

# Nota zienswijzen

Ontwerp bestemmingsplan “Herinrichting N243 gemeente Beemster”

Gemeente Beemster, maandag 17 december 2018

## 1. INLEIDING

Het voorliggende bestemmingsplan 'Herinrichting N243, gemeente Beemster' heeft met ingang van 13 augustus 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 Herinrichting N243 gemeente Beemster' (hierna: Nota zienswijzen).

De gemeente Beemster heeft de binnengekomen 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 eensluidend door meerdere reclamanten zijn ondertekend en ingediend. Dit betreft de brieven die in voorliggende Nota als zienswijze nummer R02, R05 en R06 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.	Datum indiening zienswijze
<b>R01</b>	3 september 2018
<b>R02</b>	19 september 2018
<b>R03</b>	17 september 2018
<b>R04</b>	19 september 2018
<b>R05</b>	23 september 2018
<b>R06</b>	24 september 2018
<b>R07</b>	23 september 2018
<b>R08</b>	24 september 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>In het noorden van het ontwerp doorkruist een 50kV kabelverbinding het plangebied. De verbinding ligt in grond met de bestemming 'verkeer'. In de planregels van deze bestemming is aangegeven dat de functie nutsvoorziening is toegestaan. Echter is het tracé van de kabelverbindingen niet voorzien van een dubbelbestemming waarmee gebruiksbependingen worden gesteld aan de grond.</p>	<p>De kabelverbinding is in het huidige vigerende bestemmingsplan niet als een dubbelbestemming leidingen opgenomen. Wel is de leiding opgenomen in naastgelegen bestemmingsplan: "Reparatieplan landelijk gebied 2017" van de gemeente Koggenland vastgesteld 2018-05-14. Er wordt daarom voorgesteld de leiding wel in de verbeelding en de regels van dit bestemmingsplan op te nemen. Wanneer andere omliggende bestemmingsplannen gewijzigd of vernieuwd worden kan deze leiding ook mogelijk opgenomen worden en dan volstaat deze verbeelding al. Zo wordt de leiding hopelijk uiteindelijk in alle bestemmingsplannen in de toekomst opgenomen.</p> <p>Door het opnemen van de leiding wordt de leiding beschermd bij activiteiten die in de toekomst in de grond kunnen plaatsvinden. Ook helpt het bij het beheer van de leiding door de eigenaar van de leiding.</p>
<p>Conclusie: de zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. Er wordt een dubbelbestemming leiding-hoogspanning in de verbeelding opgenomen en de regels worden erop aangepast.</p>		

## 2.2. Reclamant R02

R02	Zienswijze	Reactie
2.1	<p>Gevreesd wordt dat door toepassing van geleiderails de verkeersveiligheid verminderd wordt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het zicht op de weg wordt belemmerd bij het verlaten van de oprit</li> </ul> <p>begroeiing vlakbij de rails komt tot grote hoogte waardoor mogelijk gevaarlijke situaties ontstaan.</p>	<p>Voor de verkeersveiligheid op de weg is het volgens de provincie belangrijk dat een geleiderail aangebracht wordt. Een geleiderail voorkomt dat een voertuig de weg via zijdelingse richting verlaat, de berm in rijdt en/of daardoor kantelt. Door het toepassen van een geleiderail wordt gepoogd letsel aan inzittenden en schade aan de auto zo veel mogelijk te beperken.</p> <p>Voor het zicht op de weg vanaf de inrit worden voor de geleiderail de geldende ontwerprichtlijnen (Handboek Wegontwerp) van de CROW gehanteerd. Hiermee wordt er voldaan aan de eisen die gesteld worden omtrent zicht op de weg.</p> <p>Voor het zicht op de weg in relatie tot het onderhoud moet voldoende oprijzicht (conform de geldende richtlijnen) aanwezig zijn. Voor onderhoud groen wordt daarom binnen de zichtlijn de begroeiing lager dan maximaal ca. 60 cm aangehouden.</p>
2.2	<p>Een geleiderail is een lelijk en storend element in het mooie typisch Hollandse landschap en werelderfgoed onwaardig</p>	<p>Er is op verzoek van gemeente Beemster gezocht naar een geleiderail die een landschapsvriendelijke uitstraling heeft. De keuze is gevallen op een met hout beklede geleiderail waarbij ook de achterkant van de geleiderail bekleed is met hout. Voor de eenduidige uitstraling van de weg zal de geleiderail ook worden geplaatst langs de weg in Alkmaar en Koggenland.</p>
2.3	<p>De rails ontnemt het mooie uitzicht vanuit de woning en ondermijnt het woongenot</p>	<p>De geleiderail wordt geplaatst om de verkeersveiligheid op de weg te waarborgen en te verbeteren. Ook beschermd in dit geval de geleiderail de woning/tuin tegen mogelijke aanrijshade.</p> <p>De geleiderail zal circa 70 centimeter hoog worden. Hiermee wordt het uitzicht van de woning niet geschaad. Men behoudt het zicht vanuit de woning. Er is daarnaast op verzoek van gemeente Beemster gezocht naar een geleiderail die een landschapsvriendelijke uitstraling heeft, zie de toelichting punt 2.2.</p>
2.4	<p>De nieuwe bomen reduceren de lichtinval, met als gevolg dat het in huis donkerder wordt</p>	<p>In hoofdstuk 4.3 van het landschapsplan (plantoelichting bijlage 25) is aangegeven waar bomen blijven staan en waar niet.</p> <p>Middenweg: Van oudsher stond de laanbeplanting langs de Middenweg. Dit is één van de kernkwaliteiten van Droogmakerij de Beemster als UNESCO Werelderfgoed. Behoud of versterking van kernkwaliteiten is verbonden aan de UNESCO status. De afgelopen jaren zijn de bomen door ziekte of om andere redenen verdwenen. In Beemster geldt voor de historische laanbeplanting een herplantplicht. Daar wordt nu met de reconstructie van de N243 aan voldaan. Hierdoor wordt de kernkwaliteit laanbeplanting versterkt.</p> <p>Westdijk: Bij de Westdijk komt een enkelzijdige beplanting van o.a.</p>

		<p>iepen. De beplanting is zo ver mogelijk doorgetrokken tot de rotonde zodat deze een duidelijke entree vormt naar de Beemster. De bomen lopen mee langs de Beemsterringvaart, zodat de oorspronkelijke landschappelijke lijn wordt benadrukt.</p> <p>Schermerhornerweg: Bij het eerste deel van de Schermerhornerweg blijven bestaande essen gehandhaafd. Van het traject Jisperweg tot aan de Middenweg is de N243 gesitueerd in het midden van de Beemster. Vanuit dit deel van het tracé is er open zicht op de uitgestrektheid van de Beemster. Op termijn is vanuit het landschapsplan het uitgangspunt dat dit traject niet begeleid wordt door beplanting. Wanneer de bomen niet meer vitaal genoeg zijn, worden deze niet vervangen.</p> <p>Langs de Schermerhornerweg zal de lichtinval bij woningen in de loop van de tijd juist toenemen, omdat er steeds meer bomen verdwijnen (en niet worden vervangen). Bij de Middenweg kan de reductie van de lichtinval toenemen. Het belang van de kernkwaliteiten is verbonden aan de UNESCO status en wordt daar belangrijker geacht dan het mogelijke nadeel van de verminderde lichtinval in woningen. Er bestaat bovendien geen recht op onbeperkte toetreding van zonlicht. Beplanting komt het woon-en leefklimaat in het gebied ten goede en dient daarmee ook het algemeen belang.</p>
2.5	Waarom wordt er voor het ene huis wel een geleiderails geplaatst en voor een ander huis niet	Met de bewoners met een inrit direct aan de N243 is afgesproken dat de omvang van de huidige stroken met verharding bij de woningen aanwezig blijft. Op die plekken is geen ruimte voor een geleiderail en wordt deze dan ook niet aangelegd. Op de plekken waar geen stroken met verharding aanwezig zijn wordt de geleiderail wel aangelegd. Uitzondering op dit uitgangspunt is het onderbreken van de geleiderail op de plekken waar groot landbouwmaterieel van en naar de inritten van landerijen of boerderijen gaat.
	Conclusie: de zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.	

## 2.3. Reclamant R03

R03	Zienswijze	Reactie
3.1	Van een groot aantal woningen aan de N243 is te zeggen dat die bloot staan aan een ongezond hoge geluidsbelasting van 63 dB of hoger: woningen aan de Middenweg, aan twee woningen aan de Schermerhornerweg en de woning aan het kruispunt Jisperweg	<p>Het is juist dat meerdere woningen langs de N243 een geluidbelasting van 63 dB of hoger ondervinden.</p> <p>Uit het verrichte akoestische onderzoek volgt echter dat er geen sprake is van een 'reconstructie' in de zin van de Wet geluidhinder. Dit wil zeggen dat de geluidbelasting ten gevolge van het project niet significant verslechterd (met 2 dB of meer). Er is daarom geen wettelijke verplichting tot het treffen van geluidmaatregelen. De provincie houdt zich hiermee aan de Wet geluidhinder.</p>
3.2	Uitgaande van het doelmatigheidsprincipe verwoord in de Nota van Arcadis ligt het niet in de lijn der verwachting dat ter hoogte van Stompetoren wel stil asfalt toegepast is en elders niet: rechtsongelijkheid	<p>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 de geluidkaarten moeten om de vijf jaar worden geactualiseerd. De digitale geluidskaart is te vinden via: <a href="http://maps.noord-holland.nl/geluidsbelasting">http://maps.noord-holland.nl/geluidsbelasting</a>.</p> <p>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.</p> <p>Het nieuwe actieplan geluid (2018-2022) is op 28 november 2018 door gedeputeerde staten van Noord-Holland vastgesteld. Naast het nog aanleggen van stil asfalt bij Stompetoren zal in het kader van innovatie een pilot voor de toepassing van wegdektype SMA NL8 G+ (Gelders mengsel) op de N243 bij Schermerhorn uitgevoerd worden.</p>
3.3	Geen consistentie in de verschillende akoestische onderzoeken: de vier bronnen van de provincie blijken niet met elkaar te stroken. Niet voor te stellen dat goed beleid gefundeerd kan zijn op onderzoekscijfers die zoveel verschillen laten zien t.o.v. elkaar: waarom geen geluidsmetingen ipv rekenmodellen	<p>Het akoestische onderzoek behorende bij het ontwerp bestemmingsplan is een actualisatie van eerder verricht akoestisch onderzoek. Zo zijn de uitgangspunten ten aanzien van verkeer geactualiseerd naar de meest recente inzichten. Daarnaast zijn enkele onvolkomenheden uit eerder onderzoek gecorrigeerd. In hoofdstuk 1 van het akoestisch onderzoek is de actualisatie nader toegelicht.</p> <p>Het akoestische onderzoek is uitgevoerd middels geluidberekeningen. De berekeningen zijn verricht conform de wettelijke voorgeschreven rekenmethodiek 'standaard rekenmethode 2' (SRM2). Het onderzoek is gebaseerd op berekeningen in plaats van geluidmetingen, omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- geluidmetingen aan een nieuwe nog niet bestaande situatie niet mogelijk zijn;</li> <li>- de geluidnormering gebaseerd is op etmaalgemiddelde geluidbelastingen over het gehele kalenderjaar. Middels een modelberekening is dit gemiddelde goed inzichtelijk te maken. Geluidmetingen zijn daarentegen een momentopname en zijn hierdoor doorgaans niet representatief voor het etmaalgemiddelde over een geheel kalenderjaar.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- de gehanteerde rekenmethode is beproefd en wettelijk goedgekeurd.</li> </ul> <p>Er zijn daarom geen redenen voor het uitvoeren van geluidmetingen.</p>
3.4	De conclusie dat uit het akoestisch onderzoek volgt dat er geen sprake is van overschrijding van de normen uit de Wet geluidhinder worden bestreden.	Uit het akoestische onderzoek volgt dat er geen sprake is van een 'reconstructie' in de zin van de Wet geluidhinder. Er is daarom geen sprake van een wettelijk knelpunt dan wel overschrijding van normen en/of grenswaarden.
3.5	Gepleit wordt om het doorgaand verkeer over de N243 te weren, c.q. te verbieden, zoals al gedaan wordt tijdens de bouwwerkzaamheden. Dit vermindert de geluidsbelasting en verhoogd de verkeersveiligheid.	Voor de provincie is de N243 een belangrijke gebiedsontsluitingsweg met hoge intensiteiten in het totale wegennet voor doorgaand verkeer. Het is niet de bedoeling om verkeer van deze weg te weren.
	Conclusie: de zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.	

## 2.4. Reclamant R04

R04	Zienswijze	Reactie
4.1	<p>Geen vertrouwen dat de weg veiliger wordt met het wegvallen van kruispunten met stoplichten: er zullen vooral in de spits niet makkelijk gaten vallen in de niet aflatende verkeersstroom en het zal daarom een probleem opleveren om in de spits veilig de weg op te draaien.</p>	<p><i>Historie project.</i></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. 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 bestaande weg.</p> <p><i>Nieuw wegontwerp.</i></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. In het ontwerp voor de herinrichting van de N243 is zoveel mogelijk rekening gehouden met de omgeving. 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 weggehaald. Daarmee wordt beoogd om busreizigers alleen bij de rotondes en 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</p>



		<p>ook rekening houdt met dit Werelderfgoed. Daarom blijven de verkeerslichten van de Jisperweg gehandhaafd en worden de kruispunten bij de Mijzerweg en Vrouwenweg beperkt aangepast. 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.</p> <p><i>Hiaten in de verkeersstroom.</i> 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. De nog aanwezige verkeerslichten en rotondes zorgen voor hiaten op de N243. Door het aanleggen van de rotondes kan de oversteek van wegverkeer van en naar de inritten veiliger plaatsvinden dan voorheen. De meeste huizen zijn op korte afstand van een rotonde gelegen. 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.</p>
4.2.	Er zijn voorbeelden op provinciale wegen te vinden waar juist de rotondes vervangen zijn door kruispunten met verkeerslichten (bijv.: N244-aansluiting A7); ongetwijfeld met de intentie de verkeersveiligheid te verhogen.	<p>In het algemeen geldt dat rotondes zorgen voor een veiliger verkeerssituatie bij kruisingen dan verkeerslichten. Rotondes zorgen voor een aanzienlijke verlaging van de rijnsnelheid 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. De ernst van lichamelijk letsel bij ongelukken is bij rotondes geringer dan bij verkeerslichten (bijv. door rood licht negatie, hogere snelheden).</p> <p>De genoemde aansluiting van de A7 op de N244 is inderdaad bij de verbreding van de N244 veranderd van een rotonde naar een VRI. De verbreding van de N244 heeft als doel om de capaciteit van de weg te vergroten. In de verkeerskundige onderbouwing van het provinciale inpassingsplan van die weg (<a href="http://www.ruimtelijkeplannen.nl">www.ruimtelijkeplannen.nl</a>) is aangegeven dat bij drie drukke kruispunten daarom gekozen is voor verkeerslichten. Bij kruisingen waar het minder druk is zijn in verband met de verkeersveiligheid rotondes aangelegd. Daar waar mogelijk heeft de provincie gekozen voor de oplossing met een rotonde. Voor de huidige kruisingen in de gemeente Beemster geldt dat de rotondes de passende oplossing zijn (bij de gemeten verkeersintensiteit) voor het bevorderen van de verkeersveiligheid.</p>

4.3	<p>De verkeersveiligheid neemt dramatisch (in positieve betekenis van het woord) toe bij afwaardering van een gebiedsontsluitingsweg naar een erftoegangsweg.</p>	<p>De provincie is het in dit geval niet eens met deze redenatie.</p> <p>In 2012 zijn er modelberekeningen gedaan op basis van het verkeersmodel voor de Westfriisaweg. Deze zijn aangevuld met een kentekenonderzoek. 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 waarden naar een erftoegangsweg met een snelheidsregime van 60 km/u. Afwaarderen en inrichten van de N243 zal volgens de provincie negatief zijn voor de verkeersveiligheid. Ook na het realiseren van de N23 Westfriisaweg blijft de N243 een belangrijke gebiedsontsluitingsweg (80 km/u).</p> <p>De provincie heeft in het kader van deze reconstructie advies gevraagd aan de politie. De politie heeft in 2014 een brief gestuurd waarin zij concluderen dat hier sprake is van een gebiedsontsluitingsweg. Zij adviseren de weg handhavend in te richten. De politie adviseert buiten de bebouwde kom de maximum snelheid (80 km/u) niet aan te passen. De politie heeft ook aangegeven dat zij een maximum snelheid van 60 km/u niet zullen handhaven.</p>
4.4	<p>De N243 telt een honderdtal erftoegangen over een afstand van zo'n 15 km (van Alkmaar tot Avenhorn), hetgeen de afwaardering van de N243 tot een erftoegangsweg rechtvaardigt.</p>	<p>Het klopt dat er een honderdtal inritten zijn langs de N243. Om die reden heeft de provincie in het verleden een ontwerp met een parallelweg voor langzaam verkeer uitgewerkt. Daar bleek in de omgeving geen draagvlak voor te zijn. Zie ook antwoord 4.1 Historie project.</p> <p>In beginsel zijn er aan een gebiedsontsluitingsweg volgens convenant Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer geen erfaansluitingen. Echter is dit geen wettelijke vereiste. In de huidige situatie bevinden zich ook al erftoegangswegen langs de weg. De aanwezigheid van de erftoegangswegen is in dit geval niet van doorslaggevende betekenis voor de keuze.</p> <p>De intensiteit van het verkeer op de weg blijft na reconstructie te hoog om de weg af te waarden naar een erftoegangsweg. Zie ook antwoord 4.3.</p>
4.5	<p>Op het onderzoek mbt verkeerstellingen door Goudappel Coffeng is het nodige aan te merken:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. de Schermerhornerweg wordt in de tabellen abusievelijk Noordervaart genoemd</li> <li>2. in 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> matrix (HB-matrix mvt., gemiddelde werkdag, etmaal en HBmatrix vrachtverkeer, gemiddelde werkdag, etmaal) kloppen verschillende totalen niet</li> <li>3. in rapport wordt opgemerkt dat er technische problemen waren: is de oplossing adequaat? De oplossing is niet uit de rapportages te halen en zijn de tellingen dan wel correct uitgevoerd</li> <li>4. vrachtverkeer: er wordt gewerkt met foutieve te lage cijfers</li> <li>5. sluipverkeer: het kordon is niet helemaal gesloten</li> <li>6. doorgaand en bestemmingsverkeer: bestemmingsverkeer zou slechts 5.000 bedragen hetgeen onder de grens zit (6.000) die een erftoegangsweg rechtvaardigt</li> </ol>	<p>4.5.1 In tabel 1 is inderdaad een fout aangegeven. Het gaat om het wegdeel Noordervaart tot aan de N509 (Middenweg).</p> <p>4.5.2 In de aangegeven HB-matrix tabellen zijn gemiddelde werkdagen opgenomen. Daarin zijn afrondingsverschillen in terecht gekomen die voor het totaalbeeld geen invloed hebben.</p> <p>4.5.3 De oplossing was adequaat en staat in het rapport: er is langer gemeten om voldoende data te verzamelen.</p> <p>4.5.4 Op de hoofdweg met twee rijstroken is de waarneming juist geweest. Op de wegen met 1 rijstrook zijn mogelijk een aantal vrachtwagens niet gedetecteerd. Naar onze mening gaat het hierbij om een gering aantal vrachtwagens. Het resultaat wordt daardoor nauwelijks beïnvloed.</p> <p>4.5.5 Dat klopt. Dat staat ook in het rapport. Goudappel Coffeng geeft aan dat die nauwelijks invloed heeft op de uitkomst van het onderzoek.</p> <p>4.5.6 Bij de start van de trajectstudie in 2012 is nog eens goed nagegaan of de uitgangspunten en randvoorwaarden van de provincie kloppen.</p>

		De provincie wil doorgaand verkeer niet weren. Het rapport toont volgens de provincie aan dat er naast doorgaand verkeer al zodanig veel lokaal verkeer aanwezig is dat van afwaarderen geen sprake kan zijn.
4.6	Als tijdelijke afsluiting van de N243 voor het doorgaand verkeer geen probleem zou zijn, waarom zou een permanente afsluiting voor het doorgaand verkeer dan wel een probleem zijn?	Voor een tijdelijke situatie is volgens de provincie meer verkeer op het overige wegennet acceptabel. Voor een robuust en betrouwbaar verkeerssysteem is de N243 hard nodig. Voor de permanente situatie is het permanent afsluiten wel degelijk een probleem. Tijdens de reconstructie van de N243 moet rekening gehouden worden met de werkzaamheden aan het wegennet. Daarom worden de werkzaamheden afgestemd met de andere wegbeheerders (Rijkswaterstaat, gemeenten en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier). Harde randvoorwaarden voor de reconstructie zijn onder meer dat de werkzaamheden aan de Leeghwaterbrug en de N194 Westfrisiaweg gereed zijn. De provincie heeft door ingenieurbureau Arcadis de opdracht gegeven om een verkeersplan op te laten stellen voor de tijdelijke situatie (ten tijde van de reconstructie). Zij hebben daarover gerapporteerd dat de capaciteit van de parallel lopende gebiedsontsluitingswegen N244 en N194 voldoende is voor het verkeer dat tijdelijk om moet rijden.
	Conclusie: de zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.	

## 2.5. Reclamant R05

R05	Zienswijze	Reactie
5.1	N243 was in eerste aanleg in gebruik en historisch een erfontsluitingsweg die nu geschikt wordt gemaakt voor regionaal verkeer	De provincie is het daar niet mee eens. De N243 is in de huidige situatie al een gebiedsontsluitingsweg. De weg wordt gebruikt voor lokaalverkeer en doorgaand verkeer. Zie 4.1 Historie project.
5.2	Plan voorziet niet in voldoende maatregelen die de snelheid beperken t.a.v. <ul style="list-style-type: none"> <li>- de ervaren onveiligheid (voortrazend verkeer die de leefbaarheid en gezondheid aantasten);</li> <li>- de feitelijke onveiligheid (botsingskracht bij snelheidsvermindering voor oprijden erftoegang)</li> </ul>	<p>Ervaren onveiligheid: Zie ook hoofdstuk 4.13 plantoelichting. De reconstructie wordt met name uitgevoerd om de verkeersveiligheid te verbeteren. Maatregelen worden genomen om geluidhinder te beperken. Uit het onderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de luchtkwaliteit voldoet aan de landelijk gestelde eisen waardoor het geen beperking oplegt voor de reconstructie van de N243.</p> <p>Feitelijke onveiligheid: In de huidige situatie en de toekomstige 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 rotondes 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. Daarnaast zorgen de rotondes voor een lagere gemiddelde snelheid op de wegvakken voor en na de rotonde in vergelijking tot verkeerslichten (als deze op groen staan) wat een positief effect heeft op de veiligheid.</p>
5.3	Geen geluidsarm asfalt en trajectcontrole: afweging en begrenzing van taakopvatting ver onder de maat.	<p>Uit het akoestische onderzoek volgt dat er geen sprake is van een 'reconstructie' in de zin van de Wet geluidhinder. Er is daarom ten aanzien van het aspect wegverkeerslawaaï geen sprake van een wettelijk knelpunt (overschrijding van wettelijke normen en/of grenswaarden). Het treffen van verdere geluidmaatregelen is daarom wettelijk gezien niet nodig.</p> <p>Op deze weg worden door de provincie inderdaad geen snelheidscontroles uitgevoerd. De inzet van trajectcontroles is geen bevoegdheid van de provincie of gemeente, maar van de politie en het openbaar ministerie.</p>
5.4	Geluidsnorm wordt overschreden en dus zijn de ontwikkelingsmogelijkheden ook beperkt t.a.v. het gebruik van de opstallen: dit is grond om schade te verhalen	Uit het verrichte akoestische onderzoek volgt dat er geen sprake is van een 'reconstructie' in de zin van de Wet geluidhinder. Vanuit het oogpunt van de wijziging van de weg en de van toepassing zijnde geluidwetgeving is er daarom geen sprake van een overschrijding van geluidnormen. De ontwikkelingsmogelijkheden en/of het gebruik van opstallen worden daarom niet verder beperkt.
	Conclusie: de zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.	

## 2.6. Reclamant R06

<b>R06</b>	<b>Zienswijze</b>	<b>Reactie</b>
6.1	N243 was in eerste aanleg in gebruik en historisch een erfonthsluitingsweg die nu geschikt wordt gemaakt voor regionaal verkeer	Zie reactie bij zienswijze 5.1
6.2.	Plan voorziet niet in voldoende maatregelen die de snelheid beperken t.a.v. - de ervaren onveiligheid (voortrazend verkeer die de leefbaarheid en gezondheid aantasten); - de feitelijke onveiligheid (botsingskracht bij snelheidsvermindering voor oprijden erftoegang)	Zie reactie bij zienswijze 5.2
6.3	Geen geluidsarm asfalt en trajectcontrole: afweging en begrenzing van taakopvatting ver onder de maat.	Zie reactie bij zienswijze 5.3
6.4	Vangrail (zie zienswijzen 2.1 t/m 2.5)	Zie reactie bij zienswijze 2.1 t/m 2.5
6.5	Geluidsnorm wordt overschreden en dus zijn de ontwikkelingsmogelijkheden ook beperkt t.a.v. het gebruik van de opstallen: dit is grond om schade te verhalen	Zie reactie bij zienswijze 5.4
	Conclusie: de zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.	

## 2.7. Reclamant R07

<b>R07</b>	<b>Zienswijze</b>	<b>Reactie</b>
7.1	Aanplant bomen aan de noordzijde van de N243, tussen Westdijk en Jisperweg, hebben grote negatieve invloed op agrarische gronden, reeds aangetoond door onderzoeksbureau.	In hoofdstuk 4.3 van het landschapsplan (bijlage 25) is aangegeven dat de huidige bomen blijven staan. Er worden geen extra bomen aangeplant tussen de Westdijk en de Jisperweg.
	Conclusie: de zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.	

## 2.8 Reclamant R08

R087	Zienswijze	Reactie
8.1	Verkeer bij voorkeur leiden over de Westfriisaweg en N244 en het verkeer op de N243 ontmoedigen door afwaardering.	Vanaf de N242 zal het verkeer naar Hoorn via (ANWB) bewegwijzering naar de Westfriisaweg geleid worden. Ter hoogte van Avenhorn zal het verkeer naar Alkmaar ook via (ANWB) bewegwijzering over de Westfriisaweg geleid worden. Op die manier wil de provincie het doorgaand verkeer op de N243 ontmoedigen. De intensiteit van het verkeer op de weg blijft volgens de provincie na reconstructie te hoog om de weg af te waarden naar een erftoegangsweg. Zie ook 4.3.
8.2	De reconstructie van de N243 heeft een ruimtebeslag dat niet past in de structuurvisie infrastructuur van het Rijk.	De reconstructie van een bestaande provinciale weg is zoals beschreven in paragraaf 3.1 van de toelichting bij het bestemmingsplan niet in strijd met de structuurvisie infrastructuur van het Rijk. Bovendien bindt een dergelijk structuurvisie alleen het rijk. Deze herinrichting is volgens ons nodig uit een oogpunt van verkeersveiligheid.
8.3	De rotondes bij de Westdijk en Molendijk passen niet in het beleid van de provincie (Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018)	Het belangrijkste doel van de reconstructie is het veiliger maken van de N243. Daarbij is als uitgangspunt gekozen om zoveel mogelijk gebruik te maken van het huidige ruimtebeslag, om zo min mogelijk afbreuk te doen aan de kwaliteiten van de omgeving. Bij de kruispunten zal sprake zijn van beperkt extra ruimtegebruik. Daar waar rotondes komen zal het ruimtebeslag wat groter zijn dan in de huidige situatie. Het aanleggen van rotondes past eigenlijk niet bij de kwaliteiten van het werelderfgoed (het rechte poldergrid van wegen, sloten en verkavelingsstructuur) van de Beemster of van de Schermer, maar vanwege de verkeersveiligheid is dit volgens de provincie toch nodig. Samen met de gemeenten heeft de provincie een landschapsplan gemaakt (bijlage 25). Het behoud en/of versterken van kernkwaliteiten van het landschap, zoals de laanbeplanting is hier prominent in meegenomen. De rotondes worden zo eenvoudig mogelijk vormgegeven, zodat de ruimtelijke impact zo klein mogelijk blijft. De taluds bij de rotondes ter hoogte van de Westdijk en Molendijk worden zo uitgevoerd dat ze zo goed mogelijk passen bij de kwaliteiten van de ringdijk van de Beemster en Schermer. Er wordt getracht de karakteristieke lijnen zoveel mogelijk intact te houden, door grondtaluds waar mogelijk te beperken. Overigens is ook bij de huidige kruispunten met verkeerslichten sprake van een groot ruimtebeslag vanwege de opstelstroken voor afslaand verkeer.
8.4	Omdat de herinrichting van de N243 wordt gezien als verstedelijking van landelijk gebied, moet in het kader van de PRV de noodzaak van deze aanpassing worden aangetoond dat niet op een alternatieve wijze kan worden gerealiseerd. Zoals boven betoogd, zijn alternatieven voor de herinrichting van de N243 voorhanden.	Volgens de provincie is de herinrichting van deze weg geen nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening. Dit blijkt uit een uitspraak van de ABRS van 16 september 2015 over een busbaan in Velsen 201404627/1/R1 en 201406075/1/R1. Wegen zijn geen verstedelijking in de zin van het besluit ruimtelijke ordening.
8.5	Door aanleg rotonde Westdijk wordt nog meer sluipverkeer verwacht in de richting van de A7.	De nieuw aan te leggen rotonde is om de N243 veiliger te maken. Het is niet de bedoeling om het verkeer naar de Westdijk te geleiden. Er wordt op dit kruispunt geen (ANWB) bewegwijzering aangebracht.
Conclusie: de zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.		

### 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 zal de gemeente een dubbelbestemming leidingen-hoogspanning opnemen in de verbeelding van het bestemmingsplan en de regels hierop aanpassen

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