Verkeersbesluit aansluiting fietspad op IJselmeerdijk nabij gemaal Westerkogge te Scharwoude in gemeente Koggenland

Registratienummer: 22.0542711

Het college van dijkgraaf en hoogheemraden van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;

Na overweging van het volgende:

Wettelijke grondslag verkeersbesluit

Op grond van artikel 15, eerste lid van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) genoemde verkeerstekens, alsmede onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, of indien dit een nadere uitleg inhoudt van de op de borden voorkomende aanduiding (artikel 8 BABW).

Wij zijn bevoegd tot het nemen van een verkeersbesluit op grond van artikel 18, lid 1 onder c WVW 1994, het BABW, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV 1990), de Waterschapswet, het Reglement voor het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, de Delegatieregeling Hollands Noorderkwartier 2012 en de Mandaatregeling Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2012.

Motivering en doel

De Alliantie Markermeerdijken werkt aan de versterking van de Markermeerdijken tussen Amsterdam en Hoorn. Hierbij wordt op bepaalde plaatsen het dijktracé aangepast en beter ingericht voor beheer en recreatief medegebruik. Zo wordt nabij gemaal Westerkogge een extra dijkopgang gerealiseerd. Fietsers kunnen gebruikmaken van de nieuwe fietsroute over de dijk. Ter hoogte van IJselmeerdijk nr.6/6B wordt een ongelijkwaardig kruispunt ingericht zodat de fietsverbinding aansluit op de IJselmeerdijk.

*Locatiekeuze dijkopgang*

De locatiekeuze van de dijkopgang is tot stand gekomen na een afweging van alternatieven waarbij ook de door omwonenden aangedragen alternatieven betrokken zijn. Er is voorts overleg gepleegd met de Provincie Noord-Holland als initiatiefnemer van de fiets-/wandelverbinding Hoorn-Amsterdam, Staatsbosbeheer, gemeente Koggenland, gemeente Hoorn en de politie. De conclusie die uit de afweging naar voren is gekomen is dat geen van de door de bewoners aangedragen alternatieven op volledig draagvlak kan rekenen en op één of meerdere aspecten negatiever scoort dan het oorspronkelijk voorstel.

Afgewogen alternatieven van de gekozen locatie zijn:

1. Het doortrekken van het fietspad op de kruin van de huidige dijk tot aan gemeente Hoorn (alternatief 1) of tot het oude gemaal Westerkogge (alternatief 1a).
2. Het verschuiven van de oprit +- circa 70m naar het noorden waardoor het fietspad tussen IJselmeerdijk 5 en 6 komt te liggen.

Ad. 1

Alternatief is 1 aangemerkt als niet haalbaar om de volgende redenen:

* De dijk als provinciaal monument: een nieuw fietspad over een grotere lengte op de kruin van de dijk realiseren betekent een aantasting aan het monument over veel grotere lengte.
* Ruimtelijke inpassing: de huidige kruin van de dijk is te smal voor een fiets/-voetpad. Dit zou betekenen dat over het gehele traject van gemaal Westerkogge tot aan de bussluis in Hoorn de kruin van de dijk zouden moeten worden verbreed. Dit geeft uiteindelijk ook weer grote aantasting aan de dijk als provinciaal monument.
* Natuur: aan de buitenzijde van de dijk (voorland) zijn natuurwaarden aanwezig die door een fietspad over een grotere lengte kunnen worden verstoord.
* Voorts speelt het kostenaspect een rol. De verbreding van de kruin van de dijk over een grotere lengte is een kostbare ingreep.
* Tenslotte brengt dit alternatief in de aanlegfase door de kruinverbreding veel ingrijpendere effecten op de omgeving te weeg dan het gekozen tracé van het fietspad.

Bij alternatief 1a stuiten we op dezelfde bezwaren. Bij dit alternatief moet de dijk ook op de kruin worden verbreed over een langere lengte om een veilig fietspad te kunnen realiseren. Dit heeft een grote aantasting van de monumentale dijk tot gevolg over een langere lengte.

De grotere aantasting van het monument weegt voor de provincie Noord-Holland zwaar. De dijk is een provinciaal monument dat wordt beschermd door de verbodsbepaling in artikel 4.58 van de provinciale Omgevingsverordening NH2020. Dit artikel bevat een verbod om zonder omgevingsvergunning een beschermd monument te wijzigen. Een omgevingsvergunning moet op grond van het derde lid worden geweigerd, tenzij er sprake is van (a.) een groot openbaar belang, (b.) er geen reële alternatieven zijn en (c.) wordt aangetoond dat de beschadiging van het monument zo minimaal mogelijk is. Dit maakt de door de bewoners aangedragen alternatieven voor de provincie Noord-Holland niet acceptabel. Het huidige ontwerp op de gekozen locatie is namelijk verkeersveilig bevonden. Van een groot openbaar belang dat noodzaakt tot de keuze voor een van de door de bewoners aangedragen alternatieven is derhalve geen sprake. Voorts leidt de gekozen locatie tot een kleinere aantasting van de dijk. Daarnaast heeft Staatsbosbeheer aangegeven beide opties onwenselijk te vinden in verband met de mogelijke verstoring van de natuurwaarden die dit tot gevolg kan hebben.

Ad. 2

Alternatief 2 brengt substantiële meerkosten met zich mee, en scoort minder goed op meerdere punten . Ook dit alternatief kan niet op 100% draagvlak in de omgeving rekenen. Overall scoort deze dus minder goed dan het oorspronkelijk ontwerp. Hieronder wordt toegelicht waarom dit alternatief minder goed scoort.

Ontwerp

Door de ontwerpers is gekeken naar wat dit alternatief betekent voor het ontwerp:

* De kruin van de dijk zal over een lengte van ongeveer 70 m (tussen de inlaat en de nieuwe fiets op-/afrit) moeten worden verbreed om een veilig fietspad te kunnen realiseren dat ook geschikt is voor de onderhoudsvoertuigen van Staatsbosbeheer die gebruik maken van deze op-/afrit.
* Daarnaast zal de teensloot onder aan de dijk moet worden verlegd op grond van Staatsbosbeheer doordat de dijk over 70 m breder wordt.

Gevolgen belanghebbenden

* De provincie Noord-Holland heeft geen bezwaar op dit alternatief omdat de aantasting van de dijk relatief beperkt blijft. Voorwaarde voor de Provincie Noord-Holland is wel dat de bestaande dijkopgang voor onderhoudsvoertuigen wordt verwijderd en de opgang voor fietsen en onderhoudsvoertuigen op de nieuwe locatie wordt gecombineerd zodat de dijkaantasting als het ware wordt “gecompenseerd”.
* Staatsbosbeheer heeft ook aangegeven geen grote bezwaren te hebben tegen de verlegging van de op-/afrit. Echter geven ze wel aan dat iedere extra meter fietspad op de dijk een extra verstoring geeft voor de natuur. Ze vinden deze optie echter nog wel acceptabel.
* Er is contact geweest met andere belanghebbenden dan degenen die de alternatieven 2 hebben ingebracht. Zij hebben aangegeven bezwaar te hebben tegen dit alternatief omdat daarmee de dijkopgang dichter bij hun woning komt. Zij wensen dan ook dat het ontwerp niet wijzigt ten opzichte van de gekozen locatie. Het tegemoet komen aan de belangen van de een levert derhalve weer bezwaren op bij een ander.

Kosten

Er is ook gekeken naar de kosten die dit alternatief tot gevolg heeft. Dit alternatief brengt substantiële extra kosten met zich mee ten opzichte van de gekozen locatie voor de dijkopgang.

*Verkeersveilige inrichting*

Ten behoeve van de veiligheid van de fietsers en om de ondergeschiktheid van de dijkopgang te benadrukken wordt het kruispunt zo ingericht dat verkeer vanuit de dijkopgang voorrang dient te verlenen aan verkeer dat op de IJselmeerdijk rijdt. Om de snelheid van verkeer op de IJselmeerdijk te verminderen worden twee versmallingen aangebracht; een versmalling voor en een na de nieuwe kruising.

In overleg met adviseur Wegen van HHNK, het ontwerpteam van de Alliantie Markermeerdijken, de verkeerskundige van gemeente Koggenland en de verkeersadviseur van de politie zijn de volgende vier ontwerpkeuzes gemaakt:

Ten eerste is er gekozen om alle verkeer op de IJselmeerdijk door de versmalling heen te leiden, niet om de fietsers achter de versmalling langs te laten passeren. Op deze manier wordt uitgesloten dat fietsers na de versmalling gepasseerd te hebben terug op de rijbaan komen en in conflict komen met voertuigen die door de versmalling heen rijden. De versmallingen worden voorzien van witte verdrijvingsvlakken om de zichtbaarheid te verhogen.

Ten tweede wordt ter hoogte van de versmallingen geen voorrangsregeling ingesteld. Het uitgangspunt van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom is dat de inrichting zelfregulerend is. Weggebruikers dienen het onderling eens te worden wie kan passeren. Bij een regeling van voorrang vindt dikwijls claimgedrag plaats waarbij weggebruikers voorrang hebben en zich hier naar gedragen. Dit kan verkeersonveilige situaties met zich meebrengen, waardoor besloten is geen voorrangsregeling toe te passen bij de versmallingen.

Ten derde wordt de kruising voorzien van een schijnplateau met rood asfalt. De kleur van het asfalt en het schijnplateau zorgen voor extra attentie bij weggebruikers. Echter is gekozen om geen hoogteverschil aan het plateau te geven om zo trillingsoverlast te voorkomen.

Als laatste wordt de dijkopgang een onverplicht fietspad, fietsers kunnen nog steeds gebruikmaken van de weg IJselmeerdijk zelf. Wel wordt op het onverplicht fietspad een uitzondering gemaakt voor tractorverkeer, agrariërs moeten het voorland namelijk kunnen bereiken via de dijkovergang.

De werkzaamheden duren ongeveer een week, oplevering vindt plaats op 1 juni 2023, of zoveel korter of langer dan de werkzaamheden duren.

Hierbij worden de volgende acties ondernomen aan de IJselmeerdijk:

* 2x Aanbrengen versmalling ter afremming van het verkeer.
* 2x Aanbrengen bord J17 (waarschuwing voor rijbaan-versmalling)
* 1x Aanbrengen bord B04 (voorrangskruispunt zijweg links)
* 1x Aanbrengen bord B05 (voorrangskruispunt zijweg rechts)
* 1x aanbrengen schijnplateau in rood asfalt met taludmarkering

Hierbij worden de volgende acties ondernomen aan de nieuwe dijkopgang ter hoogte van Westerkogge:

* 1x Aanbrengen bord B06 (verleen voorrang aan bestuurders op kruisende weg)
* 1x Aanbrengen haaientanden (verleen voorrang aan bestuurders op kruisende weg)
* 1x Aanbrengen bord G13 (onverplicht fietspad)
* 1x Aanbrengen onderbord OB55 (uitgezonderd tractoren)

Het nemen van dit besluit heeft als doel:

- Het verzekeren van de veiligheid op de weg;

- Het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

Advies politie

Overeenkomstig artikel 24 BABW is over het voornemen tot het nemen van dit verkeersbesluit overleg gepleegd met de gemandateerde namens de Korpschef van de Politie Noord-Holland. Deze adviseerde positief op het voorgenomen besluit.

Advies gemeente Koggenland

Overeenkomstig artikel 25 BABW is over het voornemen tot het nemen van dit verkeersbesluit overleg gepleegd met de gemeente Koggenland. Deze adviseerde positief op het voorgenomen besluit.

**Procedure**

Dit besluit is voorbereid met toepassing van de openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Dit betekent dat belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld een zienswijze over de ontwerpvergunning naar voren te brengen.

Het ontwerpbesluit en de andere van belang zijnde stukken hebben van …….. tot en met ………. (6 weken) digitaal ter inzage gelegen en waren in te zien via [www.officielebekenmakingen.nl](http://www.officielebekenmakingen.nl). Tevens konden de stukken worden ingezien op het kantoor van het hoogheemraadschap aan het Stationsplein 136 in Heerhugowaard, elke werkdag van 09.00 tot 16.00 uur.

Na vaststelling van het definitieve verkeersbesluit is geen bezwaar mogelijk maar staat alleen beroep bij de bestuursrechter open.

Zienswijzen

<nader in te vullen als er zienswijzen worden ingebracht>

Besluit

I. Het instellen van een voorrangsregeling nabij IJselmeerdijk 6/6B in de gemeente Hoorn op de locatie waar de dijkopgang aansluit op de IJselmeerdijk middels het aanbrengen van haaientanden en borden B04, B05 en B06.

II. Het aanwijzen van het pad op de Markermeerdijk als onverplicht fietspad middels het aanbrengen van bord G13, met een uitzondering voor tractoren middels het plaatsen van bord OB55.

III. Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na die van bekendmaking.

Aldus besloten d.d. <datum>

Het college van dijkgraaf en hoogheemraden

van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier,

namens dezen,

S.A. Langeweg,

Hoofd Afdeling Waterveiligheid & Wegen

Dit besluit is vastgesteld krachtens de Delegatieregeling Hollands Noorderkwartier 2012. Dit besluit bevindt zich ten kantore van het hoogheemraadschap aan Het Stationsplein 136, 1703 WC Heerhugowaard, waar het tijdens kantooruren kan worden ingezien. Tegen betaling kan een kopie van dit besluit worden verkregen.

Een afschrift van dit besluit is gezonden aan:

• Gemeente Koggenland, Postbus 21, 1633 ZG Avenhorn

• Politie Noord-Holland, Postbus 57, 2000 AB Haarlem.

*Beroep*

* *Het verkeersbesluit wordt bekend gemaakt in het Waterschapsblad dat wordt gepubliceerd op de website www.officielebekendmakingen.nl.*
* *Beroep kan worden ingesteld met ingang van de dag na die waarop het besluit bekend is gemaakt gedurende een periode van zes weken een beroepschrift indienen bij de Rechtbank Noord-Holland, sector Bestuursrecht, Postbus 1621, 2003 BR Haarlem.*

*Beroep tegen de besluiten staat open voor:*

*- een ieder die een zienswijze heeft ingediend, en*

*- belanghebbenden (ongeacht of zij een zienswijze indienden).*

* *Het beroepschrift moet worden ondertekend en tenminste naam en adres van de indiener, dagtekening van het beroep, een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht en de gronden van het beroep, bevatten. Als u beroep instelt moet u griffierecht betalen.*

* *Het indienen van beroep heeft geen schorsende werking. Daarvoor kunt u een verzoek indienen bij de voorzieningenrechter van de rechtbank Noord-Holland, Postbus 1621, 2300 BR Haarlem.*

Bijlage I: Ontwerptekening