

Schriftelijke beantwoording van de gestelde vragen.

- **Procedure;**

Er is een Concept Voorlopig Ontwerp (CVO) gepresenteerd, Dit CVO zal worden aangepast met opmerkingen van alle partijen zoals omwonenden, belanghebbenden, Gemeentes, het Hoogheemraadschap, Provincie en politie. Dit tesamen zal het Definitief Voorlopig Ontwerp zijn. Niet alle opmerkingen kunnen of zullen mee genomen worden: er zal een afweging plaatsvinden welke aanbevelingen mee genomen kunnen worden. Het DVO zal worden toegelicht op de website van de Provincie.

Voor het vervolg ziet de planning er als volgt uit. Eind 2011 zal het DO gereed zijn waarop goedkeuring van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten zal plaatsvinden. Hier zal ook over de financiële dekking worden besloten. Na goedkeuring zal de aanbesteding plaatsvinden voor het schrijven van bestek en bestektekeningen. Tegelijkertijd zal er een start worden gemaakt met de grondverwerving en vergunningsprocedure. Naar het laat aanzien zou er een start gemaakt kunnen worden met de uiteindelijke realisatie begin 2013. Het gaat hierbij voornamelijk om de grote knelpunten om die in eerste instantie veilig te maken.

- **Wordt er in het ontwerp voldoende rekening gehouden met de soort beplanting bij fietspaden, zodat geen wortels door de bestrating heen komen.**

Bij het ontwerp zal goed gekeken worden wat voor soorten bomen en struiken geplant gaan worden. De intentie van de provincie is om te zorgen dat er geen schade aan het wegoppervlak zal optreden. Anders is het daar waar reeds bestaande bomen staan daar zal onderzocht worden of er maatregelen getroffen kunnen worden om wortels te beschermen.

- **Tolkerdijk en Muggenburgerweg worden veelvuldig gebruikt en komen uit in het nieuwe plan op de fietsstraat zijn daar geen andere oplossingen voor;**

Het is bij de Provincie bekend dat er verkeer vanaf de Tolkerdijk en Muggenburgerweg op de N241 komt. In het nieuwe plan komt dat verkeer uit op de Fietsstraat en zal het verkeer naar de rotonde bij de Witte Paal of Moerbeek moeten gaan om op de hoofdrijbaan te komen. Het huidige verkeer wat gebruikmaakt van deze wegen zal in mei van 2011 worden geteld (landbouwseizoen). Naar aanleiding van deze telling kunnen er eventueel noodzakelijke aanpassingen gerealiseerd worden. Er wordt wel rekening gehouden dat beide wegen smalle wegen zijn en nu vooral gebruikt worden als sluiproutes en dat is voor de provincie een onwenselijke situatie. Vandaar de gekozen oplossing om het sluip verkeer te ontmoedigen.

- **Voetgangerstunnel 't Veld is ook toegankelijk voor fietsers.**

De tunnel bij 't Veld is voor voetgangers en fietsers te gebruiken. die laatste zullen wel moeten afstappen, daar de trappen gehandhaafd

blijven: aan de tunnel zelf zal niets worden veranderd dan het opknappen ervan. De trappen aan beide kanten zullen gelijk blijven. We kijken wel of er aan de fietsgeleide rail iets verbeterd kan worden. Er is onvoldoende ruimte om de trappen te veranderen in helling banen.

- **Sluipverkeer van De Weel, Waarland en Zijdewind naar de N242**
Sluipverkeer zal zo veel mogelijk worden ontmoedigd. Het project herinrichting van de N241 heeft geen invloed op de gemeentelijke wegen.

- **Planologisch / juridisch en provinciaal inpassingsplan, gebruik van crisis/herstelwet**
De provincie wil de herinrichting van de N241 mogelijk maken door een provinciaal inpassingsplan op te stellen. Een provinciaal inpassingsplan kan worden gezien als een bestemmingsplan op provinciaal niveau: niet de gemeente maar de provincie stelt het plan vast. De Crisis- en herstelwet is hierop automatisch van toepassing. Het gevolg is dat de procedure sneller wordt doorlopen. Zo zal de afhandeling van een eventuele beroepsprocedure door de Raad van State maximaal een half jaar duren in plaats van een jaar.

- **Wat is de rol van Hoogheemraadschap bij waterstaatkundige werking en financiële bijdrage?**
Het Hoogheemraadschap is beheerder van alle waterwegen zoals sloten en degelijke zij treden op als bevoegd gezag. Ze zijn ook eigenaar/beheerder van enkele wegen buiten de bebouwde kom. De provincie werkt nauw samen met het HHNK. Het is beleid bij de provincie dat er een beperkte bijdrage wordt geleverd door het HHNK aan het verbeteren van de infrastructuur. Dit geldt ook voor de gemeentes.

- **Hoe wordt het onderhoud van parallelwegen geregeld en wie gaat dit betalen;**
Het onderhoud van de parallelwegen zal in principe worden overgedragen aan de desbetreffende gemeente, als dit voor de provincie te duur zou zijn, dan zal de provincie zelf de wegen in beheer nemen. Er worden hiervoor nog verder afspraken gemaakt. We doen dat als er definitief bekend is hoe de situatie gaat worden (Definitief ontwerp).
In ieder geval zal er onderhoud en normale gladheids bestrijding plaatsvinden.

- **Hoever komt de rotonde bij het tankstation het weiland in Bij ('t Veld)**
De rotonde komt halverwege de dijk te liggen het zal het totale landbouwgebied doorsnijden. Het projectteam zal nog onderzoeken hoeverre auto lichten hinder kunnen veroorzaken rond rotondes voor

de omwonenden. In dien hinder ontstaat zullen er maatregelen worden getroffen. Dit kan oa door het gebruik van groen.

- **Snelheid aanpassen bij huizen en heggen aanleggen tegen autolichten;**

De snelheid op de hoofdrijbaan wordt net als nu 80 km/h. De maximale snelheid op de parallelwegen wordt 60 km/h. De weg wordt op deze snelheden ook bijpassend ingericht. Door de rotondes zal het verkeer worden afgeremd. In de bermen langs de hoofdrijbaan komen heggen te staan met een maximale hoogte van 70 cm. Dit zal de overlast van koplampen tegen gaan.

- **Tunnels aanleggen bij kruisingen;**

Het aanleggen van tunnels daar waar fietsers de hoofdrijbaan moeten kruisen is een kostbare oplossing, die het plan onnodig duur zouden maken. Daarom onder andere is er daarom gekozen voor een veilig ontwerp met oversteken die allen (op één na) zijn gelegen bij de rotondes waar de snelheid van het auto verkeer reeds minimaal is, hierdoor kunnen fietsers veilig de weg oversteken. Tevens is er bij elke fietsoversteek plaats een tussen stop ontworpen waar men veilig kan wachten om de tweede helft van de weg over te steken.

- **Financiering van project al rond? Voor uitgebreidere of sobere variant;**

Een groot gedeelte van het totale budget is gereserveerd. De aanvullende fondsen zullen begin volgend jaar worden vrijgemaakt. Het ziet er niet naar uit dat er een sobere variant gaat komen daar de veiligheid het beste tot uiting komt in dit uitgewerkte plan (VO).

- **Hoe is de avond met direct aanwonende verlopen;**

De avond met de omwonende is goed verlopen. Hier en daar zijn een aantal opmerkingen geplaatst ten aanzien van auto & langzaam verkeer op de parallelweg. (Zie ook de vraag hierboven Tolkerdijk en Muggenburgerweg) Er waren opmerkingen over de grondverwerving en precieze grenzen. Naast deze opmerkingen was er ook waardering voor de plannen om de veiligheid te verbeteren.

- **Waarom 60 km/u op parallelweg**

De Parallelwegen worden ingericht op een snelheid van maximaal 60 km/h. De wegen worden ook zo ingericht dat er niet harder gereden kan worden. De weg heeft een breedte van 4,5 meter met 1 meter half verharding aan iedere kant om voertuigen te laten passeren. Door deze inrichting worden de parallelwegen onaantrekkelijk voor sluijverkeer.

- **De Weel > wens voor geluidscherm (groene variant);**

Bij De Weel zal de geluidsbelasting afnemen doordat er gebruik gemaakt wordt van geluidreducerend asfalt. Er is een akoestisch onderzoek gaande naar de effecten van geluid. Daar waar

overschrijdingen zijn zullen maatregelen getroffen worden.

- **Rendement van asfalt verdwijnt...hier ook rekening mee houden bij geluid;**

Geluidreducerend asfalt verliest zijn geluidreducerend vermogen na verloop van tijd. Dit moment dit loopt parallel met de groot onderhoudsperiode. Daarnaast rekenen wij met een geluidsreductie van 2dB maar uit de praktijk weten we dat dit hoger ligt: nl. boven de 3dB.

- **Verkeer uit de Tolkerdijk (vrachtverkeer) richting Moerbeek: Komen fietsers tractoren tegen etc?**

Zie antwoord Tolkerdijk Muggenburgerweg

- **Verkeerstellingen beter in herfst houden: veel intensiever en gevarieerder.**

Verkeerstellingen zullen in mei gehouden worden op alle maatgevende punten binnen het project. Er zal gekeken worden naar de drukste periode, dat zullen we extrapoleren en die getallen zullen worden gehanteerd. (Mei is het begin van het seizoen. Dan hebben we na extrapolatie een goed inzicht in het landbouwverkeer in september: dat ligt gemiddeld 10% hoger). Voordeel als we in mei tellen is dat we door kunnen met het ontwerp. Als we later tellen lopen we vertraging op in de werkzaamheden.

- **Rotonde Haringhuizen: Hoe is hier de inrichting en hoe gaat de Provincie om met fietsers die oversteken?**

De fietsoversteekplaats is bij de rotonde waar het verkeer minimale snelheid heeft waardoor veilig oversteken mogelijk is. De rotondes zullen overzichtelijk worden ingericht. Waardoor dit oversteken overzichtelijk is en veilig kan geschieden. Tevens wordt er steeds per weghelft overgestoken er is een stop mogelijkheid halverwege. Als er na tellingen blijkt dat er aanpassingen aan het ontwerp van rotondes nodig is, dan zullen we dat inpassen.

- **Verkeersremmende maatregelen op parallelweg óf mogelijkheid om in te haken op hoofdrijbaan:**

De parallelweg wordt ingericht voor een maximale snelheid van 60 k/h zonder verkeersremmende maatregelen. Er zijn alleen bij de rotondes mogelijkheden om op de hoofdrijbaan te komen. Tussen hoofdrijbaan en parallelweg zullen we heggen plaatsen om oversteken te voorkomen.

- **Fietssluisje Zijdewind De Weel:**

Bij Zijdewind en de Weel blijven de fietssluisen bestaan. Wel zullen deze beter worden uitgevoerd zodat er geen ander verkeer doorheen kan.

- **Mogen over het vrij liggende fietspad ook 45 km voertuigen?**

Voor de bestuurder van een brommobiel gelden de regels voor motorvoertuigen. Dit betekent dat de andere weggebruikers de brommobiel als auto dienen te beschouwen. Gelijk waar dit aan een auto heeft ook de brommobiel komend van rechts voorrang. Een brommobiel heeft een maximaal toegelaten snelheid van 45 km per uur. Dit geldt zowel binnen als buiten de bebouwde kom. De brommobiel is aan de achterzijde herkenbaar aan een rond wit bordje met een rode rand en in zwart het getal "45". Bestuurders van een brommobiel dienen gebruik te maken van de parallelweg. Gebruik van een vrijliggend fietspad en bromfietspad is niet toegestaan. Ten aanzien van parkeren gelden dezelfde voorschriften als voor automobielen.

- **Komt er een omlegging tijdens gefaseerde uitvoering?**

De fasering van de realisatieperiode is nog niet gereed. Uitgangspunt is dat er geen gehele afsluitingen mogen plaatsvinden. De fasering zal zodanig geregeld worden dat er minimaal oponthoud zal zijn. Er wordt gestreefd om bijv. eerst de parallelweg te realiseren en pas daarna de hoofdrijbaan zodat de doorstroming gegarandeerd blijft. Wij starten pas met de werkzaamheden rond de N241 nadat de werkzaamheden rond de N242 afgerond zijn.

- **Hebben fietsers voorrang op de rotonde?**

Nee de fietsers hebben geen voorrang op rotondes buiten de bebouwde kom. Deze consistentie laten we terugkomen op alle rotondes.

- **Tijdelijk stoplicht plaatsen bij kruispunt Moerbeek tot aan de nieuwe situatie.**

Het plaatsen van tijdelijke stoplichten bij de Moerbeek zal worden onderzocht of dat mogelijk is voor de periode totdat het project van start gaat. De procedure om stoplichten te plaatsen is lang en de weg is niet ingericht om stoplichten te plaatsen. Er zal ook gekeken worden of er andere maatregelen getroffen kunnen worden om de weg veiliger te maken in de tussen liggende tijd.

- **Verdwijnen de bosjes oostzijde weg ter hoogte van Hoep Noord? Of zijn dat die haagjes?**

Om de weg te verbreden zoeken we ter hoogte van Schagen de ruimte naar het oosten. Dat betekent dat de bomen en bossages aan de oostzijde van de weg zullen moeten worden verplaatst. Elke boom die we weg halen moet ook weer worden terug gebracht. Nestplaatsen in te verplaatsen bossages zullen dus elders (nieuw) teruggebracht worden. We maken hiervoor een beplantingsplan. Onderzoeken rond flora en fauna maken daar deel van uit.

Uitgangspunt in dat beplantingsplan is dat we dat in principe op dezelfde hoogte doen, maar dan aan de zijkant van de nieuwe weg. Alleen als dit niet kan of wenselijk is, dan zoeken we aan andere lokatie.

De haagjes komen tussen hoofdrijbaan en parallelweg. Niet naast de parallelweg.

Voor het fauna maken we in het plan overigens nog andere voorzieningen zoals een looprichel over het kanaal via de brug.

- **Kan de fietssluis in de fietsstraat ook elders komen?**

In overleg met de bewoners zullen we naar een precieze locatie kijken. Het doel van de fietssluis is wel dat de westelijke parallelweg geen doorgaand verkeer kent en dat er geen extra (groot) verkeer door de Havenstraat en de Weel heen komt.

- **Locatie van het extra fietspad tussen de Middenweg en de rotonde Moerbeek**

Er is met de fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland, bewonersvereniging, onze partners (gemeenten en HHNK) en onze eigen verkeerskundigen bij de provincie gekeken naar een zo veilig mogelijk opzet van het ontwerp om alle verkeersstromen zo veilig mogelijk af te wikkelen. Daarop is dit ontwerp ontstaan. Nu bereiken ons verschillende suggesties ons over dit punt. In de tellingen en de onderzoeken die volgen zullen we deze tips verder bekijken en tegen elkaar afwegen.

- **Kan de slinger waarmee de Middenweg nu op de N241 uitkomt er voor de veiligheid niet in blijven?**

In het voorliggende ontwerp verlengen we de Middenweg naar de rotonde Moerbeek. Om al het verkeer uit de Middenweg de bocht naar links te kunnen laten maken zullen we de bocht moeten aanpassen. We zullen ook hier wel kijken naar een optimaal ruimte gebruik in combinatie met meest veilige oplossing en alle maatvoeringen die nodig zijn voor afwikkeling van het verkeer.

- **Het nieuwe ontwerp zorgt ervoor dat ik om moet rijden, langere reistijd (door de rotondes) en elke rotonde kost mij meer brandstof. Wie betaalt dat?**

Met het nieuwe ontwerp zullen we zowel de veiligheid als de doorstroming verbeteren. Opstoppingen nu zijn ook om te rekenen in kosten om het over aanrijdingen maar niet te hebben. We maken het hele maatschappelijke plaatje beter, al realiseren we ons dat voor sommige individuen overlast kan ontstaan.

- **Is er geen ander ontwerp mogelijk dat voldoet aan de eisen? Zoals een brede hoofdrijbaan met een maximum snelheid van 50 of 60 km/u en een inhaalverbod, maar zonder rotondes?**

Er zijn meerdere oplossingen te bedenken die zijn al in het voortraject uitgewerkt bijv. Sobere variant en uitgebreide variant. Om de weg te verbreden en daarbij een verlaging van de maximale snelheid toe te passen zonder rotondes zal de weg niet veiliger door worden.

De weg is daar dan niet voor ingericht.

- **Waarom moet langzaam verkeer van de hoofdrijbaan af?**

Om de doorstroming van de hoofdrijbaan te bevorderen en de veiligheid te verbeteren is het beter om langzaam en snel verkeer van elkaar te scheiden.

- **Wat is het effect op het milieu en de luchtkwaliteit van deze herinrichtingsplannen?**

De luchtkwaliteit zal verbeteren vanwege een betere doorstroming van het verkeer. Er is al eea onderzocht en dat zullen we de komende periode nog verder uitdiepen. Er is voor dit plan geen MER procedure noodzakelijk.

- **Hoe kan het dat individuele bouwplannen door de gemeente worden afgewezen en de provincie bv wel een rotonde of een verbrede weg mag neerleggen?**

Gemeentes gaan over bouwplannen van burgers en over de bestemmingsplannen.

Het plan van de provincie zal ook de verschillende procedures moeten doorlopen. Het is wel zo dat een bouw aanvraag en een infrastructurele aanpassing twee verschillende dingen zijn. De herinrichtingsplannen van de N241 dienen het maatschappelijk belang en worden ook zo getoetst.

- **Waarom kan de rotonde 't Veld niet aan het eind van de Rijdersstraat?**

We hebben de afweging gemaakt in het ontwerp tussen de wens van veel Niedorpse gemeenteburgers die het voetgangerstunneltje wilden behouden, die aandacht vroegen voor de snelheid van voertuigen in de Rijdersstraat en aan de andere kant de belanghebbenden als de boer met land en de aansluiting van het tankstation. De rotonde aan het einde van de Rijdersstraat pas niet met het behoud van het voetgangerstunneltje. Dat is de afweging tussen alle maatschappelijke belangen die er zijn.

Reacties uit reactie formulier;

- **Bewegwijzering N241 vanaf de rotonde Hartweg bij Zijdewind, en bewegwijzering bij de kruising Hartweg en zwarteweg;**
De kruising bij de Zwarteweg valt buiten de projectgrenzen. We zullen het punt wel doorspelen. Bewegwijzering op de rotonde Hartweg zullen we bespreken met de ANWB en de gemeente Niedorp. Er dient wel rekening mee gehouden te worden dat bewegwijzering hier naar 't Veld geen echte duidelijkheid biedt voor de weggebruiker maar het zou wel een vermindering kunnen zijn van het verkeer door de Rijdersstraat. In de bespreking met de ANWB zullen we de Zwarteweg ook meenemen.
- **De parallelwegen welke gebruikt kunnen worden door bestemmingsverkeer dimensioneren op verkeersklasse 45, en voldoende breedte hebben voor blus en reddingsvoertuigen;**
Alle parallelwegen zullen zodanig gedimensioneerd worden dat al het verkeer inclusief zwaar verkeer gebruik kunnen maken van deze wegen. De gekozen wegbreedte is voldoende voor al het verkeer mede door de twee half verharding stroken aan beide kanten van de weg. Inritten naar percelen worden ook voldoende gedimensioneerd en worden allen nog separaat bekeken.
- **Uitzicht op de polder bij Schagen. Bomen zo plaatsen dat er tussendoor naar de polder kan worden gekeken;**
Wij zullen kijken of de bomen zo geplaatst kunnen worden dat de polder zichtbaar blijft.
- **Apart fietspad aanleggen voor de "de vennik" tot de Tolkerdijk om fietsers en landbouwverkeer te scheiden.**
Zie antwoord rond Tolkerdijk en Muggenburgerweg.
- **De Weel; blijft afstand perceel de weel 11 intact en blijft de sloot. Er is nu reeds veel overlast qua trilling en geluid.**
De sloot blijft en de weg komt iets verder van uw perceel af te liggen. De verlegging is echter onvoldoende om als geluidreducerend op te vatten of mee te rekenen. Additioneel zal de hoofdrijbaan in geluidreducerend asfalt worden uitgevoerd hetgeen de overlast wel zal terug dringen. Een nieuwe weg zal ook qua trillingen gunstiger zijn.
- **De Weel; Kan de heg langs de Weel fungeren als geluidsdemping (geluidswal) en waar wordt het geluid gemeten.**
Het geluid wordt op 5 meter boven maaiveld gemeten op de gevel van de desbetreffende panden. Een geluidsscherm van beplanting is geen geluidswerende voorziening heeft onvoldoende massa. Uiteraard kan een haag wel het leef klimaat verbeteren. Een geluidswal heeft veel ruimte nodig. Die ruimte is er niet. Het geluid zal na gereed komen van de nieuwe weg wel iets gereduceerd zijn. Mochten de normen dan nog

overschreden worden, zullen we naar andere passende maatregelen zoeken.

- **Sluiproute en 30 km/h zone.**

De gemeente Niedorp is verantwoordelijk voor de verkeersmaatregelen binnen de kernen zoals De Weel, Waarland en Zijdewind. Het sluipverkeer zal afnemen ten opzichte van nu wanneer de rotonde bij Verlaat gereed is. Met deze rotonde is de doorstroming gewaarborgd.

- **Bebording vrachtverkeer i.v.m. de Weel brug;**

Wij zullen deze suggestie opnemen met de Gemeente Niedorp en de wegbeheerder om te kijken of en waar er een/welk bord geplaatst kan worden.

- **Rotonde Moerbeek: overlast van koplampen.**

Daar waar noodzakelijk zullen wij kijken of het mogelijk is om de koplampen af te schermen door middel van hagen.

- **Het door trekken van de Middenweg richting Moerbeek rotonde i.v.m. aanrij tijden nood en hulpdiensten;**

De kosten voor het rechtdoor verleggen van de Middenweg zijn dermate hoog dat, dat niet tot de mogelijkheden behoort. Tevens zijn de andere effecten van het rechtdoor trekken dusdanig ongewenst dat besloten is dit niet voor te stellen. De negatieve bijeffecten bevatten o.a. een verwachte verhoging van de gemiddelde rijnsnelheid op de rechte middenweg en een stijging van aanrijdingen en ongevallen aldaar. Dat is niet de bedoeling. Eveneens doorklieven we de landerijen van een boer zodanig dat die zijn werk minder efficiënt kan doen.

- **Bezwaar tegen rotonde bij 't Veld ter hoogte van benzinepomp qua geluid uitzicht en autolampen.**

De geluidsoverlast zal in algemene zin, soms zelfs aanzienlijk, verminderen door het geluidreducerende asfalt en de verlegging van de weg. Als het geluid onder de wettelijk bepaalde norm blijft, is er geen grondslag voor een geluidswal of scherm of andere maatregelen. De fiets- voetgangerstunnel die vanuit 't Veld aangegeven is om de schoolgaande kinderen veilig de N241 over te steken heeft invloed gehad op het ontwerp. Wij zullen verder onderzoeken in hoe verre koplampen tegen gehouden moeten en kunnen worden door middel van heggen (inrichting).

- **Rotonde Hartweg. De Parallelweg is verlegd naar de oostkant van de rotonde. De Hartweg is een drukke weg, ontstaat hier niet te veel oponthoud voor het verkeer op de parallelweg.**

De tellingen die in mei worden verricht zullen uitwijzen of hier vertragingen gaat ontstaan bij het oversteken van het landbouw verkeer. Indien maatregelen nodig zijn, zullen we die meenemen.