

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

AANTEKENEN  
Raad van de gemeente Hollands Kroon

Postbus 8

1760 AA Anna Paulowna

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

BEL/RO

Telefoonnummer +3123  
@noord-holland.nl

1 | 9

Verzenddatum

16 JULI 2021

Kenmerk

1665207/1666962

Uw kenmerk

Bestemmingsplan Agriport A7,  
Deelgebied 1B

**Betreft: Reactieve aanwijzing Gewijzigd BP Uitbreiding Agriport A7,  
deelgebied 1B**

Geachte raad,

Op 30 juni 2021 hebben wij uw besluit van 29 juni 2021 tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan ' Uitbreiding Agriport A7, deelgebied B1' ontvangen.

Het plan voorziet in de uitbreiding van het bedrijventerrein met ca. 50 ha aansluitend aan het bestaande bedrijventerrein, het Venster-West.

#### Reactieve aanwijzing

Gelet op de provinciale belangen die in het geding zijn, achten wij het noodzakelijk overeenkomstig artikel 3.8 lid 6 in verbinding met artikel 4.2 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) een aanwijzing te geven met betrekking tot het genoemde bestemmingsplan. De onderbouwing hiervan geven wij hieronder.

Dit aanwijzingsbesluit strekt ertoe dat de desbetreffende onderdelen van het bestemmingsplan geen deel blijven uitmaken van het bestemmingsplan zoals dat is vastgesteld. In verband hiermee dienen Burgemeester en Wethouders van uw gemeente het vaststellingsbesluit van 29 juni 2021, met uitsluiting van de onderdelen waarop deze aanwijzing betrekking heeft, samen met dit aanwijzingsbesluit bekend te maken.

Zodra onze aanwijzing onherroepelijk is geworden vervallen de onderdelen van het vaststellingsbesluit.

Postbus 3007  
2001 DA Haarlem  
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 3  
2012 HR Haarlem  
www.noord-holland.nl  
Kvk-nummer 34362354  
Rhw-nummer NI 0010 03 124 R 08

**Beoordelingskader**

Op grond van artikel 3.8 lid 6 en artikel 4.2 lid 1 van de Wro kunnen wij een reactieve aanwijzing geven indien onze provinciale belangen in het geding zijn.

Provinciale Staten hebben provinciale belangen geformuleerd in de Omgevingsvisie NH2050 en verankerd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (hierna: PRV). Gelet op het overgangsrecht zoals opgenomen in de Omgevingsverordening NH2020 is op dit bestemmingsplan nog de PRV van toepassing.

**Beoordeling van het vastgestelde bestemmingsplan**

Met onze brief van 26 november 2020, verzonden 27 november 2020, met kenmerk 1379791/1532717, hebben wij zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan 'Agriport A7, deelgebied B1' bij u ingediend. De Wro maakt het mogelijk om een reactieve aanwijzing te geven indien wij eerder zienswijzen hebben ingediend en deze niet volledig door uw raad zijn overgenomen.

De zienswijzen richtten zich op de volgende onderdelen:

**A. Het plan voldoet niet aan artikel 15 PRV.**

Er is geen gehoor gegeven aan het advies van de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (verder: ARO) om, voordat dit ruimtelijke plan wordt vastgesteld, een Masterplan op te stellen. Wij verzoeken u om conform artikel 15 PRV het advies alsnog bij het plan te betrekken. Wij herhalen nogmaals de punten van de ARO:

1. Een masterplan is noodzakelijk, met een robuust landschappelijk raamwerk en ontsluiting, dat een toetsingskader is voor de inrichting van de deelgebieden en nadere uitwerkingen.
2. Een uitwerking van de inrichting van het traject van de A7 als hoofdstructuur dient aan het plan te worden toegevoegd met daarbij een sturing door het hanteren van een hoog welstandsniveau.
3. Er dienen concrete regels voor de ruimtelijke kwaliteit van de bovenregionale uitstraling van het gebied in het plan te worden opgenomen.

**B. De overwegingen ten aanzien van duurzaamheid en energie zijn niet in overeenstemming met artikel 33 van de PRV.**

- C. Met betrekking tot het onderdeel verkeer is sprake van verkeerd gehanteerde uitgangspunten en verkeerscijfers waardoor de conclusies niet correct zijn. Voorliggend plan voorziet tevens niet in een reconstructie van het kruispunt van Agriport met de N239 waardoor de huidige situatie als uitgangspunt dient te gelden. In het bij de zienswijzen gevoegde memo van Royal Haskoning DHV, de dato 17 november 2020, "Kanttekeningen bij de verkeerskundige onderbouwing van het bestemmingsplan Uitbreiding Agriport A7 deel B", zijn onze inhoudelijke opmerkingen verwerkt. In hoofdzaak gaat het om de volgende onderdelen:
1. De route, waarvan de gemeente veronderstelt dat deze door het voorliggend plan gegenereerde verkeer zal worden gekozen richting de N239 en A7, is langer en qua rijtijden langzamer dan twee aanwezige alternatieven. De realistische routes leiden tot verkeersveiligheids- en afwikkelingsproblemen. Deze zijn onterecht geheel niet beschouwd.
  2. Niet is berekend welke consequenties het extra verkeersaanbod van dit plan heeft op de afwikkeling en verkeersveiligheid op het gecombineerde kruispunt Agriport-Coppershorn-Koggenrandweg-N239.
  3. In voorliggend plan wordt uitgegaan van gedateerde verkeerscijfers uit 2015 en prognoses uit eerdere studies. Daarbij wordt onterecht gesteld dat de toename van verkeer uit voorliggend plan probleemloos kan worden verrekend met schijnbaar beschikbare onzekerheidsmarges qua verkeersproducties uit eerdere fasen van Agriport A7. Recente verkeerscijfers van de provincie geven aan dat de verkeersprognoses van deze eerdere fasen voor 2030 reeds in 2020 ruimschoots zijn overschreden. Daarmee is de gehanteerde (ver)rekenmethode en de daaraan gekoppelde conclusie niet correct.

#### ***AFWEGING ONDERDEEL A***

Het bestemmingsplan is op dit onderdeel gewijzigd vastgesteld. Met de wijzigingen en de toezeggingen die zijn gedaan in uw beantwoording nota zienswijzen is voldoende tegemoetgekomen aan onze zienswijze.

In voornoemde nota heeft u toegezegd dat u de landschappelijke inpassing van de werklocatie Agriport A7 en de snelwegzone betreft bij de uitwerking van de landschappelijke inpassing. Tevens geeft u aan de komende periode de landschappelijke inpassing van de bestaande

bedrijven verder uit te werken, waarbij uitdrukkelijk, naast uw eigen raad, de provincie, de ARO en de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (verder: PARK) worden betrokken. Zoals in het advies van de ARO aangegeven willen wij u er wel op wijzen dat toekomstige ontwikkelingen moeten worden gebaseerd op een integrale landschappelijke visie. Alleen omdat u de toezegging heeft gedaan om hierin te voorzien gaan wij op dit moment niet over tot een reactieve aanwijzing op dit onderdeel van onze eerdere zienswijze. Wij roepen uw raad op de uitwerking van de landschappelijke inpassing voortvarend op te pakken en hier nadrukkelijk aandacht aan te besteden.

#### *AFWEGING ONDERDEEL B*

Het bestemmingsplan is op dit onderdeel niet gewijzigd vastgesteld. In onze zienswijze hebben wij uiteengezet dat overeenkomstig artikel 33 PRV u in het bestemmingsplan dient te beschrijven op welke wijze concreet invulling wordt gegeven aan energiebesparing, inzet van duurzame energie en duurzaam bouwen en welke maatregelen u zult treffen.

Artikel 33 PRV betreft een motiveringsvereiste, bedoeld om deze onderwerpen vroeg in het planproces een prominente plaats te geven. Het is primair aan de gemeenteraad als bevoegd gezag om invulling te geven aan dit motiveringsvereiste. Dit betekent dat wij terughoudend zijn bij het toepassen van het instrument van de reactieve aanwijzing op dit onderdeel. Wij merken op dat een bestemmingsplan ook binnen het kader van een goede ruimtelijke ordening de onderwerpen duurzaamheid, watervoorziening, energieopwekking en -besparing kan regelen als dit een direct verband houdt met de bestemming die aan het bestemmingsplangebied wordt toegekend. Dit is bij een bestemmingsplan dat specifiek ziet op een datacenter naar onze mening het geval, gelet op de zeer specifieke kenmerken van een datacenter op energie- en waterverbruik.

In de plantoelichting en de Nota zienswijzen worden de mogelijkheden en kansen op het gebied van duurzaamheid, energie en waterbesparing vooral doorgeschoven naar de uitvoeringsfase of verdere toekomst. Dit is wat ons betreft een gemiste kans: vanuit het klimaatakkoord hebben wij allen bij te dragen aan het, zoveel als mogelijk, afdwingen dat ontwikkelingen worden uitgevoerd op een toekomstbestendige wijze. Waarbij wat ons betreft gebruik zou moeten worden gemaakt van het instrumentarium dat uw raad ter beschikking staat om dit ook daadwerkelijk te verwezenlijken.

Hoewel wij het doorschuiven van maatregelen die betrekking hebben op voornoemde thema erg mager en weinig ambitieus vinden, moeten wij ook vaststellen dat daarmee aan het motiveringsvereiste van artikel 33 van de PRV wordt voldaan. Om deze reden wordt deze reactieve

aanwijzing niet gebaseerd op dit onderdeel van onze eerdere zienswijze.

#### *AFWEGING ONDERDEEL C*

Het bestemmingsplan is op dit onderdeel wel gewijzigd vastgesteld.

Onderdeel van het bestemmingsplan zijn op basis van de gewijzigde vaststelling:

1. Bijlage 10 bij de plandoelichting die als volgt is gewijzigd:  
Integraal onderdeel van de bijlage zijn de notitie van Royal Haskoning DHV kenmerk BD6396TPNT2011032230 d.d. 17 november 2020 en de memo van Sweco d.d. 12 januari 2021. Opgemerkt dient te worden dat met het opnemen van beide stukken het bestemmingsplan geen eenduidige en congruente onderbouwing kent. Hiermee is het onduidelijk welke motivering uw raad ten grondslag legt aan uw besluit.
2. Daarenboven is het aangenomen amendement, volgnummer A210105, integraal onderdeel van het bestemmingsplan.

Met de hier genoemde wijzigingen is niet voldoende tegemoetgekomen aan onze zienswijze.

Nogmaals geven wij hierna aan wat wij uiteengezet hebben in onze zienswijze:

- I. De route, waarvan de gemeente veronderstelt dat deze door het voorliggend plan gegenereerde verkeer zal worden gekozen richting de N239 en A7, qua lengte langer en qua rijtijden langzamer is dan twee aanwezige alternatieven. De meest realistisch route, via de Nieuwelandeweg, leidt tot nog grotere verkeersveiligheids- en afwikkelingsproblemen op het kruispunt Agriport-Coppershorn-Koggenrandweg-N239 dan de beschouwde route. Deze route is onterecht geheel niet beschouwd.
- II. Niet is berekend welke consequenties het extra verkeersaanbod van dit plan heeft op de afwikkeling en verkeersveiligheid op het gecombineerde kruispunt Agriport-Coppershorn-Koggenrandweg-N239 in zijn huidige vormgeving.
- III. In voorliggend plan wordt uitgegaan van gedateerde verkeerscijfers uit 2015 en prognoses uit eerdere studies. Daarbij wordt onterecht gesteld dat de toename van verkeer uit voorliggend plan probleemloos kan worden verrekend met schijnbaar beschikbare onzekerheidsmarges qua verkeersproducties uit eerdere fasen van Agriport A7. Recente verkeerscijfers van de provincie geven aan dat de verkeersprognoses van deze eerdere fasen voor 2030 reeds in 2020 ruimschoots zijn overschreden. Daarmee is de

gehanteerde (ver)rekenmethode c.q. de expert judgement en de daaraan gekoppelde conclusie niet correct. Overigens is dit in gesprekken tussen de provincie en de gemeenten uitvoerig aan de orde geweest. U dient de verkeerskundige gevolgen van voorliggend bestemmingsplan in relatie tot de huidige actuele situatie in beeld te brengen. U gaat er ten onrechte vanuit dat het kruispunt Agriport-Coppershorn-Koggenrandweg-N239 op korte termijn gereconstrueerd zal worden, waarbij zowel de capaciteit vergroot als de verkeersveiligheid verbeterd zal worden. Vraag die daarbij ook nog zal dienen te worden beantwoord is of de maatregelen die in 2019 door de partijen zijn vastgesteld de huidige geconstateerde intensiteiten kunnen verwerken. Zoals bekend, doen zich nu al ernstige onveiligheidssituaties voor door de vele roodlichtnegaties en andere onveilige conflictsituaties.

Naar aanleiding van de door ons ingediende zienswijzen zijn wij, zoals hiervoor ook al genoemd, uitvoerig met u in gesprek gegaan over de noodzakelijke aanpassingen. In deze gesprekken is meerdere malen door ons aangegeven dat het afwikkelen van het door voorliggend plan gegenereerde verkeer zowel in de bouw- als in de gebruiksfase, moet plaatsvinden via de noordzijde van het bedrijventerrein. Bovendien is uitdrukkelijk aangegeven dat er op geen enkele wijze sprake mag zijn van toename van verkeer, ten gevolge van de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt, naar de zuidzijde via het kruispunt Agriport-Koggenrandweg-N239-Coppershorn.

De verkeersafwikkeling is onvoldoende en onjuist in beeld gebracht. De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is op dit punt daarmee onvoldoende onderbouwd. U stelt in de toelichting bij de ingevoegde regels van de voorwaardelijke verplichting een aanpak voor die ertoe zou moeten leiden dat het door plan B1 gegenereerde verkeer inderdaad naar het noorden toe zal worden geleid en daarbij noemt u als voorbeelden het plaatsen van bebording, nemen van verkeersbesluiten, het maken van afspraken met de betreffende bedrijven en ook het nemen van fysieke maatregelen. Omdat de opgenomen voorwaardelijke verplichting, niet verplicht tot het treffen van een fysieke knip tussen het plandeel en de route naar het zuiden is onvoldoende geborgd dat er inderdaad geen sprake zal zijn van afwikkeling via de zuidelijke kant via het kruispunt Agriport-Koggenrandweg-N239-Coppershorn.

Hiervoor is het afsluiten voor verkeer van B1 via een route naar het zuiden, ergo het onderbreken van de Cultuurweg ter hoogte van de toegang tot B1, waardoor het verkeer van/naar B1 gedwongen wordt naar het noorden te rijden, een maatregel die de provinciale belangen op dit punt borgt.

In de notitie BD6396TPNT2106300844 van 5 juli 2021, als reactie op het memo van 22 juni 2021 (Memo raad verkeersafwikkeling), welke deel uitmaakte van de besluitvormende stukken van uw raad, heeft Royal HaskoningDHV dit helder verwoord en inzichtelijk gemaakt (bijlage 1 Technische uitleg).

De gemeente heeft getracht het provinciaal belang te borgen via een zogenoemde voorwaardelijke verplichting en een afwijkingsbevoegdheid in de planregels. Omdat de alternatieve verkeersafwikkeling onzeker is, biedt deze juridische constructie de provincie onvoldoende zekerheid. Bij het beoordelen of voldaan wordt aan deze voorwaardelijke verplichting hebben GS namelijk geen directe invloed.

Bovendien lag het in onze verwachting dat u de verkeerde uitgangspunten en onjuiste verkeerscijfers, naar aanleiding van de gevoerde gesprekken, aan zou passen en verwerken in de motivering die ten grondslag ligt aan uw besluit en in de daaruit volgende planregels. Daar is wat ons betreft niet aan voldaan.

### **Provinciaal belang**

De provinciale belangen ten aanzien van het veilig en doelmatig gebruik van de provinciale weg en het bereiken van de mobiliteitsdoelen zoals omschreven in de Omgevingsvisie NH2050 leiden ertoe dat wij een reactieve aanwijzing geven ten aanzien van het plandeel waarop de uitbreiding van het bedrijventerrein is voorzien.

### **Geluidszonering**

Omdat met de reactieve aanwijzing op de bestemming 'bedrijventerrein' ook de vestiging van geluidszoneringplichtige inrichtingen onmogelijk wordt gemaakt, achten wij het vanuit goede ruimtelijke ordening van belang om ook de hiervoor opgenomen geluidzone onderdeel uit te laten maken van de reactieve aanwijzing.

Wij zijn verantwoordelijk voor een robuuste en veilige verkeersafwikkeling ten aanzien van de provinciale wegen. Met de voorgestelde verkeersafwikkeling in dit bestemmingsplan kunnen wij dit niet garanderen en voorzien wij een verdere afname van de verkeersveiligheid op het kruispunt Agriport-Coppershorn-Koggenrandweg-N239. Dit is u bekend, al sinds 2006 wordt aangedrongen op aanpassing van dit kruispunt. De noodzakelijke maatregelen zijn in 2019 samen met u en Agriport A7 b.v. vastgesteld. Wij zijn nog met u in gesprek over de benodigde financiële dekking van dit project.

De provinciale belangen zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie NH2050 en de verordening. De aan de provincie ter beschikking staande

instrumenten, in casu de verordening, het indienen van zienswijzen en het voeren van overleg zijn niet afdoende gebleken om de provinciale belangen te beschermen. Nu andere instrumenten niet afdoende zijn, gaan wij over tot het geven van deze reactieve aanwijzing.

### **Besluit**

Wij geven daarom een reactieve aanwijzing die ertoe strekt dat de volgende regels en plandelen geen deel blijven uitmaken van het bestemmingsplan, niet in werking treden en zoals hierboven beschreven te zijner tijd vervallen:

- a. Artikel 3 Bedrijventerrein, voor zover betrekking hebbend op de als besluitgebied aangegeven gronden, zoals weergegeven in bijlage 2.
- b. Artikel 3, lid 3.1 onder a, de woorden 'al dan'
- c. Artikel 9.1 geluidzone - industrie 1
- d. Het plandeel zoals als besluitgebied is weergegeven in bijlage 2.

### **Bekendmaking**

Wij wijzen u op de verplichting van Burgemeester en Wethouders in artikel 3.8 lid 6 van de Wro om ons aanwijzingsbesluit bekend te maken overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.8 lid 4 en lid 6 van de Wro.

Wij wijzen u erop dat Burgemeester en Wethouders mededeling moeten doen van onze aanwijzing aan degenen die een zienswijze naar voren hebben gebracht met betrekking tot de desbetreffende onderdelen van het bestemmingsplan.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

**H.J. Schartman**

voorzitter

**A.Th.H. van Dijk**

2 bijlage(n)

1. Advies RHDHV
2. Besluitgebied

**RECHTSMIDDELEN**



Als u belanghebbende bent, kunt u binnen zes weken na bekendmaking van dit besluit rechtstreeks schriftelijk beroep aantekenen. Het beroepschrift kunt u sturen aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA te 's-Gravenhage. Bij een spoedeisend belang kunt u na het indienen van een beroepschrift een verzoek om voorlopige voorziening indienen bij de voorzieningenrechter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

**Notitie / Memo**

**HaskoningDHV Nederland B.V.  
Transport & Planning**

Aan: Provincie Noord-Holland: [REDACTED]  
Van: [REDACTED]  
Datum: 5 juli 2021  
Kopie:  
Ons kenmerk: BD6396TPNT2106300844  
Classificatie: Projectgerelateerd

**Onderwerp: Kanttekeningen bij de gemeentelijke reactie op de provinciale zienswijze m.b.t. verkeerskundige aandachtspunten t.a.v. het bestemmingsplan Agriport A7 deel B1**

---

**1. Aanleiding**

De gemeenteraad van Hollands Kroon heeft op voordracht van het college van burgemeester en wethouders het bestemmingsplan voor de uitbreiding van Agriport A7 deelgebied B1 op 29 juni jl. vastgesteld.

De provincie Noord-Holland heeft HaskoningDHV Nederland BV verzocht te reageren op:

1. het 'Memo raad verkeersafwikkeling B1' met 'Bijlage 1 Technische uitleg' d.d. 22 juni 2021 dat het college van B&W aan de raad heeft gestuurd over de verkeerssituatie<sup>1</sup> (hierna te noemen 'Memo B&W') en op
2. de beantwoording in de 'Antwoordnota zienswijzen, ontwerp bestemmingsplan uitbreiding Agriport A7, deelgebied B1', ongedateerd, op de verkeersafwikkeling van het gebied B1 (hierna te noemen 'zienswijzen');

In het volgende gaan wij op beide documenten in, te beginnen bij het Memo van het college van B&W.

**2. Reactie op Memo B&W**

Het college van B&W schrijft in zijn memo dat het "op grond van actuele verkeersaantallen niet zeker is dat het kruispunt Agriport/Koggenrandweg/N239/Coppershorn voldoende is toegerust voor extra bouwverkeer als gevolg van de bouw van een nieuw datacenter in deelgebied B1 en eventueel in de situatie daarna."

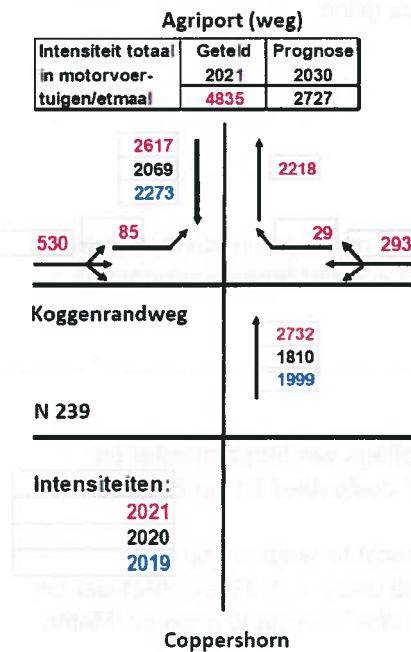
Wij stellen op basis van tellingen in de periode 2019 – 2021 vast dat in de huidige situatie het kruispunt zodanig is belast dat in de huidige vormgeving geen sprake is van een veilige verkeersafwikkeling, getuige de vele roodlichtnegaties en andere onveilige conflicten<sup>2</sup>. Het kruispunt is daarmee onvoldoende toegerust voor extra (bouw)verkeer. Daarbij merken wij nog op dat de huidige waargenomen intensiteiten al fors hoger zijn dan voor 2030 geprognosticeerd. De cijfers waaruit dit blijkt zijn zowel door Royal HaskoningDHV als Sweco bevestigd in aanloop naar het door de raad genomen besluit. De door het college ingenomen standpunt is daarmee feitelijk niet correct.

---

<sup>1</sup> Verkeerssituatie Agriport/Koggenrandweg/N239/Coppershorn

<sup>2</sup> Dit volgt uit de volgende rapportage: Onderzoek verkeersveiligheid N239 Agriport, Mobycon, 2014.

In onderstaande figuur zijn de in de bedoelde overleggen besproken en geaccordeerde gegevens samengevat:



*Figuur 1: Intensiteiten in de laatste drie jaar op de Agriport weg en prognose 2030*

Zoals uit Figuur 1 blijkt, zijn op een gemiddelde werkdag in 2021 4.835 motorvoertuigen/etmaal geteld, terwijl in een eerder stadium voor het jaar 2030 2.727 mvt/etm zijn geprognoseerd. De telling laat dus een ruim 77% hogere intensiteit zien dan voor 2030 was berekend.

Voorts stelt het college van B&W voor een voorwaardelijke verplichting op te nemen, waarin is geformuleerd: *“Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 3.4.2 nadat (verkeers)maatregelen zijn getroffen waarmee een veilige en robuuste verkeersafwikkeling gegarandeerd is op de kruising Agriport-Koggenrandweg-N239-Coppershorn voor het extra verkeer van de betreffende gronden. Alvorens een besluit te nemen wint het bevoegd gezag in ieder geval advies in bij de provincie Noord-Holland.”*

Wij stellen vast dat dit zodanig vrijblijvend is geformuleerd dat dit geen enkele zekerheid biedt dat pas wordt afgeweken, wanneer ook de provincie, als bevoegd gezag voor de N239, zich kan vinden in de nieuwe situatie. Tevens is onduidelijk wie het college hier bedoeld met “bevoegd gezag”: de gemeente kan immers geen besluiten nemen over de N239.

In de Toelichting op het Memo stelt het college van B&W: *Daarnaast is meer informatie betrokken over tijdelijk (bouw)verkeer e.d. in de afgelopen jaren. Deze informatie bevestigt de beantwoording opgenomen in de notitie van Sweco.*

Deze stelling is op geen enkele wijze onderbouwd. Ook hebben, in aanloop naar de besluitvorming in de gemeenteraad, Royal HaskoningDHV en Sweco samen geconstateerd dat nader onderzoek nodig is om te kunnen bepalen, welk deel van het huidige verkeer op het kruispunt N239-Agriport regulier is en welk deel niet. Daarbij is overigens de vraag, wat wordt verstaan onder ‘tijdelijk’. Bouwverkeer dat jarenlang aanwezig is, lijkt immers meer op regulier verkeer, gezien de wijze waarop de veilige afwikkeling hiervan dient plaats te vinden. Een situatie die zich 8 jaar voordoet, kan niet meer als ‘tijdelijk’ worden beschouwd.

Voorts stelt het college van B&W: *“Indien ook het extra verkeer van de uitbreiding van dit bestaande bedrijventerrein deels naar het zuiden afwikkelt, is de toename van verkeer op de zuidelijke ontsluitingsstructuur gering en lager dan de dagelijkse fluctuaties in het verkeersaanbod van/naar de werklocatie. Maar op basis van de gemeten verkeersintensiteiten en het verkeersveiligheidsonderzoek is extra verkeer van de uitbreiding op de zuidelijke ontsluiting op dit moment niet wenselijk.”*

Het college gaat hierbij volledig voorbij aan het gegeven dat de huidige verkeersintensiteiten op het genoemde kruispunt reeds aanzienlijk hoger zijn dan de geprognosticeerde cijfers voor 2030. De huidige situatie voldoet nu al niet aan de te stellen verkeersveiligheidseisen en daarmee is iedere verdere toename van de intensiteit volstrekt onverantwoord, zolang het kruispunt niet is gereconstrueerd. De “ruimte” die het college meent te zien in de dagelijkse fluctuaties is niet aanwezig. Ook op de dagen dat de verkeerscijfers relatief het laagst zijn, zijn deze nog steeds fors hoger dan de prognoses voor 2030.

Ook stelt het college van B&W dat: *“Strikt genomen hebben wij het als gemeente in eigen hand om de routing van het verkeer te regelen en is de voorwaardelijke verplichting niet nodig. Het opnemen van een voorwaardelijke verplichting geeft wel meer comfort en duidelijkheid. Omdat wij, maar ook de initiatiefnemer, de doelstelling hebben om zo lang als nodig de zuidelijke ontsluiting te ontzien voor wat betreft het extra verkeer van de uitbreiding, is het opnemen van een voorwaardelijke verplichting hiervoor geen bezwaar.”*

En men noemt in de voetnoot *“Bijvoorbeeld door het plaatsen van bebording, nemen van verkeersbesluiten, afspraken met de betreffende bedrijven, nemen van fysieke maatregelen, zie ook de website omgevingsweb.nl.*

Ook nu is een en ander vrijblijvend geformuleerd. De door het college aangegeven verplichte route via de Flevoweg is voor verkeer dat vanaf B1 naar het zuiden wil rijden, een omrijdroute van 8 kilometer (6 minuten langer) ten opzichte van de route via de Nieuwelandeweg, zie figuur 2. Zoals in de zienswijze van de provincie eerder is aangegeven, is de route via de Nieuwelandeweg korter en sneller en onterecht geheel niet meegenomen in de afweging die is gemaakt. Het mag duidelijk zijn dat handhaving van een verbod voor verkeer van B1 om via de Nieuwelandeweg en Agriport (weg) naar het zuiden te rijden feitelijk onmogelijk is. Dit nog afgezien van het feit dat geen juridisch afdwingbaar systeem van bebording is te realiseren. Afwikkeling naar het noorden via de Flevoweg, zoals het college noemt, is evenmin af te dwingen.

Er is wat dat betreft slechts één verkeerskundig werkende oplossing: het fysiek onmogelijk maken voor verkeer van/naar B1 om naar het zuiden te rijden door een zodanige afsluiting op de Cultuurweg dat daarmee dit verkeer gedwongen wordt naar het noorden te rijden via die Cultuurweg.

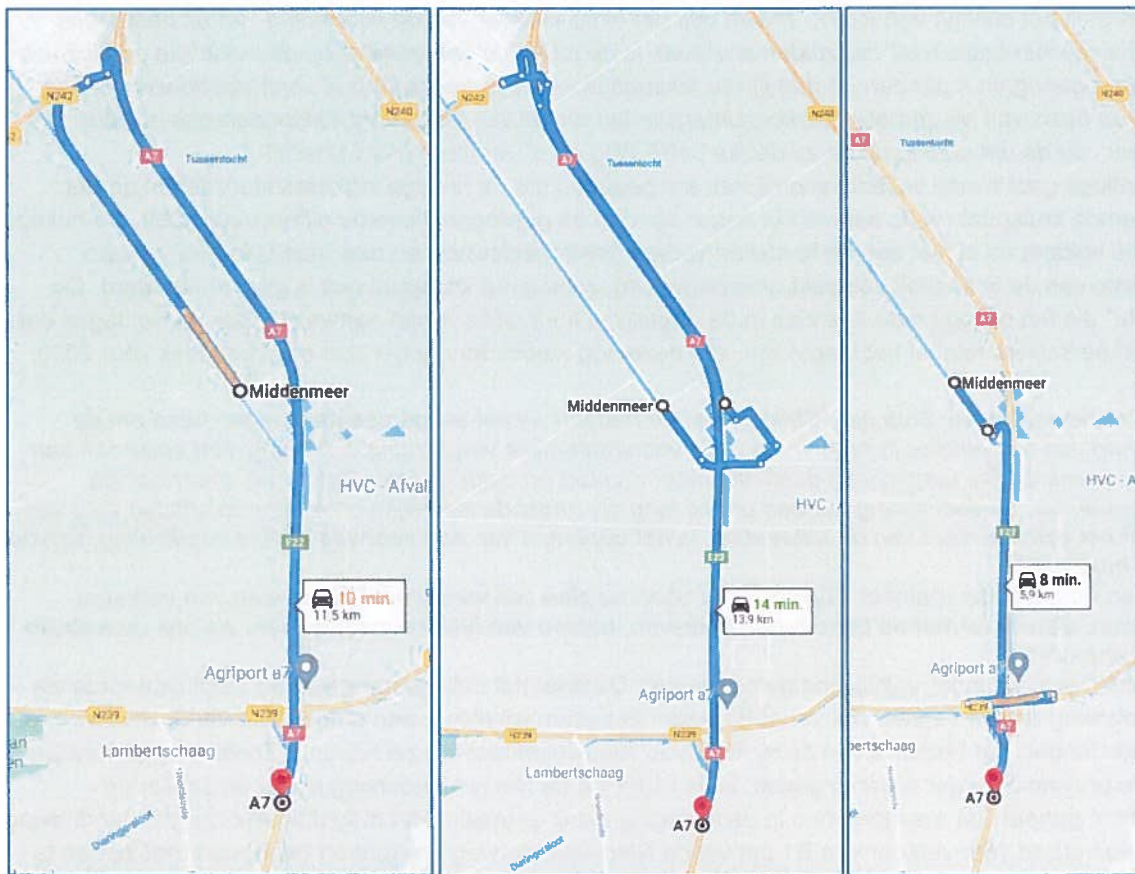
Ter verduidelijking dient het volgende (zie ook Figuur 3).

In het Memo van het college van B&W stelt men de gele route voor als de route die gereden zou moeten worden. Maar als men het verkeer vanaf B1 fysiek wil dwingen die route te nemen dan moet men de kruispunten met de Nieuwelandeweg aan de westzijde van de A7 en de Agriport (weg) aan de oostzijde van de A7 afsluiten, aangegeven met rode sterren. Dat zou inhouden dat ook verkeer van/naar het Venster-West niet meer naar het zuiden kan rijden. Bovendien zou dan de totale noord-zuidverbinding binnen het gebied verdwenen zijn, wat uiteraard niet realistisch is.

De enige wijze om dit wel fysiek af te dwingen is tussen Het Venster en B1 een onderbreking van de weg aan te brengen (groene ster) waardoor verkeer vanaf B1 alleen naar het noorden kan rijden via de Cultuurweg<sup>3</sup>. Voor het huidige verkeer verandert er dan niets.

Tenslotte merken wij nog op dat het college van B&W een aantal keren in memo en toelichting spreekt over “kan”, in plaats van “moet”: dit illustreert de vrijblijvendheid van de voorgestelde aanpassing van het bestemmingsplan, hetgeen geen recht doet aan de eis van de provincie.

<sup>3</sup> Uiteraard geldt daarbij ook dat binnen het plandeel zelf geen verbinding mag zijn, waardoor het verkeer van B1 alsnog via Het Venster naar het zuiden kan rijden.



**Figuur 2** Rijroute vanaf B1 naar het zuiden via Cultuurweg (links), Flevoweg (midden), en Nieuwelandeweg (rechts). Bron: Google Maps.



**Figuur 3:** door het college van B&W voorgestelde route en volgens provincie te nemen maatregelen

### 3. Reactie op de beantwoording van de zienswijze met betrekking tot de verkeersaspecten.

Het college van B&W verwijst in de Antwoordnota zienswijzen naar een notitie van adviesbureau Sweco<sup>4</sup>, waarin wordt ingegaan op de zienswijze van de provincie.

In de onderstaande reactie is, in tegenstelling tot de hierboven aangegeven teksten, geen rekening gehouden met de overleggen die hebben plaatsgevonden tussen het ontvangen van deze notitie en de vaststelling van het bestemmingsplan.

Wij gaan hier in op de reactie.

#### 3.1 Ontsluitingsstructuur:

1. Waar de provincie aangeeft dat verkeer eerder de kortste route zal nemen (via de Nieuwelandeweg) dan de bewegwijzerde route, stelt het college dat dat niet het geval zal zijn, juist omdat de route niet is bewegwijzerd en omdat deze minder attractief zou zijn.
  - Wij stellen evenwel vast dat men tegenwoordig veelal rijdt aan de hand van navigatiesystemen zoals TomTom en Google Maps. En Google Maps geeft de kortste route via de Nieuwelandeweg - Koggenrandweg.
  - Wellicht dat vrachtverkeer wel de door de gemeente veronderstelde route neemt.
  - Maar wij willen hier refereren aan de ongewenste situatie in De Haukes, waar óók vrachtverkeer nog steeds gebruik maakt van de N240 tussen de N99 en de A7, die deels als ETW met een toegestane snelheid van 30 km/h is ingericht, in plaats te rijden via de daartoe bedoelde stroomwegen N99 en A7.
2. Volgens het college is de door haar aangeduide route een worst-casebenadering.
  - Integendeel: wij constateren, dat de kortere route via Nieuwelandeweg-Koggenrandweg ongunstiger is uit oogpunt van verkeersveiligheid en voor de belasting van het kruispunt Koggenrandweg-Agriport-Coppershorn.
3. Volgens het college kent de brug in de Nieuwelandeweg een aslastbeperking, waardoor deze niet door vrachtverkeer te gebruiken is.
  - Wij stellen echter vast dat de brug in de Nieuwelandeweg wordt vervangen. En dat op dit moment er geen aslastbeperking bij de brug is aangegeven; tevens is onbekend of er op de nieuwe brug een aslastbeperking van toepassing is.

#### 3.2 Verkeersgeneratie:

4. Het college van B&W stelt zich te hebben gehouden aan alle gemaakte afspraken voor wat betreft de verkeersgeneratie en dat er maar weinig verkeer bij komt, hetgeen niet tot overbelasting van kruispunten leidt. En verwijst daarbij naar eerder verrichte studies.
  - Allereerst dient vastgesteld te worden dat onderhavig deelgebied B1 geen deel uitmaakt van de genoemde studies.
  - Het "weinig verkeer" is niet gekwantificeerd en men onderkent niet dat het verkeersaanbod op het kruispunt Koggenrandweg-Agriport/Coppershorn nu al hoger is dan in de prognoses voor 2030 berekend, en dat een en ander dus leidt tot overbelasting. De gehanteerde expert judgement is dan ook onvoldoende onderbouwd.
  - Het college borduurt voort op eerdere notities zonder er rekening mee te houden of te onderkennen dat de intensiteiten nu al veel hoger zijn dan ooit voorspeld.

---

<sup>4</sup> Beantwoording inhoudelijke opmerkingen zienswijze Provincie NH inzake kanttekeningen bij verkeerskundige onderbouwing ontwerp bestemmingsplan 'Uitbreiding Agriport A7, deelgebied B1, d.d. 12 januari 2021

5. Volgens het college van B&W is het aannemelijk dat het kruispunt eerder is gereconstrueerd dan dat de volle verkeersbelasting van plan B1 zal optreden. Men baseert deze uitspraak op een verwijzing naar het PMI (2019 – 2025).

→ Wij stellen echter vast dat het college zich baseert op verouderde informatie: het PMI is inmiddels vervangen door het Integraal Meerjaren Programma Infrastructuur 2021 – 2028 (IMPI). In dat programma staat het volgende opgenomen over onder meer het genoemde kruispunt (p 26):

| Project-nr. | Thema          | Omschrijving verbeter- en uitbreidingsprojecten   | Fase   | Uitvoering | Bedrag in mln € |
|-------------|----------------|---|--------|------------|-----------------|
| N239-03     | bereikbaarheid | <b>Ontsluiting Agriport A7 en reconstructie kruispunten N239/op- en afritten A7, gemeenten Medemblik en Hollands Kroon</b><br>De hoofdonsluiting van het Agriport A7-gebied is voorzien bij het kruispunt N239-Coppershorn. De op- en afritten van de A7 naar de N239 liggen op korte afstand van dit kruispunt. Om een goede doorstroming op dit wegdeel te verkrijgen en de verkeersveiligheid te waarborgen worden deze drie kruispunten met behulp van drie gekoppelde verkeersregelinstanties op elkaar aangesloten. | studie | 2024-2025  | n.t.b.          |

| nr. | Project-nr. | Thema          | Stand van zaken verbeter- en uitbreidingsprojecten   | Fase   | (Mogelijke) Uitvoering |
|-----|-------------|----------------|--|--------|------------------------|
| 39  | N239-03     | bereikbaarheid | <b>Ontsluiting Agriport A7 en reconstructie kruispunten N239/op- en afritten A7, gemeenten Medemblik en Hollands Kroon</b><br>Er is overeenstemming over het ontwerp en de bijbehorende kostenraming. Op dit moment lopen er gesprekken met de partners over de definitieve verdeling van de realisatiekosten. | studie | 2024-2025              |

Zoals uit de beschrijving duidelijk mag zijn, is sprake van de studiefase, waarbij de uitvoering mogelijk in 2024 – 2025 zal plaatshebben. Er is hiervoor evenwel –uiteraard, want nog in studie– nog geen budget voorzien.

### 3.3 Fietsverkeer

6. Het college van B&W geeft aan dat men evenals de provincie van mening was dat het uit oogpunt van verkeersveiligheid gewenst/vereist was om een fietsoversteek bij de rotonde prof. Ter Veenweg-N242-Cultuurweg te onderzoeken en dat dit aspect, genoemd in de verkeerkundige onderbouwing, bij voorkeur moest worden onderzocht voor vaststelling van het bestemmingsplan. Volgens het college zijn op 9 november 2020 de uitkomsten van dit onderzoek in een notitie vastgelegd, waaruit zou blijken dat verbetering van de fietsoversteekbaarheid van de N242 ter hoogte van de betreffende rotonde niet noodzakelijk voor de verkeersveiligheid.

→ Wij kennen deze notitie niet, zodat wij de conclusie niet kunnen beoordelen.

### 3.4 Verkeersveiligheid

7. Het college van B&W is uitgegaan van de route via de Nieuwelandeweg, Wagenpad en Agriport om de verkeersveiligheid te beoordelen. En dus niet routes via de Nieuwelandeweg en de Koggenrandweg. En de optredende verkeersintensiteiten op de door het college bestudeerde route geven geen aanleiding om aan te nemen dat de routes op Agriport verkeersonveilig zijn.

→ Wij hebben hierop reeds gereageerd onder de punten Ontsluitingsstructuur en Verkeersgeneratie.

8. Volgens het college van B&W maakt BLVC plannen, waarin vastgesteld wordt dat de veiligheid van fietsers wordt gegarandeerd.

→ Wij beschikken niet over deze plannen en kunnen deze dan ook niet beoordelen.

9. De ontwikkelingen van gebied B1 en Venster-West leiden volgens het college van B&W niet tot een (significante) toename van fietsverkeer op de kruising Koggenrandweg-Agriport/Coppershorn. Daarmee zal de door de provincie benoemde onveiligheid bij de OFOS ook niet significant

toenemen. "En dat geldt dus eveneens als na reconstructie (PMI) de OFOS is vervangen door een kruising aansluitend op een vrijliggend fietspad" aldus het college. En daarmee zou dit probleem dus opgelost zijn. Bovendien komen er volgens het college van B&W weinig fietsers bij, en dus zou het niet significant onveilig worden

- Zoals wij hierboven al hebben aangegeven, is voorlopig geen sprake van reconstructie.
- Verder onderkent het college blijkbaar niet dat het aantal fietsers in de afgelopen jaren sterk is toegenomen en dat de situatie nu al erg onveilig is, zoals het recente telcijfers en verkeersveiligheidsonderzoek<sup>5</sup> ook hebben aangetoond.

### 3.5 Bereikbaarheid per openbaar vervoer

10. Volgens het college van B&W is de fiets wel degelijk een essentieel onderdeel in de ketenbenadering van reizen met het openbaar vervoer, zoals ook in diverse stukken van de provincie wordt verwoord. Dit anders dan de provincie in dit geval stelt.

- Men gaat er hier aan voorbij dat het gebruik van de fiets hierin genoemd wordt als onderdeel in de keten in stedelijk gebied naar OV-knooppunten en belangrijke haltes, waar het comfortabel fietsen is; en niet in een buitengebied.

11. Het college van B&W stelt dat buslijn 139 in spitsperiodes via bedrijventerrein Agriport rijdt. Hiermee wordt Agriport ontsloten met OV.

- De bus rijdt alleen in de spits en in één richting door Agriport: de OV-bereikbaarheid is dus nog steeds zeer beperkt en werkt niet voor ploegendienst.

### 3.6 Niet onderbouwde cijfers in bijlagen 2 en 3

12. Volgens het college van B&W betreft de in de provinciale zienswijze genoemde telling uit november 2020 één dag van de tellussen van de VRI. Men vindt dat men dus niet kan beoordelen of die dag representatief is. En op die dag waren er "honderden bouwvakkers" en coronateststraat gerelateerd verkeer: dus zou deze telling niet representatief zijn.

- Er zijn tellingen van meerdere dagen beschikbaar die alle hetzelfde beeld vertonen. Er is tevens een vergelijking met 2019 gemaakt, toen nog geen sprake was van Covid-19. Hieruit blijkt dat het verschil tussen intensiteiten in 2019 en 2020 klein is. De gemeente beschikt over deze gegevens.
- Bovendien laten de visuele tellingen, die in september 2020 zijn uitgevoerd, nog fors hogere intensiteiten zien dan de VRI-tellingen uit november 2020, namelijk ruim 3.900 motorvoertuigen tussen 05:00 en 20:00 uur tegenover ruim 3.300 mvt in een etmaal (dus van 00:00 tot 24:00 uur).

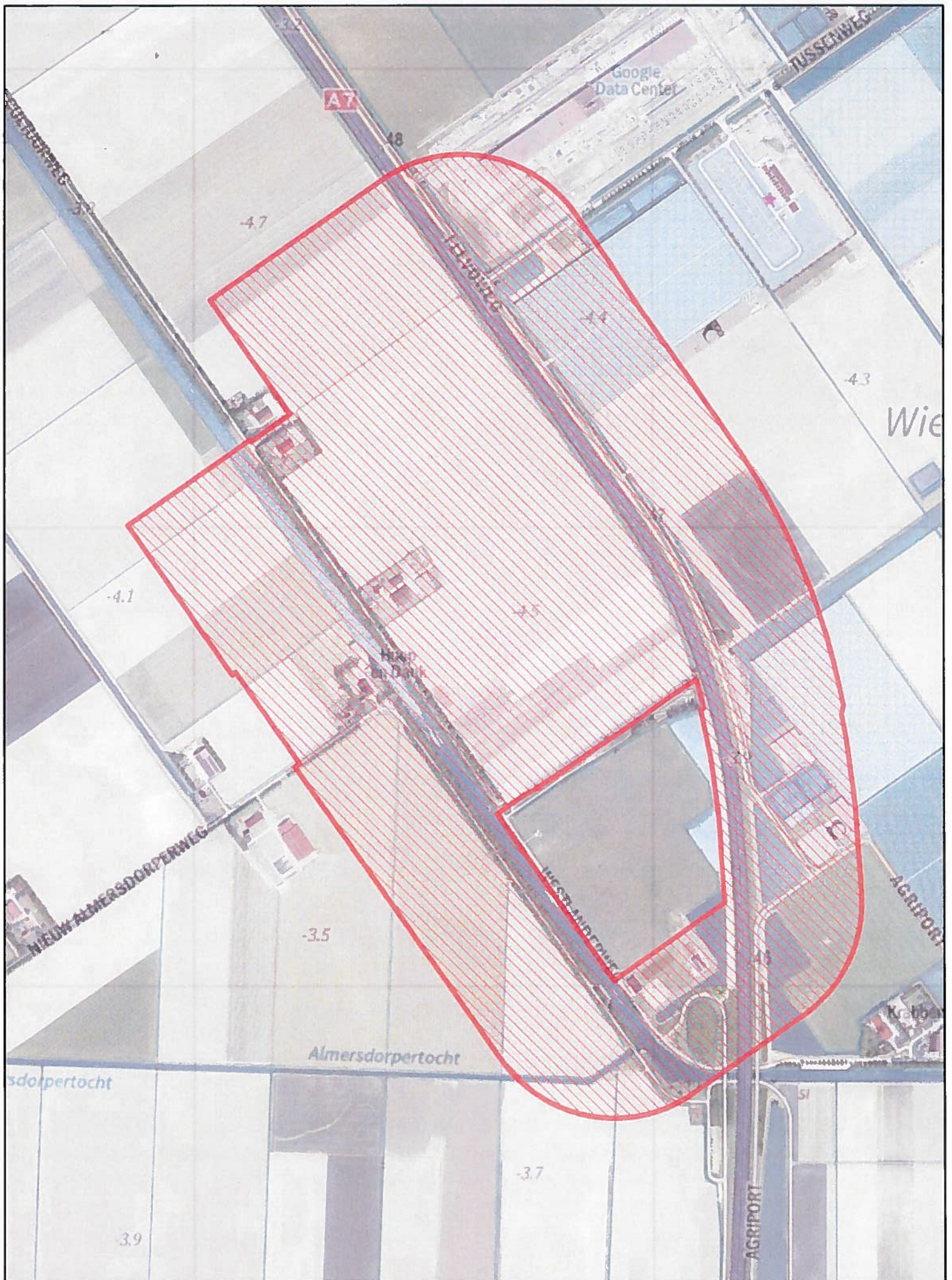
Tenslotte geven wij hieronder onverkort de reactie van de gemeente Hollands Kroon weer op de door de provincie ingebrachte zienswijze. Hierin wordt verwezen naar de notitie die is opgesteld door Sweco Nederland BV die de verkeerskundige onderbouwing heeft opgesteld. Onze reactie op die notitie is hierboven weergegeven.

---

<sup>5</sup> Onderzoek verkeersveiligheid N239 Agriport, Mobycon, 2014



| 17.-Provincie-Noord-Holland |  |  |  |
|-----------------------------|--|--|--|
| nr                          | Reactie  | Beantwoording  | Conclusie  |
| a.ii                        | <p>De zienswijze van provincie Noord-Holland (hierna provincie) bestaat uit een brief met twee bijlagen. ¶</p> <p>In de brief wordt allereerst ingegaan op de reactie van gemeente op de opmerkingen van provincie in kader van het vooroverleg. De Provincie beschrijft dat een aantal opmerkingen gemaakt in het vooroverleg niet of niet voldoende was verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Deze punten worden ook benoemd in een bijlage bij de brief. ¶</p> <p>Daarna vervolgt de brief met een aantal zienswijzepunten op het ontwerpbestemmingsplan. ¶</p> <p>Ter toelichting van opmerkingen inzake het aspect verkeer is bij de brief ook een memo van Royal Haskoning DHV (hierna RHDHV) opgenomen. In deze memo wordt ingegaan op de verkeerskundige onderbouwing van het bestemmingsplan (bijlage 10 van de bestemmingsplantoelichting). ¶</p>  | <p>In deze antwoordnota worden de punten beantwoord genoemd in de brief van provincie en de bijlage die refereert naar opmerkingen van provincie in kader van het vooroverleg. ¶</p> <p>Bij het (ontwerp)bestemmingsplan is een verslag opgenomen over het vooroverleg. De opmerkingen van provincie gemaakt in het vooroverleg, zijn in dit verslag beantwoord. In zoverre deze beantwoording naar mening van provincie niet volledig of juist was, is dat aangevuld in deze antwoordnota. ¶</p> <p>Voor de beantwoording van de kanttekeningen bij de verkeerskundige onderbouwing van het bestemmingsplan, de memo van RHDHV, is een notitie opgesteld. Deze notitie is opgesteld door Sweco-Nederland BV die de verkeerskundige onderbouwing heeft opgesteld, zoals deze is opgenomen in bijlage 10 van de bestemmingsplantoelichting. Deze notitie, en de kanttekeningen, zal bij het definitieve bestemmingsplan worden opgenomen in bijlage 10 ter aanvulling en verduidelijking van de verkeerskundige onderbouwing van het bestemmingsplan. ¶</p> | <p>Aanpassing, toelichting, aanvulling, verkeerskundige onderbouwing in bijlage 10 van de toelichting. ¶</p>         |
| b.ii                        | <p>Vooroverleg punten ¶</p> <p>Provincie benoemt in de brief en een bijlage van de brief meerdere punten m.b.t. het thema mobiliteit/verkeer ¶</p>   | <p>De beantwoording van de verkeerskundige opmerkingen, inclusief de memo van RHDHV, hebben we bij het definitieve bestemmingsplan opgenomen in bijlage 10 samen met de verkeerskundige onderbouwing van het bestemmingsplan. ¶</p>  | <p>Aanpassing, toelichting, aanvulling, verkeerskundige onderbouwing in bijlage 10 van de toelichting. ¶</p>         |
| 17.-Provincie-Noord-Holland |  |  |  |
| nr                          | Reactie  | Beantwoording  | Conclusie  |
|                             |  | <p>het gebruik van energie, restwarmte of duurzaamheid in het bestemmingsplan optenemen. Dit omdat dit ruimtelijk niet relevant is. ¶</p>  |  |
| o.ii                        | <p>Het derde punt betreft het onderdeel verkeer. Provincie stelt dat er sprake is van verkeerd gehanteerde uitgangspunten en verkeerscijfers waardoor de conclusies (van de onderbouwings) niet correct zijn. Voorliggend plan voorziet tevens niet in een reconstructie van het kruispunt van Agriport met de N239, waardoor de huidige situatie als uitgangspunt dient te gelden, aldus provincie. In bijgevoegde de zienswijze opgenomen memo van RHDHV, zijn de inhoudelijke opmerkingen van provincie verwerkt. Deze memo maakt integraal onderdeel uit van de zienswijze van de provincie. ¶</p> <p>Provincie vraagt de verkeerskundige gevolgen van voorliggend bestemmingsplan in relatie tot de huidige actuele situatie in beeld te brengen. En tevens de effecten van de toename van de verkeersbewegingen voor het doelmatig gebruik, waaronder verkeersveiligheid en doorstroming, op het aanpalend (Provinciaal en Rijks) <u>wegennet</u> correct inzichtelijk te maken en te verwerken in het plan. ¶</p> | <p>Zoals hierboven al aangegeven, onder punt (17) a van deze zienswijze, is onze reactie op deze punten en de memo van RHDHV integraal opgenomen in de bijlagen van de plantoelichting. Wij zijn daarbij ook ingegaan op de verkeersaspecten die provincie benadrukt in haar zienswijze. ¶</p> <p>In zoverre naar aanleiding van de reactie van provincie een verduidelijking van de verkeerskundige onderbouwing vereist was is deze opgesteld en kan worden opgenomen in bijlage 10 van de plantoelichting. ¶</p>  | <p>Aanpassing, toelichting, verwerken, reactie, verkeerskundige onderbouwing in bijlage 10 van de toelichting. ¶</p> |
| p.ii                        | <p>De Provincie geeft aan dat het plan moet voldoen aan de algemene eis artikel 3.1.1 Wet ruimtelijke ordening (hierna: <u>Wro</u>); een goede ruimtelijke ordening. Provincie is van mening dat hiervan geen sprake omdat: ¶</p> <p>a. → De toekomstige ontsluiting van de N239 als uitgangspunt is genomen. ¶</p>  | <p>Gemeente heeft naar aanleiding van de reactie de verkeerskundige onderbouwing van het plan laten beoordelen en waar nodig geacht bijlage 10 (verkeer) van de plantoelichting aangevuld. Hierin wordt ook ingegaan op door de provincie genoemde aspecten. ¶</p>   | <p>Geen aanpassing ¶</p>   |



**Bijlage bij Reactieve aanwijzing bestemmingsplan Uitbreiding Agriport A7, deelgebied 1B**

 besluitgebied