is van verontreiniging. De grond in de linkerberm tussen hmp 13.45-15.70 is licht verontreinigd. Op basis van de toetsing van de bermgrond aan de Bbk blijkt dat de grond indicatief als klasse industrie dient te worden gekwalificeerd.

Uit de verrichte onderzoeken is te concluderen dat er geen sterke verontreinigingen in de bodem te verwachten zijn. De informatie uit de verrichte onderzoeken geeft voldoende inzicht in de te verwachten globale bodemkwaliteit van het tracé om te beoordelen dat de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor het vaststellen van het bestemmingsplan. Wanneer er vooruitgekeken wordt naar de uitvoeringsfase dan zal de aannemer nog diverse aspecten verder moeten laten onderzoeken, om in de uitvoeringsfase de kosten en risico's te kunnen schatten.

4.4 Cultuurhistorie

4.4.1 Beleidskader

In de toelichting van ruimtelijke plannen moet een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. Het doel hiervan is om cultuurhistorische belangen meer te laten meewegen in de ruimtelijke ordening. Hiertoe is op 1 januari 2012 het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd, waarbij dit voorschrift in artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a is opgenomen.

De in de grond aanwezige waarden komen in paragraaf 4.2 (Archeologie) aan bod, de overige cultuurhistorische aspecten worden in deze paragraaf besproken.

4.4.2 Analyse

In 2011 is door Oranjewoud (Antea) een bureauonderzoek archeologie en een quickscan cultuurhistorie uitgevoerd voor een deel van het huidige plangebied. In het oosten was het noord-zuid deel van de N243 nog niet onderzocht (Middenweg). Door Arcadis is aanvullend een bureauonderzoek cultuurhistorie uitgevoerd waarbij het gehele plangebied van de N243 (tussen hm 0,6 en hm 15,8) is aangehouden.

De N243 ligt in het Nationaal Landschap Laag Holland, waar de droogmakerij de Beemster onderdeel van uitmaakt. Droogmakerijen worden gevormd door een drooggelegd binnen meer omsloten door een ringvaart en een ringdijk. Deze gebieden zijn als één geheel drooggemaakt en ingericht, vaak grootschalig, geometrisch en open. Ze worden gekenmerkt door hun diepe ligging ten opzichte van het aanliggend veenpolderlandschap/bovenland. De geometrische verkavelings- en ontsluitingsstructuur en het functionele watersysteem zijn nog altijd bepalend voor het grondgebruik en de ruimtelijke ontwikkeling. Binnen het landschap komen cultuurhistorisch waardevolle stolpboerderijen en molens voor.

De Beemster was de eerste van de grote meren die is ingepolderd. Men herkent de Beemster aan zijn opbouw in volkomen vierkanten. Een unieke structuur en o.a. daarom opgenomen in de UNESCO-werelderfgoedlijst. Het is een open landschap met specifieke ruimtevormen die worden gekenmerkt door de vierkante polderpercelen, haaks op elkaar staande wegen en laanbeplanting. Ook het watersysteem behoort tot een van de kenmerken. Daarnaast kent de Beemster ook nog beschermde stads- en dorpsgezichten, bebouwingslinten met stolpboerderijen en molens. De molens en beschermde stads- en dorpsgezichten bevinden zich niet rondom de N243. Ten noorden van de Beemster kruist de weg de Westfriese Omringdijk. Het lintdorp Schermerhorn vormt de verbinding tussen de ringvaart van de Beemsterpolder en de Schermerpolder.

Het unieke karakter van de omgeving vraagt om te kijken naar de landschappelijke en cultuurhistorische waarden rondom de N243. Bij de herinrichtingsplannen kijkt de provincie naar de uitgangspunten en de randvoorwaarden vanuit het landschap, de cultuurhistorie en het bestaand beleid. Het uiteindelijke doel is om via een integrale aanpak te komen tot een wel afgewogen en veilig wegontwerp met ruimtelijke kwaliteit. Bovendien wil de provincie dat de landschappelijke en cultuurhistorische waarden uit het gebied bij de herinrichtingsplannen geborgd zijn en waar mogelijk versterkt.

4.4.3 Conclusie

Omdat de weg is gelegen in het UNESCO Werelderfgoed Droogmakerij de Beemster is het van belang dat de landschappelijk en cultuurhistorische waarden uit het gebied bij de herinrichtingsplannen te borgen. De landschappelijke en cultuurhistorische kernwaarden bestaan uit de open geometrisch gevormde landschappen van de droogmakerij van de Beemster. Waarbij rechthoekige kavels, vierkante stopboerderijen, waterwegen en wegen met laanbeplanting dit beeld versterken en een geometrische eenheid vormen. Ook de molens dragen bij aan het verhaal van het ontstaan van het droogmakerijlandschap.

Naar aanleiding van de inventarisatie en waardering van cultuurhistorische elementen in het plangebied van de N243 is tijdens het ontwerptraject gebruik gemaakt van de inhoudelijke kennis vanuit cultuurhistorie door middel van cultuurhistorische begeleiding tijdens het (landschaps)ontwerptraject. De cultuurhistorische analyse heeft als input gediend voor het landschapsplan.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Beleidskader

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het groepsrisico dient in veelal de meeste ruimtelijke procedures verantwoord te worden. De verantwoording is erop gericht om een weloverwogen besluit te nemen over het wel of niet aanwezige groepsrisico. Het uiteindelijke besluit is aan het bevoegd gezag.

4.5.2 Conclusie

In het kader van externe veiligheid is de Risicokaart Noord-Holland geraadpleegd. Hieruit blijkt dat erin of in de nabijheid van het gedeelte van het plangebied in de gemeente Beemster geen risicovolle inrichtingen liggen. Het project zelf maakt ook geen risicovolle inrichting mogelijk. De N243 is geen transportroute voor gevaarlijke stoffen. Langs de weg bevinden zich ook geen bedrijven of inrichtingen met gevaarlijke stoffen. Ook kruist dit gedeelte van de weg geen gevaarlijke transportleidingen.

4.6 Geluid

4.6.1 Wegverkeerslawaaï

In opdracht van de provincie Noord-Holland is in 2016 door Royal HaskongDHV een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De aanleiding voor het onderzoek is de voorgenomen herinrichting van de N243 om de verkeersveiligheid te verbeteren.

4.6.1.1 Beleidskader

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt een toetsingskader voor het geluidniveau op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen en scholen. De wet kent een ondergrens, de zogenaamde voorkeursgrenswaarde. Wanneer de geluidbelasting lager is dan deze waarde, zijn de voorwaarden die de Wet geluidhinder stelt aan het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen niet van toepassing. Daarnaast is er in de wet een bovengrens opgenomen, de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Indien de geluidbelasting hoger is dan deze waarde, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen in principe niet mogelijk. Wanneer de geluidbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting ligt, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen aan beperkingen gebonden en alleen onder voorwaarden mogelijk. Dit wordt een 'hogere waarde' genoemd ('hoger' in de zin van hoger dan de voorkeursgrenswaarde) en wordt via een formele procedure vastgelegd.

Op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) artikel 74 hebben alle wegen een geluidzone. Uitzondering hierop zijn woonerven en straten met een maximumsnelheid van 30 km/u. De zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en of een weg binnen of buitenstedelijk is gelegen.

Voor de bepaling van de maximale vast te stellen geluidbelasting houdt de Wet geluidhinder rekening met de ligging van de geluidgevoelige bestemmingen en wordt onderscheid gemaakt tussen stedelijk en buitenstedelijk gebied. Binnen stedelijk gebied gelden over het algemeen minder strenge normen. In het kort komt het er op neer dat het gebied binnen de bebouwde kom behoort tot het stedelijke gebied, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, dat gelegen is binnen de zone van een autoweg of autosnelweg. In het laatste geval en voor de situatie buiten de bebouwde kom gelden de normen die van toepassing zijn op het buitenstedelijke gebied. Een hoofdweg is, conform deze definitiebepaling van de Wet geluidhinder, altijd gelegen in buitenstedelijk gebied.

Indien de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en maatregelen gericht op reductie van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn of als deze overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard ontmoeten, zijn burgemeester en wethouders van de gemeente bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de geluidbelasting.

De gevels van geluidgevoelige bestemmingen kunnen ook worden uitgevoerd als een blinde of dove gevel (conform artikel 1b lid 5 van de Wgh). Hiermee vervalt de verplichting om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde, waarbij een kanttekening wordt geplaatst dat de geluidwering van deze gevels ten minste gelijk dient te zijn aan de hoogte van de geluidbelasting minus de maximale binnenwaarde.

Ter anticipatie op het steeds stiller worden van motorvoertuigen mag alvorens te toetsen aan de geldende grenswaarden een aftrek worden toegepast op de berekende geluidbelasting. Deze aftrek bedraagt:

- 2 dB voor wegen waar de maximumsnelheid gelijk is aan of hoger is dan 70 km/uur;
- 5 dB voor overige wegen.

4.6.1.2 Analyse

Omdat binnen de wettelijke geluidzone van de te wijzigen wegen geluidgevoelige bestemmingen liggen, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Het doel van het akoestisch onderzoek naar de te wijzigen wegen is het toetsen of ten gevolge van de fysieke wijziging van de weg sprake is van een toename van 2 dB of meer, ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen die gelegen zijn binnen de wettelijke geluidzone van de weg.

Het verschil in de geluidsbelasting is berekend tussen de heersende waarde in 2017 (situatie één jaar voor de fysieke wijziging) en 2030 (situatie tien jaar na fysieke wijziging). Indien in het verleden een

hogere waarde is vastgesteld moet de toename bepaald worden ten opzichte van de laagste waarde van de geluidsbelasting in 2017 en de eerder vastgestelde hogere waarde. Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder bij een toename van de geluidsbelasting van 2 dB of meer.

Aan de hand van het aantal rijbanen en het gegeven of een weg binnenstedelijk of buitenstedelijk ligt, is de geluidzone per wegvak bepaald. De gehele N243 en de zijwegen die ter hoogte van de aansluiting op de N243 fysiek worden gewijzigd hebben allemaal 1 of 2 rijbanen. Het overgrote deel van de te wijzigen N243 en de zijwegen vallen in buitenstedelijk gebied (buiten de bebouwde kom). Er is een klein deel van de N243 ten hoogte van Stompetoren dat in stedelijk gebied ligt (binnen de bebouwde kom). Op de Oterlekerweg na vallen alle zijwegen in het buitenstedelijk gebied. De zonebreedte van het onderzoeksgebied is bij de buitenstedelijke wegdelen is 250 meter, voor de binnenstedelijke wegdelen is de geluidzone 200 meter.

4.6.1.3 Conclusie

Uit de rekenresultaten van het meest recente akoestische onderzoek van Arcadis (2018) blijkt dat de geluidsbelasting op geen van de onderzochte woningen binnen het onderzoeksgebied van de onderzochte wegen toeneemt met afgerond 2 dB of meer. Dit betekent dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder vanwege de wijziging van deze weg. Dit betekent dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder vanwege de wijziging van deze weg (zie ook Artikel 11).

Omdat er geen sprake is van reconstructie hoeven geen maatregelen onderzocht te worden. Er is daarom eveneens geen sprake van een 'gekoppelde sanering'. De sanering hoeft daarom niet in dit project te worden opgelost.

4.7 Lucht

Vanwege de aanpassing van de N243 is het noodzakelijk te onderzoeken of er overschrijdingen plaatsvinden van de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Wanneer de N243 wordt aangepast kan mogelijk lokaal een toename optreden van verkeer. Dit verkeer zal voor een toename zorgen van luchtverontreinigende stoffen in de lucht. Er dient getoetst te worden of er voldaan kan worden aan de grenswaarde. Alvorens hier invulling aan wordt gegeven volgt hieronder eerst een nadere toelichting op het geldende wettelijke kader voor toetsing aan de luchtkwaliteit.

4.7.1 Beleidskader

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.

Wettelijk kader

Het aspect luchtkwaliteit wordt bij de besluitvorming van ruimtelijke plannen betrokken. In dat kader wordt een plan of ontwikkeling getoetst aan de voorschriften van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Centraal daarbij staat artikel 5.16, eerste lid, van de wet.

Daarnaast moet het plan voorzien in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, op grond van het beginsel van een goede ruimtelijke ordening. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is altijd van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen, ook wanneer besluiten op grond van artikel 5.16, eerste lid, van de Wm niet beoordeeld hoeven te worden.

Tot slot heeft het bevoegd gezag volgens Algemene wet bestuursrecht (Awb) als taak om belangen op een evenwichtige wijze af te wegen (art. 3.4) en besluiten deugdelijk te onderbouwen (art. 3.46).

De Wet milieubeheer (Wm) biedt grondslagen voor de onderbouwing dat een plan voldoet aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit. Een van de grondslagen is dat het project niet leidt tot overschrijding van grenswaarden uit tabel 1 (art. 5.16 lid 1 sub a Wm). Wanneer het plan hieraan voldoet, kan het wat luchtkwaliteit betreft doorgang vinden.

Ruimtelijk-economische besluiten die "niet in betekenende mate" bijdragen aan de concentraties in de buitenlucht van stoffen waarvoor bijlage 2 van de Wet milieubeheer een grenswaarde bevat, worden niet langer, zoals voorheen, individueel getoetst aan die grenswaarden. Als gevolg daarvan kunnen tal van kleinere projecten doorgang vinden, ook in situaties waar nog niet aan de grenswaarden wordt voldaan. De effecten van deze projecten op de luchtkwaliteit worden verdisconteerd in de trendmatige ontwikkeling van de luchtkwaliteit, zoals beschreven in het Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL).

Bij besluitvorming is het dus van belang om te bepalen of een initiatief "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtkwaliteit. In de algemene maatregel van bestuur "Niet in betekenende mate" (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Het begrip "niet in betekenende mate" is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

4.7.2 Analyse

Voor de herinrichting van de N243 is een luchtkwaliteitsberekening uitgevoerd voor de toekomstige situatie inclusief en exclusief plan, hierbij is uitgegaan van 1 jaar na realisatie, 2020. De verkeersgegevens voor de plansituatie zijn aangeleverd door Provincie Noord-Holland. De etmaalintensiteiten betreffen wekdaggemiddelde intensiteiten. De verkeerscijfers voor de autonome situatie (2020) zijn afkomstig uit de NSL monitoringstool.

Voor het berkenen van de luchtkwaliteit is gebruik gemaakt van de NSL-Rekentool. Hiermee kunnen de concentraties langs wegen worden berekend. De NSL-Rekentool bevat rekenmethodieken, emissiefactoren en achtergrondconcentraties conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl 2007). Met de NSL-Rekentool kunnen de concentraties langs wegen die vallen binnen het toepassingsbereik van standaardrekenmethode 1 en 2 worden berekend.

4.7.3 Conclusie

De maximale concentratie NO₂ die berekend wordt bedraagt afgerond 19 µg/m³. De maximaal berekende concentraties PM₁₀ en PM_{2,5} bedragen respectievelijk 19 en 10 µg/m³. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de grenswaarde van 40 µg/m³ geldend voor NO₂ en PM₁₀ én de grenswaarde van 25 µg/m³ geldend voor PM_{2,5}. De grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀ wordt ook nergens overschreden (maximaal 7 dagen terwijl 35 dagen is toegestaan). De hoogste concentraties NO₂ wordt berekend ter hoogte van wegvak N243 direct ten oosten van de N242.

Op de toetsafstand blijkt dat voor de onderzochte wegen voldaan wordt aan de gestelde normen uit de Wet milieubeheer. Vanuit het milieu aspect luchtkwaliteit gelden geen belemmeringen voor de herinrichting van de N243.

4.8 Natuur

4.8.1 Beleidskader

In ruimtelijke plannen moet worden aangetoond dat hoe de ontwikkelingen die hierin mogelijk worden gemaakt zich verhouden met de wet- en regelgeving op het gebied van gebieds- en soortenbescherming.

Wet natuurbescherming

Sinds 1 januari 2017 is de bescherming van gebieden, soorten en houtopstanden geregeld in de Wet natuurbescherming. Op het gebied van gebiedsbescherming regelt de wet de bescherming van de Natura 2000-gebieden. Bij activiteiten of ontwikkelingen die kunnen leiden tot negatieve effecten op instandhoudingsdoelen voor een Natura 2000-gebied moet een vergunning worden aangevraagd.

Op het gebied van soortenbescherming regelt de wet de bescherming van dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De Wet natuurbescherming bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. Bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van de ontwikkeling niet in de weg staat.

Houtopstanden (bomen) worden door de Wet natuurbescherming slechts beschermd voor zover deze buiten de bebouwde kom staan.

Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Weidevogelgebieden

In het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro) en Structuurvisie Infrastructuur & Ruimte (SVIR) is het Natuurnetwerk Nederland (NNN) vastgelegd. Het NNN is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk van het NNN bestaat uit verbindingzones en beschermde reservaten en Natura 2000-gebieden. Het doel van het NNN is het vergroten en verbinden van natuurgebieden. Door deze verbindingen vindt uitwisseling plaats van planten en dieren tussen gebieden. Het NNN is begrensd en planologisch vastgelegd. Ruimtelijke ingrepen met significant negatieve effecten zijn niet toegestaan. Het nee, tenzij-regime laat alleen onder bepaalde voorwaarden ontwikkelingen toe. De provincie is het bevoegd gezag voor de NNN- en Weidevogelgebieden.

4.8.2 Analyse

NNN-gebieden en weidevogelgebieden

Het NNN-gebied en weidevogelleefgebied vallen buiten het plangebied. De herinrichting van de N243 leidt niet tot oppervlakteverlies van NNN-gebied en het weidevogelleefgebied. De werkzaamheden kunnen een versturende werking hebben op weidevogels. Gelet op de effecten van de huidige verkeersintensiteit zijn extra effecten van de werkzaamheden echter uitgesloten.

Gebiedenbescherming

Ten behoeve van de quickscan ecologie is een bureauonderzoek uitgevoerd. Hiervoor is gebruik gemaakt van de bevindingen uit de eerder uitgevoerde Quickscan Ecologie N243 (Royal Haskoning, 2015) en kaarten die beschikbaar zijn op de website van de provincie Noord-Holland.

Eilandspolder

Ten zuidwesten van het plangebied, ter hoogte van Schermerhorn, grenst het Natura 2000-gebied Eilandspolder. Dit is een Vogel- en Habitatrichtlijngebied en kenmerkt zich door graslanden, natuurlijke meertjes en verlandingsvegetatie. Beschermde habitattypen liggen op afstand van minimaal 2,5 kilometer van het plangebied. Het gaat om het habitattypen overgangs- en trilvenen en ruigten en zoomen. Van de Habitatrichtlijnsoorten bittervoorn en kleine modderkruiper kan niet worden uitgesloten dat deze ter hoogte van het plangebied aanwezig zijn. Van de vogelrichtlijnsoorten worden rietzanger en smient in de nabijheid van het plangebied verwacht.

Het Natura 2000-gebied Eilandspolder ligt niet binnen de begrenzing van het plangebied. Daarom is geen sprake van oppervlakte-verlies van het natura 2000-gebied. Het gebruik van machines en voertuigen kan leiden tot een toename van de stikstofdepositie. Daarom zijn voor de werkzaamheden berekeningen uitgevoerd voor de stikstofdepositie. Uit deze berekening blijkt dat er voor de tijdelijke werkzaamheden geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie. Effecten als gevolg van de tijdelijke situatie zijn uitgesloten. De aanpassing van de weg leidt niet tot een toename van verkeer, daarom zijn de effecten als gevolg van de gebruiksfase ook uitgesloten

Daarnaast zou er mogelijk een verstoring plaats kunnen vinden door trillingen. Dit effect is uitgesloten doordat er geen heiwerkzaamheden nabij het Natura 2000-gebied gaan plaatsvinden. Tenslotte kan er een geluidsverstoring zijn op het Natura 2000-gebied. Uit onderzoek blijkt dat de geluidsintensiteit tijdelijk toeneemt gedurende de werkzaamheden. Het gaat hier echter om een geringe toename die vooral het gevolg is van de autonome ontwikkeling en niet zozeer van de wegaanpassing.

Polder Zeevang

Daarnaast is er nog een Natura 2000-gebied Polder Zeevang ten zuidoosten van het plangebied aanwezig, op een afstand van circa 4,5 kilometer van het plangebied. Dit Vogelrichtlijngebied kenmerkt zich door het veenweidegebied met veel water. Het Natura 2000-gebied Polder Zeevang is aangewezen voor Vogelrichtlijnsoorten. Deze soorten zijn verspreid aanwezig binnen Polder Zeevang.

Soortenbescherming

Ten behoeve van de quickscan ecologie is een bureauonderzoek en een veldbezoek uitgevoerd. Door middel van het bureauonderzoek en het veldbezoek is geïnventariseerd welke soorten en soortgroepen mogelijk in het gebied aanwezig zijn. Hierbij is aandacht besteed aan alle relevante soorten en soortgroepen en beoordeeld of mogelijke standplaatsen, verblijfplaatsen, voortplantingsplaatsen of leefgebieden binnen of in de directe omgeving van het ingreepgebied (kunnen) worden aangetast bij ontwikkelingen.

Vleermuizen en broedvogels

Er is een verkennend onderzoek uitgevoerd (28 april 2017) naar de aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten en er is een aanvullend onderzoek naar vleermuizen uitgevoerd langs de N243 tussen Alkmaar (km 0) en de aansluiting op de N507 bij Avenhorn (km 15.8) (vleermuisonderzoek 20 november 2017 RoyalHasKoningDHV). Het ontwerp van de N243 maakt het onvermijdelijk dat op een aantal locaties bomen gekapt worden die mogelijk gebruikt worden door vleermuizen als vliegrouwe, migratieroute of foerageergebied. Het onderzoek naar vlieg- en migratieroutes is uitgevoerd conform het vleermuisprotocol 2017.

Alle watergangen worden gebruikt als vliegroute door water- en meervleermuizen. Bij km 10.78 bevindt zich in een iep een kleine kraamkolonie van de watervleermuis. Op deze locatie is mogelijk een zomerverblijfplaats van de ruige dwergvleermuis aanwezig. De bomen (bij locatie 5, 6 en 7) hebben geen specifieke functie als vliegroute en verblijfplaats voor vleermuizen. Er foerageren hier wel sporadisch gedurende het jaar vleermuizen in lage aantallen. Er zijn alternatieve vliegroutes voorhanden aan de overzijde van de weg ofwel via boerenerven.

4.8.3 Conclusie

NNN-gebieden en weidevogelgebieden

Effecten op NNN-gebied en weidevogelleefgebied zijn uitgesloten waardoor verdere vervolgstappen niet aan de orde zijn.

Gebiedsbescherming

Eilandspolder

De werkzaamheden leiden tot effecten op het Natura 2000-gebied Eilandspolder als gevolg van verstoring door geluid. Effecten als gevolg van stikstofdepositie zijn uitgesloten. Voor de meeste kwalificerende soorten geldt dat significant negatieve effecten zijn uitgesloten. Voor de habitattypen overgangs- en trilvenen en ruigten en zoomen is een Aeries-berekening uitgevoerd (zie Bijlage 20). Voor de mogelijk voorkomende habitatrictlijnsoorten bittervoorn en kleine modderkruiper is een aanvullende toets naar het voorkomen uitgevoerd waarbij de effecten van de werkzaamheden op deze soorten nader gespecificeerd zijn (bijlage Quickscan ecologie Arcadis, 15 november 2017). Hieruit bleken de werkzaamheden geen invloed op de populatie van de bittervoorn en kleine modderkruiper te hebben, verder vervolgstappen vanuit de Wnb zijn daarom niet aan de orde.

De noordkant van het Natura 2000-gebied vormt niet het belangrijkste broedgebied van de rietzanger. Wanneer de werkzaamheden plaatsvinden in het broedseizoen van de rietzanger dan kan dit leiden tot een tijdelijke afname van de populatie van de rietzanger door de geluidsverstoring. In principe biedt het Natura 2000-gebied voldoende mogelijkheden voor uitwijkmogelijkheden als vogels op andere locaties willen gaan broeden, maar op het moment dat het broedseizoen begonnen is, is het niet mogelijk om nog te verplaatsen en neemt de populatie door verminderd broedsucces tijdelijk af. Als dit niet mogelijk is, is het noodzakelijk om de hiervoor beschreven mitigerende maatregel te nemen en een vergunning aan te vragen.

Polder Zeevang

Dit Natura 2000-gebied betreft geen PAS-gebied. Dat wil zeggen dat binnen dit Natura 2000-gebied geen stikstofgevoelige habitattypen voorkomen. Aangezien het Natura 2000-gebied Polder Zeevang op een afstand van 4,5 kilometer ligt vindt door de herinrichting geen oppervlakteverlies plaats. Als gevolg van de werkzaamheden zijn effecten op het Natura 2000-gebied uitgesloten. Verdere vervolgstappen vanuit de Wnb zijn niet aan de orde.

Soortenbescherming

Uit de quickscan naar beschermde soorten is naar voren gekomen dat het plangebied essentieel leefgebied vormt van de huismuis en potentiële nestplaatsen biedt voor vogels (waarvan nestplaats gedurende broedperiode beschermd is). Er dient gezocht te worden naar mogelijkheden in het ontwerp van de N243 om het voor huismussen belangrijke struweel tussen de Noordvaart en de N243 te behouden. Wanneer dit niet mogelijk is, is het noodzakelijk alternatief leefgebied te realiseren en ontheffing aan te vragen voor het overtreden van verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming. Het plangebied kan ook gebruikt worden door hermelijn, wezel, bunzing, noordse woelmuis,

waterspitsmuis, rugstreeppad en algemeen voorkomende zoogdieren en amfibieën. Voor verschillende soorten dienen er mitigerende maatregelen getroffen te worden om overtreding van de Wnb te voorkomen. Deze maatregelen zijn terug te lezen in bijlage 'Quicksan ecologie'. Voor een gedeelte maken deze maatregelen onderdeel uit van de nog aan te vragen ontheffing. Andere maatregelen worden vastgelegd in een ecologisch werkprotocol.

Vleermuizen en broedvogels

Het kappen van de essenbeplanting tussen kilometer 9.6 en 11.4 is vanuit het wegontwerp van de N243 niet noodzakelijk. Omdat de kap van deze essenbeplanting kan leiden tot het vernietigen van een kraamverblijfplaats van de watervleermuis is een geldig wettelijk belang vereist vanuit de Habitatrichtlijn. Dit belang ontbreekt omdat er geen noodzaak is voor kap. Dat betekent dat de essenbeplanting gehandhaafd moet worden.

Overtreding van verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming ten aanzien van vliegroutes van watervleermuizen en meervleermuizen kunnen worden voorkomen door het nemen van mitigerende maatregelen tijdens de werkzaamheden, voor de mitigerende maatregelen wordt verwezen naar de rapportage van Royal HaskoningDHV (2017).

4.9 Niet gesprongen explosieven

4.9.1 Beleidskader

Er kunnen als gevolg van gevechtshandelingen conventionele explosieven in het plangebied zijn achtergebleven. Er ontstaat bij het spontaan aantreffen van conventionele explosieven uit de Tweede Wereldoorlog mogelijk een verhoogd veiligheidsrisico. Onbedoelde detonaties kunnen bij de uitvoering van werkzaamheden in het ergste geval leiden tot dodelijk letsel en zware schade aan materieel en omgeving. Spontane vondsten van conventionele explosieven kunnen daarnaast resulteren in kosten bij de uitvoeringswerkzaamheden waardoor het plan mogelijk financieel niet uitvoerbaar is. Om de risico's op het spontaan aantreffen te beheersen dient er nader onderzoek te worden verricht naar conventionele explosieven.

4.9.2 Conclusie

Voor wat betreft de N243 valt bijna het gehele project (90-95%) op basis van de bodemrisicokaart in de categorie laag risico. Deze informatie geeft voldoende inzicht ten aanzien van niet gesprongen explosieven om te beoordelen dat dit geen belemmering vormt voor het vaststellen van het bestemmingsplan. Dit neemt niet weg dat het uitvoeren van een Historisch CE Vooronderzoek conform de WSCS-OCE wordt geadviseerd in het vervolgtraject.

Doel van het vooronderzoek conventionele explosieven is het vaststellen of er in de geraadpleegde bronnen indicaties zijn waaruit blijkt dat (delen van) het onderzoeksgebied tijdens de Tweede Wereldoorlog betrokken is (zijn) geweest bij oorlogshandelingen waardoor er (mogelijk) conventionele explosieven op/in de bodem zijn achtergebleven.

Wanneer uit het Vooronderzoek blijkt dat er zich op CE verdachte gebieden voordoen in het projectgebied dienen passende maatregelen te worden genomen in de vorm van een vervolgonderzoek. De raakvlakken tussen de uit te voeren werkzaamheden en de op CE verdachte gebieden moeten in beeld worden gebracht. Zowel in het horizontale vlak als ook verticaal, in de diepte. Bij een raakvlak tussen de op CE verdachte gebieden en de geplande uitvoeringswerkzaamheden kan worden overgegaan tot opsporing van CE. Ook kan worden gewerkt onder begeleiding van CE deskundigen en met beveiligd materieel. Door het doorlopen van de omschreven stappen worden risico's beheerst en wordt zorg gedragen voor een veilige situatie van zowel de werknemers en de omgeving.

4.10 Trillingen

4.10.1 Beleidskader

Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan kan het belangrijk zijn, rekening te houden met trillingsbronnen en de mogelijke overlast (hinder of verstoring) daarvan. Dit is in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Deze verplichting vloeit voort uit artikel 3.1.6 onder d van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro). In dit artikel staat een verwijzing naar artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht. Hierin is geregeld dat het gemeentebestuur bij haar besluitvorming de nodige kennis over de belangrijke feiten en de af te wegen belangen vergaart.

4.10.2 Conclusie

Omdat de afstand tussen weg en bebouwing groter is dan 10 m en de weg en rotonde op maaiveld liggen, zijn er geen trillingen te verwachten. In het voorontwerp is de aanleg van een fietbrug bij de Westdijk opgenomen. De aanleg hiervan zou mogelijk trillingen kunnen veroorzaken. Vanuit de SBR-richtlijn Trillingen worden er restricties gesteld die gedurende werkzaamheden zullen worden aangehouden.

4.11 Verkeer

4.11.1 Beleidskader

In het belang van een goede ruimtelijke ordening moet sprake zijn van een aanvaardbare afwijking van alle soorten verkeer. Bij ruimtelijke planning dienen verkeerskundige aspecten afgewogen te worden, omdat deze van grote invloed zijn op het doelmatig functioneren van verschillende functies. Wanneer nieuwe ontwikkelingen worden gepland, is het van belang te onderzoeken welk effect dit heeft op de verkeerskundige situatie om zo nodig passende maatregelen te kunnen nemen.

4.11.2 Conclusie

De N243 is een gebiedsontsluitingsweg waar 80 km/u gereden mag worden en een weg met veel inritten van bewoners en bedrijven. Er is eerder onderzoek gedaan of de provincie de weg zou kunnen afwaarderen naar een erfontsluitingsweg (60 km/u).

Provincie Noord-Holland heeft opdracht gegeven aan Goudappel Coffeng om modelberekeningen te doen naar het effect van de N23 Westfriisaweg. De berekeningen zijn uitgevoerd m.b.v. het model van de Westfriisaweg. In aanvulling op de modelmatige berekening van de verkeersintensiteiten is in mei 2014 door Goudappel Coffeng een kentekenonderzoek uitgevoerd (deze verkeersintensiteiten en de verkeersintensiteiten van de Provincie Noord-Holland zijn gebruikt voor de onderzoeken naar geluid paragraaf 4.6 en luchtkwaliteit paragraaf 4.7). De bovengrens om van een erfontsluitingsweg een gebiedsontsluitingsweg te maken is vastgesteld op maximaal 6000 mtv/dag.

Uit de modelberekeningen en het kentekenonderzoek bleek de intensiteit op de N243 na realisatie van de Westfriisaweg te hoog is om deze af te waarderen naar een erftoegangsweg. Ook na het realiseren van de N23 Westfriisaweg blijft de N243 een belangrijke gebiedsontsluitingsweg waar 80 km/u gereden mag worden.

4.12 Water

In de bijlage van het bestemmingsplan is het achtergrondrapport met betrekking tot water opgenomen. In deze paragraaf wordt de essentie van dit onderzoek weergegeven. Eerst wordt ingegaan op het gemeentelijke kader van het onderzoek en de regelgeving. Vervolgens komen het onderzoek en de resultaten hiervan aan de orde. Tenslotte wordt aangegeven wat de consequenties van het onderzoek voor voorliggend bestemmingsplan zijn en of er al dan niet specifieke regels zijn opgenomen naar

aanleiding van het onderzoek.

4.12.1 Beleidskader

Landelijk waterbeleid

Het landelijk waterbeleid dat voortvloeit uit de Europese Kaderrichtlijn Water, is uiteengezet in de 4e Nota Waterhuishouding, de nota "Waterbeleid 21e eeuw" en het Nationaal Bestuursakkoord Water. In al deze nota's staat de strategie 'vasthouden, bergen en afvoeren' centraal. Deze strategie is gericht op waterkwantiteit en houdt in dat overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms wordt vastgehouden in de bodem en in het oppervlaktewater. Vervolgens wordt overtollig water tijdelijk geborgen in bergingsgebieden en daarna pas afgevoerd naar benedenstroomse watersystemen. Een tweede strategie, die gericht is op waterkwaliteit is de trits 'schoonhouden, scheiden en zuiveren'. Bij deze strategie gaat het erom dat het water zoveel mogelijk wordt schoongehouden. Vervolgens worden schoon en vuil water zoveel mogelijk gescheiden en tenslotte, wanneer schoonhouden en scheiden niet mogelijk is, komt het zuiveren van verontreinigd water aan bod.

Waterbeleid voor de 21e eeuw

De kern van 'Waterbeleid voor de 21e eeuw' (2003) is dat water de ruimte moet krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. Het water de ruimte geven betekent dat in het landschap en in de stad ruimte gemaakt wordt om water op te slaan, als overloop in tijden van veel water, maar ook als reserve voor tijden van droogte. Waterbeleid 21e eeuw gaat uit van de strategie 'vasthouden - bergen - afvoeren', waarbij water pas wordt afgevoerd als het echt niet anders kan.

Nationaal Waterplan

In 2014 heeft het kabinet tijdens Prinsjesdag voorstellen voor deltabeslissingen (Deltacommissie, 2014) vastgesteld, met onder meer voorstellen voor een nieuwe normering van de waterveiligheid en nieuw beleid voor de zoetwatervoorziening. Deze beslissingen zijn opgenomen in het Nationaal Waterplan 2016 - 2021 (Ministerie van Infrastructuur en Milieu; ministerie van Economische Zaken, 2015). In de 8^e voortgangsrapportage van de deltagcommissie (Deltacommissaris, 2017) is de voortgang van het deltaprogramma weergegeven. Voor deze watertoets is vooral de zoetwatervoorziening en het deltaplan ruimtelijke adaptatie van belang, waarin vooral wordt gekeken naar adaptie als gevolg van wateroverlast, droogte, hitte en overstromingen.

Het beleid is vooral gericht het inspelen op de versnelde klimaatverandering, de informatietechnologische ontwikkelingen, energietransitie, de energieke samenleving en de circulaire economie. Hiervoor zijn een aantal instrumenten aangereikt. Het Deltaprogramma staat voor een veilig én aantrekkelijk Nederland, nu maar ook in de toekomst. Het kabinet wil er met het Deltaprogramma voor zorgen dat de huidige en volgende generaties veilig zijn tegen het water en dat we de komende eeuw beschikken over genoeg zoet water. Uit het Deltaprogramma zijn vijf zogenaamde Deltabeslissingen voortgekomen, waaronder de Deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie, dat zich richt op een klimaatbestendige (her)ontwikkeling in bebouwd gebied.

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die op 22 december 2009 van kracht is geworden. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

Watertoets

Om waterbeheer en ruimtelijke ordening goed op elkaar af te stemmen is de watertoets ontwikkeld. Door deze (wettelijk verplichte) watertoets moet duidelijkheid worden geboden welke randvoorwaarden gelden voor ruimtelijke en/of stedenbouwkundige aanpassingen ten opzichte van het oppervlakte- en grondwater in het plangebied en omgeving (art. 3.1.6 lid b Bro).

Onderdeel van deze watertoets is het inwinnen van advies bij de waterbeheerder van het gebied (art. 3.1.1 Bro).

4.12.2 Analyse

Door de aanpassingen aan de weg wordt de bestaande waterstaatkundige situatie op een aantal locaties gewijzigd:

- Ter plaatse van de aansluiting van de Noordervaart met de Zuidervaart wordt de duiker verwijderd en wordt een vrije watergang gecreëerd in de plaats van de duiker. Om een kruising met de Zuidervaart mogelijk te maken wordt iets zuidelijk van de bestaande kruising twee aparte bruggen gebouwd voor het langzaam en snelverkeer.
- Bestaande duikers blijven in grootte bestaan.
- De brug bij het Zuidje in Schermerhorn kan worden verlengd om het volledige wegprofiel te kunnen dragen. Dit heeft geen gevolgen voor de watercompensatie, maar kan gevolgen hebben voor de doorvaartbreedte van de betreffende watergang.

Het doel van het onderzoek dat in het kader van de watertoets heeft plaatsgevonden is het geven van een principe ontwerp voor de opvang van het afstromend hemelwater. Deze oplossing moet voldoen aan de wensen en eisen van waterschap en gemeente, ruimtelijk mogelijk zijn en passen bij de lokale bodemkundige en waterhuishoudkundige eigenschappen van de omgeving. In overleg met zowel Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) en de Provincie zijn de volgende uitgangspunten opgesteld:

Stabiliteit van de N243 ten opzichte van de watergang

De N243 wordt in de Schermer door HHNK gezien als een interne kering, zonder wettelijke status, maar wel een kering waar extra aandacht aan wordt besteed. Vooral langs de Noordervaart ligt op de meeste plaatsen geen beschoeiing. In het nieuwe wegprofiel wordt de as van de weg meer in de richting van de Noordervaart gelegd. Ook dit heeft gevolgen voor de stabiliteit van de kering.

In het ontwerp dient te worden aangetoond dat de stabiliteit van de weg is aangetoond voor zowel de Schermer, Eilandspolder als de Beemster.

Watercompensatie

Voor watercompensatie wordt door HHNK geëist dat 10% van de toename van het verharde oppervlak wordt gecompenseerd. Voor de toename van het verharde oppervlak wordt hier gerekend met het direct afstromend oppervlak naar oppervlaktewater. Direct afstromend kan in dit geval betekenen dat water dat middels kolken, kolkleidingen of rioleringen afstroomt op oppervlaktewater.

Dempingen moeten 1 op 1 gecompenseerd worden binnen hetzelfde peilgebied.

4.12.3 Conclusie

In het kader van dit bestemmingsplan en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen is overleg gepleegd met het HHNK.

Watercompensatie

Met het waterschap is afgesproken dat 10% moet worden gecompenseerd op het direct afstromend wateroppervlak. Hierbij is onderscheid gemaakt in de oppervlakken die middels een constructie rechtstreeks afwateren op oppervlaktewater. We kijken hierbij vanaf de richting Alkmaar naar Avenhorn:

- Het nieuwe profiel bestaat uit een hoofdrijbaan met een breedte van 7 meter. De helft van deze rijbaan watert af naar de rechterberm en uiteindelijk in een watergang; de andere helft watert af naar de linker berm. De hoofdrijbaan is voorzien van een dichte (asfalt) verharding.

(ontwerp)

- In het meest voorkomend dwarsprofiel is de rechterberm voorzien van parkeerplaatsen of een tussenberm. Het fietspad ligt nl. altijd aan de linkerkant van de hoofdrijbaan. Deze tussenberm is voorzien van waterdoorlatende verharding.
- Het fietspad heeft een breedte van 3 meter en is voorzien van een dichte verharding (asfalt). Afwatering van het fietspad vindt plaats aan de linkerkant van het wegprofiel, in een berm, die meestal afwatert op een watergang.
- Daar waar kruispunten of rotondes zijn ontworpen wordt voorzien in een directe afwatering middels kolken en kolleidingen.

Afwatering via de bermen van zowel fietspad als hoofdrijbaan vindt vertraagd plaats. De mate waarin deze vertraging wordt bereikt is afhankelijk van de breedte van de bermen, de aanwezige begroeiing en de mate waarin infiltratie in de bodem kan optreden.

Op een aantal locaties in het ontwerp bestaat de mogelijkheid om vertraagd af te voeren. Door de verlegging van de wegas komt ruimte vrij tussen de Noordervaart en de hoofdrijbaan, waardoor ruimte ontstaat om een infiltratievoorziening aan te kunnen leggen.

Uit de totale berekening blijkt dat de hoeveelheid verhard oppervlak afneemt. Deze hoeveelheden gelden voor zowel de versneld en vertraagd afvoerende oppervlakken. Als we alleen kijken naar de afwatering van de versneld afwaterende oppervlakken geldt het onderstaande beeld. Afwatering via de bermen van zowel fietspad als hoofdrijbaan vindt vertraagd plaats. De mate waarin deze vertraging wordt bereikt is afhankelijk van de breedte van de bermen, de aanwezige begroeiing en de mate waarin infiltratie in de bodem kan optreden.

Op een aantal locaties in het ontwerp bestaat de mogelijkheid om vertraagd af te voeren. Door de verlegging van de wegas komt ruimte vrij tussen de Noordervaart en de hoofdrijbaan, waardoor ruimte ontstaat om een infiltratievoorziening aan te kunnen leggen. Deze infiltratievoorzieningen zijn in dit Voorlopig ontwerp nog niet meegenomen, aangezien de capaciteit van deze voorzieningen nog niet bekend is.

Kruispuntnaam	m2 bestaand	m2 nieuw	Polder	Peilvak noordzijde	Peilvak zuidzijde	Compensatie peilvak noordzijde	Compensatie peilvak zuidzijde
Omval/ aansluiting Noordervaart	0	0	Schermer	04851-12	0	0	0
Aansluiting Zuidervaart	600	3750	Schermer	04851-15	04852-01	157,5	157,5
Aansluiting gemeentehuis	0	0	Schermer	04851-17	0	0	0
Aansluiting Oterlekerweg noordzijde	0	0	Schermer	04851-17	0	0	0
Aansluiting Oterlekerweg Zuidzijde	600	3600	Schermer	04852-01	0	300	0
Aansluiting Rustenburgerweg	450	3300	Schermer	04851-17	04852-01	142,5	142,5
Aansluiting Oosternotweg	0	0	Schermer	0	0	0	0
Aansluiting Molendijk	0	3600	Schermer	04851-48	0	360	0
Aansluiting Zuidje	0	0	Schermer	0	0	0	0
Aansluiting Groeneweg	0	0	Schermer	0	0	0	0
Aansluiting Westdijk	450	3000	Beemster	5400-2	5400-3	127,5	127,5
Aansluiting Jisperweg	600	600	Beemster	5400-2	5400-1	0	0
Rotonde Middenweg	600	2250	Beemster	5400-5	0	165	0
Aansluiting Vrouwenweg	600	900	Beemster	5400-5	0	30	0
Aansluiting Mijzerweg	600	900	Beemster	5400-5	0	30	0
Aansluiting Kathoek	300	1800	Westerkogge	13	0	150	0

Afbeelding watercompensatie per kruispunt

Grondwater

Er vindt geen noemenswaardige aanpassing in het verticaal alignement plaats, op de rotondes na. Er worden ook geen tunnels aangelegd in het tracé, zodat het plan geen verdere gevolgen heeft voor het grondwater of de grondwaterstroming in het gebied.

De stabiliteit van de weg ten opzichte van de naastliggende watergangen

De berekeningen van de stabiliteit van de weg ten opzichte van de naastliggende watergangen worden in de DO-fase van dit project uitgewerkt. In deze fase is gekeken naar de ligging van de weg ten opzichte van de naastliggende watergang. Als uitgangspunt voor het ontwerp is een talud van 1:2 aangehouden. Daar waar dit niet mogelijk is, is een damwand geplaatst in de naastliggende watergang.

De mogelijkheid tot het bouwen van constructies in de kernzone van de waterkering

Het gaat hierbij om twee bruggen die worden aangepast of verbreed als gevolg van het veranderde wegprofiel: de aansluiting met de Molendijk (en bijbehorende brug) en de aansluiting met de Westdijk (met bijbehorende brug). De brug met de Molendijk wordt niet aangepast, terwijl de brug met de Westdijk wordt voorzien van een extra fietsbrug, naast de bestaande voorziening. Fundering van deze brug zal in de kernzone van de waterkering komen.

4.13 Gezondheid en duurzaamheid

Gezondheid

Gezondheidseffecten als gevolg van wegverkeer hebben met name betrekking op veiligheid, geluidshinder en verslechtering van luchtkwaliteit.

De aanpassingen aan de N243 zijn onder andere ingegeven vanuit het oogpunt van het vergroten van de veiligheid. Door deze maatregelen te nemen worden ongelukken zoveel mogelijk voorkomen, zodat er minder sprake zal zijn van doden en gewonden. De maatregelen dragen dus ook bij aan het voorkomen van letsel naar aanleiding van ongevallen.

In het kader van de planvorming van voorliggend bestemmingsplan zijn diverse onderzoeken uitgevoerd, waaronder ook een akoestische onderzoek en een onderzoek met betrekking luchtkwaliteit. De resultaten van het akoestisch onderzoek zijn verwoord in paragraaf 4.6 van deze toelichting. Op grond van dit onderzoek worden stil asfalt en een geluidscherm toegepast. De onderzoeksrapporten van beide onderzoeken zijn opgenomen als bijlage bij deze toelichting.

Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat dit aspect de planvorming voor de aanpassingen aan de N243 niet in de weg staat. Zie paragraaf 4.7 van deze toelichting.

Duurzaamheid

Landelijk

Op nationaal niveau zijn er diverse beleidskaders ontwikkeld voor een verdere duurzame ontwikkeling van Nederland. Een belangrijk kader hierbij is het Nationaal Energieakkoord, waarin doelstellingen tot aan 2023 zijn omschreven, zoals:

- Duurzame energie: in 2020 is minimaal 14% van de energie uit duurzame bronnen
- Energiebesparing: minimaal 1,5% energiebesparing per jaar.
- M.i.v. 2020 is alle nieuwbouw bijna-energieneutraal (EPC = bijna 0) (BENG)
- Regeerakkoord 2017: Nieuw te bouwen woningen krijgen geen gasaansluiting meer.

Provinciaal

Het beleid van de provincie richt zich op minder energie gebruiken, meer energie duurzaam opwekken en restwarmte van bedrijven beter benutten. Door de provincie is een Beleidsagenda Energietransitie opgesteld.

Conclusie

Voor het project is een scan uitgevoerd volgens duurzaam GWW (Grond-, Weg- en Waterbouwsector (GWW-sector)). Hieruit is de ambitie benoemd om de mogelijkheden te onderzoeken voor o.a. nieuw asfalteren en bij het plaatsen van verkeerslichten en openbare verlichting gebruik te maken van duurzame materialen / energiebesparende technieken. In het kader van de uitvoering zal hier zoveel mogelijk rekening worden gehouden.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

Dit hoofdstuk bevat de toelichting op de gekozen planvorm, die van een gedetailleerd bestemmingsplan. Tevens geeft het inzicht in de overwegingen die aan de juridische regeling ten grondslag hebben gelegen.

5.1 Planbeschrijving

Het onderhavige plan voorziet in een actueel en adequaat juridisch kader voor ontwikkeling en beheer van het plangebied. Het is een plan op basis van artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening, opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012).

Dit bestemmingsplan voorziet in de planologische regeling voor de gehele herinrichting van de N243.

Het bestemmingsplan bestaat uit een plankaart (verbeelding) en regels en gaat vergezeld van een toelichting. De juridische betekenis van deze drie onderdelen van een bestemmingsplan wordt kort uiteengezet:

- verbeelding: de verbeelding vormt tezamen met de regels het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De rol van de verbeelding is tweeledig. Ten eerste dient het ter ondersteuning of als verlengstuk van de regels, ten tweede visualiseert het de bestemmingen;
- regels: de regels vormen een deel van het juridisch kader van het bestemmingsplan. Het kent bepalingen over de toegelaten bebouwing, regelingen omtrent het gebruik van aanwezig en/of op te richten bouwwerken en gebruik van de grond;
- toelichting: in juridisch opzicht heeft een toelichting geen bindende werking. Desondanks heeft de toelichting een bijzonder waardevolle betekenis bij de interpretatie van de planregels en de onderbouwing van het plan.

Voor een goede ruimtelijke ordening is het noodzakelijk dat de in het bestemmingsplan gestelde regels zodanig zijn opgesteld dat deze (goed) te handhaven zijn. Het gemeentebestuur is van oordeel dat de regels in het onderhavige plan voldoen aan deze eis.

5.2 Bestemmingsregeling

Hieronder worden de bestemmingen kort toegelicht.

Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel zijn een aantal belangrijke begrippen die in de planregels voorkomen gedefinieerd. De begripsomschrijving is een hulpmiddel bij de interpretatie van de regels en voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen.

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel is nader bepaald hoe de voorgeschreven maatvoering die in het plan zijn opgenomen dienen te worden berekend of gemeten. Evenals de begripsbepalingen voorkomen de bepalingen inzake de wijze van meten interpretatieverschillen bij de toepassing van de planregels.

Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer

De gronden die op de verbeelding zijn aangewezen voor 'Verkeer', zijn bestemd voor de N243 met de bijbehorende voorzieningen (verbindingswegen, rotondes, de parallelweg, bermen, water, groenvoorzieningen etc.). Voor een uitgebreide opsomming wordt verwezen naar artikel 3.1 van de regels. In de lijst met begrippen is het begrip rijstrook nader gedefinieerd als een enkele strook van de weg, die voldoende plaats biedt aan een enkele rij rijdende motorvoertuigen op meer dan drie wielen. Er zijn beperkte bouwmogelijkheden voor gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde passend binnen de bestemming 'Verkeer'.

Artikel 4 Leiding - Hoogspanning

Door het plangebied loopt een hoogspanningsleiding. Het artikel voorkomt dat er bouwwerken of grondwerkzaamheden plaatsvinden die het leidingbelang onevenredig kunnen schaden.

Artikel 5 Waarde - archeologie gebieden die op de archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart van de gemeente zijn aangewezen als gebieden met een middelhoge of hoge archeologische verwachtingswaarde, worden beschermd via de dubbelbestemming 'Waarde- archeologie'. De aanwezige archeologische waarden worden met dit artikel beschermd. In het artikel wordt er een onderscheid gemaakt in een aantal categorieën:

- a. betreffen bouwwerkzaamheden dieper dan 0,40 m en een oppervlakte meer dan 50 m²;
- b. betreffen bouwwerkzaamheden dieper dan 0,40 m en een oppervlakte meer dan 500 m²;
- c. betreffen bouwwerkzaamheden dieper dan 0,35 m en een oppervlakte meer dan 50 m².

Artikel 6 Waarde - Cultuurhistorie

De dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie geldt voor cultuurhistorische elementen. Er is een omgevingsvergunning nodig alvorens (bouw- of sloop-)werkzaamheden plaatsvinden.

Artikel 7 Waterstaat-Waterkering

Deze bestemming heeft als doel om de waterkering te beschermen en bevat bepalingen voor activiteiten die inbreuk kunnen maken op de waterkering. Er geldt een omgevingsvergunningplicht voor werken en werkzaamheden. Voor bepaalde werkzaamheden moet toestemming worden gevraagd aan de waterbeheerder.

Algemene regels

Artikel 8 Anti-dubbeltelregel

Het doel van deze bepaling is te voorkomen dat grond die al in aanmerking is genomen of betrokken is bij het verlenen van een vergunning niet nog een keer wordt betrokken bij een aanvraag om omgevingsvergunning. Hierdoor wordt voorkomen dat met gebruikmaking van privaatrechtelijke overeenkomsten, de publiekrechtelijke regels worden ondergraven.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel geeft een regeling voor het geval dit voor een betere technische realisering van bouwwerken dan wel in verband met de werkelijke toestand van het terrein noodzakelijk is. Deze afwijkingsregel dient bij uitzondering te worden toegepast. De noodzaak om van de bestemmingsregeling af te wijken dient te worden aangetoond.

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

In de algemene gebruiksbeepaling is opgenomen wat onder verboden gebruik van de gronden wordt verstaan.

Artikel 11 Overgangsrecht

Dit artikel betreft het overgangsrecht met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit in werking treedt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor wordt verkleind. Daarnaast zijn overgangsregels opgenomen ten aanzien van het bouwen. Een bouwwerk dat afwijkt van de bouwregels van het bestemmingsplan op het moment dat dit in werking treedt, mag gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, of na een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd. De afwijking mag daarbij naar aard en omvang niet worden vergroot. Daarvan mag eenmalig worden afgeweken tot maximaal 10% van de inhoud van het bouwwerk. Het overgangsrecht is niet van toepassing op bouwwerken die reeds in strijd waren met het voorgaande geldende bestemmingsplan.

Artikel 12 Slotregel

Deze bepaling geeft aan op welke wijze de regels van het bestemmingsplan moeten worden aangehaald.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

De gemeente mag op basis van de Wet ruimtelijke ordening alleen meewerken aan planontwikkelingen die haalbaar en uitvoerbaar zijn. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro dient de toelichting van een bestemmingsplan inzichten te bevatten over de uitvoerbaarheid van een plan.

6.1 Economische uitvoerbaarheid

In deze paragraaf wordt ingegaan op de financiële uitvoerbaarheid van de reconstructie van de N243, zoals juridisch-planologisch mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan.

Ingevolge het bepaalde in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening gaat een bestemmingsplan vergezeld van een toelichting waarin ook inzicht wordt gegeven in de uitvoerbaarheid van het plan. Hierna wordt inzicht gegeven in de financiële uitvoerbaarheid van het plan.

De kosten voor het project bestaan uit onder meer kosten voor de aanleg van de weg en bijbehorende voorzieningen, mitigerende en landschappelijke maatregelen, planschade, kosten voor grondverwerving en planvorming.

Voor deze kosten is een budget gereserveerd in de begroting van de Provincie, zodat de uitvoerbaarheid is verzekerd.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Communicatie

Voorafgaand aan het bestemmingsplan is de omgeving betrokken geweest bij de totstandkoming van het ontwerp. Er heeft intensief overleg plaatsgevonden met de omgeving, de betrokken gemeenten en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Nadat het schetsontwerp is vastgesteld is het schetsontwerp verder uitgewerkt naar een voorlopig ontwerp en definitief ontwerp. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp heeft overleg plaatsgevonden met de omgeving en de betrokkenen over onder meer de inrichting van inritten en het nog op te stellen Groenplan. Hiervoor heeft er in december 2017 een informatiebijeenkomst plaatsgevonden. De omwonenden zijn tijdens de informatieavond geïnformeerd over het project 'herinrichting van de N243', de procedure en het Groenplan. De vragen en opmerkingen zijn meegenomen en voorzien van een antwoord in het 'Verslag informatiebijeenkomsten 12 en 13 december 2017'. Dit verslag en de powerpoint presentaties (die op de avond zijn laten zien) zijn terug te vinden op de website van de provincie Noord-Holland.

Omdat de omgeving al vroegtijdig en intensief is betrokken bij de totstandkoming van het ontwerp van de weg, is besloten de fase van het voorontwerp bestemmingsplan over te slaan en direct het ontwerp bestemmingsplan ter inzage te leggen.

6.2.2 Overleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schrijft voor dat een bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een ruimtelijk plan, daarbij overleg pleegt met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van Rijk en provincie die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Artikel 3.1.6 Bro bepaalt daarnaast dat in de toelichting de uitkomsten van dit overleg worden beschreven. De binnengekomen vooroverlegreacties worden samengevat en beantwoord in een Reactienota.

6.2.3 Vaststellingsprocedure

Nadat alle vooroverlegreacties bekend zijn, wordt een ontwerp bestemmingsplan opgesteld. Dit ontwerp bestemmingsplan zal ter inzage worden gelegd. Op grond van artikel 3.6 Algemene wet bestuursrecht dient het ontwerpbestemmingsplan gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter visie gelegd te worden. Gedurende deze periode kunnen zienswijzen ingediend worden. Alle zienswijzen worden van een antwoord voorzien en opgenomen in een Reactienota.

6.2.4 Beroep

Na vaststelling wordt het bestemmingsplan voor de tweede maal zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien geen beroep wordt ingesteld, is het plan na deze beroepstermijn onherroepelijk en treedt het plan in werking.

