

## Q&A

### Herinrichting N242, gedeelte N242-N248

#### Verkeer

Q: Waarom zijn er tien rotondes op dit traject nodig? Je krijgt hierdoor alleen maar meer irritaties en ongelukken.

A: Rotondes zorgen voor veilige aansluitingen van en naar de afslagen. Zij voorkomen ook dat er te hard wordt gereden op de hoofdrijbaan. Landbouw verkeer zorgt voor veel meer irritaties dan rotondes. Rotondes zullen zorgen voor een betere doorstroming.

Q: Wat gaat u doen tegen alle koplampen die in mijn gezicht schijnen als ze over de rotondes rijden?

A: De meeste rotondes liggen buiten de bebouwde kom en daar waar eventueel problemen kunnen ontstaan, zal er beplanting in de vorm van lage heggen worden geplant.

Q: Wanneer komt er een bus over de N241. En waar heeft u de bushaltes gepland?

A: Er is een bus verbinding met 't Veld en Nieuwe Niedorp maar deze heeft geen haltes op de N241. Er zijn ook geen plannen om bushaltes te ontwerpen op de N241. Er zijn bij het crematorium wel ongebruikte bushaltes, en deze zullen terug komen in de nieuwe plannen.

Q: Waarom maakt u van die brede tussenbermen? Is dat veel veiliger?

A: De tussenberm tussen hoofdrijbaan en parallelweg is 4 meter en vijf centimeter. Het is veiliger, nodig voor de afwatering en past mooier in het landschap. Dit zijn de minimale veiligheidsranden langs een 80 km/uur weg.

Q: Gaat u de N245 ook op deze manier herinrichten.

A: Nee, daar zijn nu geen plannen of is geen noodzaak voor.

Q: Heel veel verkeer uit Wognum gaat via de N241. Het verkeer wordt met borden via de N241 geleid. Kunt u die borden niet weg halen en het verkeer via de N245 leiden?

A: Het verkeer omleiden via de N245 betekent een flink eind omrijden. Vaste gebruikers van de weg, en auto's met navigatiesystemen, zullen via de N241 blijven rijden.

Q: Vanwege de files bij de rotondes zullen automobilisten toch weer over de parallelweg gaan rijden.

A: Auto's die aan komen rijden bij de rotonde rijden goed door, omdat de rotondes het verkeer vlot afwikkelen. Via de hoofdrijbaan rijden auto's dus het beste door.

Rijden via de doorgaande parallelweg loont niet. De maximale snelheid op de parallelwegen is lager (60 km/h) en tevens zal men hier het langzamere verkeer tegen komen.

Q: Wordt die doorgaande parallelweg geen racebaan voor sluipverkeer?

A: Rijden via de doorgaande parallelweg loont niet: je mag er maar 60 km/u en je moet vaart minderen bij de kruisingen van de aansluitende wegen en hebt tegenliggers. Tevens zit er op deze parallelweg het langzaam verkeer zoals trekkers die langzaam rijden (25 km/u). De parallelweg is 4,50 m breed met aan beide zijden 1 meter halfverharding en de combinatie van het snelheidsregime en de inrichting, leent zich niet voor sluipverkeer. Bovendien leert de ervaring dat een parallelweg zoals wij hem inrichten niet uitnodigt tot snel rijden. Een bredere hoofdrijbaan wel. Verder hebben we op advies van oa Veilig Verkeer Nederland en de Fietzersbond voor deze inrichting gekozen.

Q: U kunt het vrachtverkeer vanaf de Middenweg toch gewoon naar de N245 sturen en de toegang naar de N241 voor vrachtverkeer afsluiten?

A: De Middenweg heeft een doorgaande functie en kan niet worden afgesloten. Met de huidige oplossing is het minder aantrekkelijk voor het vracht verkeer om richting de N241 te rijden. Dit geldt voor al het verkeer.

Q: Ik voorzie dat auto's straks vanuit de Rijdersstaat dwars door de berm heen rijden de hoofdrijbaan op. Wat gaat u daar tegen doen?

A: De hoofdrijbaan wordt door middel van een heg gescheiden van de parallelwegen. Mocht dat in de praktijk onvoldoende blijken te zijn zullen we bijvoorbeeld een vangrail kunnen plaatsen. Maar dat past lang niet zo mooi in het typische Hollands karakter van deze omgeving.

Q: Zijn er prognoses gemaakt van de stijging van de hoeveelheid verkeer in de toekomst?

A: Ja, de provincie werkt met modellen om de hoeveelheid verkeer in de toekomst te bepalen.

Q: Er zouden toch ook tijdelijke maatregelen genomen worden bij de kruising bij de Witte Paal, maar hier is niets gebeurd?

A: Er bestond een overzicht van locaties waar tijdelijke maatregelen om de verkeersveiligheid te bevorderen nodig waren. Niet alle locaties konden meegenomen worden. Uiteindelijk zijn er keuzes gemaakt op basis van de locaties waar de nood het hoogst was en die het beste snel opgepakt konden worden.

Q: Hoe moet vrachtverkeer de Muggenburgerweg inrijden en hoe is de draairichting?

A: Er kan op de parallelwegen gepasseerd worden en er kan in de zijwegen ingedraaid worden, ook met grote voertuigen.

Q: Worden de groene hagen tussen de hoofdrijbaan en de parallelweg onderhouden vanaf de parallelweg, zodat het verkeer op de hoofdrijbaan door kan blijven stromen?

A: Het verkeer kan ongestoord door blijven rijden op de hoofdrijbaan. Onderhoud geschiedt vanaf de parallelwegen en/of fietspaden of vanuit de berm.

Q: Worden er blikvangers bij de rotondes geplaatst?

A: Blikvangers zijn netten waar je rommel in kunt gooien. Wij plaatsen deze niet.

Q: Kan de hoofdrijbaan bij 't Veld niet recht op de rotonde worden ontworpen, zoals bijv. bij de net aangelegde wegen bij Den Helder en bij de N248?

A: Ten gevolge van het behouden van de voetgangersonderdoorgang bij 't Veld is dit de beste oplossing. Anders zou er nog een extra knik in de weg komen en dat is niet wenselijk.

Q: Wat is de tijdswinst van de betere doorstroming met de extra rotondes op de hoofdrijbaan ten opzichte van de huidige situatie?

A: De rotondes zullen niet zorgen voor tijdswinst. De tijdswinst zit in het niet meer aanwezig zijn van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan.

## **Fietsers**

Q: Waarom komt er niet een apart fietspad voor fietsers naast de westelijke en oostelijke parallelweg? Dat is veel veiliger.

A: In het huidige ontwerp zijn de verschillende vervoersstromen al veilig en op een natuurlijke manier uit elkaar gehaald. Verder moeten we rekening houden met de omgeving en de inpassing in het landschap. 4 of 5 verschillende banen past niet in het landschap. Bovendien is dit economisch geen haalbare zaak.

Q: Als fietsers moeten uitwijken op de parallelweg moeten ze over de halfverharding of de graskantegels. Dat is toch vragen om ongelukken?

A: Fietsers hoeven niet uit te wijken op de graskanttegels daar de weg voldoende breed is om normaal landbouwverkeer en fietser te laten passeren.

Q: Hoe voorkom je dat fietsers aan de oostkant gaan fietsen?

A: Het is niet mogelijk om dit geheel te voorkomen of om dit af te dwingen. De provincie zal via inrichting en borden het (fiets) verkeer geleiden naar de juiste kant van de weg.

Q: Krijgen de fietsers op alle rotondes voorrang, of alleen binnen de bebouwde kom?

A: Alle rotondes krijgen de zelfde voorrangsregeling. Volgens de nieuwe verkeersregels gaan fietsers 'uit de voorrang' wat betekent dat zij voorrang moeten verlenen aan autoverkeer. Dit zal consequent op elke rotonde het geval zijn, en daarmee zo duidelijk mogelijk.

Q: U kunt beter de fietsstraat over de hele breedte asfalteren.

A: Ja, dat zou kunnen, maar uit veiligheidsoverwegingen hebben we besloten om een duidelijke scheiding aan te brengen door de middenstrook uit te voeren in een ander materiaal. Dit heeft als belangrijk effect dat bestuurders van gemotoriseerde voertuigen steeds ervaren dat ze te gast zijn op een fietsstraat. Bovendien is het voor de fietsers veiliger omdat ze niet met meer dan 2 mensen naast elkaar kunnen fietsen.

Q: Wordt het fietspad voorzien van klinkers? Dat lijkt me geen goed idee!

A: Het middenstuk van het fietspad wordt van een ander materiaal dan de rest van het fietspad voorzien, om een visuele scheiding te creëren. Het rijgedeelte is in ieder geval asfalt.

Q: U kunt beter de fietssluis bij Zijdewind afbreken. Die wordt toch steeds weer kapot gereden.

A: In de toekomst komt er een betere fietssluis die niet snel kapot te rijden is.

Q: Kan er bij de rotonde met de N248 ook een fietstunnel komen? U maakt er wel een aparte oversteek voor dieren, een niet voor kinderen. Het is een drukbereden route.

A: De N248 is een ander project. Er is hier al een rotonde die de snelheid uit het verkeer haalt, tevens past een onderdoorgang niet qua hoogtes (brug).

Q: Waarom wordt er bij de Witte Paal geen fietstunnel geplaatst?

A: De hoge kosten van een tunnel waren de voornaamste reden om niet te kiezen voor een ongelijkvloerse oversteek. In overleg met de fietsersbond, de ANWB en Veilig Verkeer Nederland is vervolgens gekeken naar een oversteek op maaiveld en om die zo veilig mogelijk te ontwerpen.

Q: Komt er verlichting bij het fietspad?

A: Waar nu verlichting staat, blijf de verlichting staan. Dit is op en rond de kruisingen/rotondes. Verder is het beleid van de provincie Noord-Holland om bij stukken tussen de kruisingen/rotondes geen verlichting te plaatsen. Dit gebeurt dus ook niet bij het fietspad van de N241.

Q: Waarom wordt er niet gekozen voor dubbele straatverlichting (weg en fietspad)?

A: Bij rotondes komt er verlichting en we gaan kijken of hier dubbele straatverlichting gemaakt kan worden.

### **Aansluitingen**

Q: Worden onze uitritten op de nieuwe parallelweg ook vernieuwd.

A: Alle uit en in ritten worden eveneens vernieuwd en dusdanig uitgevoerd dat grote vrachtwagens daar ook gebruik van kunnen maken.

Q: Kunnen de melkwagens straks de draai naar mijn erf nog maken?

A: Ja, de in en uitritten worden aangelegd zodat grote vrachtwagens zonder problemen de erven op kunnen.

Q: Waarom maakt u twee bruggen bij de Lasschotenbrug? Je kunt de hoofdrijbaan en parallelweg toch ook over een brede brug aanleggen?

A: Het samen voegen van de twee bruggen leidt tot een onveilige verkeersaansluiting bij de rotonde van de N248 met de N241. Dat is niet de bedoeling.

Q: Hoe breed is de weg van de Reijdersstraat naar de (dichtstbijzijnde) rotonde?

A: Op het smalste stuk – daar waar de Reijdersstraat de parallelweg is geworden, is de breedte 6 meter.

### **Geluid en milieu**

Q: Wat zijn de gevolgen voor het milieu (geluid en fijnstof) van het afremmen en optrekken van voertuigen?

A: Voor zowel het geluid als de luchtkwaliteit hebben onderzoeken plaats gevonden. Qua luchtkwaliteit voldoen we ruimschoots aan de wettelijke normen en voor het geluid zijn bij gebruik van asfalt met een geluidsreductie van 4 dB twee woningen met een verhoogde grenswaarde. Bij deze woningen zullen extra geluidreducerende maatregelen getroffen worden.

Q: Slijt het remmen en optrekken van voertuigen niet erg op de rotondes?

A: Op de rotondes wordt inderdaad een ander materiaal neergelegd wat beter tegen slijtage kan, door de voortdurende roterende bewegingen die de voertuigen maken.

Q: Waarom legt u geen geluidsreducerend asfalt op de rotondes? Die banden op het asfalt maken zoveel lawaai.

A: Het verkeer heeft daar veel minder snelheid met minder lawaai. Daarnaast is de wrijving van banden op rotondes groot en geluidreducerend asfalt is minder sterk dan betonasfalt.

Q: Je krijgt bij de rotondes kleine files van aanrijdend verkeer. Blijft de uitstoot van uitlaatgassen wel binnen de norm?

A: De doorstroming bij goedfunctionerende rotondes zal beter zijn dan bij kruisingen waar vaak volledig gestopt moet worden. De uitstoot van stilstaande auto's is groter dan die van rijdende auto's. Voor de luchtkwaliteit zijn rotondes dus beter.

Q: Verwacht u ook vervuilde grond aan te treffen?

A: Ja, heel vaak is dat het geval, en we houden daar hier dus ook rekening mee. Voor dat er wordt begonnen met de werkzaamheden zullen er testen gedaan worden en als er vervuiling wordt aangetroffen, zal dat eerst worden gesaneerd.

Q: Kunnen wij bij Zijdewind, De Weel en Schagen een geluidswal krijgen?

A: In principe blijven we volgens onderzoek en metingen binnen de wettelijke normen van herinrichting. Daar waar dat eventueel niet het geval is, zullen wij onderzoeken of er andere middelen zijn om het geluid te verminderen. Voor het grootste deel van de weg geldt dat de geluidsoverlast minder wordt dan nu.

Q: De weg wordt drie keer breder dan hij nu is? Had dat niet wat minder gekund?

A: We houden zeer zeker rekening met de ruimte, de inpassing en het landschap. Om een veilige weg te ontwerpen moeten we ons houden aan de minimale veiligheidsregels: geen uitritten meer op de hoofdrijbaan. Omdat er aan beide zijden van de weg mensen wonen en bedrijven zitten moeten we dus aan 2 kanten in een parallelweg voorzien. Door het scheiden van fietsverkeer en doorgaand landbouw verkeer voorkomen we dat er aan 2 zijden ook nog aparte fietspaden nodig zijn.

Q: Wat bedoelt u met landschappelijke inpassing? Zijn daar regels voor? Waar kan ik die nalezen?

A: Er is een landschapsplan in de maak. Zodra dat klaar is zullen wij het Landschapsplan op de website van de provincie publiceren.

Q: Zijn er regels voor hoeveel bomen er langs een weg moeten staan?

A: Naar mijn weten niet. Er lopen wegen zelfs door dichte bossen heen. Er bestaan wel visies over hoe bomen in verschillende landschappen passen. Het gebruik van bomen in open polderlandschappen is anders als in de bebouwde kom, bijvoorbeeld.

Q: Gaat u alle bomen langs de weg rooien?

A: Nee, niet alle bomen. Ons uitgangspunt is dat we in dit mooie landschap proberen zoveel mogelijk de bomen te sparen. Dat doen we door een zijde van de weg de rand van de nieuwe weg te laten blijven. Maar er zullen, vooral aan de zijde van de uitbreiding van de weg, wel bomen verdwijnen om die veiligere en bredere weg te kunnen maken. De bomen die gekapt worden zullen wel herbeplant worden.

Q: Ik heb zo'n mooie oude kastanje voor de deur. Die wil ik niet kwijt.

A: Als de boom op uw eigen erf staat zullen wij die niet weghalen.

Q: De weg komt veel dichters langs mijn huis te liggen. Dat wil ik niet.

A: Nu de weg breder wordt kan ik mij dat gevoel goed indenken. In de meeste gevallen hebben we bij de bebouwing juist de rand asfalt als rand asfalt aangehouden en vandaar verder naar buiten uitgebouwd. Uitzonderingen bevestigen in een enkel geval echter wel de regel, omdat de ruimte er niet was.

Q: Ik wil dat mijn woning geluidsisolatie krijgt.

A: Als daar wettelijke gronden voor zijn, dan zullen maatregelen als geluidsisolatie natuurlijk onderzocht worden. Dit kan alleen als er een grotere overschrijding is dan 2dB na de herinrichting. Voor iedereen proberen we dat weer verminderen met geluidreducerend asfalt op de hoofdrijbaan. Onderzoek wijst uit dat in het algemeen de meeste mensen er op vooruit gaan. Er zijn enkele gevallen waar het iets verslechterd ten opzichte van nu. Daarvoor bekijken we passende en effectieve maatregelen.

Q: ullie spreken over 10 dB geluid: is dit gecombineerd of alleen de hoofdrijbaan (en wordt niet dBa bedoeld?)

A: Uiteindelijk is al het geluid gebundeld en daarvan wordt de maximale toegestane geluidsniveau bepaald.

## **Grondzaken**

Q: Hoe staat het met de grondverwerving?

A: Eerst moeten de Provinciale Staten nog akkoord geven op het definitief ontwerp. Daarna wordt er door grondzaken verder onderhandeld over de grondverwerving met de verschillende grondeigenaren. In de meeste gevallen gaat dit in goed overleg en komt de provincie en de grondeigenaar er samen goed uit.

Q: Hoeveel huizen/boerderijen moeten er voor de weg verdwijnen?

A: Drie bedrijven c.q. huizen zullen helaas moeten verdwijnen, omdat we de ruimte nodig hebben voor de weg.

Q: Wat gaat er gebeuren met de mensen, wiens huis gesloopt zal gaan worden. Krijgen zij geld?

A: Er wordt door de afdeling Grondzaken van de provincie regelingen getroffen met deze eigenaren.

Q: Gaat u percelen onteigenen?

A: In 95% van de gevallen komen we er met eigenaren goed uit. Voor die eigenaren die echt niet tot een resultaat kunnen komen met de provincie, kunnen we altijd een onteigeningsprocedure starten. Laten we met elkaar hopen dat het niet zo ver komt.

## **Monumenten**

Q: Zijn er ook monumenten op het traject van de nieuwe weg? Wat gaat daar mee gebeuren?

A: Dat wordt nog onderzocht. We verwachten wel dat er archeologische vindplaatsen onder en langs de weg zullen liggen. We doen daar op dit moment kleine boringen naar. Mogelijk ook op uw perceel. Wij hopen op uw medewerking hiervoor. Want we vinden het belangrijk dat de bodem en vondsten goed in kaart gebracht kunnen worden.

Q: Kunt u de Nes zomaar verplaatsen? Het is een historische dijk!

A: De Nes heeft door de jaren heen al vele wijzigingen ondergaan. Wij sluiten aan door met het nieuwe ontwerp wel weer in het zelfde landschappelijke beeld terug te brengen.

Q: Voor de nieuwe weg moet een terp verdwijnen. Mag dat? Terpen zijn toch beschermd?

A: Wij hoeven geen terp te verwijderen.

Q: Moeten er ook nog archeologische opgravingen plaats vinden?

A: We zijn net begonnen met proefboringen om te onderzoeken wat er eventueel aangetroffen kan worden. Dit betreft een eerste indicatie. Maar, gezien het verleden en de historie van het gebied, verwachten wij wel dat we op bepaalde plekken nog best wat kunnen aantreffen.

Q: Hoeveel oponthoud geven die archeologische opgravingen?

A: Dat is afhankelijk van wat er gevonden gaat worden. En hoe diep. Als het diep ligt zal het advies kunnen zijn om dit in kaart te brengen en te laten liggen. Dan is het oponthoud minimaal. Als de vondst waardevol is en opgegraven dient te worden kunnen dit soort processen lang duren.

## **Overige**

Q: Welke voorstellen heeft u niet in het ontwerp kunnen verwerken?

A: Alle aansluitingen ongelijkvloers maken, meer fietstunnels en extra vrij liggende fietspaden. Tevens hebben we de ruimte nodig en op sommige punten is die ruimte er niet zonder meer huizen te moeten verplaatsen.

Q: Hoeveel moet deze aanleg wel niet gaan kosten?

A: We denken met 55 miljoen euro weg veiliger te kunnen maken.

Q: Kan de snelheid op de hoofdrijbaan niet omhoog naar 100 km/u?

A: Nee, daar is de weg niet voor ontworpen.

Q: Wat is de maximale snelheid in de fietsstraat?

A: Op dit moment hebben we een snelheid gesteld van 60 km /u. We proberen deze snelheid nog terug te brengen naar 30 km/u.

Q: Is het zeker dat de voetgangerstunnel bij 't Veld blijft?

A: Ja. Het ontwerp zoals er nu ligt houdt rekening met behoud van de tunnel, mits er verder geen gebreken worden geconstateerd bij de verdere uitwerking van het plan.

Q: Heeft u goed in kaart wat de gevolgen zijn voor het waterpeil in de omgeving. Straks is mijn weiland te nat of te droog.

A: Wij werken nauw samen met het Hoogheemraadschap. En die zorgt ervoor dat het water peil overal keurig op hoogte blijft.

Q: Wat is de doorvaarhoogte van de bruggen?

A: De doorvaarhoogte is en wordt 3,70 meter. Zowel de doorvaarhoogte als breedte blijven gelijk.

Q: Wat is het provinciale beleid rond het stremmen van de vaart tijdens de bouwfase?

A: Het provinciaal beleid is om zo min mogelijk stremmingen te veroorzaken tijdens de bouwfase. Als er stremmingen noodzakelijk zijn zullen die van te voren worden aangekondigd zijn en zullen zo kort mogelijk zijn.

Q: Kloppen de bruggen op het plaatje met de aansluiting bij de N248?

A: Ja, de 'onderste' brug is de parallelweg aan de oostkant van de N241 (voor het landbouwverkeer).

Q: Blijft het onderhoud van de N241 bij de provincie Noord-Holland?

A: De komende tijd moet nog bepaald worden wie welke financiële lasten gaat dragen. Dit kan de provincie zijn, de gemeente of het waterschap. Wie het onderhoud van de N241 en de parallelwegen op zich gaat nemen, is nu nog niet duidelijk.

Q: Hoe wordt de doorstroming van de hulpdiensten?

A: We zijn al in goed overleg met de hulpdiensten. Ze accepteren de rotondes. Er zijn nu nog gesprekken over de aanrijdroutes. En uiteraard t.z.t. ook overleg over de routes tijdens de werkzaamheden.

Q: Wat gebeurt er met de tanken in de grond bij de Reijdersstraat?

A: De gemeente Niedorp is verantwoordelijk voor de tanken in de grond.

Q: Komen er extra bushaltes op de N241?

A: Er is een afweging geweest of bushaltes nodig zijn. Bij navraag blijkt dit op dit moment niet het geval te zijn. Mogelijk in de toekomst kunnen er wel buurtbussen gaan stoppen, indien er locaties zijn waar bussen veilig kunnen stoppen; hier moet dan nog naar gekeken worden.

Q: Er wordt gesproken over een dierenoversteek bij de N248. Is dit nodig?

A: De provincie houdt zich naast verkeer en vervoer ook bezig met Flora en Fauna. Beleid geeft aan dat er in noord-zuid en oost-west een continue verbinding van groen moet zijn. Wij hebben met dierenorganisatie gesproken en bepaald waar de dierenovergangen moeten komen. De dieren worden o.a. geleid door de keuze van prikkelige bosschages.

## **Procedure**

Q: U presenteert nu een heel ander ontwerp dan een paar jaar geleden. Wat is er veranderd?

A: Wij hebben verder gewerkt aan alles wat er al allemaal lag en onderzocht was. Van een schets naar een voorlopig ontwerp en een definitief ontwerp werk je alles steeds gedetailleerder door. Soms zijn kleine aanpassingen beter of veiliger of vragen kleine aanpassingen bijvoorbeeld minder ruimte.

Die aanpassingen doen we dan als dat verstandiger is.

Q: Wat zijn de komende stappen om het DO definitief te maken?

A: Wij kunnen nog opmerkingen verwerken. Rond de zomer bieden wij het Definitief Ontwerp aan, aan Gedeputeerde Staten, die de financiële dekking regelen om tot de uitvoering over te kunnen gaan. Vervolgens zal het werk aanbesteed moeten worden. Na de zomer van 2012 gaat de provincie Noord-Holland de weg gereed maken voor de uitvoering. Dit houdt in dat er vergunningen aangevraagd worden en grond wordt verworven. Er is dan nog inspraak mogelijk.

Q: Wat is de planning/fasering van de werkzaamheden aan de N241?

A: Eerst gaat het definitief ontwerp naar de Provinciale Staten voor goedkeuring. In 2012 vinden er (na goedkeuring) de aanbesteding plaats, de grondverwerving en verschillende voorbereidende werkzaamheden (omlegging leidingen e.d.). Medio 2013 zou dan de eerste schop in de grond kunnen. Belangrijk is dat de werkzaamheden aan de N242 zijn afgerond. Ook is het verzoek van de gemeente Schagen om eerst de rotondes bij Schagen aan te pakken Twee jaar later verwachten we dat de gehele herstructurering is afgerond.

Q: Moet de provincie en de gemeentes nog goedkeuring verlenen aan dit ontwerp?

A: Wij werken in goed overleg samen met de gemeentes Schagen en Niedorp en ook met het Hoogheemraadschap en de Politie om een zo goed mogelijk ontwerp te maken. Wij leggen intern bij de provincie het ontwerp voor aan diverse deskundigen op het gebied van verkeer, constructie, landschap etc. Daar zal de goedkeuring plaats vinden.

Q: Wat gebeurt er als provinciale staten dit ontwerp afkeuren?

A: Wij verwachten dat de kans heel klein is dat het plan wordt afgekeurd. Gezien de uitslag van de verkiezingen verwachten we geen grote bestuurlijke wijziging van bezetting of koers. Wat wel kan is dat we de aanvullende opdracht krijgen om een aanpassing of een verdere versobering uit te werken.

Q: Ik wil absoluut niet dat de oplossing die er nu ligt door gaat. Hoe kan ik bezwaar indienen?

A: Er wordt een inpassingsplan procedure doorlopen (een soort bestemming plan). Dit inpassingsplan wordt gepubliceerd en daar kan men bezwaar op aantekenen dit kan trouwens op alle vergunningen die we moeten aanvragen bij gemeentes, Hoogheemraadschap en provincie.

Q: Hoe zeker is het dat u eind 2013 gaat beginnen met aanleggen?

A: Het tempo zit er nu goed in. Planning is dat begin 2012 het definitief ontwerp gereed is, rond de zomer 2012 goedkeuring in Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten. Bij goedkeuring kan er worden begonnen met de procedures, bestekken, grondverwerving en aanbesteding. Als alles vlot verloopt kunnen we medio 2013 starten met de werkzaamheden.

Q: Ik moet straks met mijn landbouwcombine per keer 2 km omrijden. Op jaarbasis is dat 2.000 km. Ik wil dat de provincie die extra kosten betaalt.

A: Voor een veiliger N241 kunnen we het helaas niet voor 100% van de gevallen beter maken. Als u ondervindt dat u recht op planschade heeft, kunt u dat bezwaar indienen.

Q: Wat is het verschil tussen schets, een voorlopig ontwerp en een definitief ontwerp?

A: Het idee en de grote lijn is een schetsontwerp. Een voorlopig ontwerp is verder uitgewerkt en een ontwerp in potloodlijnen, waar wijzigingen nog wel mogelijk zijn. Een definitief ontwerp – het woord zegt het al – is het ontwerp in inkt waar alles uitgewerkt, uitgezocht en vastgelegd is. Wijzigingen hierop kunnen in een enkel geval maar hebben grote consequenties in tijd en geld.

Q: Hebben wij inspraak bij het definitieve ontwerp?

A: Onze omgevingsmanager is altijd bereikbaar voor vragen, zorgen, suggesties en ideeën. We hebben er al heel veel meegekregen. En ook in het traject van de uitwerking van het Definitief Ontwerp is Hellas Schelleman bereikbaar voor commentaar. [InfoN241@noord-holland.nl](mailto:InfoN241@noord-holland.nl).

Q: Twee parallelwegen zie ik nooit in Noord-Holland. Wordt dit nu het standaard model?

A: In soort gelijke gevallen als hier langs de weg zou dat zo maar kunnen. Maar situaties zijn nauwelijks compleet vergelijkbaar.