

Nota zienswijzen

Ontwerp bestemmingsplan “Aanpassing N243 gemeente Alkmaar”

Gemeente Alkmaar maandag 11 juni 2018

1. INLEIDING

Het voorliggende bestemmingsplan ‘Aanpassing N243, gemeente Alkmaar’ heeft met ingang van 22 maart 2018 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen, waarbij de gelegenheid is geboden om binnen deze termijn zienswijzen met betrekking tot het ontwerp kenbaar te maken. Voor u ligt de ‘Nota zienswijzen, ontwerp bestemmingsplan Aanpassing N243 gemeente Alkmaar’ (hierna: Nota zienswijzen).

De gemeente Alkmaar heeft de binnen gekomen zienswijzen verzameld en gebundeld (de gebundelde zienswijzen, zonder persoonsnamen en adressen van participanten, zijn bijgevoegd als bijlage 1 aan deze zienswijzennota). Iedere indiener van zienswijzen heeft een uniek nummer gekregen op basis waarvan men de eigen zienswijze terug kan vinden. De zienswijzen zijn geanalyseerd en samengevat.

Voor gelijklopende zienswijzen wordt verwezen naar de samenvatting en beantwoording van andere zienswijzen over datzelfde onderwerp. Unieke (onderdelen van) zienswijzen worden individueel verwoord en beantwoord. Er zijn zienswijzebrieven die eensluitend door meerdere reclamanten zijn ondertekend en ingediend. Dit betreft de brieven die in voorliggende Nota als zienswijze nummer R02, nummer R05, nummer R13, nummer R19 en nummer R23 worden behandeld.

De samenvatting en beantwoording van de zienswijzen is opgenomen in hoofdstuk 2. Indien zienswijzen hebben geleid tot wijzigingen in het vast te stellen bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan, dan is dat bij de betreffende zienswijze aangegeven.

Reclamantnr.	Reclamant	Datum indiening zienswijze
R01	Pelgrum namens de heer W.C. Oudshoorn	27-04-2018
R02	Familie P Zimmer,	20-04-2018
R03	Familie Bol,	29-04-2018
R04	E. Blijlevens en M. Ulrich	20-04-2018
R05	Familie A. Brouwer de Wit,	20-04-2018
R06	Familie J. Smit,	20-04-2018
R07	Familie T. Boon,	20-04-2018
R08	Mevrouw A. Konijn	20-04-2018
R09	De heer H. Stam	20-04-2018
R10	De heer N.J. Stam,	20-04-2018
R11	Mevrouw M.D.E. de Boer-Boersen,	20-014-2018
R12	Familie M. Broersen,	20-04-2018
R13	George Bookelman,	29-04-2018

R14	Estella Bon	29-04-2018
R15	Nico Mak	29-04-2018
R16	Familie W. Netel	29-04-2018
R17	Familie S. Vlaar	29-04-2018
R18	Jacob Walburg	29-04-2018
R19	Marit Rodenhuis	29-04-2018
R20	Anouska Henneman en Tony Keevel	29-04-2018
R21	Merel Visschers en Din van Nieuwenhuijzen	29-04-2018
R22	Gasunie Transport Services B.V	18-04-2018
R23	Stichting Achema Rechtsbijstand namens mevrouw B.M.E. Broersen	18-04-2018
R24	Liander	01-05-2018
R25	Reddyn,	01-05-2018
R26	D. Klok en K. Mol	30-04-2018

2. SPECIFIEKE BEANTWOORDING

Alle binnengekomen zienswijzen zijn genummerd zoals hiervoor aangegeven. In dit hoofdstuk worden de binnengekomen zienswijzen per reclamant behandeld en op volgorde van binnenkomst van de zienswijze.

2.1. Reclamant R01

R01	Zienswijze	Reactie
1.1	<p>Woongenot</p> <ul style="list-style-type: none"> De toename van geluid overstijgt niet de wettelijke normen, doch de beleving van het geluid als gevolg van de voorgenomen ingreep verandert. Het gewijzigde geluid is in de beleving van reclamanten veel storender dan de geluidstoename. Nadelig effect van de nieuwe rotonde zijn de draaiende voertuigverlichting voor de woningen in de nabije omgeving. Dit vervelende effect wordt nog eens versterkt door de relatief hoge ligging van de N243 ten opzichte van de woning van cliënten van reclamant, zeer ingeval een auto op de rotonde groot licht voert. Aan deze negatieve kant van een rotonde wordt geen enkele aandacht geschonken. De voertuiglichten en de LED-verlichting op de rotonde geven ook hinder en verstoring op een heel groot onbebouwd gebied waar weidevogels en ander in het wild levende diersoorten voorkomen. Er wordt verzocht volledig 'in kaart te brengen' wat de niet onderzochte neveneffecten van een rotonde zijn. 	<p>De rotonde bij de Zuidervaart maakt deel uit van het samenhangende pakket van maatregelen om de N243 veiliger te maken. Rotondes zorgen voor een aanzienlijke verlaging van de rijsnelheid ter hoogte van de kruispunten waar ook kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers de provinciale weg moeten oversteken. Ook de voorrangssituatie is bij een rotonde veel eenvoudiger en beter te overzien omdat het verkeer waaraan voorrang moet worden verleend maar uit 1 richting kan komen.</p> <p>Conform de vigerende geluidwetgeving van de Wet geluidhinder heeft de provincie een akoestisch onderzoek laten uitvoeren. Dit onderzoek is verricht volgens het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De uitkomsten van het onderzoek zijn getoetst aan de wettelijke grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Bij de berekeningen is rekening gehouden met correcties (toeslagen) ter hoogte van kruispunten welke geregeld worden doormiddel van een verkeersregelininstallatie en correcties ter hoogte van rotondes. Het onderzoek voorziet daarmee in de extra geluidsemisatie ten gevolge van afremmend en optrekkend verkeer ter hoogte van kruispunten en rotondes.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de toename van geluid de wettelijke normen volgens de Wet Geluidshinder niet overstijgt en er daarom geen sprake is van een knelpunt. Er is daarom geen wettelijke noodzaak tot het onderzoeken en uitvoeren van geluidmaatregelen. De provincie houdt zich hiermee aan de Wet geluidhinder.</p> <p>Door de rotonde zal draaiende verlichting optreden. Ten gevolge van afslaand verkeer zal in de huidige situatie ook sprake zijn van draaiende voertuigverlichting. Wij zullen bij het maken van het definitieve ontwerp inrichtingsplan N243 aandacht besteden aan dit onderwerp door aanbrengen van afscherpende beplanting. Daarbij houden we ook rekening met de verkeersveiligheid (voldoende zicht) en of er voldoende ruimte beschikbaar is om beplanting aan te brengen.</p> <p>In het Provinciaal beleid wordt als uitgangspunt genomen zo min mogelijk het licht te laten branden. Vanwege de verkeersveiligheid wordt wel verlichting</p>

1.2 *De Eigendommen en de bedrijfsvoering*

- Verkleining van het bedrijf, hoe gering ook, tast direct het voortbestaan van het melkveebedrijf van de familie van Oudshoorn aan. Compensatie van de gronden is, gezien de structuur van het gebied, vrijwel onmogelijk.
- Er wordt indirect een veel grotere oppervlakte door dit plan opgeëist dan in eerste instantie zichtbaar is. Een groot deel kan als gevolg van het plan niet meer als geschikt weiland worden gebruikt, danwel tegen sterk verhoogde bewerkingskosten.
- Door de nieuwe vorm die het perceel ter plaatse van de rotonde krijgt, komt de afwatering over een grote oppervlakte in het gedrag.
- De opmerking over de effecten en gevolgen van voertuigverlichting vanaf de rotonde op de omgeving, gelden ook voor het melkvee c.a. dat in de nachtelijke uren doorlopend verstoord wordt door de soms ongelooflijk felle verlichting.
- Verzocht wordt het plan zodanig te wijzigen dat de agrarische belemmeringen of beperkingen achterwege blijven en daardoor de vermogens- en gebruikswaarden op geen enkele manier aantast.

aangebracht bij kruisingen. De rotonde zal om die reden ook verlicht worden. De LED verlichting zal zodanig aangebracht worden dat deze zich beperkt toe het verlichten van het kruispunt. Het onbebouwde gebied maakt ter plaatse van deze kruising naar onze mening geen deel uit van gebieden die zijn aangewezen als weidevogelgebied.

De nieuwe rotonde bij de Zuidervaart faciliteert ook het fietsverkeer met vrij liggende fietspaden. Om het fietsverkeer veilig aan te sluiten op de parallelweg van de Noordervaart, wordt een fietsbrug aangelegd en wordt het fietspad daarop aangesloten. De aansluitingen moeten bij voorkeur haaks plaatsvinden hetgeen het huidige ruimtebeslag in het ontwerp verklaart.

In het ontwerp voor de herinrichting van de N243 is zoveel mogelijk rekening gehouden met de omgeving. Hierbij zijn ook de belangen van de agrarische bedrijven meegenomen. Daar waar de gronden van nabijgelegen bedrijven worden gebruikt voor de uitvoering van dit plan zal de provincie een nadere afspraak over maken. De hydrologische effecten van de veranderingen aan de weg zijn meegenomen in de watertoets. Hierin worden de effecten voor het grondwater, regenwater, waterberging en afwatering bepaald. Vervolgens zijn in overleg met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier verschillende maatregelen in het ontwerp opgenomen om de effecten op de waterhuishouding te voorkomen of te compenseren.

Zoals beschreven in de eerdere reactie 1.1. wordt er extra aandacht besteed aan de draaiende lichten van voertuigen op de rotonde. De lichten worden zo veel als mogelijk afgeschermd door beplanting die wordt aangebracht bij de rotondes.

Conclusie: Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het vast te stellen bestemmingsplan te wijzigen, wel zal in het definitief ontwerp voor herinrichting N243 aandacht besteed worden aan de draaiende verlichting van voertuigen door zo veel als mogelijk af te schermendoor beplanting.

2.2. Reclamant R02

R02	Zienswijze	Reactie
2.1	<p>Betrouwbaarheid geluidsrapporten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reclamanten trekken de betrouwbaarheid van de onderliggende geluidsonderzoeken en bijbehorende rapportages in twijfel. Om die twijfel weg te nemen zien reclamanten graag dat afgestapt wordt van rekenmodellen en dat er geluidsmetingen verricht worden bij een of meer huizen aan de N243 om een betrouwbaar beeld te krijgen van de geluidsbelasting aldaar. • De plandrempel (Actieplan Geluid 2014-2018) zou 65 dB zijn (§ 4.2.1). Volgens datzelfde Actieplan Geluid 2014-2018 zijn er een fors aantal woningen aan de N243 met een geluidsbelasting van 65dB of hoger, wat noopt tot actie. 	<p>De geluidwetgeving vanwege wegverkeerslawaai is uitgewerkt in de Wet geluidhinder (Wgh) en het Besluit geluidhinder (Bg). De geluidwetgeving is onder andere van toepassing op de wijziging van een bestaande weg (reconstructie). Om over te kunnen gaan tot het wijzigen van de weg moet daarom eerst een akoestisch onderzoek verricht worden. In dit onderzoek wordt onderzocht of er sprake is van een 'reconstructie' in de zin van de Wet geluidhinder. Er is sprake van een 'reconstructie' indien de geluidbelasting met 2 dB of meer toeneemt. Indien er geen sprake is van 'reconstructie' zijn er vanuit de Wet geluidhinder geen belemmeringen om de weg aan te passen. Indien er wel sprake is van 'reconstructie' moet onderzoek worden gedaan naar geluidmaatregelen. Er is in dit geval geen sprake van 'reconstructie' en daarmee ook geen wettelijke noodzaak tot het onderzoeken en uitvoeren van geluidmaatregelen aan de bron (stille wegdekken) en in de overdracht (geluidschermen en/of geluidwallen). Ook toetsing aan de grenswaarde voor het binnen niveau is daarom conform de wettelijke bepalingen niet van toepassing.</p> <p>Het akoestisch onderzoek dient te worden verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. In dit voorschrift zijn de rekenregels opgenomen waarmee de geluidbelasting berekend kan worden. De geluidbelasting wordt dus berekend en niet gemeten. Dit heeft de volgende redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De uitkomsten van geluidmetingen zijn deels afhankelijk van specifieke omstandigheden die van moment tot moment in meer of mindere mate zullen verschillen, zoals de verkeerssituatie en weersomstandigheden tijdens de meting. Om een goede vergelijking te kunnen maken tussen de bestaande situatie en nieuwe situatie dienen deze variabelen uitgesloten te worden. - Een toekomstige nog niet bestaande situatie kan niet worden gemeten. Het is dus op basis van metingen niet mogelijk om de bestaande situatie te vergelijken met een nog niet bestaande situatie. - Een meting is een momentopname, de normering volgens de Wet geluidhinder gaat uit van een jaarlijks gemiddelde. Het is redelijkerwijs niet haalbaar om in het kader van dit project metingen gedurende een geheel kalenderjaar te verrichten.

Het afstappen van berekeningen en overgaan op metingen stuit op de hiervoor genoemde bezwaren en past niet binnen de systematiek van de Wet geluidhinder met betrekking tot het onderzoeken van de reconstructie van een weg. De provincie zal daarom geen metingen uitvoeren.

Op 6 februari 2016 heeft Royal Haskoning DHV (RHDHV) een geluidrapport opgesteld naar de reconstructie van de N243. Uit dat geluidrapport blijkt dat er bij 1 woning in Stompetoren niet voldaan wordt aan de grenzen van de wet geluidhinder. In het rapport wordt geconcludeerd dat bij die woning geluidmaatregelen nodig zijn. Op 26 februari 2018 heeft ingenieursbureau Arcadis een nieuw geluidrapport opgesteld. Aanleiding van de actualisatie was een wijziging van de gehanteerde uitgangspunten. Zo zijn ten opzichte van het voorgaande onderzoek de gehanteerde verkeersgegevens geactualiseerd (in onderhavig onderzoek is gebruik gemaakt van het 'Verkeersmodel Regio Noord-Kennemerland van november 2017' waarbij de verkeersintensiteiten zijn gekalibreerd aan de hand van verkeerstellingen). Daarnaast zijn uitgangspunten met betrekking tot de in het onderzoek te hanteren wegdekverhardingen gecorrigeerd en is een volledige inventarisatie van reeds verleende hogere waarden verricht. Als laatste is ten hoogte van Stompetoren een correctie gemaakt op de toegepaste correctie van de geluidbelasting aan de hand van artikel 110g van de Wet geluidhinder (zie paragraaf 2.1.4). Deze correctie was in het eerdere onderzoek 2 dB, maar dit had 5 dB moeten zijn op de wegdelen waar een wettelijke snelheid van 50 km/uur geldt. De door Arcadis doorgevoerde actualisatie en correctie van uitgangspunten verschillen de berekende geluidbelastingen met het eerdere onderzoek van RHDHV.

Reclamanten merken op dat bijlagen B en C van het onderzoek van 26 februari 2018 verschillen m.b.t. de hogere waarden. Het adres Noordervaart 129 komt wel voor in bijlage B maar is in bijlage C niet ingevuld bij dit adres. De betreffende hogere waarde voor dit adres heeft betrekking op een nog nieuw te bouwen woning bij de bestaande woning of ter vervanging van de bestaande woning Noordervaart 129 en is wel degelijk opgenomen in bijlage C (rekenpunt 21C).

Behalve het wettelijke kader volgens de Wet geluidhinder is ook de Europese richtlijn omgevingslawaai van toepassing. Het opstellen van geluidkaarten is verplicht vanuit deze richtlijn. Deze verplichting is gestart in 2006 en moet om de vijf jaar

worden herhaald. De digitale geluidskaart is te vinden via: <http://maps.noord-holland.nl/geluidsbelasting>. Tevens stelt de provincie aan de hand van haar eigen geluidbeleid en de uitkomsten van de geluidkartering elke 5 jaar een actieplan op en legt deze minstens 4 weken ter inzage. In die periode kan iedereen reageren op het ontwerp. Daarna stelt de provincie het definitieve actieplan op De N243 is opgenomen in het huidige actieplan geluid 2014-2018. Ter hoogte van Stompatoren zal geluidarm asfalt op grond van het actieplan aangelegd worden. Deze maatregelen zijn opgenomen in het huidige ontwerp. Indien reclamanten bezwaren hebben bij de toepassing van maatregelen die voortkomen uit het actieplan geluid, zullen zij een zienswijze op het komende actieplan geluid moeten indienen

2.2 Stil asfalt
Graag zien reclamanten dat stilasfalt in ieder geval toegepast wordt daar waar woningen staan aan de N243. Zij begrijpen bijvoorbeeld niet dat het stille asfalt slechts gedeeltelijk toegepast gaat worden. En niet eens perse daar waar de geluidsbelasting op de huizen het hoogste is. (Arcadis blz. 18 fig. 6 en tabel 7 Asfalt en blz. 20 fig. 8 Saneringswoningen). De reclamanten bespeuren hier een rechtsongelijkheid, daarom zouden zij graag zien dat het stille asfalt overal op de N243 toegepast gaat worden. Vreemd is het volgende. Gekeken naar de kaart van Noord-Holland waar reeds stil asfalt is toegepast. (bijlage: Actieplan Geluid 2014-2018) valt bijvoorbeeld op dat op een deel van de N244 stil asfalt ligt, terwijl die weg relatief ver van de aangrenzende woningen ligt, er slechts weinig woningen staan en het omliggende gebied geen stiltegebied is. Waarom daar wel en aan de druk bewoonde N243 niet overal waar woningen staan? (Actieplan Geluid 2014-2018: fig. 4 blz. 12).

Dicht bij een drukke provinciale weg kan geluidsoverlast plaatsvinden van het wegverkeer. Wij begrijpen uw verzoek, maar de provincie houdt vast aan de uitkomsten van het reconstructieonderzoek volgens de Wet geluidhinder en het vastgestelde actieplan geluid 2014-2018. In het actieplan geluid 2014-2018 is bepaald dat het alleen ter hoogte van Stompatoren doelmatig is om een stil wegdek aan te leggen. Deze doelmatigheid ligt mede aan de hogere woningdichtheid ter hoogte van Stompatoren.

2.3 Erftoegangsweg:
Een andere oplossing om het verkeerslawaaï terug te brengen is, het afwaarderen van de weg tot een erftoegangsweg (60km/u) en het doorgaand verkeer verbieden om voor de N243 te kiezen. Deze optie is niet onmogelijk. De verkeersstromen zouden bij afsluiten van de bouw mogelijkheden prima opgevangen kunnen worden door de N23 en de N244, aldus de heer Bakker van de provincie. Dat legitimeert het afsluiten van de weg voor doorgaand verkeer ook als de werkzaamheden afgerond zijn. Met het reduceren van de verkeersaantallen wordt de

In 2012 zijn er modelberekeningen gedaan op basis van het verkeersmodel voor de Westfriisaweg. Deze zijn aangevuld met een kentekenonderzoek (zie hoofdstuk 4.6 en bijlage 19 van de toelichting). De provincie trekt uit de modelberekeningen en de tellingen de conclusie dat intensiteit op de N243 na realisatie van de Westfriisaweg te hoog is om de N243 af te waarderen naar een erftoegangsweg met een snelheidsregime van 60 km/u. Dit voldoet ook niet aan het handboek wegontwerp conform de richtlijnen van het CROW, betreffende erftoegangswegen. Ook na het realiseren van de N23 Westfriisaweg blijft de N243 een belangrijke gebiedsontsluitingsweg (80 km/u).

geluidsbelasting verminderd en verkeersveiligheid verhoogd.

- 2.4 De maatregelen die getroffen kunnen worden zoals we hierboven beschreven zijn (stil asfalt en snelheidsverlaging), zijn ook te vinden in Actieplan Geluid 2014-2018, § 5, blz. 20. De primaire verantwoordelijkheid in deze ligt bij de provincie. In fig. 8, blz. 23 (Actieplan Geluid 2014-2018) is de Doelmatigheid stil asfalt woningen bij 65-dB scenario te zien. Zowel aan het begin en als aan het eind van de Noordervaart zou toepassing van stilasfalt Niet (voldoende) doelmatig zijn. Dit is gebaseerd op berekeningen. Hierboven hebben we aangegeven dat we geen vertrouwen hebben in de akoestische berekeningen. Naar analogie daarvan kunnen we er ook niet blind van uitgaan dat deze berekeningen, Doelmatigheid Stil asfalt, wel betrouwbaar zijn. Vanwege de twijfels van reclamanten zien zij graag een duidelijke uitleg over deze cijfers en dat ze hard gemaakt worden.

Was aanvankelijk alleen maar aan de Noordervaart stilasfalt gepland (Actieplan Geluid 2014-2018, tabel 10 blz. 25), is daarbij gekomen een stukje aan de Provinciale weg bij het Zuidje. (Arcadis Ingenieursdiensten N243, fig. 6, tabel 7, blz. 18), waarmee afgeweken wordt van de originele plannen (zie ook Actieplan Geluid 2014-2018, fig. 10 blz. 27) en een precedent geschapen is. Dit biedt een opening voor het toepassen van stilasfalt ook elders aan de N243 waar woningen staan

- 2.5 Verkeerslawaaï schaadt gezondheid
Het plan maakt onvoldoende concreet inzichtelijk op welke manier de volksgezondheid van de aanwonenden is gewaarborgd.
- 2.6 De zienswijze van reclamanten betreffende verkeerslichten Molendijk is van gelijke strekking als die van reclamanten R05 t/m R12.
- 2.7 De zienswijze van reclamanten betreffende verkeerstellingen GOW of ETW is van gelijke strekking als die van reclamanten R13 t/m 18.

Een goede verbinding en (verkeers)doorstroming is van belang voor de economie in onze gemeente. De gemeente zal dan ook niet de provincie verzoeken deze weg af te waarderen.

Een verklaring van de verschillen in uitkomsten en berekende geluidbelastingen tussen de onderzoeken van RHDV en Arcadis is reeds gegeven bij zienswijze 2.1. Er is voor de provincie geen aanleiding te twifelen aan de juistheid van het door Arcadis uitgevoerde onderzoek. Tevens zijn de door Arcadis gehanteerde uitgangspunten opgenomen in de rapportage. Provincie ziet daarmee geen aanleiding om cijfers nader 'hard' te maken. De gemeente is dezelfde mening als de provincie toegedaan.

Op grond van een doelmatigheidsafweging is reeds in het actieplan geluid 2014 – 2018 een stil wegdek ter hoogte van Stompetoren voorzien. Het eerstvolgende actieplan wordt naar verwachting in 2018 vastgesteld. Indien reclamanten bezwaren hebben tegen de toepassing van maatregelen die voortkomen uit het actieplan geluid, zullen zij een zienswijze op het nieuwe provinciale actieplan geluid moeten indienen.

Als innovatie wordt ter hoogte van het Zuidje te Schermerhorn stil asfalt aangelegd. Doel is om het stille asfalt op wringend verkeer te onderzoeken en dat te monitoren. Deze werkwijze maakt deel uit van het (innovatie) beleid van de provincie.

Zie voor gezondheid het hoofdstuk 4.13 van de toelichting. Uit het akoestische onderzoek volgt dat er geen sprake is een overschrijding van de normen uit de Wet geluidhinder.

Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R05 onder 5.1

Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R13

Conclusie: de zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

2.3. Reclamant R03

R03	Zienswijze	Reactie
3.1	De zienswijze van reclamanten is van gelijke strekking als die van reclamanten R02 t/m R04	Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R02 onder 2.1 t/m 2.3.
3.2.	De zienswijze van reclamanten betreffende verkeerstellingen GOW of ETW is van gelijke strekking als die van reclamanten R13 t/m 18.	Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R13

2.4. Reclamant R04

R04	Zienswijze	Reactie
4.1	De zienswijze van reclamanten is van gelijke strekking als die van reclamanten R02 t/m R04	Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R02 onder 2.1. t/m 2.3.
4.2.	De zienswijze van reclamanten betreffende verkeerslichten Molendijk is van gelijke strekking als die van reclamanten R05 t/m R12	Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R05 onder 5.1.
4.3	De zienswijze van reclamanten betreffende verkeerstellingen GOW of ETW is van gelijke strekking als die van reclamanten R13 t/m 18.	Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R13

2.5. Reclamant R05

R05	Zienswijze	Reactie
5.1	<p>Reclamanten zijn van mening dat een rotonde in plaats van Kruispunt Molendijk geen verbetering oplevert van de verkeersveiligheid en wel om de volgende redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De verkeerslichten zorgen dat de niet aflatende verkeersstroom van tijd tot tijd volledig wordt stilgelegd en zorgt zo voor een ruimtekussen. • Kruisend verkeer op de molendijk zal stuiten op de verkeerstromen op de N243 • Doordat er geen ruimtekussens meer is het moeilijker en gevaarlijker voor aanwonenden om op de weg te komen. • Trager landbouwverkeer van de loon- en agrarische bedrijven kunnen eveneens door verkeersstroom moeilijker op de weg komen. • De kwetsbare weggebruikers: (brom)fietsers en voetgangers moeten als zij vanuit het zuiden op de Molendijk aankomen twee wegen oversteken. De N243 en de Molendijk. • Aanwonenden van de Schermerhornerweg 1 en 2 moeten als fietser of voetganger de weg oversteken om van hun huis op het fietspad te komen dat aan de andere kant van de N243 ligt. • De N243 Ongevallenkaart 2008-2013 laat zien dat op het kruispunt Molendijk in die periode geen enkel ongeval heeft plaatsgevonden. • Waarom geen beperking van de maximumsnelheid tot 70km/u ter hoogte van het kruispunt met flitspalen om de snelheid en niet rijden door rood te handhaven. • Het plan maakt onvoldoende concreet inzichtelijk op welke manier de veiligheid is gewaarborgd. 	<p>Historie project.</p> <p>De N243 is de provinciale weg door Alkmaar (Noordervaart), Beemster (Schermerhornerweg en Middenweg) en Koggenland (Provincialeweg). Het is een smalle weg met veel verkeer, een aantal drukke kruispunten en veel directe wegaansluitingen van woningen en bedrijven. De provincie wil deze weg veiliger maken.</p> <p>In het afgelopen decennium heeft de provincie meerdere projectstudies uitgevoerd om hier invulling aan te geven. In 2008 is de aanleg van een parallelweg onderzocht tussen Alkmaar en Schermerhorn. In 2011 is vervolgens het verbreden van de weg onderzocht en uitgewerkt.</p> <p>Beide oplossingsrichtingen vragen extra ruimte ten opzichte van het huidige wegprofiel. Helaas is gebleken dat er voor beide ontwerpen onvoldoende draagvlak was om het noodzakelijke ruimtebeslag vrij te maken. De provincie is vervolgens in 2012 gestart met een trajectstudie waarbij als vertrekpunt is genomen een optimale invulling van het ruimtebeslag van de weg.</p> <p>Nieuw wegontwerp.</p> <p>De provincie en de gemeente willen de verkeersveiligheid verbeteren door zoveel als mogelijk een eenduidig en herkenbaar wegbeeld te creëren. Het gaat daarbij om rijstroken voor auto- en fietsverkeer, een obstakelvrije zone, kruispunten en andere uitwisselpunten zoals inritten naar percelen. Het resultaat is een weg met een voorspelbare inrichting. Optisch blijft het een smalle weg. Daardoor nodigt de weg niet uit om hard te gaan rijden. Rotondes zorgen voor een aanzienlijke verlaging van de rijsnelheid ter hoogte van de kruispunten waar ook kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers de provinciale weg moeten oversteken. Ook de voorrangssituatie is bij een rotonde veel eenvoudiger en beter te overzien omdat het verkeer waaraan voorrang moet worden verleend maar uit 1 richting kan komen. Het aanbrengen van een geleiderail in combinatie met een vergevingsgezinde berm en de bermverharding zijn de oplossing voor de te smalle obstakelvrije zone aan de zuidkant van de weg (ter hoogte van de Noordervaart/ Schermerhornerweg) en de oostkant van de weg (Middenweg). De bermverharding die wordt aangebracht tussen de weg en het fietspad zorgt ervoor dat voertuigen die in de berm terecht komen weer de weg op kunnen komen en niet wegzakken. De bushaltes die in de wegvakken van de weg zijn gelegen worden weg gehaald. Daarmee wordt beoogd om busreizigers alleen bij de kruisingen te laten oversteken. De weg wordt door dit samenhangende pakket van maatregelen veiliger gemaakt.</p> <p>De Middenweg is in 2012 toegevoegd aan de herinrichting. Deze weg en de Schermerhornerweg lopen door Unesco werelderfgoed de Beemster. Vanuit de gemeente Beemster is aangestuurd op een inrichting die ook rekening houdt met dit werelderfgoed. Daarom blijven de verkeerslichten van de Jisperweg gehandhaafd en worden de kruispunten bij de</p>

Mijzerweg en Vrouwenweg beperkt aangepast. Vanuit de het creëren van een eenduidig wegbeeld vindt de provincie het spijtig dat er geen rotonde bij de Jisperweg komt. Aan die kruising met verkeerslichten wordt dus niks veranderd. Vanwege de zeer beperkte verkeersuitwisseling vindt de provincie het acceptabel dat de kruisingen met de Mijzerweg en Vrouwenweg maar beperkt worden aangepast. Verder blijven op verzoek van gemeente Beemster de bomen in de berm tussen de rijbaan en het fietspad staan.

Burgerparticipatie.

Een projectgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeente, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de politie hebben het ontwerp van de herinrichting van de N243 begeleid. De bewoners in het gebied zijn betrokken via een aantal georganiseerde inloopavonden. Inbreng van bewoners is gebruikt om het ontwerp te verbeteren. Zo is op verzoek van bewoners een inhaalverbod ingesteld (behalve voor het inhalen van landbouwverkeer). In overleg met de bewoners is ook een oplossing gevonden voor uitvoering van de grote stroken asfalt langs de weg die uitnodigen tot ongewenste manoeuvres en ongewenst parkeren. De stroken worden na de reconstructie uitgevoerd in een combinatie van asfalt met een print van patroonbestrating en de half verharding met de grasbetontegel.

Rotonde Molendijk.

Rotonde Molendijk maakt deel uit van het samenhangende pakket van maatregelen om de N243 veiliger te maken. Een rotonde – mits deze voldoende capaciteit heeft – is als kruispuntoplossing per definitie veiliger dan een kruispunt met verkeerslichten. Dat komt omdat – zoals eerder gezegd – een rotonde op het uitwisselpunt een lage rijssnelheid afdwingt en zorgt voor een simpele en overzichtelijke voorrangssituatie. Als er een verkeersincident plaatsvindt, dan is door de lagere snelheid de impact van het incident minder dan bij een kruising met een verkeersregelinstallatie. Op een kruising met verkeerslichten blijft het risico bestaan dat bestuurders met te hoge snelheid de kruising op rijden of het rode licht negeren. Het risico op ongevallen met ernstige afloop is daardoor groter dan op een kruising met een rotonde.

Hiaten in de verkeersstroom.

De nog aanwezige verkeerslichten en rotondes zorgen voor hiaten op de N243. Ter hoogte van kruispunt Molendijk zullen ook hiaten ontstaan door:

- verkeer vanuit de noordkant Molendijk dat linksaf slaat naar de Beemster;
- verkeer vanuit de zuidkant Molendijk dat linksaf slaat naar Stompeteren.

Het oversteken van de provinciale weg van en naar de inritten is niet ideaal. Dat is ook de reden waarom de provincie in het verleden onderzoek heeft gedaan naar het aanleggen van een parallelweg bij de N243 (zie historie project). In de huidige situatie en de situatie na de herinrichting moet voorzichtig de oversteek gemaakt worden van en naar de inritten. Dat geldt

voor het gewone verkeer, maar ook voor landbouwverkeer en langzaam verkeer. Door het aanleggen van de rotonde Molendijk kan de oversteek van wegverkeer van en naar de inritten veiliger plaatsvinden dan voorheen. De keuze kan namelijk gemaakt worden om een rotonde te gebruiken en zodoende alleen rechtsaf de weg op te gaan of af te rijden. De meest gevaarlijke manier, het linksaf slaan, kan daarmee voorkomen worden.

Voorstel bewoners:

Het voorstel om de verkeerslichten bij kruispunt Molenkade te laten staan, de maximum snelheid tot 70 km/u te verlagen en flitspalen te plaatsen, is geen goed idee. Hierboven is uitgelegd dat juist het samenhangende pakket van maatregelen de weg veiliger maakt. Het maken van de rotonde bij kruising Molendijk maakt deel uit van dat samenhangende pakket van maatregelen. Ten opzichte van een kruispunt met verkeerslichten biedt een rotonde voor de verkeersveiligheid het voordeel van lage rijsnelheden en een simpele verkeersafwikkeling op het kruispunt. Het controleren van een de snelheid met flitspalen is dan niet nodig. Overigens is de inzet van flitspalen geen bevoegdheid van de provincie of gemeente, maar van de politie en het openbaar ministerie.

Conclusie: de zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

2.6. Reclamant R06

R06	Zienswijze	Reactie
6.1	De zienswijze van reclamanten betreffende verkeerslichten Molendijk is van gelijke strekking als die van reclamanten R05 t/m R12	Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R05 onder 5.1
6.2.	De zienswijze van reclamanten betreffende verkeerstellingen GOW of ETW is van gelijke strekking als die van reclamanten R13 t/m 18. Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R13	Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R13

2.7. Reclamant R07

R07	Zienswijze	Reactie
7.1	De zienswijze van reclamanten betreffende verkeerslichten Molendijk is van gelijke strekking als die van reclamanten R05 t/m R12	Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R05 onder 5.1
7.2.	De zienswijze van reclamanten betreffende verkeersstellingen GOW of ETW is van gelijke strekking als die van reclamanten R13 t/m 18. Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R13	Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R13

2.8. Reclamant R08

R08	Zienswijze	Reactie
8.1	De zienswijze van reclamanten betreffende verkeerslichten Molendijk is van gelijke strekking als die van reclamanten R05 t/m R12	Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R05 onder 5.1

2.9. Reclamant R09

R09	Zienswijze	Reactie
9.1	De zienswijze van reclamanten betreffende verkeerslichten Molendijk is van gelijke strekking als die van reclamanten R05 t/m R12	Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R05 onder 5.1

2.10. Reclamant R10

R08	Zienswijze	Reactie
10.1	De zienswijze van reclamanten betreffende verkeerslichten Molendijk is van gelijke strekking als die van reclamanten R05 t/m R12	Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R05 onder 5.1

2.11. Reclamant R11

R11	Zienswijze	Reactie
11.1	De zienswijze van reclamanten betreffende verkeerslichten Molendijk is van gelijke strekking als die van reclamanten R05 t/m R12	Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R05 onder 5.1

2.12. Reclamant R12

R12	Zienswijze	Reactie
12.1	De zienswijze van reclamanten betreffende verkeerslichten Molendijk is van gelijke strekking als die van reclamanten R05 t/m R12	Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R05 onder 5.1

2.13. Reclamant R013

R13 Zienswijze

13.1

- Het is er de provincie om te doen om de N243 veiliger te maken. Desalniettemin wil de provincie de N243 bij het herinrichten een GOW laten en niet afwaarderen tot een ETW. Reclamanten betogen dat een afwaardering de verkeersveiligheid flink bevordert en dat het effect op de doorstroming van het verkeer in deze regio niet (erg) negatief is.
- Om aantallen verkeersslachtoffers significant te verminderen is afwaardering van de weg tot een ETW een goed idee, getuige het SWOV-onderzoek van Dijkstra het al.
- Volgens de richtlijnen van de CROW voldoet de N243 niet aan de norm voor een GOW, daar de N243 veel te veel erftoegangen telt.
- Het criterium verkeersaantallen, waar de provincie vooral op leunt, 6000 mvt/dag, zijn niet vindbaar.
- In het onderzoek en bijbehorende rapportages van Goudappel Coffeng zijn aantoonbare onvolmaaktheden te vinden. Onvolmaaktheden waardoor o.i. de resultaten en conclusies niet zomaar overgenomen kunnen worden. Wenselijk is dat dit onderzoek overgedaan wordt.
- Het criterium maximale verkeersaantallen voor een ETW is voor de N243 wel haalbaar indien de weg afgesloten wordt voor doorgaand verkeer. Herberekening van reclamanten brengt het aantal terug rond de 5000 mvt. bestemmingsverkeer.
- Het argument dat de GOW N243 onontbeerlijk is voor het wegennetwerk in de regio is onderuit gehaald met de opmerking van Stef Bakker op 28 maart te Middenbeemster.

Reactie

Voorgesteld wordt om de N243 af te waarderen naar een erftoegangsweg. Dit zou in de praktijk betekenen dat de weg een geheel andere indeling zou moeten krijgen dan nu het geval is. Daarbij gaat het in ieder geval om het smaller maken van de rijbaan en inrichten met 1 rijloper en aan beide kanten een uitwijkstrook. Daarnaast zouden verkeer remmende voorzieningen zoals verkeersdrempels aangelegd moeten worden om de maximum snelheid van 60 km/u af te dwingen. Dit voldoet ook niet aan het handboek wegontwerp conform de richtlijnen van het CROW, betreffende erftoegangswegen.

In 2012 zijn er door Goudappel Coffeng modelberekeningen gedaan op basis van het verkeersmodel voor de Westfriisaweg. Deze zijn aangevuld met een kentekenonderzoek (zie hoofdstuk 4.6 en bijlage 19 van de toelichting). Uit de modelberekeningen en de tellingen blijkt dat de intensiteit op de N243 na realisatie van de Westfriisaweg te hoog is om de N243 af te waarderen naar een erftoegangsweg met een snelheidsregime van 60 km/u. Ook na het realiseren van de N23 Westfriisaweg blijft de N243 een belangrijke gebiedsontsluitingsweg (80 km/u). Daarom is het afsluiten van de weg voor doorgaand verkeer geen goed idee. Het is praktisch ook niet mogelijk om deze weg af te sluiten voor doorgaand verkeer en hier alleen bestemmingsverkeer toe te staan.

Dat de indiener genoemde onvolkomenheden of onjuistheden in de rapportages van Goudappel Coffeng worden niet concreet gemaakt. De zienswijze geeft daarom geen aanleiding om de rapportages aan te vullen of te verbeteren.

Het criterium van 5000 mvt is terug te vinden in de rapportage van Goudappel Coffeng. De rapportages zijn toegevoegd aan de toelichting.

De door Stef Bakker gemaakte opmerking had betrekking op de tijdelijke verkeerssituatie gedurende de uitvoeringsfase. Daarbij wordt voor een tijdelijke periode het verkeer omgeleid over het omliggend wegennetwerk en wordt tijdelijk extra verkeersdruk op deze wegen geaccepteerd.

Conclusie: De zienswijzen geven geen aanleiding om het ontwerp bestemmingsplan aan te passen.

2.14. Reclamant R014

R14	Zienswijze	Reactie
14.1	De zienswijze van reclamanten betreffende verkeerstellingen GOW of ETW is van gelijke strekking als die van reclamanten R13 t/m 18 en R 26.	Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R13.

2.15. Reclamant R15

R15	Zienswijze	Reactie
15.1	De zienswijze van reclamanten betreffende verkeerstellingen GOW of ETW is van gelijke strekking als die van reclamanten R13 t/m 18 en R 26.	Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R13.

2.16. Reclamant R16

R16	Zienswijze	Reactie
16.1	De zienswijze van reclamanten betreffende verkeerstellingen GOW of ETW is van gelijke strekking als die van reclamanten R13 t/m 18 en R 26.	Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R13.

2.17. Reclamant R17

R17 17.1	Zienswijze De zienswijze van reclamanten betreffende verkeerstellingen GOW of ETW is van gelijke strekking als die van reclamanten R13 t/m 18 en R 26.	Reactie Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R13.
--------------------	--	--

2.18. Reclamant R018

R18	Zienswijze	Reactie
18.1	De zienswijze van reclamanten betreffende verkeerstellingen GOW of ETW is van gelijke strekking als die van reclamanten R13 t/m 18 en R 26.	Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R13.

2.19. Reclamant R19

R19 Zienswijze

19.1 Geluidshinder

- In een geluidsrapport dat in 2011 is opgesteld is duidelijk zichtbaar dat er een flink aantal huizen is dat last heeft van een onacceptabele geluidshinder. Het geluidsrapport dat in 2016 is opgesteld komt voor de provincie veel gunstiger uit, daar is de het aantal huizen dat een onacceptabele geluidsbelasting heeft, beduidend lager. De provincie kan het ongunstige geluidsrapport uit 2011 niet meer vinden. Afgezien van enkele screenshots en een link die niet meer werkt hebben wij geen bewijs dat het geluidsrapport uit 2011 ooit bestaan heeft.
- Reclamanten vrezen veel geluidsoverlast te ondervinden van dit plan. Dat komt door de geringe afstand van de nieuwe locatie van de weg tot onze woningen.
- Volgens het bestemmingsplan is er geen sprake van een reconstructie. Reclamanten betwisten dit standpunt hierover, wat nader onderbouwd gaat worden door een nog in te brengen deskundigenrapport. Daarnaast verwijzen wij naar het geluidsrapport van 2011, wat helaas op dit moment niet meer te traceren valt.
- Reclamanten verwachten veel geluidsoverlast van de brug. Vanwege de veengrond is snel sprake van verzakking van de weg met als gevolg dat de brugconstructie (welke niet verzakt) leidt tot ernstige trillingen en geluid. Als de brugconstructie wordt uitgebreid en meer richting de dorpskern wordt verplaatst, zal

Reactie

De provincie kan bedoeld rapport niet vinden. Door de provincie werd in 2011 gewerkt aan een herinrichting die ervan uitging dat de N243 verbreed zou gaan worden. Voor die herinrichting was onvoldoende draagvlak en is om die reden gestopt. Er is daarna gestart met de uitwerking op basis van nieuwe uitgangspunten. Zie ook 5.1 historie project.

Of er sprake is van (on)acceptabele geluidshinder is onderzocht volgens de geluidwetgeving. De geluidwetgeving vanwege wegverkeerslawaai is uitgewerkt in de Wet geluidhinder (Wgh) en het Besluit geluidhinder (Bg). De geluidwetgeving is onder andere van toepassing op de wijziging van een bestaande weg. Om over te kunnen gaan tot het wijzigen van de weg moet daarom eerst een akoestisch onderzoek verricht worden. In dit onderzoek wordt onderzocht of er sprake is van een 'reconstructie' in de zin van de Wet geluidhinder. Er is sprake van een 'reconstructie' indien de geluidbelasting met 2 dB of meer toeneemt. Indien er geen sprake is van 'reconstructie' zijn er vanuit de Wet geluidhinder geen belemmeringen om de weg aan te passen. Indien er wel sprake is van 'reconstructie' moet onderzoek worden gedaan naar geluidmaatregelen. Er is in dit geval geen sprake van 'reconstructie' en daarmee ook geen wettelijke noodzaak tot het onderzoeken en uitvoeren van geluidmaatregelen aan de bron (stille wegdekken) en in de overdracht (geluidschermen en/of geluidwallen). Omdat er geen sprake is van 'reconstructie' is geen merkbare verslechtering van het akoestische klimaat te verwachten. Tevens dient te worden opgemerkt dat als innovatie ter hoogte van het Zuidje te Schermerhorn stil asfalt wordt aangelegd. Doel is om het stille asfalt op wringend verkeer te onderzoeken en dat te monitoren. Deze werkwijze maakt deel uit van het (innovatie) beleid van de provincie. Dit stille wegdek wat verder gaat dan hetgeen wettelijk verplicht is, zal bijdragen aan een beter akoestisch klimaat ter hoogte van de woning van reclamant.

Het deskundige rapport is op 22 mei jl. ontvangen als bijlage bij de zienswijzen van reclamant 23. Voor de weerlegging van het deskundige rapport verwijzen wij naar 23.6.

De brug bij het Zuidje wordt niet vervangen. Er komt alleen een nieuwe fietsbrug naast. De reden daarvoor is dat de huidige brug niet voldoende breed is om de obstakelvrije zone te realiseren die voor de verkeersveiligheid belangrijk is. De provincie zal bij het ontwerp en de uitvoering van het werk gerichte aandacht besteden aan de aansluitingen van de wegen op de bruggen.

	als gevolg de reeds bestaande overlast toenemen.	
19.2	<p>Weidevogelleefgebied De N243 weg het dorp Schermerhorn (noordkant weg) en het natura-2000 gebied Eilandspolder (zuidkant weg) doorkruist. Zowel de belangen van de bewoners van Schermerhorn als de bescherming van het weidenvogelgebied, nopen tot het voorzien van de N243 van een stiller wegdek ter hoogte van Schermerhorn.</p>	<p>De provincie houdt zich aan de Wet geluidhinder en het vastgestelde actieplan geluid 2014-2018.</p> <p>Daarnaast loopt het plangebied voor de herinrichting van de N243 niet door het natura-2000 gebied Eilandspolder. Dit gebied natura-2000 gebied ligt ten zuiden van het plangebied. Bij de herinrichting van de weg zullen er geen natura-2000 gebieden verloren gaan.</p> <p>Er is onderzoek uitgevoerd in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) naar een mogelijk versturende werking van geluid (zie hoofdstuk 4.8 van de toelichting). Hiervoor is het geluidniveau bepaald voor de huidige situatie en plansituatie binnen het Natura2000-gebied. Uit dit onderzoek is geconcludeerd dat er slechts een geringe toename is van de geluidbelasting. Deze toename is vooral toe te wijzen aan de autonome groei op de N243 en niet zozeer door de wegaanpassing. Hierom is er vanuit dit onderzoek geconcludeerd dat significant negatieve effecten zijn uitgesloten.</p> <p>De werkzaamheden kunnen een mogelijk versturende werking hebben met betrekking tot geluid. Hiervoor worden mitigerende maatregelen getroffen om negatieve effecten te voorkomen, zoals het uitvoeren van de werkzaamheden buiten het broedseizoen. Hierbij houdt het project zich ook aan de wetten en regels gesteld in de Wet natuurbescherming (Wnb).</p>
19.3	<p>Stankhinder en fijnstof Reclamanten vrezen stankhinder en overlast van fijnstof door het plan. Er is sprake van stankhinder als iemand een onplezierige geur als overlast ervaart. Dit is niet voor iedereen hetzelfde. Toch zijn de meeste mensen het erover eens dat uitlaatgassen niet lekker ruiken. Stankhinder kan, bij langdurige blootstelling, gevolgen hebben voor de gezondheid. Tegen stankhinder zijn verschillende maatregelen mogelijk. Wij vragen u om maatregelen te nemen om de stankoverlast en overlast van fijnstof te beperken of te voorkomen.</p>	<p>Door Arcadis is een rapport opgesteld dat deel uitmaakt van dit bestemmingsplan. Daaruit blijkt langs de onderzochte wegen voldaan wordt aan de gestelde normen uit de Wet milieubeheer. Vanuit het milieupaspect lucht kwaliteit gelden geen belemmeringen voor de herinrichting van de N243.</p> <p>Er wordt ruimschoots voldaan aan de grenswaarde van voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} in de toekomstige situatie. De grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀ wordt ook nergens overschreden.</p> <p>Voor de tijdelijke situatie (realisatiefase) zijn er ook stikstofberekeningen gedaan waaruit blijkt dat de stikstofconcentratie licht afneemt (zie bijlage 17 in het bestemmingsplan).</p>
19.4	<p>Reclamanten zijn van oordeel dat het ontwerpbestemmingsplan ernstige gevolgen zal hebben voor hun leef- en woonmilieu en dat er reeds hierom geen sprake kan zijn van een goede ruimtelijke ordening.</p>	<p>Het ontwerp van de N243 is door middel van een landschapsplan landschappelijk ingepast. In de plannen blijft de weg op de huidige locatie liggen en zal de verkeersintensiteit niet meer toenemen dan enkel de autonome toename. De herinrichting van de N243 heeft geen ingrijpende de veranderingen die het leef- en woonmilieu scharen.</p>

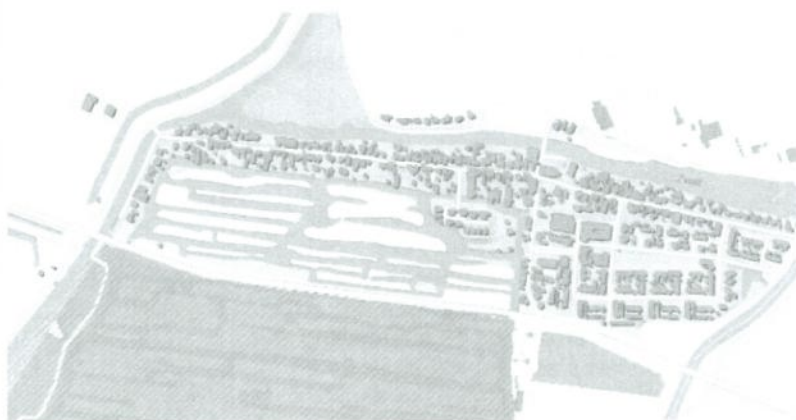
19.5 Planschade

- Reclamanten vrezen dat hun woning in waarde daalt na realisering van het bouwplan. Nu bij planschadeclaims een steeds groter deel van het nadeel voor eigen risico blijft, hoort dit nadeel zo klein mogelijk te blijven. Een goede ruimtelijke ordening vraagt dat het nadeel voor omwonenden waar mogelijk wordt beperkt. Een reden te meer om te zoeken naar andere locaties, waar geen of minder planschade te verwachten valt.
- De gemeente hoort alternatieve locaties te onderzoeken. Er is een alternatief mogelijk, namelijk door de weg ter plaatse van Schermerhorn naar het zuiden op te schuiven. Verplaatsing van de N243 in zuidelijke richting is een optie omdat uitbreiding van het plangebied ter plaatse van het bestemmingsplan "Landelijke gebied" van de voormalige gemeente Schermer uit 2014, niet noodzakelijk is. Om die reden kan er geen sprake zijn van een (significante) verslechtering van de te waarborgen natuurdoelstellingen en kan er ook om die reden geen argument te vinden zijn om de aanpassing richting het zuiden niet als reëel alternatief te onderzoeken. Het gedeelte ten zuiden van de bestaande weg N243 ter hoogte van Schermerhorn viel onder het bestemmingsplan "Dorpskernen 2011" van de voormalige gemeente Schermer. Dit gedeelte, dat eveneens opgenomen is in het huidige plangebied, heeft ook de bestemming "Verkeer" in het thans voorliggende ontwerp bestemmingsplan. De gronden ter plaatse grenzend aan het plangebied bevatten een woonbestemming die binnenkort kan komen te

Zie 5.1 van R05 historie. De provincie is in 2012 gestart met een trajectstudie waarbij als vertrekpunt is genomen een optimale invulling van het ruimtebeslag van de weg.

Bij de omschreven variant zal de weg worden opgeschoven naar het zuiden. Dit betekent dat het wegpatroon afwijkt van de huidige situatie. Dit heeft nadelige gevolgen voor de landschappelijke inpassingen omdat het wegenpatroon/structuur wordt aangepast. De kenmerkende rechte lijnen in het landschap worden door het toepassen van dit alternatief onderbroken.

In de huidige situatie en bij de herinrichting van de N243 loopt de weg langs het NNN-gebied en tevens weidevogelgebied Eilandspolder. Wanneer de weg zal worden verplaatst naar het zuiden, loopt de weg door het NNN-gebied en tevens Weidevogelgebied (zie afbeelding hieronder) dit is zeer ingrijpend. In de huidige situatie is dat in het bestemmingsplan 'landelijk gebied 2014' ook bestemd als natuur. De voorgestelde weg variant zal negatieve effecten hebben op de beschermde soorten en het beschermde gebied.



In de provinciale ruimtelijke verordening (artikel 19) wordt gesteld dat een bestemmingsplan kan voorzien in een nieuwe activiteit dan wel wijziging van bestaande activiteit voor zover

- er sprake is van groot openbaar belang;
- er geen reële andere mogelijkheden zijn;
- de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende effecten worden gecompenseerd.

In dit geval is er een reële andere mogelijkheid, namelijk de huidige herinrichtingsplannen voor de N243, waarbij er geen NNN-gebied verloren gaat en de externe effecten zo veel mogelijk worden voorkomen. Daarnaast is de herinrichting van de N243 wel van openbaar belang door de verbetering van de verkeerveiligheid, maar de voorgestelde variant bevat geen hoger openbaar belang dan de herinrichtingsplannen voor de N243 van de Provincie.

vervallen. De woning aan de zuidzijde van de N243 ter plaatse van Schermerhorn meest dichtbij gelegen wordt op korte termijn gesloopt. Verderop is een transportbedrijf aanwezig. Verder is er geen bebouwing. Om die reden is het alternatief om de aanpassing naar zuidelijke richting te verplaatsen verreweg te prefereren boven een uitbreiding richting de bebouwde kom van Schermerhorn, temeer vanwege alle in deze zienswijze voornoemde bezwaren tegen de voorgestane aanpassing. Zie Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State op 12 april 2017 heeft overwogen in de uitspraak met kenmerk ECLI:NL:RVS:2017:1015, zoals eerder overwogen in de uitspraak van 27 december 2012,

ECLI:NL:RVS:2012:BY7324

- Volgens jurisprudentie dient de raad bij de keuze van een bestemming een afweging te maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het plan. Daarbij heeft de raad beleidsvrijheid. De voor- en nadelen van alternatieven dienen in die afweging te worden meegenomen. Reclamanten verzoeken dan ook het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen en een alternatieve plaats te zoeken.

Conclusie: De provincie zal bij het ontwerp herinrichting N243 en de uitvoering gerichte aandacht besteden aan de aansluitingen van de wegen op de bruggen. De zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.20 Reclamant R20

R20	Zienswijze	Reactie
20.1	De zienswijze van reclamanten is van gelijke strekking als die van reclamanten R19 t/m 21.	Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R19 onder 19.1 t/m 19.5

2.21. Reclamant R21

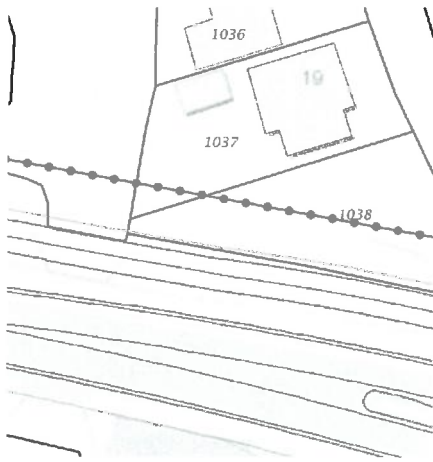
R21	Zienswijze	Reactie
21.1	De zienswijze van reclamanten is van gelijke strekking als die van reclamanten R19 t/m 21.	Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R19 onder 19.1 t/m 19.5

2.22. Reclamant R22

R22	Zienswijze	Reactie
22.1	Reclamant stelt dat Artikel 4 'Leiding-Gas' deels afwijkt van artikel 6 'Leiding-Leidingstrook'. Onder andere door het ontbreken van een bepaling om te mogen afwijken van de bouwregels. Zij verzoeken de gemeente om artikel 4 in overeenstemming te brengen met artikel 6.	De regels m.b.t. leidingen zijn overgenomen uit het vigerend bestemmingsplan 'Landelijk gebied 2014' gemeente Alkmaar. De herinrichting van de N243 zal geen veranderingen aanbrengen in de situatie van de leidingen, waardoor de regels uit het huidige bestemmingsplan kunnen worden overgenomen. Uit onderzoek blijkt echter dat er een omissie is opgetreden in het bestemmingsplan. In de bestemmingsplannen van omliggende gemeente aangaande dezelfde gasleiding is ook een afwijking van de bouwregels opgenomen. Geadviseerd wordt artikel 4 en 6 gelijk te stellen.

Conclusie: artikel 4 wordt gewijzigd overeenkomstig met artikel 6 in het bestemmingsplan

2.23. Reclamant R23

R23	Zienswijze	Reactie
23.1	Reclamant is niet eens met het ontwerpbestemmingsplan "Aanpassing N243 gemeente Alkmaar, omdat een deel van haar woonperceel is bestemd als de bestemming "verkeer". Het plan heeft nadelige gevolgen en wel om de volgende redenen:	
23.2	De grond met de bestemming verkeer wordt niet uitgekocht of onteigend en is geen enkel zicht op realisatie van bestemming "verkeer" op haar perceel	<p>Het klopt dat in het bestemmingsplan is opgenomen dat een deel van het perceel van de reclamant gewijzigd wordt voor de bestemming 'verkeer'. Echter, uit het wegontwerp blijkt dat de grondwerklijn buiten de perceelgrens blijft. De grens van het bestemmingsplangebied is dus te ruim genomen, en moet worden aangepast.</p> 
23.3	Het bouwplan leidt tot aantasting van het woongenot van cliënt van reclamant omdat de bestemming verkeer dichterbij de woning komt te liggen.	<p>Het klopt dat de bestemming verkeer dichterbij de woning komt te liggen. Dat is nodig om de veiligheid van de N243 te verbeteren. Het gaat hierbij om het fietspad dat verder van de weg wordt gelegd om een grotere en daarmee veiliger obstakelvrije ruimte tussen de rijweg en het fietspad te realiseren. De rijweg voor het autoverkeer, blijft praktisch op dezelfde positie liggen als de huidige rijweg.</p> <p>Er is begin april door de provincie beplanting aangebracht tussen de provinciale weg en de woningen van het Zuidje, om de licht hinder te beperken.</p>
23.4	Het wandel- en fietspad zijn geprojecteerd op het perceel van cliënt. Dit vormt een inbreuk op de bestaande situatie en een ernstige aantasting van de privacy	In het ontwerp inrichtingsplan N243 blijft het fietspad buiten de grenzen van het perceel van reclamant.
23.5	Op geen enkele wijzen is rekening gehouden met de bestaande trillingsbron (brug) en de toename	De brug bij het Zuidje wordt niet vervangen of uitgebreid maar ondergaat groot onderhoud waardoor het optreden van trillingen beperkt zal worden. Er komt een nieuwe fietsbrug naast de huidige

van trillingen die als gevolg van de uitbreiding van de verkeersbestemming zal plaatsvinden. Er heeft geen goede belangen afweging plaats gevonden. Het besluit wordt in strijd geacht met artikel 3.1.6. onder d van het Bor en artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht.

brug aangelegd. De reden daarvoor is dat de huidige brug niet voldoende breed is om de obstakelvrije zone te realiseren die voor de verkeersveiligheid belangrijk is. De provincie zal bij het ontwerp en de uitvoering van het werk aandacht besteden aan de aansluitingen van de wegen op de bruggen.

23.6 Reclamant vreest veel geluidsoverlast. Er is volgens reclamant in tegenstelling van wat in het ontwerpbestemmingsplan wordt gesteld wel sprake van een reconstructie. Hiervoor is een deskundigenrapport ingebracht. Door uit te gaan van een grotere toename van de door cliënt van reclamant te ervaren geluidsoverlast van 2dB en het daardoor in onvoldoende mate voorzien van afdoende geluid verminderende maatregelen, acht reclamant het besluit in strijd met de in acht te nemen zorgvuldige belangenafweging tot stand gekomen.

Reclamant betwist de uitkomsten van het akoestische onderzoek middels een deskundigen verslag van 9 mei 2018, 'Zienswijze bestemmingsplan 'Aanpassing N243 gemeente Alkmaar', referentie DVI/DVI/YvdM/DBL 2843-1 -NO-001. In dit verslag wordt het onderzoek van Arcadis op de volgende onderdelen betwist.

In het deskundige rapport staan de volgende hoofdpunten genoemd:

1. Uitgangspunt ten aanzien van toepassen geluidarm asfalt

In het deskundigenverslag wordt gesteld dat in het onderzoek behorende bij het bestemmingsplan ten onrecht in de toekomstige situatie reeds rekening is gehouden met de toepassing van een stil wegdek. Er wordt daarbij verwezen naar artikel 1 van de Wet geluidhinder waarin

De provincie houdt zich aan de Wet geluidhinder en het vastgestelde actieplan geluid 2014-2018. Als het treffen van maatregelen op basis van de Wet geluidhinder nodig is, dan zullen deze worden meegenomen in de herinrichting, dit is echter niet het geval. Tevens wordt opgemerkt dat als innovatie ter hoogte van het Zuidje te Schermerhorn stil asfalt wordt aangelegd. Doel is om het stille asfalt op wringend verkeer te onderzoeken en dat te monitoren. Dit stille wegdek wat verder gaat dan hetgeen wettelijk verplicht is, zal bijdragen aan een beter akoestisch klimaat ter hoogte van de woning van reclamant.

De hoofdpunten van het deskundige rapport weerleggen wij als volgt:

1. Uitgangspunt ten aanzien van toepassen geluidarm asfalt

Uit jurisprudentie volgt dat bij het bepalen of er sprake is van reconstructie rekening mag worden gehouden met een stil wegdektype, zie de uitspraak 201607596/1/R1 van 14 juni 2017 (<https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken-in-uitspraken/tekst-uitspraak.html?id=91452>). In deze uitspraak wordt verwezen naar de uitspraak van 2008 en wordt concreet vermeld dat bij het berekenen van de geluidsbelasting in het kader van de vraag of zich een reconstructiesituatie voordoet, rekening mag worden gehouden met de effecten van geluidreducerend asfalt. Zie onderstaande relevante passage uit de uitspraak: 9.2. Bij het bepalen of de geluidsbelasting met meer dan 2 dB toeneemt, dient te worden uitgegaan van de fysieke wijziging van de weg zelf, waaronder het aanbrengen van geluidreducerend asfalt kan worden gerekend wanneer dit een onderdeel vormt van de fysieke wijziging van de weg, en de gevolgen die deze wijziging met zich brengt voor de geluidsbelasting, zonder daarbij al rekening te houden met eventuele maatregelen ter beperking van de geluidsbelasting zoals geluidschermen (vgl. de uitspraak van 20 augustus 2008,). Hieruit volgt dat, anders dan [appellant] en anderen veronderstellen, bij het berekenen van de geluidsbelasting in het kader van de vraag of zich een reconstructiesituatie voordoet, rekening mag worden gehouden met de effecten van geluid reducerend asfalt.

Op een aantal wegvakken, zoals aangegeven in Bijlage 12 Akoestisch onderzoek reconstructie N243, ARCADIS Nederland bv. (2018), is rekening gehouden met het toepassen van geluid reducerend asfalt.

2. Uitgangspunt ten aanzien van de ligging van de weg

de definitie van 'reconstructie' is gedefinieerd.

2. Uitgangspunt ten aanzien van de ligging van de weg

In het deskundigenverslag wordt gesteld dat het bestemmingsvlak 'Verkeer' ter hoogte van de woningen gelegen aan het Zuidje 15 en 19 verbreed wordt van circa 10,5 m in de huidige situatie" naar circa 28 m in de toekomstige situatie. In principe is het conform het bestemmingsplan mogelijk de rijbaan op andere posities binnen dit 28 meter brede bestemmingsvlak te realiseren. Daar de precieze uitvoering van het wegprofiel binnen het bestemmingsvlak 'Verkeer' thans niet is vastgelegd, dient in het onderzoek van Arcadis met deze zogenaamde maximale planologische invulling rekening te worden gehouden.

3. Beoordeling effecten geluid op Natura 2000 gebieden.

In het deskundigenverslag wordt gesteld dat in de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan geen melding wordt gemaakt van de eventuele effecten van het herbesteden van een deel van het Natura 2000 gebied tot verkeersbestemming en eventuele fysieke ingrepen in het natuurlijk milieu van het Natura 2000 gebied ter plaatse van de overlappende verkeersbestemming.

In het vigerende bestemmingsplan Dorpskernen 2011 zijn ter plaatse van Zuidje een aparte wegbestemming en groenbestemming opgenomen. In de groenbestemming mogen in het vigerende bestemmingsplan voet- en fietspaden worden aangelegd. Feitelijk is er in de huidige situatie een fietspad aanwezig.

In het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan wordt ter plaatse een wegbestemming opgenomen voor de N243. In deze wegbestemming mogen ook groenvoorzieningen worden aangelegd. In huidige en toekomstige situatie zal het fietspad aan de noordzijde van de N243 zijn gelegen, dus er is geen sprake van een grote verschuiving van de rijbaan. Door de verkeersveiligheidsmaatregelen is enige verschuiving onontkoombaar.

Bij een akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder wordt uitgegaan van de feitelijke ligging van de weg (dus waar liggen de rijbanen) en niet waar de weg planologisch gezien zou kunnen liggen.

Het akoestische onderzoek is gebaseerd op het ten behoeve van het bestemmingsplan opgestelde wegontwerp en is gemodelleerd in de as van de toekomstige weg. Ter plaatse is een controleberekening gedaan waarbij de bronnen opgesplitst zijn in 2 delen. Met deze aanpassing is er geen verschil in de conclusie: er is hier geen sprake van reconstructie.

Op het moment dat er een fysieke wijziging aan de weg plaats vindt heeft de wegbeheerder op grond van de Wet geluidhinder de plicht om een akoestisch onderzoek naar het effect van die wijziging op de geluidbelasting inzichtelijk te maken. Wanneer de geluidbelasting tussen de huidige situatie en de toekomstige situatie toeneemt met (afgerond) 2 dB of meer, is de wegbeheerder dus ook verplicht om maatregelen te treffen om deze toename te compenseren.

Dus mocht het zo zijn dat er in de toekomst plannen zijn om de N243 (ver) in noordelijke richting op te schuiven, dan zal een omgevingsvergunning worden aangevraagd en dient er opnieuw een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd.

3. Beoordeling effecten geluid op Natura 2000 gebieden.

De bij het plan behorende door Arcadis opgestelde notitie Toetsing Wet natuurbescherming, aspect gebiedsbescherming voor aanpassing N243 kenmerk 079652672 0.5 van 24 Januari 2018 maakt hier ook geen melding van negatieve effecten op N2000.

De feitelijke situatie van de huidige weg met bermen t.o.v. het Natura 2000-gebied Eilandspolder wijzigt niet in de toekomstige situatie. Alleen de berm van de weg is in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan meegenomen als "wegbestemming" wat planologisch gebruikelijk is.

De effecten van de aanpassing van de N243 zijn voldoende beschreven in bijgaand bestemmingsplan met bijbehorende onderzoeken. Zie ook de beantwoording bij reclamant 19 onder 19.5.

<p>23.7 Reclamant verzoekt een stiller wegdek te hoogte van Schermerhorn en het Natura-2000 gebied</p>	<p>Als innovatie wordt ter hoogte van het Zuidje te Schermerhorn stil asfalt aangelegd (km 7,8 tot km 8,25). Doel is om het stille asfalt op wringend verkeer te onderzoeken en dat te monitoren. Deze werkwijze maakt deel uit van het (innovatie) beleid van de provincie.</p>
<p>23.8 Client van Reclamant verwacht lichthinder te ondervinden zowel in de dag en nachtsituatie. De aanpassing van de N243 zorgt voor meer autoverkeer op een kortere afstand tot de woning op Zuidje 19. Om die reden had onderzoek gedaan dienen te worden welke maatregelen getroffen kunnen worden om de lichthinder zoveel mogelijk te beperken.</p>	<p>Begin april heeft de provincie beplanting aangebracht tussen de provinciale weg en de woningen van het Zuidje. Daarbij is meer beplanting aangebracht dan in het verleden aanwezig was. De provincie gaat ervan uit dat de beplanting tevens zal dienen om lichthinder te beperken. De beplanting zal verplaatst worden als dat voor de herinrichting van de N243 (fietsbrug) nodig is. Daarbij zal dezelfde mate van beperking van lichthinder gerealiseerd worden.</p>
<p>23.9 Client van Reclamant vreest stankhinder en overlast van fijnstof door het plan. Stankhinder van uitlaatgassen kan gevolgen hebben voor de gezondheid. Er wordt verzocht maatregelen te nemen om de stankoverlast en overlast van fijnstof te beperken of te voorkomen.</p>	<p>Door Arcadis is een rapport opgesteld dat deel uitmaakt van dit bestemmingsplan. Daaruit blijkt dat langs de onderzochte wegen voldaan wordt aan de gestelde normen uit de Wet milieubeheer. Vanuit het milieuaspectief luchtkwaliteit gelden geen belemmeringen voor de herinrichting van de N243.</p>
<p>23.10 Client van Reclamant vreest dat de waarde van de woning zal dalen na realisering van het bouwplan. Nu bij planschade een steeds groter deel van het nadeel voor eigen risico blijft verzoekt reclamant in het kader van goede ruimtelijke ordening naar andere locaties te kijken waar minder planschade te verwachten valt.</p>	<p>Zie 5.1 van R05 historie. De provincie in 2012 gestart met een trajectstudie waarbij als vertrekpunt is genomen een optimale invulling van het ruimtebeslag van de weg.</p> <p>Bij de omschreven variant van reclamant zal de weg worden opgeschoven naar het zuiden. Dit betekent dat het wegpatroon afwijkt van de huidige situatie. Dit heeft nadelige gevolgen voor de landschappelijke inpassingen omdat het wegenpatroon/structuur wordt aangepast. De kenmerkende rechte lijnen in het landschap worden door het toepassen van dit alternatief onderbroken.</p>
<p>Er is een alternatief mogelijk door de weg ter plaatse van Schermerhorn naar het zuiden op te schuiven richting Natura 200 gebied, dit kan op grond van het bestemmingsplan "Landelijk gebied 2014 van de gemeente Schermer". Om deze reden kan geen sprake zijn van een significante verslechtering van de te waarborgen</p>	<p>Voor de beantwoording met betrekking tot het NNN-gebied en weidevogelgebied wordt verwezen naar de beantwoording van reclamant 19 onder 19.5.</p>

natuurdoelstellingen en kan er om die reden geen argument te vinden zijn om de aanpassing richting het zuiden niet als reëel alternatief te onderzoeken. Het gedeelte ten zuiden van de bestaande weg N243 ter hoogte van Schermerhorn viel onder het bestemmingsplan "Dorpskernen 2011" van de voormalig gemeente Schermer en was bestemd als "verkeer". De gronden ter plaatse grenzend aan het plangebied bevatten een woonbestemming die binnenkort komen te vervallen. De woning aan de zuidzijde van de N243 ter plaatse van Schermerhorn meest dichtbij gelegen wordt op korte termijn gesloopt. Verderop is een transportbedrijf aanwezig. Verder is er geen bebouwing. Om voornoemde reden is het alternatief om de aanpassing naar zuidelijke richting te verplaatsen verreweg te prefereren boven een uitbreiding richting de bebouwde kom van Schermerhorn.

Conclusie:

De grens "verkeer" van het bestemmingsplangebied is te ruim genomen bij Zuidje 19 te Schermerhorn, en wordt ter hoogte van het perceel van reclamant aangepast. De provincie zal bij het ontwerp inrichtingsplan N243 en de uitvoering aandacht besteden aan de aansluitingen van de wegen op de bruggen. De overige zienswijzen geven geen reden om het bestemmingsplan aan te passen.

2.24 Reclamant R24

R24	Zienswijze	Reactie
24.1	Er loopt een 50 kV-kabelverbinding door het plan nabij de kruising met de Zuidervaart. Verzocht wordt het bestemmingsplan aan te passen dat aan de grond, waarin de 50 kV-kabelverbinding ligt en niet in eigendom is van Liander Infra N.V., een dubbelbestemming wordt toegekend, voorzien van passende bouwregels en een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van een werk of werkzaamheden, ter bescherming van de verbinding.	De kabelverbinding is in het huidige vigerende bestemmingsplan 'Landelijk gebied 2014' gemeente Alkmaar niet opgenomen als een dubbelbestemming leidingen opgenomen. De kabelverbinding wordt daarom niet opgenomen in het bestemmingsplan voor de herinrichting van de N243.

Conclusie: de zienswijze gaf geen aanleiding om het plan aan te passen.

2.25 Reclamant R25

R25	Zienswijze	Reactie
25.1	<p>Er loopt een 150kV-kabelverbinding door het plan nabij de kruising met de Zuidervaart. Verzocht wordt het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat aan de gronden, waarin de 150kV-kabelverbinding ligt, en niet in eigendom is van Tennet, een dubbelbestemming wordt toegekend, voorzien van passende bouwregels en een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van een werk of werkzaamheden, ter bescherming en de verbinding.</p>	<p>Het kabelleiding tracé wordt opgenomen in de verbeelding op dezelfde wijze als in het huidig vigerende bestemmingsplan 'Landelijk gebied 2014' gemeente Alkmaar. Hierbij wordt er een dubbelbestemming leidingen-hoogspanning op de verbeelding opgenomen.</p>
<p>Conclusie: de zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. Er wordt een dubbelbestemming leiding-hoogspanning in de verbeelding opgenomen.</p>		

2.26 Reclamant R26

R26	Zienswijze	Reactie
26.1	De zienswijze van reclamanten betreffende verkeerstellingen GOW of ETW is van gelijke strekking als die van reclamanten R13 t/m 18 en R 26.	Voor de samenvatting en beantwoording wordt verwezen naar R13.

3 EINDCONCLUSIE VAN DE REACTIES

De kenbaar gemaakte zienswijzen worden deels gevolgd en geven aanleiding tot de volgende aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan:

- Naar aanleiding van reclamant 1 wordt er in het definitief ontwerp herinrichting N243 extra aandacht besteed aan de draaiende verlichting van voertuigen door een oplossing te zoeken voor afscherming in de vorm van beplanting.
- Naar aanleiding van reclamant 23 zal de provincie de grens 'verkeer' van het bestemmingsplangebied aanpassen.
- Naar aanleiding van reclamant 23 zal de provincie bij het ontwerp herinrichting N243 en de aanbesteding aandacht besteden aan het beperken van geluid en trillingen van de fietsbrug.
- Naar aanleiding van reclamant 25 zal de provincie een dubbelbestemming leidingen-hoogspanning opnemen in de verbeelding van het bestemmingsplan
- Naar aanleiding van reclamant 22 wordt aan artikel 4 een afwijking van de bouwregels toegevoegd overeenkomst artikel 6

Voor het overige worden de kenbaar gemaakte zienswijzen niet gevolgd en leiden deze niet tot aanpassingen in het bestemmingsplannen.