

Haarlem, 12 juni 2012

2012 | 57

Onderwerp: Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Westfrisiaweg

(Separate) bijlagen:

- Ontwerpbesluit
- Nota beantwoording zienswijzen ontwerp Inpassingsplan Westfrisiaweg en Landschapsplan N23 Westfrisiaweg
- Inpassingsplan Westfrisiaweg
- Landschapsplan N23 Westfrisiaweg
- Kaart bedrijventerrein 't Zevenhuis te Hoorn

Samenvatting

Het 'Inpassingsplan Westfrisiaweg' is een uitvloeisel van uw besluit van 17 maart 2008 nr. 6, tot vaststelling van het Regioakkoord N23 Westfrisiaweg. In dit Regioakkoord is een keuze gemaakt voor het voorkeurstracé opwaardering Westfrisiaweg. Deze keuze behelst samengevat een opwaardering van de bestaande provinciale wegen tussen Heerhugowaard en Enkhuizen (N507, N243, N302 en N506). Daarnaast bevat dit voorkeurstracé twee nieuw aan te leggen verbindingen, te weten een rondweg bij Heerhugowaard en een verbinding tussen de N302 en de N506 ten westen van Hoogkarspel in de gemeente Drechterland. In het Regioakkoord is vastgelegd dat het planologisch-juridisch mogelijk maken van de aanleg van de weg wordt geregeld door middel van een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Ter voorbereiding van het PIP is een uitgebreide milieueffectrapportage (MER) opgesteld en is voorts een groot aantal onderzoeken verricht naar zaken als geluid, luchtkwaliteit, archeologie, ecologie, externe veiligheid, et cetera. Ook is een Landschapsplan opgesteld waarin – op basis van de in het Beeldkwaliteitsplan uit 2009 vastgelegde ontwerpprincipes – de landschappelijke inpassing van de weg nader is uitgewerkt. In het kader van het in 2010 vastgestelde voorontwerp-PIP heeft, naast het overleg met de betrokken gemeenten en het Hoogheemraadschap, overleg plaatsgevonden met de betrokken rijksinstanties, nutsbedrijven en milieu- en landschapsorganisaties.

Het ontwerp-PIP en het onderliggende concept Landschapsplan hebben gedurende een periode van 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen, waarbij de mogelijkheid openstond een zienswijze in te dienen. Gedurende deze termijn zijn 244 tijdige zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn in bijgevoegde Nota beantwoording samengevat en van een reactie voorzien. Daarnaast is in de nota aangegeven waar de ingediende zienswijzen hebben geleid tot aan-

passing van het PIP, dan wel het Landschapsplan.

Aanleiding en doel

Tot 1999 was de Westfrisiaweg een Rijksweg. Aangezien het Rijk in dat jaar liet weten zich niet langer voor deze weg verantwoordelijk te voelen en ook geen activiteiten meer ten aanzien van deze weg te zullen ontplooiën, heeft de provincie Noord-Holland in 2000 het initiatief genomen om te komen tot een kwalitatief hoogwaardige verbinding. Hiertoe heeft het college van Gedeputeerde Staten – na uitvoering van verkennende onderzoeken naar de wijze waarop dat kon plaatsvinden – in 2002 een streefbeeld Westfrisiaweg vastgesteld. Dit streefbeeld bestond uit de volgende onderdelen:

- een nieuwe verbinding tussen tracé de Braken en de provinciale weg N242 ten noorden van Heerhugowaard;
- opwaardering van het tracé de Braken (N507);
- opwaarderen van de N243 tussen de aansluiting N507 met de N243 en de aansluiting A7;
- opwaardering van de N302 vanaf de A7 tot aan de Markerwaardweg;
- onderzoek naar bestaande opwaardering N302 vanaf de Markerwaardweg tot aan de Houtribdijk, dan wel verlegging van de N302 langs Hoogkarspel naar de ondergelegen N506.

Om te kunnen voldoen aan het in het Collegeprogramma 'Bruggen Slaan' (2003) vastgelegde voornemen om binnen de collegeperiode te komen tot beantwoording van de vraag of de Westfrisiaweg zou worden opgewaardeerd, is dit streefbeeld vastgelegd in het op 25 oktober 2004 door Provinciale Staten vastgestelde Streekplan 'Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord'.

Doel van de totale opwaardering is het verbeteren van de doorstroming, de veiligheid en de leef-

baarheid en het stimuleren van de economische ontwikkelingen in de Kop van Noord-Holland.

In de studiefase is een verkeersonderzoek uitgevoerd en is een quickscan gemaakt voor de financieringsmogelijkheden.

Verkeersonderzoek

Nut en noodzaak van opwaardering van de weg zijn aangetoond op basis van het in 2005 uitgevoerde verkeersonderzoek. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat er op de Westfrisiaweg op dat moment reeds problemen bestaan ten aanzien van verkeersafwikkeling (congestie) en verkeersveiligheid. Dat dit gevolgen heeft voor de leefbaarheid spreekt voor zich, immers congestie leidt tot sluipverkeer en daarmee gepaard gaande hinder en gevaar.

Hieraan gekoppeld wordt geconstateerd dat, op basis van de in het op dat moment geldende streekplan mogelijk te maken ontwikkelingen op het terrein van woningbouw en bedrijven-terreinen in het gebied, de problemen richting de toekomst verder zullen toenemen indien er geen maatregelen worden getroffen.

In het kader van de verplichte onderzoeken geluid, lucht en externe veiligheid zoals uitgevoerd ten behoeve van het PIP, dat de opwaardering van de Westfrisiaweg planologisch juridisch mogelijk moet maken, heeft in 2010 een actualisatie van de verkeergegevens plaatsgevonden. De resultaten van de actualisatie geven geen aanleiding om de conclusies ten aanzien van nut en noodzaak te heroverwegen, zelfs niet nu – als gevolg van de economische recessie- geplande ontwikkelingen geen door- gang vinden c.q. vertraagd worden ingevuld.

Op basis van de uitkomsten van het aangehaalde verkeersonderzoek en de quick scan financieringsmogelijkheden uit 2005 heeft het toenmalige college van Gedeputeerde Staten in juni 2005 besloten de Westfrisiaweg op te waarderen. De zogenaamde 'Go-beslissing'.

De voorbereiding van deze beslissing is in nauwe samenspraak met de regiopartijen tot stand gekomen. Deze regiopartijen zijn de gemeenten Alkmaar, Schermer, Langedijk, Heerhugowaard, Opmeer, Koggenland, Hoorn, Medemblik, Stede Broec, Drechterland en Enkhuizen, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en het georganiseerd bedrijfsleven. De wens tot samenwerking van genoemde partijen om de opwaardering van de Westfrisiaweg tot stand te brengen, is vastgelegd in een in juli 2006 getekende intentieverklaring. In deze verklaring hebben partijen tevens de bereidheid uitgesproken om een financiële bijdrage aan het project te doneren.

Na onderzoek naar diverse wegtracévarianten o.a. door middel van een plan-MER is in 2008

met alle partijen gekomen tot een gezamenlijk gedragen Regioakkoord N23 Westfrisiaweg. Dit akkoord is vastgesteld in alle bij het project betrokken gemeenteraden alsmede in uw Staten (17 maart 2008 nr. 6.). Ook het Hoogheemraadschap en het georganiseerd bedrijfsleven hebben met het Regioakkoord ingestemd.

In het Regioakkoord zijn, naast een keuze voor het voorkeurs-tracé, afspraken vastgelegd over de financiële bijdrage van alle partijen.

Het in het Regioakkoord vastgelegde voorkeurs-tracé is verder uitgewerkt tot een voorlopig weg-ontwerp (VO). Dit VO is vastgelegd in de op 26 augustus 2010 door alle betrokkenen getekende Realisatieovereenkomst N23 Westfrisiaweg. Ook deze overeenkomst is geaccordeerd door alle gemeenteraden*, het Hoogheemraadschap, het georganiseerd bedrijfsleven en Provinciale Staten (27 september 2010). Naast de vaststelling van rechten en plichten van alle partijen naar elkaar toe, is in deze overeenkomst tevens de dekking van de voor de opwaardering benodigde financiën ad € 350 miljoen geregeld**.

* De gemeenteraad van Drechterland heeft de ratificering gekoppeld aan een ontbindende voorwaarde dat de provincie dient te garanderen dat de maatregelen die voor deze gemeente zijn beschreven in de Realisatieovereenkomst ook daadwerkelijk zullen worden uitgevoerd.

** Dit bedrag (prijsspeil 1 januari 2008) wordt geïndexeerd naar het moment van betalen conform de CBS prijsindex voor Grond,- Weg- en waterbouw, de GWW-Totaal index.

Keuze PIP

Teneinde realisatie van de weg planologisch juridisch mogelijk te maken is – mede op verzoek van de gemeenten – besloten tot het opstellen van een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). De keuze hiervoor is vastgelegd in het meergenoemde Regioakkoord uit 2008. Basis hiervoor vormt het besluit van het college van Gedeputeerde Staten van 3 april 2007 (2007-16960) om het project aan te merken als een project van Provinciaal belang. Reden om dit te doen is gelegen in het feit dat het hier gaat om een opwaarderingsproject voor infrastructuur dat, gelet op de ruimtelijk-functionele gevolgen, als een complex project moet worden aangemerkt. De gevolgde procedures en de veelheid aan afgewogen belangen zijn daarvan een voorbeeld. De effecten op de economische ontwikkeling van Noord-Holland Noord hebben hierbij zwaar meegewogen, immers de weg ontsluit een aantal nieuw te realiseren bedrijventerreinen waardoor de lokale en regionale economie wordt gestimuleerd.

Bovendien betreft het een provinciale weg waarvoor – althans in het plangebied – aanzienlijke

veranderingen staan te gebeuren. Daarnaast kan gesteld worden dat het hier gaat om een project van groot maatschappelijk belang. Dit gelet op de functie van de weg in provinciale en regionale verkeersafwikkeling in West-Friesland.

In een groter geheel zal het project N23 Westfrisiaweg een impuls geven aan de toekomstige verbinding van Alkmaar naar Zwolle, lopend door de provincies Noord-Holland, Flevoland en Overijssel. Teneinde het belang van deze weg te stipuleren is het project N23 Westfrisiaweg opgenomen in de provinciale Structuurvisie 2040.

Ter uitvoering van de keuze voor het PIP hebben uw Staten op 16 november 2009 een voorbereidingsbesluit genomen. Met dit besluit verklaarde de provincie daadwerkelijk met de voorbereiding van een Inpassingsplan te zullen starten.

Het instrument PIP is beschikbaar gekomen bij de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008. Zoals reeds beschreven is er om meerdere redenen gekozen voor de opstelling van een PIP.

Korte beschrijving van de wijze van opwaardering van de verschillende tracédelen

Rondweg Heerhugowaard

Tussen de provinciale weg N242 en de N507 (De Braken) ten noorden van Heerhugowaard wordt een nieuwe weg aangelegd. Het deel van de N242 tot bedrijventerrein De Vork (thans De Vaandel geheten) is onderdeel van de N23 Westfrisiaweg. Het betreft een eenbaansweg met een maximum snelheid van 50 km/uur. De weg gaat onder de Middenweg door. De kruising met de Molenweg wordt zo uitgevoerd dat geen doorgaand auto-verkeer meer mogelijk is op de Molenweg. Fietsverkeer blijft wel mogelijk. De weg gaat vervolgens onder de spoorlijn door en wordt bij de Ringvaart door middel van een rotonde aangesloten op de Krusemanlaan. De maximum snelheid op het deel van De Vork tot de N507 is 80 km/uur.

Kruispunten N507/N243 (Obdam-A7)

De bestaande weg tussen Heerhugowaard en Avenhorn (N507) wordt een 80 km-weg. Voor het langzaam verkeer worden wisselend ten noorden of ten zuiden van de N507 (afhankelijk van het aantal kavelontsluitingen) parallelwegen aangelegd. De kruising van de Westfrisiaweg met de Dorpsstraat in Obdam wordt 250 meter naar het oosten verplaatst. De kruisingen met de Weerestraat, de Dorpstraat, de Wogmeer, de Spierdijkerweg, het Westeinde en de Vredemakersweg worden meerstrooksrotondes.

De weg tussen de N507 en de A7 (Jaagweg) wordt verdubbeld naar een tweebaansweg met een maximum snelheid van 80 km/uur. Er komt een rechtstreeks verbinding tussen het nog te ontwikkelen bedrijventerrein 'Distriport' en de Westfrisiaweg. Om de doorstroming te garanderen wordt de aansluiting van de N243 op de A7 verbeterd.

Fietsers

Om de veiligheid van fietsers te garanderen wordt tussen Heerhugowaard en Obdam (Dorpstraat) een vrijliggend fietspad aangelegd, inclusief een aparte fietsbrug over de Ringvaart. Vanaf de Dorpstraat komt een fietsverbinding met bedrijventerrein De Braken. Langs het overige tracé Obdam-A7 wordt een parallelweg aangelegd met een breedte van 6 meter, zodat voldoende ruimte is voor fietsstroken. Voor de fietsoversteek bij de Weerestraat, Dorpstraat, Spierdijkerweg, Westeinde en Vredemakersweg wordt een tunnel aangelegd. Bij de kruising Wogmeer komt een voetgangersbrug met fietsgoot.

A7-Markerwaardweg

De aansluiting van de Westfrisiaweg op de A7 wordt verbeterd naar een zogenaamd knooppunt; een verbinding tussen een nationale en een regionale stroomweg.

De Westfrisiaweg gaat over de Wogmergouw heen. De kruisingen met de op- en afritten worden uitgevoerd met rotondes. Het spoor van de Museumstoomtram wordt op maaiveld gekruist. De Westfrisiaweg gaat vervolgens over de Oostergouw heen. De kruisingen met de op- en afritten worden uitgevoerd met verkeerslichten. De Westfrisiaweg gaat over De Strip heen. De kruisingen met de op- en afritten worden uitgevoerd in de vorm van rotondes. De Rijweg gaat over de Westfrisiaweg heen en vervolgens gaat de Westfrisiaweg over de Noorderboekert heen. De kruisingen met de op- en afritten worden uitgevoerd met rotondes.

Fietsers

De bestaande fietstunnel onder de Westfrisiaweg, tussen de A7 en de Wogmergouw, blijft bestaan. Ten westen van de Wogmergouw en ten oosten van de Oostergouw en de Rijweg wordt een vrijliggende fietsverbinding aangelegd. Ter hoogte van de Noorderboekert wordt aan beide zijden van de weg een vrijliggende fietsverbinding aangelegd.

Markerwaardweg-Houtribdijk

De Drechterlandseweg sluit via de Markerwaardweg aan op de Westfrisiaweg. De Westfrisiaweg gaat onder de Streekweg en onder de Binnenwijzend door. De onderdoorgangen worden als dichte tunnelbak uitgevoerd over de lengte van de perceelgrenzen van de woningen. De Slimweg

wordt over de Westfrisiaweg aangelegd. Ook de Slimweg zelf wordt vanaf de aansluiting met de Westfrisiaweg tot de Houterweg verbeterd. De Houterweg gaat over de Westfrisiaweg heen. De Westfrisiaweg gaat over de N506/Voetakkers heen. De huidige aansluiting van de Raadhuislaan op de N506 vervalt. De Raadhuislaan wordt via de Voetakkers verbonden met de Westfrisiaweg. De kruisingen met de op- en afritten worden uitgevoerd in de vorm van rotondes. De rotonde Florasingel wordt aangepast naar een meerstrooksrotonde. De kruising Zijlweg wordt verbeterd en blijft een kruispunt met verkeerslichten.

Fietsers

Over het viaduct bij de Houterweg en onder het viaduct N506/Voetakkers wordt aan de oostzijde een vrijliggende fietsverbinding aangelegd. Om het fietsverkeer van het fietspad ten zuiden van de N506 te laten oversteken naar de Florasingel, wordt ter hoogte van de Florasingel een fietsbrug over de N506 aangelegd.

Gevolgte procedure voorontwerp-PIP

Na de vaststelling van het voorbereidingsbesluit door uw Staten op 16 november 2009, nr. 70 heeft ons college bij besluit van 27 april 2010 het voorontwerp-PIP vrijgegeven voor terinzagelegging. Gelijktijdig met deze terinzagelegging is ook het totale MER, bestaande uit het planMER 2007, het aanvullende MER zuidelijke varianten Heerhugowaard en het inrichtingsMER 2010 ter visie gelegd. De uitkomsten van de totale MER zijn betrokken bij het opstellen van het voorontwerp-PIP.

De op basis van het MER en het voorontwerp-PIP ingediende reacties (ca. 175) zijn allen voorzien van een beantwoording. Deze beantwoording is vastgelegd in de 'Reactienota MER en voorontwerp-PIP Westfrisiaweg', zoals aan uw Staten toegezonden bij brief van 19 juli 2011 kenmerk 2011-19408.

Daar waar de reacties op het voorontwerp en de zienswijzen op het MER daartoe aanleiding gaven, heeft bijstelling in het ontwerp-PIP plaatsgevonden.

Beeldkwaliteitsplan en Landschapsplan

Parallel aan de opstelling van het PIP is gewerkt aan een plan dat moet zorg dragen voor een verantwoorde inpassing van de weg in zijn omgeving. Hiertoe is in eerste instantie een Beeldkwaliteitsplan opgesteld. Hierin is de visie vastgelegd voor de ontwerpprincipes van de weg. Deze ontwerpprincipes zijn vervolgens uitgewerkt in het tegelijkertijd met dit PIP vast te stellen Landschapsplan.

Ontwerp-PIP

Eveneens bij besluit van 19 juli 2011 kenmerk 2011-19408 is het ontwerp-PIP en het concept Landschapsplan vrijgegeven voor terinzagelegging. Deze terinzagelegging heeft plaatsgevonden van 13 oktober 2011 tot 24 november 2011. Tijdens de terinzagelegging bestond voor een ieder de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze.

Zienswijzen

In totaal zijn er gedurende de daarvoor gestelde termijn 245 zienswijzen ingediend. Hiervan zijn 244 binnen de daarvoor gestelde termijn ingediend en kunnen daarom in behandeling worden genomen. De niet binnen de termijn ingediende zienswijze is buiten toepassing gelaten voor de vervolgprocedure. Alle overige ingediende zienswijzen zijn in de als bijlage 2 bij deze voordracht gevoegde 'Nota beantwoording zienswijzen ontwerp Inpassingsplan Westfrisiaweg en concept Landschapsplan N23 Westfrisiaweg' van een reactie voorzien.

Algemene opmerkingen bij zienswijzen op het ontwerp-PIP

Zoals reeds gemeld is de keuze voor het voorkeurstracé door uw Staten gemaakt bij besluit van 17 maart 2008 nr 6, inzake de vaststelling van het Regioakkoord N23 Westfrisiaweg. Dit Regioakkoord is het vertrekpunt geweest voor de planologische vertaling van de opwaardering van de Westfrisiaweg in een PIP.

Pleidooien voor een andere tracékeuze zijn inhoudelijk eerder en uitvoerig aan de orde geweest en naar de mening van ons college voldoende afgewogen. In het kader van het opgestelde MER en de procedure op basis waarvan het PIP dat nu voorligt is opgesteld, zijn alle relevante aspecten met betrekking tot de tracékeuze voldoende belicht, onderzocht en afgewogen en zijn beleidskeuzen gemaakt. Hierbij is ook het algemeen belang afgewogen tegenover meer individuele belangen. Het nu voorliggende PIP steunt ons inziens dan ook op goed overwogen principiële keuzes. Op basis van de ingediende zienswijzen tegen het ontwerp-PIP zijn ons geen feiten of omstandigheden gebleken op grond waarvan wij het voorkeurstracé zouden moeten heroverwegen. Samenvattend zijn wij van mening dat de resultaten van het MER – inclusief de aanvullende onderzoeken die aan het PIP ten grondslag hebben gelegen – de keuze voor het in het PIP opgenomen tracé voldoende onderbouwen.

Met het oog op de landschappelijke inpassing van het tracé is conform het hierover bij de provincie geldende beleid een Beeldkwaliteitsplan opgesteld. Dit plan is op 14 september 2009 behandeld in de toenmalige Statencommissie Ruimtelijke Ordening en Grondbeleid, alwaar het een positief

advies heeft verkregen. De in dit plan neergelegde visie is vertaald in het concept Landschapsplan zoals dat gelijktijdig met het ontwerp-PIP ter inzage heeft gelegen. In de toelichting op het PIP wordt hierop per deeltracé ingegaan, terwijl het Landschapsplan zelf als bijlage bij deze voordracht is gevoegd. Voor de goede orde zij hier vermeld dat alleen die onderdelen van het Landschapsplan binnen het project worden uitgevoerd, die vallen binnen de bestemmingsgrenzen van de weg zoals weergegeven in de bij het PIP behorende verbeelding.

Inhoud van de zienswijzen

De zienswijzen hebben samengevat in hoofdzaak betrekking op de volgende onderwerpen:

Geluidsoverlast

De toename van de geluidsoverlast in relatie tot de aanleg van de weg
In een groot aantal zienswijzen wordt de vrees voor extra geluidhinder geuit. Zo hebben 89 bewoners uit Langedijk en omgeving aangegeven dat de toeleidende infrastructuur naar de Westfrisiaweg, te weten de N242, nu reeds aanzienlijke geluidsoverlast oplevert. Indieners wijzen erop dat naar hun mening geen tot onvoldoende geluidsonderzoek heeft plaatsgevonden op de effecten van de verkeerstoename op deze weg als gevolg van de aanleg van de Westfrisiaweg. Voorts wordt gewezen op ontbrekend geluidonderzoek voor de Kamerlingh Onnesweg (bedrijventerrein De Vork/De Vaandel), de aansluiting van de Westfrisiaweg op de N242. Dit als gevolg van een verkeerd aangehouden grens van het studiegebied.

Reactie

In het ten behoeve van de Westfrisiaweg uitgevoerde akoestisch onderzoek is rekening gehouden met alle relevante 2dB wegen.
Aangezien de verkeersintensiteiten op deze weg als gevolg van de aanleg van de Westfrisiaweg met minder dan 41% toeneemt, wordt de N242 niet als 2dB weg aangemerkt. Dit betekent dat de provincie in het kader van de opwaardering van de Westfrisiaweg geen geluidsmaatregelen ten behoeve van de N242 hoeft te treffen.

Met betrekking tot de stelling dat de provincie verzuimd heeft geluidonderzoek uit te voeren naar de Kamerlingh Onnesweg zij hier opgemerkt dat de gemeente Heerhugowaard reeds akoestisch onderzoek heeft laten verrichten in het kader van de vaststelling van het Bestemmingsplan De Vork BKO4-091BSP d.d. december 2004. In dit onderzoek is reeds rekening gehouden met de realisatie van de Westfrisiaweg. Wij stellen ons dan ook op het standpunt dat de grens van studiegebied voor het akoestisch onderzoek ten behoeve van het PIP correct is gehanteerd.

Ook de bewoners van Zwaagdijk-West en omgeving hebben te kennen gegeven zich ernstig zorgen te maken over de effecten op het geluid als gevolg van de verkeerstoename door de opwaardering van de Westfrisiaweg.

Ten aanzien van het geluid merken wij op dat wij op basis van het uitgevoerde geluidsonderzoek concluderen dat met de geluidsvoorzieningen zoals voorzien in het PIP en de aangevraagde hogere waarden, voldaan wordt aan de normen zoals opgenomen in de Wet geluidhinder. Op basis van de resultaten van het geluidonderzoek concluderen wij dat de constatering van indieners van zienswijzen dat er overschrijding van de waarden zal plaatsvinden onterecht is.

Luchtkwaliteit

De verslechtering van de luchtkwaliteit in relatie tot de aanleg van de weg.

In diverse zienswijzen wordt ingegaan op het aspect luchtkwaliteit en onder andere de vermeende gevolgen hiervan voor de gezondheid.

Reactie

De Wet milieubeheer verplicht om bij ruimtelijke plannen de gevolgen voor de luchtkwaliteit mee te wegen. In dat kader is voor de N23 Westfrisiaweg een onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat er langs het tracé van de Westfrisiaweg geen sprake is van overschrijding van de hiervoor wettelijk vastgestelde grenswaarden. Omdat voldaan wordt aan deze wettelijke gestelde grenswaarden is de kwaliteit van het woon- en leefklimaat naar onze mening voldoende gewaarborgd.

Compenserende maatregelen

In meerdere zienswijzen wordt aangedrongen op compenserende maatregelen, met betrekking tot milieu en landschappelijke inpassing.

Reactie

In het gelijktijdig met het ontwerp-PIP vastgestelde Compensatieplan zijn maatregelen beschreven om de nadelige gevolgen voor de natuur te compenseren c.q. te mitigeren. In het PIP is geborgd dat deze maatregelen ook daadwerkelijk zijn uitgevoerd voordat de weg in gebruik wordt genomen. Ten aanzien van de inpassing van de weg in het landschap is een Beeldkwaliteitplan vastgesteld. De hierin vastgelegde visie is vervolgens uitgewerkt in een Landschapsplan. Zowel de kosten voor de maatregelen vanuit het Compensatieplan alsook de kosten voor de landschappelijke inpassing van de weg binnen de grenzen van de verbeelding van het PIP, zijn meegenomen in de projectkosten.

Te verwachten lichthinder

In meerdere zienswijzen wordt ingegaan op de lichthinder als gevolg van wegverlichting en het

naar binnen schijnen van autoverlichting in woningen.

Reactie

Om de aanwezigheid van de weg vanuit de omgeving zo min mogelijk te benadrukken worden de N23 Westfrisiaweg, de parallelwegen en fietspaden buiten de bebouwde kom niet verlicht. Enkel daar waar dat vanuit het geldende beleid van de provincie voor de veiligheid verplicht is, zoals op kruisingen, aansluitingen en rotondes, wordt verlichting toegepast. Hier wordt zoveel als mogelijk gebruik gemaakt van LED-verlichting, zodat de waarneming van de verlichting vanuit de omgeving minimaal is. Binnen de bebouwde kom worden lichtmasten toegepast. Om de lichtinvloed tot een minimum te beperken behoort de keuze van gekleurd licht tot de mogelijkheden.

Met betrekking tot de overlast van in woningen schijnende autoverlichting, zal in de uitvoering zoveel als mogelijk aandacht worden gegeven aan overlast beperkende maatregelen. Gedacht moet hierbij worden aan bijvoorbeeld het planten van groenblijvende hagen. Dekking van de hiertoe benodigde financiën vindt plaats vanuit het projectbudget.

Te verwachten schade aan woningen en bedrijven als gevolg van de uitvoering van werkzaamheden

In een aantal zienswijzen wordt gevreesd voor schade aan woningen en bedrijven.

Reactie

Daar waar dit aan de orde kan zijn, zal voorafgaand aan de uitvoering een schouw worden uitgevoerd, waarvan een proces verbaal zal worden opgemaakt. Mocht tijdens de uitvoering er inderdaad gevolgschade optreden dan kunnen belanghebbende met hun klachten terecht bij het Schade- en klachtenloket van de N23 Westfrisiaweg en zal de klacht volgens de daarvoor geldende procedures worden afgehandeld.

Te verwachten waardevermindering van woningen en bedrijven

Een aantal zienswijzen gaat in op de te verwachten waardevermindering van woningen en bedrijven als gevolg van de aanleg van de N23 Westfrisiaweg. In dat kader wordt gewezen op extra geluidsbelasting, luchtverontreiniging en visuele verstoring van de omgeving.

Reactie

Indien men meent door vaststelling van het PIP onevenredige schade te lijden, die niet tot het normaal maatschappelijk risico behoort, dan kan een verzoek tot planschaderegeling worden ingediend bij het hiervoor speciaal ingestelde schade- en klachtenloket. Planschade ontstaat echter eerst op het moment dat het PIP is vast-

gesteld. Vanaf dat moment kunnen schadeverzoeken worden ingediend.

Grondverwerving in relatie tot het PIP

Er is een aantal zienswijzen ingediend met betrekking tot de grondverwerving in relatie tot het tracé van de opwaardering. Tengevolge van de opwaardering zal een aantal agrarische bedrijven in meer of mindere mate delen van hun huiskavels kwijtraken. Dit wordt gezien als een zware aanslag op inkomens en vermogenspositie.

Reactie

Daar waar gronden benodigd zijn voor de opwaardering c.q. aanleg van de weg zal getracht worden deze langs minnelijke weg te verwerven. Mocht dit niet lukken dan zal dit geschieden via onteigening volgens de daarvoor wettelijk vastgelegde procedures. Vooralsnog is uit de uitgevoerde inventarisatie komen vast te staan dat geen van de in verband met de aanleg noodzakelijke aankopen van gronden de levensvatbaarheid van de getroffen bedrijven zal aantasten.

Landschappelijke inpassing tracé

Meerdere indieners gaan in op de consequenties van de aanleg van de weg in het landschap. Termen als visuele hinder en verstoring van het landschap worden hierbij veelvuldig gebruikt.

Reactie

Ook de provincie vindt dat de weg zo goed mogelijk landschappelijk moet worden ingepast. De provinciale visie over de landschappelijke inpassing is in eerste instantie in het in 2009 vastgestelde Beeldkwaliteitsplan vastgelegd. In dit plan zijn de ontwerpuitgangspunten verwoord. Dit plan is vervolgens verder uitgewerkt tot concrete maatregelen die in het Landschapsplan zijn vastgelegd. Wij zijn van mening dat met de realisatie van de in dit plan opgenomen maatregelen een acceptabele inpassing van de weg in het landschap wordt geborgd.

Zienswijzen deelnemende partners

Ook een aantal aan het project N23 Westfrisiaweg deelnemende partners en ondertekenaars van de Realisatieovereenkomst hebben zienswijzen ingediend op het ontwerp-PIP en het concept Landschapsplan.

Het betreft hier de gemeenten Langedijk, Heerhugowaard, Koggenland, Hoorn, Medemblik, Drechterland en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Hoewel voor de volledige beantwoording van de ingediende zienswijzen vooral wordt gewezen op de beantwoording in de genoemde Nota Beantwoording, willen wij in deze voordracht toch aandacht geven aan een aantal onderdelen uit deze zienswijzen.

Zo behelzen de zienswijzen van de gemeenten Koggenland, Hoorn, Medemblik en Drechterland voorstellen waarbij een wijziging van de PIP grenzen aan de orde is. Op basis van het hierover door ons ingewonnen juridische advies leidt het honoreren van deze verzoeken tot onaanvaardbare juridische risico's voor het project. Daarnaast zou honorering leiden tot extra uit te voeren (milieu) onderzoek en derhalve tot vertraging in de planning voor de start van de daadwerkelijke uitvoering van het project. Dit vinden wij niet aanvaardbaar. Aangezien binnen de grenzen van de Wet ruimtelijke ordening er mogelijkheden zijn om – binnen de periode waarover het PIP zich uitstrekt – tot voorstellen te komen waarmee tegemoet kan worden gekomen aan de wensen van de genoemde partners, willen wij in deze fase niet meewerken aan deze verzoeken tot grenswijziging.

Reactie

Wij zijn niet bereid tegemoet te komen aan de wensen van de hiervoor genoemde partners tot aanpassing van de PIP-grenzen. Werk met werk maken en extra wensen zijn bespreekbaar, mits passend binnen de PIP-grenzen en voor rekening van de wensende partij. De partners zijn hierover geïnformeerd in het Bestuurlijk Overleg van 22 februari 2012.

Ten aanzien van de procedures die inmiddels door de gemeente Hoorn zijn doorlopen om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan 't Zevenhuis merken wij hier op dat de grenzen van dit bestemmingsplan niet overeenkomen met de grenzen van het PIP. Het bestemmingsplan zal naar verwachting eerder worden vastgesteld dan het PIP, waardoor na vaststelling van het PIP het bestemmingsplan gedeeltelijk zal worden overruled. Teneinde dit te kunnen repareren wordt in het bijgevoegde ontwerpbesluit aan uw Staten voorgesteld om de gemeente Hoorn gedurende de geldigheidsduur van het PIP en onder goedkeuring van gedeputeerde staten, de mogelijkheid te bieden om het bestemmingplan 't Zevenhuis gewijzigd vast te stellen.

Met betrekking tot de door de gemeenten Langedijk en Heerhugowaard ingediende zienswijzen over geluidberekeningen/vermeende geluidsoverlast, geldt hetzelfde als dat wat is opgemerkt in de reactie op 'de toename van de geluidsoverlast in relatie tot de aanleg van de weg' (pagina 8/9).

De door het Hoogheemraadschap ingediende zienswijze richt zich vooral op de waterhuishoudkundige aspecten zoals wel of niet opgenomen in het ontwerp-PIP en het concept landschapsplan.

Reactie

Wij zijn van mening dat door ons in het PIP ruimschoots wordt voldaan aan alle compensatie/mitigatie zoals noodzakelijk als gevolg van de aanleg van de Westfrisiaweg. Dat het Hoogheemraadschap daarnaast nog andere wensen en eisen heeft met betrekking tot de waterhuishoudkundige invulling buiten de PIP-grenzen, nemen wij voor kennisgeving aan. Zo is de wens van het Hoogheemraadschap om 4 ha extra waterberging te creëren op grondgebied van de gemeente Medemblik ons bekend. Wij zijn bereid hieraan medewerking te verlenen daar waar wij daarvoor bevoegd gezag zijn. Ook in het kader van werk met werk maken zien wij in de uitvoering van het project Westfrisiaweg mogelijkheden om het Hoogheemraadschap hierbij behulpzaam te zijn. De voor de totstandkoming van de waterberging te doorlopen planologische procedures en de bekostiging van alle kosten van deze waterberging wensen wij echter niet ten laste van onderhavig infrastructuur project te nemen. De dekking van alle hiermee gepaard gaande kosten dient dus door het Hoogheemraadschap zelf te worden geregeld.

Het door de gemeente Drechterland aangedragen punt dat in het ontwerp-PIP ten onrechte wordt gesuggereerd dat ook de raad van de gemeente Drechterland de Realisatieovereenkomst N23 Westfrisiaweg heeft bekrachtigd, is op zich juist. De door de raad gewenste provinciale garantie over uitvoering van de in de Realisatieovereenkomst opgenomen scope van het project op grondgebied van de gemeente Drechterland kan op dit moment echter niet worden afgegeven. Daarvoor dienen de resultaten van de aanbesteding te worden afgewacht. Vooralsnog hebben wij, op basis van de ons nu bekende informatie, er vertrouwen in dat de in de Realisatieovereenkomst beschreven scope op het grondgebied van deze gemeente ook daadwerkelijk binnen het hiervoor vastgelegde taakstellende budget kan worden gerealiseerd. In dat kader blijven wij bij de stelling dat het plan uitvoerbaar is.

Reactie

In de toelichting bij het PIP wordt aan de door Drechterland gevraagde garantie nadrukkelijk aandacht gegeven.

De door Medemblik ingediende zienswijze behelst een verzoek om de ontwerpsnelheid op het gedeelte A7 tot aan de Rijweg terug te brengen tot 80 km/per uur.

Reactie

In de eveneens door de raad van Medemblik geaccordeerde Realisatieovereenkomst N23 Westfrisiaweg is vastgelegd dat uitgegaan wordt van een ontwerpsnelheid van 100 km/per uur op genoemd tracédeel. Wij houden dan ook vast aan

de uitgangspunten van het hierin vastgelegde tracé.

Aanpassing inpassingsplan naar aanleiding van ingediende zienswijzen

De zienswijzen zijn in de bijgevoegde Nota beantwoording van een reactie voorzien. Het voorstel is om de zienswijzen op alle punten ongegrond te verklaren, met uitzondering van de volgende onderdelen:

Wijzigingen in de regels

Wijziging 1:

onder gelijktijdige vernummering van de overige onderdelen, is in artikel 1, sub m een definitie van een geluidsbeperkende voorziening toegevoegd, inhoudende:

“m. geluidsbeperkende voorziening: een geluidsscherm, een aarden wal of een combinatie van beide, ten behoeve van het reduceren van de geluidsbelasting”, om zo te verduidelijken wat onder het begrip moet worden verstaan en om het hanteren van begrippen te harmoniseren;

Wijziging 2:

artikel 5.1, sub j is vervangen door:

“c. geluidsbeperkende voorzieningen ten behoeve van geluidsgevoelige functies die uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding “geluidsscherm”,

om zo een misverstand op te heffen dat de planregels ook van toepassing zijn op de geluidsvoorzieningen zelf;

Wijziging 3:

artikel 5.1, sub l is toegevoegd. De toevoeging luidt:

“bestaande spoorweg(overgang)en met bijbehorende voorzieningen.”

Hierdoor is er een duidelijke bestemming voor de bestaande spoorweg(overgang)en.

Wijziging 4:

artikel 5.5, sub a is vervangen door:

“a. De gronden met de bestemming ‘Verkeer - 1’ bedoeld voor de rijstroken voor de N23 Westfrisiaweg, mogen na aanleg niet eerder voor doorgaand gemotoriseerd verkeer in gebruik worden genomen, dan nadat de geluidsbeperkende voorzieningen ter plaatse van de aanduiding “geluidsscherm” zijn gerealiseerd conform het als bijlage 7 bij dit inpassingsplan opgenomen akoestisch onderzoek en het daarin opgenomen overzicht van maatregelen.”

Hiermee wordt beter dan voorheen duidelijk dat de maatregelen moeten zijn gerealiseerd voordat de weg in gebruik kan worden genomen.

Wijziging 5:

artikel 5.6 is vervangen door:

“Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsver-

gunning afwijken van het bepaalde in lid 5.1, sub c en toestaan dat op gronden die niet nader zijn aangeduid met de aanduiding “geluidsscherm” eveneens geluidsbeperkende voorzieningen ten behoeve van geluidsgevoelige functies mogen worden gerealiseerd, wanneer dit ten behoeve van geluidsbescherming van geluidsgevoelige functies noodzakelijk is. Op deze voorzieningen is het bepaalde in lid 5.2, sub b onder 1 van overeenkomstige toepassing.”
Daarmee wordt consistentie in de gebruikte terminologie bevorderd.

Wijziging 6:

artikel 6.1, sub c is vervangen door:

“c. geluidsbeperkende voorzieningen ten behoeve van geluidsgevoelige functies die uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding “geluidsscherm”,
om zo een misverstand op te heffen dat de planregels ook van toepassing zijn op de geluidsvoorzieningen zelf;

Wijziging 7:

de tekst van artikel 6.1, sub k is vervangen door:

“l. bij het wegverkeer gebruikelijke voorzieningen, zoals bermen, bermbeplanting en taluds, vluchtstroken, in- en uitrijstroken, rotondes, bushaltes en dergelijke.”

Met de wijziging is een taalfout hersteld.

Wijziging 8:

artikel 6.1, sub m is toegevoegd. De toevoeging luidt:

“bestaande spoorweg(overgang)en met bijbehorende voorzieningen.”

Hierdoor is er een duidelijke bestemming voor de bestaande spoorwegovergangen.

Wijziging 9:

artikel 6.4, sub a is vervangen door artikel 6.5, sub a luidende:

“a. De gronden met de bestemming ‘Verkeer - 2’ bedoeld voor de rijstroken voor de N23 Westfrisiaweg, mogen na aanleg niet eerder voor doorgaand gemotoriseerd verkeer in gebruik worden genomen, dan nadat de geluidsbeperkende voorzieningen ter plaatse van de aanduiding “geluidsscherm” zijn gerealiseerd conform het als bijlage 7 bij dit inpassingsplan opgenomen akoestisch onderzoek en het daarin opgenomen overzicht van maatregelen.”

Hiermee wordt beter dan voorheen duidelijk dat de maatregelen moeten zijn gerealiseerd voordat de weg in gebruik kan worden genomen.

Wijziging 10:

De artikelen 6.4 en 6.5 zijn voor wat betreft hun volgorde omgedraaid om zo meer consistentie te krijgen in de opbouw van de verschillende regels en om op deze wijze automatisch een foutieve verwijzing te corrigeren.

Wijziging 11:

Artikel 6.6 is vervangen door:

“Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 6.1, sub c en toestaan dat op gronden die niet nader zijn aangeduid met de aanduiding “geluidsscherm” eveneens geluidsbeperkende voorzieningen ten behoeve van geluidsgevoelige functies mogen worden gerealiseerd, wanneer dit ten behoeve van geluidsbescherming van geluidsgevoelige functies noodzakelijk is. Op deze voorzieningen is het bepaalde in lid 6.2, sub b onder 1 van overeenkomstige toepassing.”
Daarmee wordt consistentie in de gebruikte terminologie bevorderd.

Wijziging 12:

onder gelijktijdige vernummering van de artikelen 11 tot en met 15 is in artikel 11 een nieuw artikel toegevoegd onder de naam Waterstaat – Waterkering, luidende:

Artikel 11 Waterstaat – Waterkering**11.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor ‘Waterstaat – Waterkering’ aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen (basisbestemming) tevens bestemd voor:

- a de waterkering en de waterbeheersing.

11.2 Bouwregels

Aanvullend op de bouwregels in de andere voor de betreffende gronden aangewezen bestemmingen gelden de volgende bouwregels:

- a op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.
- b voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende regel:
 - de bouwhoogte mag niet meer dan 2 m bedragen.

11.3 Nadere eisen

Het bevoegd gezag kan, met het oog op het voorkomen van een onevenredige aantasting van:

- de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- de verkeersveiligheid;
- de milieusituatie;
- de waterkerende functie van de waterkering, nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing.

11.4 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan, mits:

- geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de waterkerende functie van de waterkering;
- er overleg met de waterkeringbeheerder heeft plaatsgevonden, bij omgevingsvergunning afwijken van:

- 1 het bepaalde in lid 11.2, sub a voor het bouwen van gebouwen die op grond van de basisbestemming zijn toegestaan;
- 2 het bepaalde in lid 11.2, sub b voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde die op grond van de basisbestemming zijn toegestaan.

11.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

- a Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:
 - 1 het ontgronden, afgraven, ophogen en/of egaliseren van gronden;
 - 2 het planten van bomen en/of houtgewas;
 - 3 het dempen en/of graven van waterlopen en waterpartijen;
 - 4 het aanbrengen en/of verwijderen van verhardingen;
 - 5 het aanbrengen van ondergrondse en bovengrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen, en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.
- b De in lid 11.5, sub a bedoelde vergunning is niet vereist voor:
 - 1 het aanleggen van de infrastructurele werken en verhardingen ten behoeve van het realiseren van het doel van dit inpassingsplan;
 - 2 werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden die normaal onderhoud en beheer betreffen;
 - 3 werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.
- c De in lid 11.5, sub a bedoelde vergunning wordt alleen verleend indien:
 - 1 geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waterkerende functie van de waterkering;
 - 2 er overleg heeft plaatsgevonden met de waterkeringbeheerder.

In het ontwerp Inpassingsplan Westfrisiaweg ontbrak een bestemmingsregeling voor waterkeringen met de daarbij horende vrijwaringszone. Met deze aanvulling is dit alsnog opgenomen.

Wijzigingen in de verbeelding**Wijziging 1:**

vervallen van de waterberging ter hoogte van de A7 als natuurbestemming.
Hiermee is een omissie hersteld. Voor een kaartje waarop de wijziging is weergegeven wordt

verwezen naar de Nota beantwoording zienswijzen ontwerp Inpassingsplan Westfrisiaweg en concept Landschapsplan N23 Westfrisiaweg (hierna: Nota beantwoording).

Wijziging 2:

wijziging verbeelding op het wegvak van de N302 (tussen de A7 en de aansluiting Oostergouw). Dit gedeelte is voorzien van een Verkeer-2 bestemming. Hiermee is een omissie hersteld. Voor een kaartje waarop de wijziging is weergegeven wordt verwezen naar de Nota beantwoording.

Wijziging 3:

de digitale verbeelding is voorzien van de lijn "as van de weg. Hiermee is een omissie hersteld en worden de papieren versie en de digitale verbeelding met elkaar in overeenstemming gebracht. Voor een kaartje waarop de wijziging is weergegeven wordt verwezen naar de Nota beantwoording.

Wijziging 4:

vervallen van de bestemming natuur nabij de Proeftuin Zwaagdijk. Hier heeft een heroverweging van de gewenste natuurcompensatie vorm gekregen. Voor een kaartje waarop de wijziging is weergegeven wordt verwezen naar de Nota beantwoording.

Wijziging 5:

vervallen van de bestemming Verkeer- Voorlopig ter hoogte van de percelen kadastraal bekend gemeente Drechterland, Sectie M, no. 202 en Sectie H, no. 263. Deze bestemming kan elders binnen het PIP worden gerealiseerd met minder belastende gevolgen voor de grondeigenaar. Voor een kaartje waarop de wijziging is weergegeven wordt verwezen naar de Nota beantwoording.

Wijziging 6:

toevoegen van de binnen de PIP grenzen aanwezige waterkeringen en de vrijwaringzones. In het ontwerp-PIP ontbrak een bestemmingsregeling voor waterkeringen met de daarbij horende vrijwaringszone alsmede de aanduiding daarvan op de verbeelding. Met deze aanvulling wordt in deze omissie voorzien. Voor een kaartje waarop de wijziging is weergegeven wordt verwezen naar de Nota beantwoording.

Wijziging 7:

toevoegen van de binnen de PIP grenzen aanwezige risicocontouren van de LPG tankstations. In het ontwerp-PIP zijn de risicocontouren abusievelijk niet opgenomen. Met deze aanvulling wordt in deze omissie voorzien. Voor een kaartje waarop de wijziging is weergegeven wordt verwezen naar de Nota beantwoording.

Wijziging 8:

het digitale bestand is in overeenstemming gebracht met de analoge versie.

Wijzigingen in de toelichting

Wijziging 1:

in paragraaf 1.1 is Figuur 1. Westfrisiaweg als onderdeel van de verbinding Alkmaar – Zwolle vervangen door een alternatieve figuur waarop duidelijker te zien is hoe het tracé tussen Alkmaar en Zwolle loopt.

Wijziging 2:

in de opsomming in paragraaf 1.2 is onder aandachtspunt 4 de tekst vervangen door de volgende tekst: "De provinciale weg N302 tussen de A7 en de Markerwaardweg wordt een 100 km/u-weg met 2x2 rijstroken. Met uitzondering van de kruising met de Museumspoortram worden alle kruisingen ongelijkvloers;"

Omdat op dit onderdeel van de weg tussen de A7 en de Markerwaardweg de Museumspoortram (met een lage frequentie) het tracé wel gelijkvloers kruist is deze tekst aangepast.

Wijziging 3:

In paragraaf 1.5 is de passage "Wanneer de Westfrisiaweg op zeker moment is gerealiseerd, nemen de gemeenten de in dit inpassingsplan vastgelegde bestemmingen over in hun bestemmingsplan(nen)" komen te vervallen. Hiermee worden misverstanden voorkomen over de verhouding tussen het inpassingsplan en de bestemmingsplannen van betrokken gemeenten.

Wijziging 4:

in het kopje 'Vogel- en habitatrichtlijn (Natura2000)' is de verwijzing naar paragraaf 5.6 vervangen door een verwijzing naar paragraaf 5.7. Hiermee is een onjuiste verwijzing hersteld.

Wijziging 5:

in het kopje 'Verdrag van Malta' is de verwijzing naar paragraaf 5.7 vervangen door een verwijzing naar paragraaf 5.8. Hiermee is een onjuiste verwijzing hersteld.

Wijziging 6:

op blz. 19 is in de laatste zin van de tweede alinea een verwijzing naar paragraaf 5.6 vervangen door de tekst: "Hierop wordt in paragraaf 5.7 nader ingegaan". Hiermee is een onjuiste verwijzing hersteld.

Wijziging 7:

de laatste zin van het kopje Ontwikkelingsplan Ecolint Enkhuizen (blz. 25) is vervangen door de volgende tekst: "Het tracé van de N23 Westfrisiaweg volgt hier het tracé van de bestaande N506." Dit omdat de tekstuele wijziging recht doet aan

een betere geografische aanduiding van de ligging van de natuurgebieden ten opzichte van de N23 Westfriisiaweg.

Wijziging 8:

paragraaf 3.10 is een afweging opgenomen inzake de reactie van het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, die zich niet onverkort akkoord kon verklaren met de Waterhuishoudingsplannen Westfriisiaweg. Goed onderling overleg heeft geleid tot een aanpassing van de tekst van deze paragraaf.

Wijziging 9:

op blz. 49 is in de eerste alinea een zin vervangen door de tekst:

“De definitieve tracékeuze is in het Landschapsplan N23 Westfriisiaweg uitgewerkt.” Abusievelijk was het woordje ‘in’ niet opgenomen in de zin. Dit is met deze wijziging hersteld en ook is een koppeling aangebracht met de uitwerking van het tracé in het definitieve Landschapsplan N23 Westfriisiaweg.

Wijziging 10:

paragraaf 5.5.2 is aangevuld met de verantwoordingsplicht groepsrisico. De door de provincie wenselijk geachte maatregelen zijn opgenomen in deze paragraaf.

Wijziging 11:

op blz. 75 is in de laatste zin van de paragraaf een verwijzing naar paragraaf 5.6.5 vervangen door een verwijzing naar paragraaf 5.7.5. Hiermee is een onjuiste verwijzing hersteld.

Wijziging 12:

in de tweede alinea is bij de besluitvorming door de gemeente Drechterland op 1 november 2010 een voetnoot toegevoegd die onder aan de bladzijde is weergegeven, inhoudende: De gemeenteraad van Drechterland heeft daarbij aangegeven dat zij zal overgaan tot bekrachtiging van de ondertekening van de Realisatieovereenkomst indien onomstotelijk is vastgelegd dat de dichte tunnelbakken onder de Streekweg en de spoorlijn/Binnenwijzend, de volwaardige aansluiting bij de Slimweg en de gedeeltelijke opwaardering van de Slimweg worden uitgevoerd overeenkomstig bijlage 1, onderdeel 5 van de Realisatieovereenkomst. Hiermee is vorm gegeven aan de voorwaarde die de gemeente Drechterland heeft gekoppeld aan haar instemming met de Realisatieovereenkomst.

Aanpassing Landschapsplan N23 Westfriisiaweg naar aanleiding van de ingediende zienswijzen

De zienswijzen gericht op het Landschapsplan N23 Westfriisiaweg zijn in bijgevoegde Nota van

Beantwoording van een reactie voorzien. Het voorstel is om de zienswijzen op alle punten ongegrond te verklaren, met uitzondering van de volgende onderdelen:

- het aanpassen van het Profiel onderdoorgang Streekweg 1:500 (Drechterland) en het aanpassen van het Profiel onderdoorgang Binnenwijzend 1:500 (Drechterland) aan de dimensie van een weg met 2 x 2 rijstroken;
- het opnemen van lage beplanting (maximale hoogte: 75 cm) op de tekening Kruising Dorpsstraat Obdam ter voorkoming van hinderlijke lichtinval door afslaand verkeer op de aansluiting;
- het aanvullen van de bestaande beplanting rond het stoomgemaal ‘het Grootslag 2’ en de woning aan de Zuiderdijk 15 te Stede Broec op de tekening Kruising Florasingel;
- het aanpassen van de waterloop zuidelijk van de Wijzend op de tekening. Voorstel nieuwe situatie Binnenwijzend, zo dat deze niet langer op het perceel van Binnenwijzend 104 (Hoogkarspel) is gelegen;
- het laten vervallen van de bomenrij langs de zuidelijke tak van de Laan van Meerweijde op de tekening Aansluiting Laan van Meerweijde;
- het wijzigen van de benaming ‘Vredemaker-West’ in ‘Vredemaker-Oost’ op de tekening Aansluiting N243;
- het wijzigen van de tekst van ontwerpprincipie 54 in de volgende tekst: “De gemeente Hoorn ontwikkelt de vrijkomende ruimte tot een nieuwe stadsrand met een groen karakter. De grasbermen met solitaire bomen langs de toeritten bij de Strip en het gras op de kabels- en leidingenstrook sluiten hier op aan en geven de eerste aanzet voor het groene karakter;
- de opname van een tweetal nieuwe begrippen (Nieuwe erfsingel en Groene stadsrand) onder meer om inzicht te geven in de wijze waarop de N23 Westfriisiaweg in het landschap wordt ingepast.

Overige aanpassingen Inpassingsplan Westfriisiaweg en Landschapsplan N23 Westfriisiaweg

Daar waar dit zinvol is geacht, is de toelichting behorende bij het Inpassingsplan Westfriisiaweg verder aangescherpt en in overeenstemming gebracht met de op basis van de zienswijze en de hieronder nog te beschrijven ambtshalve wijzigingen aangebrachte aanpassingen. Ook de teksten en figuren van het Landschapsplan N23 Westfriisiaweg zijn dienovereenkomstig aangepast. Bij beide documenten is verder aandacht besteed aan het herstellen van taalkundige fouten, onjuiste benamingen en overige onjuistheden.

Noemenswaardige ambtshalve wijzigingen in het Inpassingsplan Westfrisiaweg zijn:

Wijzigingen in de regels

Wijziging 1:

in artikel 1 Begrippen, zijn, onder gelijktijdige vernummering en samenvoeging van de overige onderdelen, begrippen toegevoegd en gewijzigd, luidend als volgt:

- e archeologische waarden: de waarden die verband houden met het zich in de bodem bevinden van voorwerpen of bewoningssporen van vroegere samenlevingen, die wegens hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde van algemeen belang zijn;
- k ecologische verbindingzone: zone met voorzieningen ten behoeve van het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van natuurwaarden, zoals houtsingels, faunapassages, faunaduikers, wildrasters en kleinschalige natuurontwikkeling;
- q geluidsscherm: een bouwwerk, geen gebouw zijnde, ten behoeve van het reduceren van geluidsbelasting;
- s natuurlijke waarde: de aan een gebied toegekende waarde voor soorten planten, dieren en vegetatietypen, waarbij het gangbaar is zich met name te richten op de bescherming, zeldzaamheid en mate van bedreiging van de natuurwaarde van de aanwezige planten, dieren en vegetatietypen;
- u peil:
 - 1 voor een bouwwerk op een kunstwerk:
 - de bovenkant van het kunstwerk;
 - 2 voor een geluidsscherm op een aarden wal:
 - de bovenkant van de aarden wal;
 - 3 in overige gevallen:
 - de hoogte van het aansluitend afgewerkte maaiveld;

Bij het doorvoeren van aanpassingen is gebleken dat er behoefte is aan een aantal aanvullende, verduidelijkende definitieën.

Deze wijziging voorziet daarin.

Ook voorziet de wijziging in een verduidelijking van het begrip peil. Dat is voor de plaatsing van de geluidsschermen van belang.

Wijziging 2:

in artikel 2 is het onderdeel over de dakhelling vervallen en is een nieuw sub e toegevoegd, luidende:

“e. meetverschillen:

bij de toepassing van het bepaalde in het plan ten aanzien van het bouwen binnen bestemmingsvlakken worden afwijkingen ten gevolge van meetverschillen buiten beschouwing gelaten, mits dat meetverschil, mede gelet op de aard en

omvang van hierdoor toegelaten of toe te laten bouwwerken of werkzaamheden, als van zeer beperkte betekenis moet worden aangemerkt.” Gebleken is dat er behoefte bestaat aan een bepaling over meetverschillen.

Wijziging 3:

artikel 3.1, sub a is vervangen door:

“a. het ontwikkelen en behouden van natuurlijke waarden.”

De wijziging corrigeert een taalkundige omissie.

Wijziging 4:

artikel 3.2, sub b is vervangen door:

“b. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende regel:

- 1 de bouwhoogte mag niet meer dan 3 m bedragen.”

De wijziging betreft een taalkundige aanscherping.

Wijziging 5:

in artikel 4.2 heeft een vernummering plaats gevonden en is sub b vervangen door:

“b. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende regel:

- 1 de bouwhoogte mag niet meer dan 3 m bedragen.”

De wijziging betreft het herstel van een verkeerde nummering en een taalkundige aanscherping.

Wijziging 6:

in artikel 5.1 heeft een hernummering plaatsgevonden als gevolg van een eerder gegeven verkeerde opsomming. Met deze wijziging wordt dit hersteld.

Wijziging 7:

in artikel 5.2 is sub b onder 1 vervangen door:

“de bouwhoogte van geluidsbeperkende voorzieningen ten behoeve van geluidsgevoelige functies ter plaatse van de aanduiding “geluidsscherm” mag niet meer dan 6 m bedragen.”

Het onderdeel aangepast aan de gewijzigde definitie van peil.

Wijziging 8:

de laatste zin van artikel 5.3 is vervangen door:

“nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van bouwwerken.”

Het is gewenst om ook bij gebouwen nadere eisen te kunnen stellen.

Wijziging 9:

artikel 5.4, sub a is vervangen door:

“a. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 5.2, sub b onder 1 voor het bouwen van geluidsbeperkende voorzieningen ten behoeve van geluidsgevoelige functies buiten de gronden ter plaatse van de aanduiding “geluidsscherm” tot een bouwhoogte van niet meer dan 6 m,”

Met de wijziging is consistentie aangebracht bij het hanteren van het begrip geluidsbeperkende voorzieningen.”

Wijziging 10:

artikel 5.5, sub b en sub c zijn vervangen door:
“b. De gronden met de bestemming ‘Verkeer – 1’ bedoeld voor de rijstroken voor de N23 Westfrisiaweg, mogen na aanleg niet eerder voor door- gaand gemotoriseerd verkeer in gebruik worden genomen, dan nadat de maatregelen ten behoeve van de landschappelijke inpassing, zoals weergegeven in het als bijlage 2 bij deze regels opgenomen Landschapsplan en die vallen binnen de grenzen van dit inpassingsplan en zijn opgenomen in de als bijlage 3 opgenomen tabel met maatregelen, zijn gerealiseerd.

c. De gronden met de bestemming ‘Verkeer – 1’ bedoeld voor de rijstroken voor de N23 Westfrisiaweg, mogen na aanleg niet eerder voor door- gaand gemotoriseerd verkeer in gebruik worden genomen, dan nadat de maatregelen ten behoeve van de compensatie ten behoeve van de ecologi- sche hoofdstructuur zoals weergegeven in het als bijlage 4 bij deze regels opgenomen Compensatie- plan Ecologische Hoofdstructuur, de daarbij behorende oplegnotitie (bijlage 5) en tabel met maatregelen (bijlage 6) zijn gerealiseerd.”

Met deze wijziging wordt verwarring voorkomen over de inhoud van deze onderdelen, door het aanbrengen van een nadere aanscherping. Wijziging van sub a van het artikel is als gevolg van een ingediende zienswijze hiervoor al beschreven.

Wijziging 11:

in artikel 6.1 zijn sub d tot en met k vernummerd, onder gelijktijdige invoeging van sub d luidende: “d. ter plaatse van de aanduiding “ecologische verbindingzone” tevens voor een ecologische verbindingzone;”

Hiermee is het bestemmen van gronden als ecologische verbindingzone beter verankerd in de regels.

Wijziging 12:

in artikel 6.2 is sub b onder 1 vervangen door: “de bouwhoogte van geluidsbeperkende voor- zieningen ten behoeve van geluidsgevoelige functies ter plaatse van de aanduiding “geluidsscherm” mag niet meer dan 6 m bedragen.” Het onderdeel aangepast aan de gewijzigde definitie van peil.

Wijziging 13:

de laatste zin van artikel 6.3 is vervangen door: “nadere eisen stellen aan de plaats en afmetin- gen van bouwwerken.” Het is gewenst om ook bij gebouwen nadere eisen te kunnen stellen.

Wijziging 14:

artikel 6.4, sub b en sub c zijn verplaatst naar 6.5, sub b en sub c en luiden:

“b. De gronden met de bestemming ‘Verkeer – 2’ bedoeld voor de rijstroken voor de N23 Westfrisia- weg, mogen na aanleg niet eerder voor door- gaand gemotoriseerd verkeer in gebruik worden genomen, dan nadat de maatregelen ten behoeve van de landschappelijke inpassing, zoals weer- gegeven in het als bijlage 2 bij deze regels opgenomen Landschapsplan en die vallen binnen de grenzen van dit inpassingsplan en zijn opgenomen in de als bijlage 3 opgenomen tabel met maatregelen, zijn gerealiseerd.

c. De gronden met de bestemming ‘Verkeer – 2’ bedoeld voor de rijstroken voor de N23 Westfrisia- weg, mogen na aanleg niet eerder voor door- gaand gemotoriseerd verkeer in gebruik worden genomen, dan nadat de maatregelen ten behoeve van de compensatie ten behoeve van de ecologi- sche hoofdstructuur zoals weergegeven in het als bijlage 4 bij deze regels opgenomen Compensatie- plan Ecologische Hoofdstructuur, de daarbij behorende oplegnotitie (bijlage 5) en tabel met maatregelen (bijlage 6) zijn gerealiseerd.”

Met deze wijziging wordt verwarring voorkomen over de inhoud van deze onderdelen, door het aanbrengen van een nadere aanscherping. Wijziging van sub a van het artikel is als gevolg van een ingediende zienswijze hiervoor al beschreven.

Wijziging 15:

artikel 6.5 sub a is verplaatst naar artikel 6.4, sub a en vervangen, luidende:

“a. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsver- gunning afwijken van het bepaalde in lid 6.2, sub b onder 1 voor het bouwen van geluids- beperkende voorzieningen ten behoeve van geluidsgevoelige functies buiten de gronden ter plaatse van de aanduiding “geluidsscherm” tot een bouwhoogte van niet meer dan 6 m”. De wijziging brengt consistentie aan bij het hanteren van het begrip geluidsbeperkende voorzieningen.

Wijziging 16:

in artikel 7.1 is sub l toegevoegd luidende: “l. gronddepots.”

Door deze toevoeging wordt het mogelijk om de voor realisatie van de N23 Westfrisiaweg benodigde gronddepots in te richten.

Wijziging 17:

artikel 7.1 sub g is vervangen door:

“g. geluidsbeperkende voorzieningen. De wijziging brengt consistentie aan bij het hanteren van het begrip geluidsbeperkende voorzieningen.”

Wijziging 18:

de laatste zin van artikel 7.3 is vervangen door:
 “nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van bouwwerken.”
 Het is gewenst om ook bij gebouwen nadere eisen te kunnen stellen.

Wijziging 19:

het eerste gedeelte van artikel 7.5 is vervangen door:
 “De voor ‘Verkeer – Voorlopig’ aangewezen gronden zijn na het verstrijken van de geldigheidstermijn als bedoeld in artikel 7.4 bestemd voor “Agrarisch” waaronder begrepen:
 a agrarisch gebruik;
 b groenvoorzieningen”.
 Met de wijziging wordt een duidelijker definitieve bestemming gegeven aan de gronden die tijdens de uitvoering van het project de bestemming ‘Verkeer – Voorlopig’ hebben gekregen.

Wijziging 20:

artikel 8.1 is vervangen door:
 “De voor ‘Leiding – Gas’ aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen (basisbestemming), tevens bestemd voor aardgastransportleidingen.”
 Door toevoeging van het woordje ‘basisbestemming’ wordt duidelijker dat de bestemming ‘Leiding – Gas’ artikel een dubbelbestemming is.

Wijziging 21:

artikel 8.4, sub b onder 5 is vervangen door:
 “5. mechanisch worden uitgevoerd en daarmee vallen onder de werking van de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten.”
 Abusievelijk was een verkeerde citeertitel voor de wet gebruikt. De wijziging heft deze omissie op.

Wijziging 22:

artikel 9.1 is vervangen door:
 “De voor ‘Leiding – Hoogspanningsverbinding’ aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen (basisbestemming), tevens bestemd voor bovengrondse hoogspanningsleidingen.”
 Door toevoeging van het woordje ‘basisbestemming’ wordt duidelijker dat de bestemming ‘Leiding – Hoogspanningsverbinding’ een dubbelbestemming is.

Wijziging 23:

artikel 10.1 is vervangen door:
 “De voor ‘Waarde – Archeologie’ aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen (basisbestemming), tevens bestemd voor het behoud en bescherming van archeologische waarden.”
 De wijziging betreft een taalkundige wijziging. Spreken over ‘behoud en bescherming’ verdient de voorkeur boven ‘herstel en behoud’.

Wijziging 24:

de kapitalen in opening van de opsomming van artikel 10.2 Bouwregels, zijn vervangen door ondercast.
 De wijziging betreft het herstel van een taalkundige omissie.

Wijziging 25:

de aanvangszin van sub a van artikel 10.3, sub a onder 1, de aanvangszin van sub e en sub f onder 2, zijn vervangen door:
 “a. Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:

- 1 het ontgronden, afgraven, egaliseren, mengen, diepploegen en ontginnen van gronden met een oppervlakte groter dan 50 m² en dieper dan 30 cm;
 e Indien uit het onder d genoemde archeologisch onderzoek blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het uitvoeren van de aangevraagde werken [...]
- 2 bij de beoordeling van de omgevingsvergunningplichtige activiteiten krijgen archeologische belangen voorrang boven de belangen die met de omgevingsvergunningplicht van de hoofdbestemming worden gediend”.

Met de wijzigingen zijn taalkundige dubbelingen en omissies hersteld.

Wijziging 26:

de artikelen 11 tot en met 15, zijn vernummerd als 12 tot en met 16.
 Door de invoeging van artikel 11 Waterstaat – Waterkering als gevolg van een zienswijze zijn de opvolgende artikelnummers vernummerd.

Wijziging 27:

in het vernummerde artikel 14 is artikel 13.2 Vrijwaringszone – straatpad vervallen en vervangen door artikel 14.2 Veiligheidszone – lpg, luidende:

“14.2 Veiligheidszone – lpg

- a Aanduidingsomschrijving:
 Ter plaatse van de aanduiding “veiligheidszone – lpg” zijn de gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het tegengaan van een te hoog veiligheidsrisico van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten vanwege de aanwezigheid van een risicovolle inrichting.
- b Bouwregels:
 Ter plaatse van de aanduiding “veiligheidszone – lpg” geldt voor het bouwen van bouwwerken de volgende regel:
 - anders dan in de basisbestemming is bepaald, mogen op onder a bedoelde gronden geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten worden gebouwd.

- c Afwijken van de bouwregels:
Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen ten behoeve van afwijking van het bepaalde onder b en toestaan dat beperkt kwetsbare objecten worden gebouwd, mits het afwijken van de toepasselijke richtwaarden om gewichtige redenen wordt afgewogen.
- d Specifieke gebruiksregels:
Ter plaatse van de aanduiding "veiligheidszone - lpg" worden in ieder geval de volgende gebruiksvormen aangemerkt als strijdig met deze aanduiding:
 - het gebruik van gronden en bouwwerken als kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object (met uitzondering van het bestaande gebruik, voor zover het gebruik betreft dat niet reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan).
- e Wijzigingsbevoegdheid:
Het bevoegd gezag kan het plan het plan wijzigen door:
 - 1 de aanduiding "veiligheidszone - lpg" te verwijderen op voorwaarde dat de betreffende risicovolle inrichting ter plaatse is beëindigd;
 - 2 de aanduiding "veiligheidszone - lpg" te wijzigen (verkleinen), onder de volgende voorwaarden:
 - voor de risicovolle inrichting is een vergunning ingevolge de Wet milieubeheer verleend of gewijzigd;
 - de ligging van de zone is afgestemd op de met deze vergunning corresponderende veiligheidsafstand ingevolge het Besluit externe veiligheid inrichtingen;
 - binnen de gewijzigde zone bevinden zich geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten."

Het opnemen van de risicocontouren van tankstations als gevolg van een zienswijze leidt tot de wenselijkheid van aanvullende regels op dit gebied. Met de wijziging is hieraan invulling gegeven.

Wijziging 28:

artikel 14.2, sub a en b zijn vervangen door artikel 15.2, sub a en b, luidende:
"a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het inpassingsplan en dat hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
b. Het is verboden het met het inpassingsplan strijdige gebruik, bedoeld in sub a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind." Abusievelijk is de term bestemmingsplan gehanteerd in plaats van inpassingsplan. Met deze wijziging is deze omissie hersteld.

Wijzigingen in de verbeelding

Naast de correcties in de verbeelding als gevolg van zienswijzen zijn er ook een aantal ambtshalve wijzigingen.

Deze zijn overwegend een gevolg van het verder uitwerken van het wegontwerp in de periode na publicatie van het O-PIP. Ook bleken er in het O-PIP enkele omissies aanwezig die correctie behoeften. Daarbij moet met name worden gedacht aan het abusievelijk opnemen van de door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier gewenste extra waterberging binnen de grenzen van het ontwerp-PIP en de behoefte aan het opnemen van werkerterreinen en gronddepots op de verbeelding. Tot slot bleken er nog een aantal kleine grenscorrecties nodig.

De wijzigingen die op basis van de beschreven oorzaken zijn meegenomen zijn weergegeven op het bij de Nota beantwoording behorende kaartmateriaal.

Wijzigingen in de toelichting

Ten opzichte van het O-PIP zijn in de toelichting delen van de tekst aangepast. De belangrijkste wijzigingen in de toelichting zijn hieronder weergegeven:

Hoofdstuk 1:

Het doel van het project is verduidelijkt. Het project van de aanleg van de Westfrisiaweg is opgenomen in Bijlage II van de Crisis- en herstellwet. De consequenties hiervan zijn toegevoegd.

Hoofdstuk 2:

Par. 2.1 Inhoud van de kaderrichtlijn Water en Richtlijn overstromingsrisicobeheer zijn nader toegelicht.

Hoofdstuk 3:

Par. 3.1 Inleiding is nader uitgewerkt.

Hoofdstuk 4:

In par. 4.3 is het onderscheid tussen plangebied en studiegebied verduidelijkt.

Hoofdstuk 5:

In par. 5.3.1 is vermeld dat het onderzoek naar geluidseffecten vanwege het wegverkeer is herzien en in het plan verwerkt. Het laatste rapport is hier vermeld.

In par. 5.4 is de tekst over het toetsingskader (NSL) herzien

In par. 5.5 is aanvullend aandacht besteed aan de effecten van LPG-stations grenzend aan het plangebied. Verder is hier inhoud gegeven aan de verantwoordingsplicht inzake het groepsrisico. Ten slotte is in deze paragraaf de informatie betreffende de hogedrukgastransportleidingen gecorrigeerd.

In par. 5.7.5 zijn de maatregelen uit de aangepaste oplegnotitie inzake het compensatieplan weergegeven.

In par. 5.8 is melding gemaakt van de uitkomsten van archeologisch veldonderzoek dat in het kader van het project wordt uitgevoerd vooruitlopend op de uitvoering van het project.

Hoofdstuk 6:

In par. 6.2 is melding gemaakt van de aangepaste bestemming “Verkeer – voorlopig”.

Hoofdstuk 7:

In par. 7.1 is melding gemaakt van het voorbehoud van gemeente Drechterland ten aanzien van de realisatieovereenkomst.

Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelde ontwikkeling en realisering van ruimtelijke en infrastructurele projecten als bijdrage aan de bestrijding van de economische crisis. De Westfriisaweg is opgenomen op de bij de Crisis- en herstelwet behorende projectenlijst.

Vervolgprocedure

Na het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Westfriisaweg bestaat er voor een beperkt aantal partijen gedurende de periode van zes weken terinzagelegging de mogelijkheid tot het instellen van beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het vaststellingsbesluit. Gedurende deze termijn kan door belanghebbenden tevens een verzoek om een voorlopige voorziening worden ingediend bij de Voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. De partijen die beroep kunnen instellen zijn:

- indieners van zienswijzen, tevens belanghebbenden;
- belanghebbenden die aantonen redelijkerwijs niet in staat te zijn geweest een zienswijze tegen het ontwerp-PIP bij u kenbaar te maken;
- andere belanghebbenden, voor zover hun beroep de ambtshalve aangebrachte wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-PIP betreft.

Als gevolg van recente jurisprudentie is het voor de bij het project betrokken overheidspartners niet mogelijk om beroep in te stellen (artikel 1.4 van de Crisis- en herstelwet).

Omdat er ambtshalve wijzigingen in het PIP zijn aangebracht ten opzichte van het ontwerp-PIP wordt de bekendmaking van het besluit tot vaststelling van het PIP toegezonden aan de wettelijke adviseurs. Gedurende een periode van 6 weken hebben deze adviseurs de mogelijkheid om op de bijgestelde plannen te reageren. Vervolgens zal het besluit tot vaststelling van het

PIP met de daarbij behorende stukken gedurende een periode van 6 weken ter inzage worden gelegd. Aangezien de provincie Noord-Holland het beleid heeft om gedurende de vakantieperiode geen stukken ter inzage te leggen, zal de daadwerkelijke tervisielegging plaatsvinden op 6 september 2012.

Slotopmerkingen

Tot slot wijzen wij u op het volgende. Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2008 is een aantal nieuwe instrumenten geïntroduceerd. Aan al deze instrumenten zijn vereisten gesteld in verband met het elektronisch vastleggen en vaststellen. Deze vereisten zijn vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening en nader verankerd in der Regeling standaarden ruimtelijke ordening. De feitelijke digitale vaststelling van het Inpassingsplan Westfriisaweg geschiedt door gebruik te maken van GML (Geography Markup Language). Daarom wordt in het besluit gesproken van GML-bestand. Een volledige verbeelding daarvan op papier wordt tegelijkertijd vastgesteld. Hiervoor wordt verwezen naar het gestelde onder de artikelen 1.2.1. tot en met 1.2.6. van het Besluit ruimtelijke ordening.

Voorstel besluit:

Wij stellen u voor om te besluiten overeenkomstig het bij deze voordracht gevoegde ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter.

mw. mr. G.E.A. van Craaikamp,
provinciesecretaris.

Ontwerpbesluit

Nr. 57

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Overwegende dat het ontwerp-inpassingsplan Westfrisiaweg overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht met ingang van 13 oktober tot 24 november 2011 gedurende een periode van zes weken ter inzage heeft gelegen;

Dat gedurende deze periode van terinzagelegging in totaal 244 ontvankelijke zienswijzen zijn ingediend;

Dat het voorliggende project, de Westfrisiaweg (N23), is opgenomen in bijlage II van de Crisis- en Herstelwet zodat de afdeling 2 en 3 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en Herstelwet van toepassing zijn.

Voor de beroepsprocedure betekent dit onder andere dat het voor appellanten niet mogelijk is een pro-forma beroepschrift in te dienen. Appellanten zijn gehouden om binnen de beroepstermijn, de gronden van hun beroep in te dienen;

Dat er geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 WRO wordt vastgesteld aangezien met het vaststellen van het Inpassingsplan niet wordt voorzien in een bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening;

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 12 juni 2012 nr. 2012-17202;

gelet op artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening, de artikelen 1.2.1. tot en met 1.2.6. van het Besluit ruimtelijke ordening, artikel 1.1. lid 1 sub a van de Crisis- en herstelwet, artikel 11 van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;

Besluiten:

- 1 De Nota beantwoording zienswijzen ontwerp Inpassingsplan Westfrisiaweg en concept Landschapsplan N23 Westfrisiaweg vast te stellen;
- 2 Het Inpassingsplan Westfrisiaweg, bestaande uit regels en verbeelding (digitaal vervat in het GML-bestand NL. IMRO*) en de bijbehorende toelichting, gewijzigd ten opzichte van het ontwerp Inpassingsplan Westfrisiaweg, vast te stellen;

Voor akkoord.

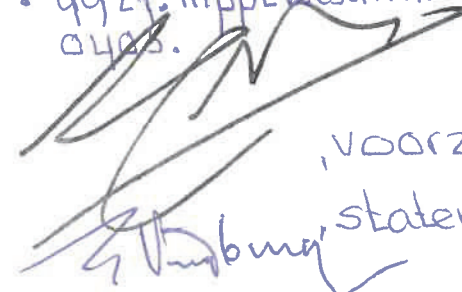
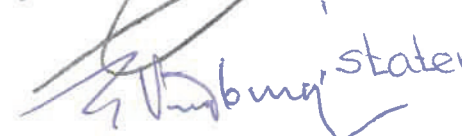
- 3 Het Landschapsplan gewijzigd ten opzichte van het concept Landschapsplan vast te stellen;
- 4 Het tijdstip als bedoeld in artikel 3.26, lid 5 van de Wet ruimtelijke ordening te bepalen op 16 juli 2022, zodat de raden van de gemeenten Heerhugowaard, Koggenland, Hoorn, Medemblik, Drechterland, Stede Broec en Enkhuizen tot en met deze datum niet bevoegd zijn een bestemmingsplan vast te stellen voor de gronden waarop het Inpassingsplan Westfrisiaweg betrekking heeft;
- 5 Gedeputeerde Staten, op grond van artikel 3:26 lid 4 Wro, de bevoegdheden en verplichtingen binnen de grenzen van het Inpassingsplan Westfrisiaweg, bedoeld in artikel 3.6, lid 1 Wet ruimtelijke ordening, uitoefenen en beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, onder a, b, c, of g van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
- 6 Dat in afwijking van het bepaalde onder 4 en 5 geldt dat de gemeenteraad van de gemeente Hoorn wel bevoegd is een bestemmingsplan voor bedrijventerrein "t Zevenhuis" vast te stellen, mits dit bestemmingsplan valt binnen de op bijlage 5 bij dit besluit weergegeven grenzen van het inpassingsplan en de provincie geen aan het project N23 Westfrisiaweg gerelateerde bezwaren heeft tegen de vaststelling van dit bestemmingsplan. Een verzoek hiertoe wordt beoordeeld door Gedeputeerde Staten;

Haarlem, 16 juli 2012.

Provinciale Staten voornoemd,

 , voorzitter.

 , statengriffier.

* in voegen na IMRO
• 9927. Inpp Westfrisiaweg - 0405.
 , voorzitter
 statengriffier

VOORDRACHT BIJLAGE 5

Legenda



Bestemmingen

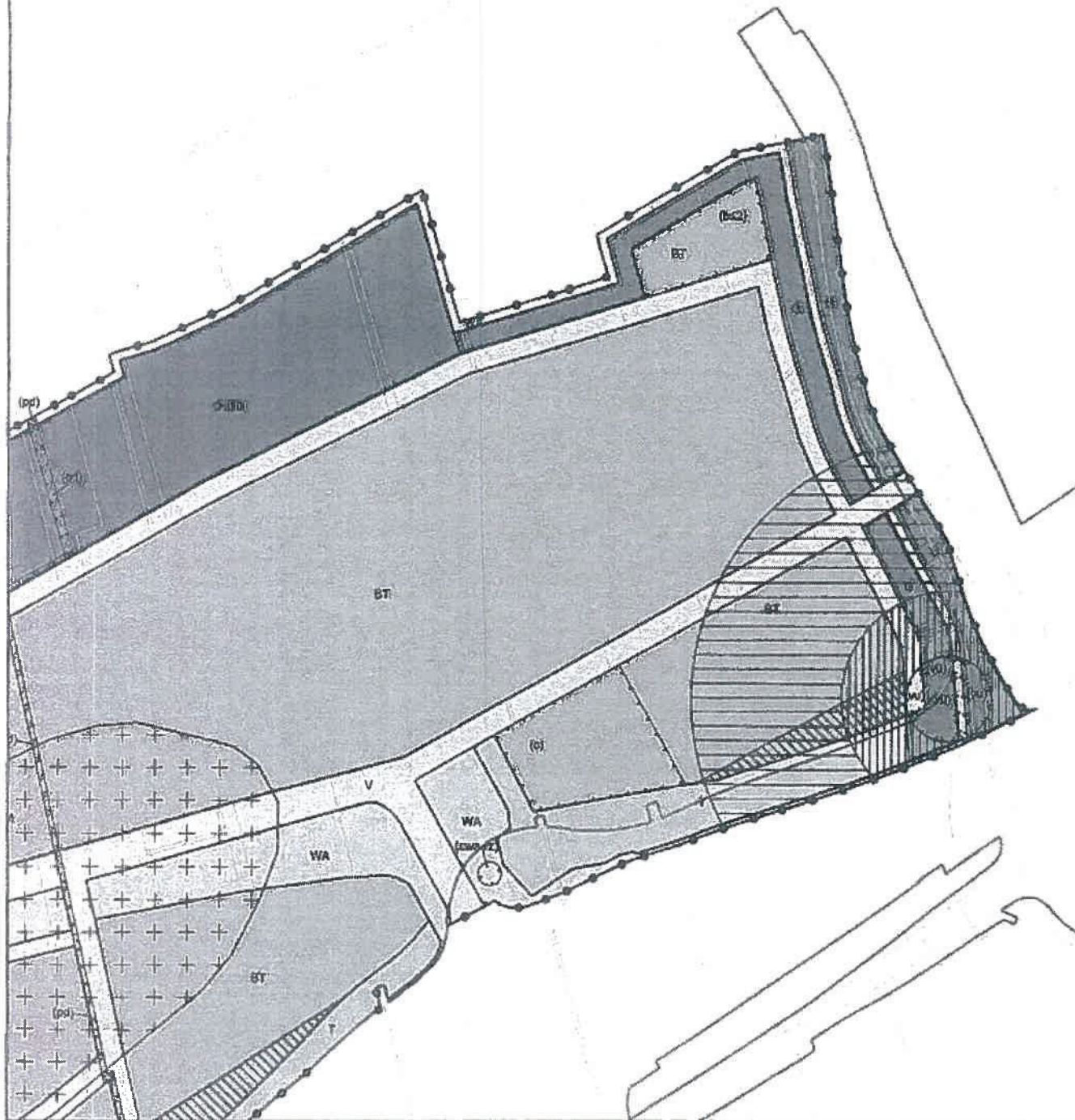
A-O	Agrarisch - Onbebouwd
BT	Bedrijventerrein
G	Groen
G-U	Groen - Uitgekleed
T	Tuin
V	Verkeer
WA	Water
WRA	Waarde - Archeologie

Aanduidingen

gekleurde zone - industrie	gekleurde zone - industrie
veiligheidszone - bari	veiligheidszone - bari
veiligheidszone - lpg	veiligheidszone - lpg
veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen	veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen
(bs2)	bedrijf tot en met categorie 2
(c)	centrum
(pd)	pad
(pws-ra)	specifieke vorm van water - rechthoek
(vu)	vulpunt lpg
bouwvlak	bouwvlak
maxvoeringsvlak	maxvoeringsvlak
(g-5)	minimale-maximale bouwhoogte (m)

Verklaring

gegevens GSKN	gegevens GSKN
---------------	---------------



Nota beantwoording zienswijzen ontwerp Inpassingsplan Westfrisiaweg en concept Landschapsplan N23 Westfrisiaweg

Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Directie Beleid | Sector Verkeer en Vervoer

Grafische verzorging

Provincie Noord-Holland, MediaProducties

Oplage

400 exemplaren

Haarlem, juli 2012

INHOUD

4 | 1 Inleiding

- 4 | 1.1 Aanleiding
- 4 | 1.2 Procedure
- 5 | 1.3 Landschapsplan
- 5 | 1.4 Voorontwerp
- 5 | 1.5 Toepasselijkheid Crisis- en Herstelwet
- 5 | 1.6 Het Besluit hogere waarden Wet geluidhinder
- 6 | 1.7 Ingediende zienswijzen
- 6 | 1.8 Betrokken partijen
- 7 | 1.9 Leeswijzer

8 | 2 Toelichting op veel voorkomende zienswijzen

- 8 | 2.1 MER en de onderzochte tracé- en inrichtingsalternatieven
- 9 | 2.2 Verschillende afgevallen (tracé) alternatieven
- 13 | 2.3 Functie van de weg/omvang onderzoek
- 14 | 2.4 Ontwerpsnelheid
- 14 | 2.5 Ecologische stapsteen/ Waterberging ter hoogte van de A7
- 14 | 2.6 Luchtkwaliteit
- 15 | 2.7 Planschade/nadeelcompensatie
- 15 | 2.8 Planschaderisicoanalyse
- 16 | 2.9 Hinder en schade vanwege N23 Westfrisiaweg
- 16 | 2.10 Vervolgprocedure

17 | 3 Beantwoording van de zienswijzen

- 18 | 3A Beantwoording zienswijzen (algemeen gedeelte)
- 122 | 3B Beantwoording zienswijzen van de bij de Realisatieovereenkomst betrokken partijen

134 | 4 Overzicht wijzigingen Inpassingsplan Westfriisaweg

- 134 | 4.2 Wijzigingen naar aanleiding van ingediende
zienswijzen
- 134 | 4.2.1 Wijzigingen in de regels
- 139 | 4.2.2 Wijzigingen in de verbeelding
- 146 | 4.2.3 Wijzigingen in de toelichting
- 149 | 4.3 Wijzigingen naar aanleiding van abtshalve
overwegingen
- 149 | 4.3.1 Wijzigingen in de regels
- 158 | 4.3.2 Wijzigingen in de verbeelding
- 160 | 4.3.3 Wijzigingen in de toelichting

165 | 5 Overzicht wijzigingen Landschapsplan

- 161 | 5.1 Inleiding
- 161 | 5.2 Wijzigingen naar aanleiding van ingediende
zienswijzen
- 163 | 5.3 Wijzigingen naar aanleiding van ambtshalve
overwegingen

164 | 6 Begrippenlijst

Bijlagen

Bijlage 1 Reactie Grontmij d.d. 16 mei 2012 op de Peutzrapportage zoals ingebracht namens prof. dr. G. Nijpels en mw. M. Weeber bij brief d.d. 21 december 2011 (ingesloten)

Bijlage 2 Tekeningen ten behoeve van de vergelijking van het ontwerp en het vast te stellen plan (separaat achter in dit boek)

INHOUD

INLEIDING

1.1 AANLEIDING

Het provinciaal Inpassingsplan Westfrisiaweg van de provincie Noord-Holland (hierna: PIP) voorziet in de opwaardering en op deellocaties nieuwe aanleg van de N23 Westfrisiaweg.

De N23 Westfrisiaweg beslaat in totaal een weglengte van ongeveer 40 kilometer. De route loopt door de gemeenten Heerhugowaard, Koggenland, Medemblik, Hoorn, Drechterland, Stede Broec en Enkhuizen en bestaat op dit moment uit de provinciale wegen N507, N243, N302, N506 en een stukje van de rijksweg A7. De route heeft op regionaal niveau een belangrijke ontsluitende functie en vormt een impuls om in de toekomst te komen tot een N23 van Alkmaar tot Zwolle.

Het verkeer op deze route is in het afgelopen decennium sterk toegenomen. De veiligheid, de leefbaarheid en de bereikbaarheid in de omgeving van de bestaande Westfrisiaweg staan hierdoor onder druk. Het huidige wegennet heeft door groei van verkeer, onder andere als gevolg van de groei van woningaantallen in de regio, onvoldoende capaciteit om het verkeer nog op een veilige manier af te kunnen wikkelen. Zonder maatregelen zullen de veiligheid, de leefbaarheid en de bereikbaarheid verder verslechteren.

Het doel van de N23 Westfrisiaweg is het verbeteren van de doorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid en daarnaast het stimuleren van de economische ontwikkelingen in de kop van Noord-Holland. Bij de opwaardering van de N23 Westfrisiaweg wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande infrastructuur zodat natuur en milieu minimaal worden belast.

De N23 Westfrisiaweg wordt aangelegd als regionale stroomweg met daar waar mogelijk een ontwerpsnelheid van 100 km/uur. Dit geldt met name in het deel ten oosten van de A7.

Het project N23 Westfrisiaweg bevat op hoofdlijnen de volgende onderdelen:

- er komt een nieuwe wegverbinding met 2x1 rijstroken (80 km/uur) ten noorden van Heerhugowaard tussen de provinciale weg N242 en De Braken;
- de bestaande verbinding tussen Heerhugowaard en Avenhorn (de huidige N507) wordt een 80km/uur-weg met 2x1 rijstroken. De kruisingen worden gelijkvloers met rotondes. Daarnaast komt er een parallelweg voor langzaam verkeer;
- het gedeelte N243 tussen Avenhorn en de A7 (Jaagweg) wordt opgewaardeerd naar 2x2 rijstroken, met een maximumsnelheid van 80 km/uur;
- de provinciale weg N302 tussen de A7 en de Markerwaardweg wordt een 100 km/uur-weg met 2x2 rijstroken. Alle kruisingen, met uitzondering van de kruising met de Museumstoomtram, worden ongelijkvloers;
- er komt een nieuwe verbinding tussen de Markerwaardweg en de Raadhuislaan. Dit wordt een 100 km/uur-weg met 2x2 rijstroken.

1.2 PROCEDURE

Het ontwerp PIP (hierna: O-PIP) heeft vanaf 13 oktober tot 24 november 2011 voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen.

Aanvankelijk is het O-PIP vanaf 8 september 2011 voor een periode van 6 weken ter visie gelegd. Aangezien de ter inzage legging van het O-PIP abusievelijk niet gepubliceerd was in de Staatscourant is, omwille van de zorgvuldigheid, besloten het O-PIP opnieuw ter inzage te

leggen voor een periode van 6 weken.

In de hierover uitgebrachte publicatie is vermeld dat de in het kader van de eerste inzage termijn ingediende zienswijzen niet nogmaals hoefden te worden ingediend. Deze zienswijzen zijn aangemerkt als tijdig ingediend en worden in deze nota voorzien van een beantwoording.

Daarnaast is aangegeven dat het mogelijk was om reeds ingediende zienswijzen gedurende de nieuwe termijn van ter inzage legging aan te vullen. Indien indieners van deze mogelijkheid gebruik hebben gemaakt is dit in deze nota weergegeven.

1.3 LANDSCHAPSPLAN

Tegelijk met het O-PIP is het concept Landschapsplan ter inzage gelegd. Het concept Landschapsplan is een uitwerking van het Beeldkwaliteitsplan N23 Westfrisiaweg (d.d. 19 maart 2009) en voorziet in een ontwerp van de inrichting van de weg en de aangrenzende ruimten, zoals bermen, de aansluitingen, de weggerelateerde ruimten en de berm sloten. Het definitieve Landschapsplan wordt gelijktijdig met het PIP door Provinciale Staten vastgesteld.

1.4 VOORONTWERP

Voorafgaand aan de ter inzage legging van het O-PIP is bij besluit van 27 april 2010 het voorontwerp-Inpassingsplan Westfrisiaweg vrijgegeven voor tervisielegging. Gelijktijdig met deze ter inzage legging is ook het totale MER, bestaande uit het planMER (2007), het inrichtingsMER (2010) en het aanvullende MER *“opwaardering Westfrisiaweg-alternatieven ten zuiden van Heerhugowaard”* (2010) ter visie gelegd. De op basis van het MER en het voorontwerp-Inpassingsplan Westfrisiaweg ingediende reacties zijn alle voorzien van een beantwoording in de Reactienota MER en het voorontwerp-inpassingsplan Westfrisiaweg (juli 2011).

1.5 TOEPASSELIJKHEID CRISIS- EN HERSTELWET

Het voorliggende project, de N23 Westfrisiaweg, is opgenomen in bijlage II van de Crisis- en herstelwet, zodat de afdelingen 2 en 3 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing zijn. De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelde ontwikkeling en realisering van ruimtelijke en infrastructurele projecten.

Voor de beroepsprocedure betekent dit onder andere dat het voor appellanten niet mogelijk is een pro forma beroepsschrift in te dienen. Appellanten zijn gehouden om binnen de beroepstermijn de gronden van hun beroep in te dienen.

1.6 HET BESLUIT HOGERE WAARDEN WET GELUIDHINDER

In verband met de toekomstige realisatie van het project N23 Westfrisiaweg is op basis van het akoestisch onderzoek Westfrisiaweg (5 juli 2011) gebleken dat het aanvragen van hogere waarden Wet geluidhinder voor een aantal woningen noodzakelijk en doelmatig is. Het treffen van extra geluidsreducerende maatregelen ten behoeve van deze woningen stuit op financiële, stedenbouwkundige, landschappelijk of verkeerskundige bezwaren.

Bij brief 15 juni 2011 (kenmerk: 2011-18969) is aan Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland verzocht om voor de woningen, zoals opgenomen in de bijlagen 17 en 18 van het akoestisch onderzoek N23 Westfrisiaweg (5 juli 2010), een hogere waarde vast te stellen. Gelijktijdig met de (eerste) ter inzage legging van het O-PIP Westfrisiaweg is het Ontwerpbesluit hogere waarden wegverkeerslawaaï (kenmerk: 2011-48047) gepubliceerd.

In het Ontwerpbesluit hogere waarden wegverkeerslawaaï is uitgegaan van het toen bekende wegontwerp (VO+) zoals opgenomen in de Realisatieovereenkomst N23 Westfrisiaweg. Inmiddels is dat wegontwerp verder uitgewerkt. De effecten hiervan zijn doorgerekend in een nieuw akoestisch onderzoek d.d. 16 mei 2012, waaruit naar voren is gekomen dat een aantal eerder aangevraagde hogere waarden is komen te vervallen, terwijl daarnaast nieuwe hogere waarden benodigd zijn.

Bij brief (d.d. 15-05-2012, kenmerk: 2012-25023) is aan Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland verzocht om voor de woningen, zoals opgenomen in de bijlage 17 en 18 van het akoestisch onderzoek N23 Westfrisiaweg (16 mei 2012), een hogere waarde vast te stellen. Het Ontwerpbesluit d.d. 23 mei 2012 heeft met ingang van 24 mei 2012 gedurende 6 weken terinzage gelegen.

Inmiddels hebben Gedeputeerde Staten een Besluit hogere waarden Wet Geluidhinder genomen.

Voor alle woningen waarvoor een hogere grenswaarde is vastgesteld, zal na planrealisatie onderzoek plaatsvinden of de wettelijke grenswaarde voor de binnenniveaus wordt gerespecteerd. Als blijkt dat dit niet het geval is, worden door de provincie alsnog (gevel) werende maatregelen getroffen zodat de wettelijke grenswaarde voor de binnenniveaus worden gehaald. De provincie heeft in het Besluit hogere waarden Wet geluidhinder verklaard dat maatregelen zullen worden getroffen indien blijkt dat de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen meer bedraagt dan de wettelijke vastgelegde waarde.

Uit het akoestisch onderzoek is voorts gebleken dat vanwege de A7 ook voor de saneringswoningen een hogere waarde moet worden vastgesteld. De Minister van Infrastructuur en Milieu is hiervoor het bevoegd gezag. Het gaat hier om de in bijlage 19 van het akoestisch onderzoek vermelde woningen:

- Parallelweg 2 te Medemblik;
- Hoornseweg 2 te Medemblik;
- Zomerdijk 5 te Medemblik.

Voor deze woningen is door de provincie een saneringsprogramma opgesteld. Een besluit tot vaststelling van een hogere waarde moet worden genomen door de Minister van Infrastructuur & Milieu.

1.7 INGEDIENDE ZIENSWIJZEN

Op het ontwerp Inpassingsplan Westfrisiaweg zijn 245 zienswijzen binnengekomen. Een groot deel daarvan bestaat uit meervoudig ingediende en identieke zienswijzen.

Er zijn reacties ingediend door:

- agrariërs die in het plangebied werken en wonen;
- omwonenden;
- bedrijfsleven;
- belangenorganisaties;
- politieke partijen;
- VROM-inspectie;
- bij de realisatieovereenkomst (deels) betrokken partijen.

De ontvangen zienswijzen zijn geregistreerd en aan indieners is een ontvangstbevestiging toegezonden. De binnen de termijn ingediende zienswijzen zijn alle van een beantwoording voorzien. Deze beantwoording is opgenomen in hoofdstuk 3 van deze nota.

Van de totaal ingediende zienswijzen is 1 zienswijze buiten de termijn ontvangen.

De betreffende zienswijze is niet meegenomen in de beantwoording.

1.8 BETROKKEN PARTIJEN

De planvoorbereiding voor het voorliggende PIP is in nauwe samenspraak met de regiopartijen tot stand gekomen. Deze regiopartijen zijn:

- de gemeenten Alkmaar, Schermer, Langedijk, Heerhugowaard, Opmeer, Koggenland, Hoorn, Medemblik, Stede Broec, Drechterland en Enkhuizen;
- het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;
- het georganiseerd bedrijfsleven.

Na onderzoek van de diverse tracévarianten (o.a. planMER) hebben de gezamenlijke regiopartijen een keuze gemaakt voor een voorkeurstracé en zijn afspraken gemaakt over de financiële bijdrage van alle partijen. Aangezien het project N23 Westfriisaweg de opwaardering van een provinciale weg met een belangrijke regionale ontsluiting betreft is, mede op verzoek van de regiopartijen, besloten tot het opstellen van een PIP teneinde de N23 Westfriisaweg planologisch mogelijk te maken.

De scope van het project is vastgelegd in de Realisatieovereenkomst (d.d. 26 augustus 2010). Het voorliggende PIP maakt hetgeen is opgenomen in de Realisatieovereenkomst planologisch mogelijk.

In het kader van het PIP hebben de volgende bij de Realisatieovereenkomst betrokken partijen een zienswijze ingediend:

- College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Hoorn;
- College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Medemblik;
- College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard;
- College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Drechterland;
- College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Koggenland;
- College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Langedijk;
- College van Dijkgraaf en Hoogheemraden van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Deze zienswijzen behelzen in hoofdlijn verzoeken voor aanpassingen van het PIP, geconstateerde onjuistheden en verduidelijkingen van het PIP en onderliggende onderzoeken. Ten aanzien van het door een aantal betrokken partijen gedane verzoek om de PIP-grenzen zodanig aan te passen dat gewenste gemeentelijke ontwikkelingen die vallen buiten de scope van de Realisatieovereenkomst in het PIP planologisch worden geborgd, is besloten dat het PIP alleen datgene mogelijk maakt wat is vastgelegd in de Realisatieovereenkomst. Indien de betrokken partijen ontwikkelingen wensen te realiseren die tijdens de uitvoeringsfase van de N23 Westfriisaweg kunnen worden gecombineerd (werk met werk maken), is dit in beginsel bespreekbaar. De volgende voorwaarden gelden dan:

1. de gewenste ontwikkeling is planologisch geborgd; het PIP voorziet niet in ontwikkelingen die buiten de scope van de Realisatieovereenkomst vallen. Hierdoor zal, indien nodig, de verzoekende partij een aparte planologische procedure moeten voeren;
2. de gewenste ontwikkeling is financieel gedekt. Ten tijde van de realisatiefase van de N23 Westfriisaweg moet er een besluit liggen waarin de betreffende ontwikkeling financieel gedekt is;
3. de gewenste ontwikkeling levert geen vertraging op voor het project de N23 Westfriisaweg.

Met bovenstaande uitgangspunten wordt tegemoet gekomen aan de wensen van de betrokken partijen om zoveel mogelijk verschillende ontwikkelingen op elkaar af te stemmen en in de uitvoeringsfase te combineren.

1.9 LEESWIJZER

De Nota beantwoording bevat 6 hoofdstukken. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op een aantal specifieke onderwerpen die veel voorkomen in de zienswijzen. Hoofdstuk 3 bevat de samengevatte zienswijzen en de reactie daarop. Onderscheid wordt gemaakt tussen zienswijzen algemeen gedeelte (3a) en zienswijzen van de bij de Realisatieovereenkomst betrokken partijen (3b).

Veel indieners hebben dezelfde onderwerpen aan de orde gesteld en hebben dat bovendien gedaan aan de hand van gelijklopende zienswijzen. Gekozen is om deze zienswijzen te voorzien van een samengevatte algemene reactie. In de hoofdstukken 4 en 5 worden de wijzigingen in het PIP en het Landschapsplan die mede naar aanleiding van de zienswijzen zijn doorgevoerd, toegelicht. Hoofdstuk 6 bevat een begrippenlijst waarin veel gebruikte termen nader zijn toegelicht.

TOELICHTING OP VEEL VOORKOMENDE ZIENSWIJZEN

In dit deel van deze nota wordt een algemene reactie gegeven op onderwerpen die veel voorkomen in de ingediende zienswijzen. Om herhaling te voorkomen worden deze in een bredere context en in samenhang behandeld.

2.1 MER EN DE ONDERZOCHE TRACÉ- EN INRICHTINGSALTERNATIEVEN

Tijdens de m.e.r. -procedure bleek het niet goed mogelijk te zijn de effecten op tracé- en inrichtingsniveau tegelijkertijd te beschrijven. Daarom is het MER in twee delen geknipt. In het planMER is ingegaan op 'Nut en noodzaak' en stond de 'tracékeuze' centraal. In het inrichtingsMER zijn vooral de effecten van de wijze van inrichting van de N23 Westfriisaweg onderzocht.

Tracé-alternatieven

Ten behoeve van de besluitvorming rond de opwaardering van de Westfriisaweg is het planMER (2007) opgesteld. In het planMER zijn de milieueffecten van de verschillende tracé-alternatieven inzichtelijk gemaakt en is bepaald welk tracé het meest milieuvriendelijk is.

In het planMER zijn de volgende tracé-alternatieven beoordeeld:

- een oostelijke of een westelijke rondweg ten noorden van Heerhugowaard;
- wel of geen rondweg bij Obdam;
- opwaardering traject Obdam-A7;
- traject A7-Markerwaardweg in vier varianten:
 - opwaardering van het huidige tracé richting noordzijde;
 - opwaardering van het huidige tracé richting zuidzijde;
 - verplaatsing van de N302 naar de noordzijde van de grote watertransportleidingen;
 - opwaardering van het huidige tracé (Zuidbaan) en een nieuwe noordbaan ten noorden van de grote watertransportleidingen;
- traject Markerwaardweg- Houttribdijk in vier varianten:
 - noordelijk tracé (opwaardering)
 - noordelijk tracé met doorsteek Enkhuizen;
 - doorsteek Hoogkarspel;
 - doorsteek Lutjebroek.

Uit het planMER is gebleken dat in het algemeen in alle trajectalternatieven en varianten het verkeer op de N23 Westfriisaweg toeneemt. Niet alleen door de te verwachten groei van het autoverkeer, maar ook omdat meer verkeer voor deze snellere route zal kiezen. Dit heeft als voordeel dat het verkeer in het buitengebied, op de linten en in de kernen afneemt. Bovendien vermindert het sluipverkeer in de kernen waardoor de leefbaarheid en de veiligheid zal verbeteren.

De Commissie voor de m.e.r. heeft op 5 februari 2008 een positief toetsingsadvies over het planMER uitgebracht en is tot de conclusie gekomen dat het MER voldoende informatie bevat om een tracékeuze te kunnen maken met uitzondering van het gedeelte bij Heerhugowaard. De Commissie voor de m.e.r. heeft geconstateerd dat voor het westelijk gedeelte van de Westfriisaweg onvoldoende onderbouwd is waarom alleen tracé-alternatieven noordelijk van Heerhugowaard bij het planMER zijn betrokken.

In een aanvulling op het planMER, het “MER opwaardering Westfrisiaweg-alternatieven ten zuiden van Heerhugowaard” d.d. 28 januari 2010, is alsnog ingegaan op de mogelijke alternatieven zuidelijk van Heerhugowaard: de opwaardering van de N243 en het alternatief ‘Nollencircuit’.

In het Regioakkoord (oktober 2007) is o.a. op basis van het planMER op bestuurlijk niveau overeenstemming bereikt over het voorkeurstracé. Daarbij zijn de volgende afwegingscriteria betrokken:

- doorstroming en bereikbaarheid;
- leefbaarheid (inclusief mogelijkheden voor inpassing in omgeving);
- verkeersveiligheid (inclusief toekomstvastheid);
- ruimtelijke-economische effecten (ontsluitingen, mogelijkheden voor economische ontwikkeling);
- milieuaspecten (MER);
- kosten.

Het voorkeurstracé is op bladzijde 14 tot en met 21 van het Regioakkoord uitgebreid beschreven. Naast het voorkeurstracé zijn in dit akkoord ook afspraken vastgelegd omtrent de financiering van de weg.

Inrichtingsalternatieven

Op basis van het voorkeurstracé is vervolgens het inrichtingsMER (2010) opgesteld. Hierin zijn inrichtingsvarianten beoordeeld die betrekking hebben op de concrete vormgeving van de N23 Westfrisiaweg.

Hierbij is gebruik gemaakt van klankbordsessies in de verschillende gemeenten. In deze sessies is een aantal inrichtingsvarianten naar voren gebracht die door middel van zogenaamde quick scans zijn onderzocht op technische- en financiële haalbaarheid.

De Commissie voor de m.e.r. heeft op 1 november 2010 op het inrichtingsMER (2010), de aanvullende informatie uit ‘quick scans’ plus de voornoemde aanvulling op het planMER 2007 een positief toetsingsadvies uitgebracht. De Commissie voor de m.e.r. concludeert kort samengevat dat de essentiële informatie om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen in de besluitvorming in het inrichtingsMER, de bijbehorende achtergrondrapporten en de quick scans aanwezig is. Daarnaast heeft de Commissie voor de m.e.r. een aantal opmerkingen geplaatst. Deze zijn in de Nota beantwoording zienswijzen ontwerp Inpassingsplan Westfrisiaweg en concept Landschapsplan N23 Westfrisiaweg (juli 2011) (hierna: Reactienota) door de provincie van een reactie voorzien.

De keuze voor het wegontwerp is vastgelegd in de Realisatieovereenkomst N23 Westfrisiaweg (d.d. 26 augustus 2010).

2.2 VERSCHILLENDE AFGEVALLEN (TRACÉ)ALTERNATIEVEN

Hieronder wordt ingegaan op de (afgevallen) (tracé)alternatieven die in de ingediende zienswijzen door meerdere indieners worden aangehaald.

Doorsteek Hoogkarspel

Verschillende indieners zetten vraagtekens bij de keuze voor de doorsteek Hoogkarspel. In het planMER zijn de volgende 4 alternatieven beoordeeld:

- doorsteek Lutjebroek;
- noordtracé met doorsteek Enkhuizen;
- doorsteek Hoogkarspel;
- noordtracé (opwaardering).

Doorsteek Lutjebroek

Uit het planMER is gebleken dat de doorsteek Lutjebroek van de vier alternatieven het minst scoort op verkeerskundige resultaten. Daarnaast veroorzaakt dit alternatief veel aanvullende hinder voor de nabijgelegen woonkernen op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid en doorsnijdt het gebieden met hoge waarden voor vissen en broedvogels. Om deze reden is de doorsteek Lutjebroek afgefallen.

Noordtracé met doorsteek Enkhuizen

Bij het alternatief noordtracé met doorsteek Enkhuizen zijn twee ruimtelijke knelpunten aan de orde:

- a. doorsnijding van de zaadveredelingsbedrijven;
- b. doorsnijding van toekomstige woningbouwlocatie Westeinde-Zuid.

Los van de (on)mogelijkheden wat betreft de doorsnijding van de zaadveredelingsbedrijven kan deze variant, met behoud van de mogelijkheid om Westeinde-Zuid te ontwikkelen, alleen aangelegd worden met een tunnel onder dit gebied door. Vanwege de hoge kosten van een tunnel en de aantasting en beperking van de ontwikkelingsmogelijkheden voor de zaadveredelingsbedrijven is deze variant afgefallen.

Doorsteek Hoogkarspel / noordtracé (opwaardering)

In het planMER zijn zowel het noordtracé (opwaardering) als de doorsteek bij Hoogkarspel opgenomen in het meest milieuvriendelijk alternatief. Op basis van de milieueffecten zijn deze varianten dus niet onderscheidend.

Dit laatste geldt ook voor de bouwkosten. Op basis van de bouwkostenraming van de schetsontwerpen is de verwachting dat beide varianten ongeveer evenveel kosten in aanleg.

De keuze voor de doorsteek Hoogkarspel is gemaakt op basis van de volgende overwegingen:

- a. met de aanleg van de doorsteek bij Hoogkarspel ontstaat een rondweg om de stedelijke Bandstad¹ heen die, zeker op langere termijn, de meeste ruimte en mogelijkheden biedt voor de ontwikkeling van woningen en bedrijvigheid. Verder biedt de aanleg van de rondweg rondom de Bandstad het meest toekomstvaste perspectief. Daarnaast wordt met deze oplossing de afwikkeling van verkeer, de ontsluiting van gebieden en het tegengaan van sluipverkeer uit de woonkernen het meest geborgd en het doorgaande verkeer het meest gescheiden van het bestemmingsverkeer;
- b. de keuze voor het noordtracé (opwaardering) betekent een aantasting van het ruimtegebruik van de zaadveredelingsbedrijven. De verdere ontwikkeling van de zaadveredelingsbedrijvigheid en de daarmee gepaard gaande werkgelegenheid staat hoog op de agenda van de provincie en gemeenten. De ontwikkeling van deze industrie is alleen mogelijk als deze bedrijven voldoende ruimte krijgen om te ontwikkelen. Een aantasting van het ruimtegebruik vergroot het risico dat deze bedrijvigheid naar het buitenland vertrekt;
- c. een onderdoorgang van het lint is zowel bij de doorsteek Hoogkarspel als bij het noordtracé (opwaardering) onontkoombaar. Bij de doorsteek Hoogkarspel gaat het dan om de Streekweg en de Binnenwijzend. Bij het noordtracé (opwaardering) is dit het Westeinde.

De volgende argumenten hebben ertoe geleid dat gekozen is voor de doorsteek Hoogkarspel:

- het noordtracé doorsnijdt de Bandstad terwijl de doorsteek nu juist een rondweg om de Bandstad creëert;
- een onderdoorgang bij de doorsteek Hoogkarspel is landschappelijk goed inpasbaar te maken.

¹ Een stedelijke zone waarvan de steden gezamenlijk een langgerekte vorm hebben.

Maaivelduitwerking ter hoogte van A7-Oostergouw

Verskillende indieners verzoeken om een maaivelduitwerking ter hoogte van het traject A7-Oostergouw.

In het planMER 2007 is uitgegaan van ongelijkvloerse kruisingen met wegen en spoorwegen ter hoogte van het traject A7-Oostergouw. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies op het planMER van 5 februari 2008 een aanbeveling gedaan om een lagere, dan wel gedeeltelijk lagere ligging van het tracé deel A7-Hoorn te onderzoeken. Dit advies is door de provincie overgenomen.

In de quick scan *“aansluiting Oostergouw en gebied nabij Spoorwegovergang in de Westfriisiaweg d.d. 29 juni 2009”* zijn de effecten beoordeeld die het verhoogd of verlaagd aanleggen van de N23 Westfriisiaweg op kruisende wegen en de spoorlijn hebben op de omgeving. Hieruit is gebleken dat de gevolgen van een maaiveldligging van de N23 Westfriisiaweg op de kruisende wegen en de spoorlijn aanzienlijk zijn (voor een verdere uitleg wordt verwezen naar blz.19 van voornoemde quick scan). De meerkosten, afhankelijk van de wijze waarop de kruisende wegen worden aangepast, zijn substantieel, er ontstaat meer visuele hinder voor Zwaagdijk-West ten opzichte van het voorkeustracé en een maaivelduitwerking van de N23 Westfriisiaweg biedt uit verkeerskundig oogpunt niet de beste oplossing.

Daarnaast is in het kader van het inrichtingsMER beoordeeld of, uitgaande van een ongelijkvloerse aansluiting op Wogmergouw en Oostergouw en de Museumstoomtram, een (deels) lagere ligging van de N23 Westfriisiaweg mogelijk is. In het kader van het inrichtingsMER is onderzoek gedaan naar een kortere verhoogde aanleg ten opzichte van het voorkeustracé (2007) en zijn vier varianten nader onderzocht en uitgewerkt, te weten:

- tussen A7 tot en met Oostergouw hoog en daarna op maaiveld met een ontwerpsnelheid van 100 km/uur;
- tussen A7 tot en met Oostergouw hoog en daarna op maaiveld met een ontwerpsnelheid van 80 km/uur;
- tussen A7 en de Wogmergouw hoog en daarna op maaiveld. De weg kruist de historische spoorlijn (Museumstoomtram) gelijkvloers, blijft op maaiveld en gaat vervolgens hoog over de Oostergouw met een ontwerpsnelheid van 100 km/uur;
- tussen A7 en de Wogmergouw hoog en daarna op maaiveld. De weg kruist de historische spoorlijn (Museumstoomtram) gelijkvloers, blijft op maaiveld en gaat vervolgens hoog over de Oostergouw, met een ontwerpsnelheid van 80 km/uur.

Uit deze vier alternatieven is op basis van de resultaten van het inrichtingsMER gekozen voor het meest milieuvriendelijk alternatief. Dit leidt ertoe dat het tracé tussen de A7 en de Wogmergouw hoog wordt aangelegd om het tracé vervolgens op maaiveld te brengen. De N23 Westfriisiaweg kruist de historische spoorlijn (Museumstoomtram) gelijkvloers, blijft op maaiveld en gaat vervolgens hoog over de Oostergouw met een ontwerpsnelheid van 100 km/uur.

Ovatonde

Verskillende indieners stellen dat de variant ‘ovatonde’ onvoldoende is onderzocht en verwijzen daarbij naar het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r., d.d. 1 november 2010. Indieners stellen dat het aanleggen van een ovatonde tot minder ruimtebeslag leidt ten opzichte van het gekozen alternatief.

De effecten van een ovatonde als alternatief voor het voornoemde wegontwerp ter plaatse van de Wogmergouw zijn onderzocht door expertisebureau Grontmij Nederland B.V. De resultaten zijn beschreven in de rapportages *“Quickscan, variant ovatonde Wogmergouw en variant Oostergouw”* (referentienummer: T&M-1021279-MH) van 7 juni 2010 en *“Beoordeling ovatonde Wogmergouw, vormgeving en inpassing AGV Movares”* (referentienummer: T&M-1031858-MH/jj) van 10 mei 2011.

Uit het eerstgenoemde onderzoek, waarbij het ontwerp van de bewonersgroep uit Zwaagdijk-West als uitgangspunt is genomen, blijkt onder andere dat de variant “ovatonde” niet voldoet

aan de uitgangspunten van het Handboek Wegontwerp met betrekking tot afhandeling van verkeer. Conform deze richtlijn is het niet toegestaan om verkeersstromen tussen twee stroomwegen (A7 en N23 Westfrisiaweg) via een ovatonde af te handelen. Daarnaast is uit dit onderzoek gebleken dat het toepassen van een ovatonde leidt tot verslechtering van de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de bereikbaarheid.

Het tweede onderzoek heeft plaatsgevonden naar aanleiding van een door bureau AGV-Movares, in opdracht van de bewonersgroep Zwaagdijk-West, uitgewerkte ovatondevariant (neergelegd in het rapport *“Ovatonde Wogmergouw, Vormgeving & inpassing”* van 24 februari 2011). Grontmij heeft deze rapportage beoordeeld en is tot de conclusie gekomen dat:

- het ontwerp niet voldoet aan de voor ovatondes geldende richtlijnen zoals opgenomen in het Handboek Wegontwerp, de Nieuwe Ontwerprichtlijnen voor Autosnelwegen (NOA) en de provinciale Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten (ERBI);
- het ontwerp op de door de bewonersgroep gekozen locatie niet kan worden gerealiseerd in verband met het ontbreken van voldoende weglengte voor weefvakken en bewegwijzering in het gebied tussen de A7 en Wogmergouw;
- uitvoering van het ontwerp van AGV-Movares zal leiden tot aanzienlijke meerkosten ten opzichte van het ontwerp zoals opgenomen in het O-PIP. De extra kosten worden vooral veroorzaakt door de noodzaak van de aanleg van twee extra viaducten die uitvoering van deze variant met zich mee zou brengen.

Met betrekking tot de verwijzing van indieners naar het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. is het navolgende verder nog relevant. De Commissie voor de m.e.r. stelt in haar toetsingsadvies van 1 november 2010 dat indien uit een nadere onderbouwing zou blijken dat de intensiteit/capaciteitsverhouding (I/C-verhouding) in de buurt van of zelfs groter dan 1 zou zijn, zij de beschreven ovatonde geen reële variant acht. Naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de m.e.r. heeft expertisebureau Grontmij, op verzoek van de provincie, door middel van de “rotondeverkenner van de provincie Zuid-Holland” een extra modelonderzoek uitgevoerd. Uit de resultaten van deze modelberekeningen blijkt dat, op basis van een 4-taks rotonde (de ovatonde is een 5-taks rotonde), de I/C-verhouding reeds boven de 0,9 uitkomt. Dit betekent dat de doorstroming met regelmaat verstoord zal zijn en dat de ovatonde dus ook op dit punt geen reëel alternatief vormt.

Vastgesteld wordt dat naar de mogelijkheid van de variant “Ovatonde Wogmergouw” uitgebreid onderzoek is verricht. Uit deze onderzoeken is gebleken dat de ovatonde geen reële variant vormt voor de in het PIP voorziene aansluiting ter hoogte van de Wogmergouw.

Zuidelijke variant Heerhugowaard

Zoals hiervoor onder 2.1. is vermeld is in aanvulling op het planMER onderzoek gedaan naar de mogelijke alternatieven ten zuiden van Heerhugowaard. De resultaten hiervan zijn in de onderzoeksrapportage *“MER opwaardering Westfrisiaweg-alternatieven ten zuiden van Heerhugowaard”* d.d. 28 januari 2010 neergelegd.

Voor dit onderzoek zijn twee zuidelijke varianten, als mogelijk realistisch benoemd:

- alternatief Nollencircuit: het alternatief dat aansluit bij het Nollencircuit ten zuiden van Heerhugowaard en via Oterleek en Hensbroek aansluit op de N507;
- alternatief N243: opwaardering van de N243.

Deze alternatieven zijn op ‘viltstiftniveau’ uitgewerkt. Uit verkeerskundige analyse blijkt dat het alternatief N243 niet voldoet aan de projectdoelstelling omdat het opwaarderen van de N243 geen effect heeft op de verkeersknelpunten op de N507 en andersom en daarmee de bereikbaarheid niet verbetert.

Ook zal in deze variant de verkeersdruk binnen de kern toenemen ten opzichte van de autonome situatie. Daarom is besloten dit alternatief niet verder uit te werken in het aanvullende MER.

Van het alternatief Nollencircuit zijn in het aanvullende MER de verkeers- en milieueffecten in beeld gebracht. De effecten van het voorkeustracé en het zuidelijke alternatief zijn met elkaar vergeleken en daaruit is gebleken dat het voorkeustracé vanuit verkeers- en milieuoogpunt beter scoort dan het zuidelijke alternatief.

2.3 FUNCTIE VAN DE WEG/OMVANG ONDERZOEK

Verschillende indieners voeren aan dat de functie van de weg onduidelijk is. Daartoe wordt onder meer gesteld dat de N23 Westfrisiaweg onderdeel uitmaakt van een doorgaande N23 tussen Alkmaar en Zwolle en dus ook als zodanig in het MER en de onderliggende onderzoeken had behoren te worden onderzocht.

De opwaardering van de N23 Westfrisiaweg heeft tot doel de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Noord-Holland te verbeteren door het verkeer af te wikkelen en beter te laten doorstromen. Het huidige wegennet heeft door de groei van verkeer en door de groei van woningaantallen in de regio onvoldoende capaciteit om het verkeer nog op een veilige manier af te wikkelen. Door een goede doorgaande verbinding tussen Alkmaar en Enkhuizen te realiseren neemt het (sluip)verkeer in de kernen af, hetgeen bijdraagt aan de leefbaarheid en veiligheid. Als gevolg van een betere doorstroming van verkeer, zullen de effecten van verkeer op de luchtkwaliteit afnemen. Het opwaarderen van de N23 Westfrisiaweg zal de bereikbaarheid van de Kop van Noord-Holland verbeteren en de economische ontwikkelingen stimuleren.

Kortom, het project N23 Westfrisiaweg heeft, een belangrijke ontsluitende functie op regionaal niveau. De scope van het project is daarmee beperkt tot de opwaardering en nieuwe aanleg van de N23 Westfrisiaweg met als doel het verbeteren van de doorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid en het stimuleren van de economische ontwikkelingen in de Kop van Noord-Holland.

Verder zal de opwaardering van de N23 Westfrisiaweg een impuls kunnen geven aan de toekomstige verbinding van Alkmaar naar Zwolle. Daarvan is op dit moment echter geen sprake. Indien in de toekomst wordt besloten tot het realiseren van een doorgaande route van Alkmaar tot Zwolle zullen de effecten daarvan in het kader van het dan te nemen planologisch besluit moeten worden beoordeeld. Dit is nu niet aan de orde.

De aan het PIP ten grondslag gelegde onderzoeken zijn dan ook terecht beperkt tot de N23 Westfrisiaweg. Dit geldt ook voor het akoestisch onderzoek.

Dit betekent echter niet dat het akoestisch onderzoek geen rekening houdt met ontwikkelingen buiten de PIP grenzen. Ten behoeve van het PIP en het uitgevoerde akoestisch onderzoek zijn de verkeersprognoses voor het jaar 2020 berekend met behulp van het verkeersmodel voor de Westfrisiaweg. Dit verkeersmodel is gekoppeld aan het Nieuw Regionaal Model Randstad 2.3 (hierna: NRM). In het NRM wordt uitgegaan van de sociaaleconomische gegevens die op nationaal niveau worden gehanteerd conform een groeiscenario van het Centraal Planbureau.

In de verkeersgegevens is rekening gehouden met:

- verkeersaantrekkende werking als gevolg van de inwerkingtreding van het PIP;
- autonome groei van het wegverkeer;
- nieuwe ontwikkelingen binnen en buiten het studiegebied die invloed kunnen hebben op het verkeer waarbij dus ook ontwikkelingen op nationaal niveau worden meegenomen.

Een ander aspect dat in de zienswijzen in relatie tot de functie van de weg wordt genoemd is het tracé tussen de Raadhuislaan en de Houtribdijk.

De Commissie voor de m.e.r. concludeert in haar toetsingsadvies van 1 november 2010 dat het MER formeel aan het voorliggende PIP ten grondslag kan worden gelegd en adviseert om bij de besluitvorming over het PIP aan te geven hoe wordt omgegaan met eventuele opwaardering van het resterende deel van de Westfrisiaweg, de aansluiting op de Houtribdijk en hoe de noodzaak voor een eventuele opwaardering wordt gemonitord.

In de Reactienota is door de provincie aangegeven dat uit verkeersonderzoek is gebleken dat het bestaande tracé (tussen de Raadhuislaan en de Houtribdijk) met de opgewaardeerde kruispunten tot ruim na 2020 het verkeer kan verwerken. De provincie zal met verkeerstellingen monitoren hoe de intensiteiten zich ontwikkelen. Op het moment dat de intensiteiten te groot zouden worden voor de capaciteit zal onderzoek worden uitgevoerd naar de mogelijkheden voor opwaardering van het tracé (tussen de Raadhuislaan en de Houtribdijk) en eventuele alternatieven.

2.4 ONTWERPSNELHEID

Verschillende indieners verzoeken om de ontwerpsnelheid ter hoogte van A7-Oostergouw aan te passen van 100 km/uur naar 70 c.q. 80 km/uur.

De N23 Westfrisiaweg is in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan aangewezen als regionale stroomweg (autoweg). De belangrijkste kenmerken van een regionale stroomweg zijn: rijbaanscheiding (middenberm), geen erfaansluitingen, ongelijkvloerse kruisingen en het niet toestaan van fietsers, bromfietzers of landbouwverkeer. De richtlijnen bestempelen 100 km/u als een veilige snelheid voor dit type weg. Deze snelheid past ook bij het verwachtingspatroon van de weggebruikers van dit type weg. Het instellen van een lagere maximumsnelheid kan leiden tot onbegrip van de weggebruikers en tot veelvuldig overschrijden van de lagere maximumsnelheid. Het vaststellen van een lagere maximumsnelheid is daarom alleen wenselijk bij de aanwezigheid van daartoe nopen omstandigheden (bijvoorbeeld ligging binnen de bebouwde kom of bij problemen met de luchtkwaliteit). De gevolgen voor de leefomgeving in het oostelijke gedeelte rondom de N23 Westfrisiaweg maken het instellen van een lagere snelheid niet noodzakelijk.

Westelijk gedeelte van de N23 Westfrisiaweg

Voor het deel ten westen van de A7 geldt vanwege de inrichting van de weg (voornamelijk 2x1 rijstroken en gelijkvloerse aansluitingen) een ontwerpsnelheid van 80 km/uur.

De door indieners verzochte snelheid van 70 km/u is gezien het karakter van de weg (regionale stroomweg) niet passend en ook niet nodig.

2.5 ECOLOGISCHE STAPSTEEN/WATERBERGING TER HOOGTE VAN DE A7

Door de realisatie van de N23 Westfrisiaweg zullen de aanwezige faunapassages, leefgebieden en stapstenen onder de A7 (bij het knooppunt A7-Hoorn) hun functie verliezen. Compensatie van deze gebieden is hierdoor noodzakelijk. Eén van de maatregelen om compensatie te realiseren is het inrichten van een ecologische stapsteen ter hoogte van het knooppunt A7-Hoorn. De noodzakelijke ecologische compensatie heeft betrekking op een gebied van 10.000 m². De uitvoering van deze maatregelen is geborgd in de Oplegnotitie behorende bij het *Compensatieplan Ecologische Hoofdstructuur omtrent Westfrisiaweg*.

In het kader van een bredere gebiedsontwikkeling, dus buiten de plangrenzen van het PIP, wordt de mogelijkheid van de door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier gewenste waterberging ter plaatse van het knooppunt A7-Hoorn onderzocht. Ten onrechte zijn in het O-PIP zowel de stapsteen als de door het hoogheemraadschap gewenste waterberging inbestemd in de vorm van een natuurbestemming. In het PIP is dit aangepast. De waterberging valt niet binnen de grenzen van het PIP.

2.6 LUCHTKWALITEIT

Het project N23 Westfrisiaweg past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL). Hierdoor is er in beginsel geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit nodig. Ondanks de vermelding van de N23 Westfrisiaweg in het NSL heeft de provincie ten behoeve van een zorgvuldige afweging van het ontwerp, onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit (Luchtonderzoek, 14 maart 2011). Voor zowel de autonome situatie als de situatie met planrealisatie zijn voor de jaren 2010, 2011, 2015 en 2020 berekeningen uitgevoerd. De uitkomsten zijn getoetst aan de normen zoals deze zijn vastgesteld in de Wet luchtkwaliteit. Voor alle toetsjaren blijkt dat de grenswaarden voor de concentraties NO₂, en PM₁₀ niet worden overschreden.

2.7 PLANSCHADE/NADEELCOMPENSATIE

Planschade

Bij projecten met een omvang als die van de N23 Westfriisiaweg is het niet uit te sluiten dat eigenaren en bewoners langs het (nieuwe) traject 'getroffen' worden door de plannen. Er wordt vanzelfsprekend zoveel mogelijk gedaan om schade voor de omgeving te voorkomen. Toch kunnen bewoners, eigenaren van bedrijven of gronden of andere belanghebbenden schade ondervinden als gevolg van het PIP.

De Wet ruimtelijke ordening voorziet in een regeling voor vergoeding van planschade als gevolg van een bepaling van een inpassingsplan zoals het PIP. Op basis van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening kennen Gedeputeerde Staten aan degene die in de vorm van inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van het PIP, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.

Een aanvraag om tegemoetkoming in planschade moet worden ingediend binnen 5 jaar nadat het schadeveroorzakende besluit onherroepelijk is geworden.

Op de behandeling van een verzoek om tegemoetkoming in de planschade is de Verordening planschade Noord-Holland 2010, d.d. 12 april 2010 van toepassing.

Nadeelcompensatie

Rechtmatige besluiten en/of uitvoeringshandelingen, genomen in het kader van het project N23 Westfriisiaweg, kunnen ertoe leiden dat burgers en/of bedrijven onevenredige schade lijden. Deze schade kan onder voorwaarden voor compensatie in aanmerking komen. Op de afhandeling van verzoeken om nadeelcompensatie is de Regeling Nadeelcompensatie Infrastructurele Werken provincie Noord-Holland 2007 d.d. 1 maart 2007 van toepassing. In artikel 2 van deze regeling is opgenomen dat:

“indien de schade het gevolg is van besluiten en/of uitvoeringshandelingen in het kader van de rechtmatige uitoefening door de provincie Noord-Holland of een van haar bestuursorganen van een aan het publiekrecht ontleende bevoegdheid of taak met betrekking tot de realisatie, het beheer of onderhoud van infrastructurele werken”,

aan een belanghebbende een schadevergoeding kan worden toegekend indien:

- daarom wordt verzocht;
- deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste van verzoeker behoort te blijven;
- voor zover de schade niet anderszins (door bijvoorbeeld grondaankoop) is verzekerd.

Een verzoek om nadeelcompensatie kan worden ingediend bij het Schade- en klachtenloket van het projectbureau N23 Westfriisiaweg (meer informatie is beschikbaar op www.N23Westfriisiaweg.nl).

2.8 PLANSCHADERISICOANALYSE

In het kader van het PIP is er een planschaderisicoanalyse (februari 2012) uitgevoerd waarbij op basis van een taxatie een overzicht is gegeven van de hoogte van de uit te keren indirecte planschade als gevolg van realisatie van de met het onderhavige plan mogelijk gemaakte ontwikkelingen. Bij het bepalen van de financiële uitvoerbaarheid is met deze taxatie rekening gehouden.

2.9 HINDER EN SCHADE VANWEGE N23 WESTFRISIAWEG

Hinder

Bij het realiseren van omvangrijke projecten (zoals de N23 Westfrisiaweg) is enige mate van hinder onvermijdelijk. Daar waar nodig wordt met behulp van voorzieningen (zoals bijvoorbeeld geluidsreducerende schermen, aarden wallen en beplanting) gezorgd dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat behouden blijft. Bovendien krijgt de inrichting van de weg op grond van het bepaalde in het Beeldkwaliteitsplan N23 Westfrisiaweg een ‘terughoudende verschijningsvorm’. De weg mag in beginsel geen verstoring van het zicht van de omgeving opleveren en moet als het ware onzichtbaar in het landschap zijn. Waar dat niet haalbaar is zal de weg zo min mogelijk moeten contrasteren met zijn omgeving. In het Landschapsplan is daaraan verder invulling gegeven.

Uitvoering

Verschillende indieners voeren aan dat zij vrezen voor hinder tijdens de uitvoeringsfase. Tijdens de uitvoering zal zoveel mogelijk worden gedaan om hinder en overlast te voorkomen. Tijdens de werkzaamheden zal hiervoor blijvend aandacht zijn.

Gedurende de uitvoeringsfase kunnen belanghebbenden met hun klachten terecht bij het Schade- en klachtenloket van de N23 Westfrisiaweg (meer informatie is beschikbaar op www.N23Westfrisiaweg.nl).

Nulmeting

Verschillende indieners voeren aan dat de uitvoering van het plan zal leiden tot schade aan omliggende bebouwing en dat er een nulmeting moet worden verricht. Of een zogeheten nulmeting moet worden uitgevoerd teneinde op een later moment te kunnen vaststellen of als gevolg van verwezenlijking van de in het plan opgenomen bestemmingen schade is opgetreden, betreft niet het PIP zelf maar de uitvoering daarvan. Bij de uitvoering zal worden beoordeeld of een nulmeting gezien het risicoprofiel gewenst is.

Overigens kunnen belanghebbenden die menen als gevolg van de uitvoeringswerkzaamheden schade te hebben geleden, hun schadeverzoek indienen bij het Schade- en klachtenloket van de N23 Westfrisiaweg (meer informatie is beschikbaar op www.N23Westfrisiaweg.nl).

2.10 VERVOLGPROCEDURE

Tegen het besluit tot vaststelling van het PIP staat gedurende een periode van zes weken beroep open bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Omdat er ambtshalve wijzigingen in het PIP zijn aangebracht ten opzichte van het O-PIP wordt de bekendmaking van het besluit tot vaststelling van het PIP toegezonden aan de wettelijke adviseurs.

Gedurende een periode van zes weken hebben deze adviseurs de mogelijkheid om op de bijgestelde plannen te reageren. Vervolgens zal het besluit tot vaststelling van het PIP met de daarbij behorende stukken gedurende een periode van zes weken ter inzage worden gelegd. Aangezien de provincie Noord-Holland het beleid heeft om gedurende de vakantieperiode geen stukken ter inzage te leggen, zal de daadwerkelijke tervisielegging plaatsvinden in september 2012.

BEANTWOORDING VAN DE ZIENSWIJZEN

- 3a Beantwoording zienswijzen (algemeen gedeelte)
- 3b Beantwoording zienswijzen van de bij de Realisatieovereenkomst betrokken partijen



INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
A1	2011-53046	22-09-11	A1.1 Indiener stelt dat de aanleg van de weg zal leiden tot inbreuk op zijn privacy, beperking van zijn uitzicht, geluids- en lichthinder (als gevolg van lichten van auto's die in het donker de weg opdraaien).	Bij het realiseren van omvangrijke projecten (zoals de N23 Westfriisiaweg) is enige mate van hinder onvermijdelijk. Daar waar nodig wordt met behulp van voorzieningen (bijvoorbeeld ge-luidsreducerende schermen, aarden wallen en beplanting) gezorgd dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat behouden blijft. Bovendien krijgt de inrichting van de weg op grond van het Beeldkwaliteitsplan een 'terughoudende verschijningsvorm'; de weg mag in beginsel geen verstoring voor het zicht van de omgeving opleveren en moet als het ware onzichtbaar in het landschap zijn. Waar dat niet haalbaar is, zal de weg zo min mogelijk moeten contrasteren met zijn omgeving (zie par. 4.2 PIP). In het Landschapsplan wordt daaraan verder invulling gegeven. In het geval van indiener is de provincie van oordeel dat geen onaanvaardbare inbreuk op priva-cy, beperking van uitzicht, licht- en geluidshinder plaats vindt. Voor wat betreft de gestelde ge-luidshinder is ten behoeve van het PIP, overeenkomstig de geldende regelgeving en berekend met inachtneming van de geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006), een akoestisch onderzoek uitgevoerd waaruit blijkt dat de geluidswaarden voor de wo-ning van indiener onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB blijven. Uit bijlage 7 van het akoes-tisch onderzoek volgt dat voor de woning van indiener op een hoogte van 1,5 en 4,5 m een ge-luidsbelasting van 41,44,45, 46 dB respectievelijk 43,45,48, 48 dB zal gelden. Gelet op de zienswijze van indiener, zal in het Landschapsplan ter plaatse van de door indiener aangeduide situatie extra lage beplanting/struikgewas worden aangebracht om zo, ook vanuit het perspec-tief van indiener, nog beter te voldoen aan het uitgangspunt van een terughoudende verschij-ningsvorm. Verder wordt verwezen naar de algemene toelichting: Hinder en schade vanwege N23 Westfri-siaweg.			De inspraakreactie leidt tot aanpassing van het Landschapsplan. Op de tekening "Kruising Dorpsstraat Obdam" (par. 3.10) is lage beplan-ting (maximumhoogte 75 cm) aan de noordzijde van de aansluiting van de N23 Westfriisiaweg op de Dorpsstraat (zuidelijk van de N23 Westfris-ia-weg) toegevoegd.
			A1.2 Indiener is van mening dat hij planschade zal ondervinden doordat zijn woning vanwege de uitvoering van het project N23 Westfriisiaweg verminderd verkoopbaar zal zijn en aanzien-lijk in waarde zal dalen.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Planschade/nadeelcompensatie.			
A2	2011-54502	29-09-11	A2.1 Indiener verwacht vanwege de aanleg van de N23 Westfriisiaweg geluidsoverlast, verho-ging van de kans op scheuren en verzakkingen door trillingen, fijnstoffen en uitlaatgassen in zijn tuin en inbreuk op zijn privacy. Indiener verzoekt daarom om de volgende specifieke voorzieningen: - een grondwal ten noorden van zijn perceel; - een geluidswal/geluidsscherf van minimaal 3 m hoog (inclusief een professioneel hek-werk in verband met inbraak) tussen zijn perceel en de N23 Westfriisiaweg; - een geluidsscherf/geluidswal voor dezelfde lengte als de andere zijde van de tunnelbak. Indiener is van mening dat de geluidswerende voorzieningen aanwezig moeten zijn voor-dat de werkzaamheden starten.	In het geval van indiener is de provincie van oordeel dat geen onaanvaardbare inbreuk op privacy en geluidshinder plaats vindt. Voor wat betreft de gestelde geluidshinder is ten behoeve van het PIP, overeenkomstig de geldende regelgeving en berekend met inachtneming van de geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006), een akoestisch onderzoek uitge-voerd, waaruit blijkt dat de geluidswaarden voor de woning van indiener onder de voorkeurs-grenswaarde van 48 dB blijven. Uit bijlage 11 van het akoestisch onderzoek volgt dat voor de woning van indiener op een hoogte van 1,5 en 4,5 m een geluidsbelasting van 44 dB, respectie-velijk 47 dB zal gelden. Voor wat betreft de algemene opmerkingen over hinder door indiener, wordt verwezen naar de algemene toelichting: Hinder en schade vanwege N23 Westfriisiaweg. Verder wordt verwezen naar bijlage 12 van het akoestisch onderzoek, waarin voor het deelge-bied Oost schematisch is aangegeven waar deklagen en geluidsschermen worden geplaatst en welk type deklaag wordt toegepast en wat de hoogte van de geluidsschermen is. Voor de wo-ning van indiener wordt verwezen naar Oost Kaart 1 van bijlage 12. De door indiener gewenste voorzieningen zijn niet nodig om te voldoen aan de Wet geluidhinder. In het PIP is erin voorzien (artikel 5.5, sub a en 6.5, sub a van de regels van het PIP) dat de maatregelen genoemd in het akoestisch onderzoek worden aangebracht voordat de weg in gebruik zal worden genomen. Een onaanvaardbare inbreuk op de privacy is evenmin aanwezig, gelet op de afstand tussen de woning van indiener en de ingang van de onderdoorgang (ongeveer 800 m). Ook voor wat be-treft fijnstoffen en uitlaatgassen wordt opgemerkt dat op basis van het uitgevoerde luchton-derzoek (14 maart 2011) is gebleken dat de gevolgen van de aanleg van de N23 Westfriisiaweg ruim onder de daarvoor geldende normen blijven.			
			A2.2 Indiener verzoekt om beschermende maatregelen tegen asbest bij de sloop van de wonin-gen van bureu.	Beschermende maatregelen tegen asbest behoren niet tot de reikwijdte van het PIP, maar tot de reikwijdte van de omgevingsvergunning voor het slopen. Voorafgaand aan de sloop van wo-ningen worden deze onderzocht op de aanwezigheid van asbest en zullen er, waar nodig, pas-sende maatregelen worden getroffen. Voor wat betreft de vrees voor scheuren en verzakkingen als gevolg van trillingen wordt verwe-zen naar de algemene toelichting: Hinder en schade vanwege N23 Westfriisiaweg.			
			A2.3 Indiener stelt dat zijn woning vanwege de aanleg van de N23 Westfriisiaweg sterk in waar-de zal dalen.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Planschade/nadeelcompensatie.			
A3	2011-54504	29-09-11	A3.1 Indieners stellen dat het O-PIP, in afwijking van het vigerend planologisch regime, niet voorziet in een benzineverkooppunt op de bij indieners in bezit zijnde percelen aan de N243 en verwijst daarbij naar de met de provincie gemaakte afspraken (brief van 4 november 2009, met kenmerk 2009-60410).	Het PIP voorziet niet in een benzineverkooppunt op de bij indieners in bezit zijnde gronden, on-der meer vanwege het feit dat de onderhavige locatie niet voldoet aan de eisen van het door de provincie vastgestelde <i>Integraal Tankstation Beleid</i> . Bovendien wordt de N23 Westfriisiaweg ingericht als regionale stroomweg. De invoegstroken en de weefvakken die conform de richtlijnen voor stroomwegen benodigd zijn om het verkeer veilig te kunnen geleiden, zijn niet inpasbaar in het ontwerp. De provincie is zich ervan bewust dat eerder overleg en de uitkomsten van de juridische proce-dure bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (zaaknr. 200904402/1/R1) bij indieners verwachtingen hebben gewekt over de exploitatie van een benzineverkooppunt. Als gevolg daarvan verplicht de provincie zich ten opzichte van indieners een andere passende loca-tie voor het benzineverkooppunt te vinden.			
A4	2011-54949	03-10-11	A4.1 Indieners stellen dat de bestaande uitgangen van (enkele) percelen van indieners op de Rij-weg ontbreken in de tekeningen van het O-PIP en verzoeken daarom een uitgang op de Rij-weg op te nemen in het PIP.	Voor alle percelen die thans beschikken over een ontsluiting op het bestaande wegennet geldt dat deze ook na realisatie van het PIP op een vergelijkbare wijze op het wegennet worden ont-sloten. Indieners zijn in de huidige situatie ontsloten op de Rijweg en krijgen in de nieuwe situa-tie eveneens een ontsluiting op de Rijweg op 230 m noordelijker dan de huidige aansluiting. Het PIP biedt daarvoor voldoende planologische basis (artikelen 5.1, sub k en 6.1, sub l van de regels van het PIP).			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A4.2 Indieners verzoeken om van de sloot langs de Rijweg een laagwatersloot te maken.	De reikwijdte van het project N23 Westfrisiaweg is beperkt tot de opwaardering (en deels nieu- we aanleg) van de N23 Westfrisiaweg en de daarmee rechtstreeks verband houdende maatre- gelen en voorzieningen. Het verzoek van indieners behoort daar niet toe en betreft een kwestie waarover het hoogheemraadschap moet beslissen. Indieners kunnen daartoe een verzoek in- dienen bij het hoogheemraadschap.			
A5	2011-54955	03-10-11	A5.1 Indiener stelt dat bij het knooppunt A7 Westfrisiaweg en ten noorden van Hoorn sprake is van hoge milieuwaarden (meer dan 9 µg/m³), zoals ook de landelijke commissie die het MER controleert omschrijft.	De concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO ₂ en PM ₁₀) voldoen zowel in de autonome si- tuatie als in de situatie met planrealisatie aan de wettelijke normen. Zoals ook vermeld in de Reactienota (blz. 10) wordt de gemeten forse toename langs het tracé op het gedeelte A7-Markerwaardweg veroorzaakt door een achttal meetpunten die zijn gele- gen op voor het publiek niet toegankelijke plekken (te weten de middenberm van de weg). Conform het toepasbaarheidsbeginsel hoeven meetpunten op niet voor het publiek toeganke- lijke plekken (in dit geval de acht meetpunten zoals hiervoor genoemd) niet te worden meege- nomen bij de beoordeling van de concentraties luchtverontreinigende stoffen.			
			A5.2 Indiener stelt vast dat bij de eerste drie op- en afritten na de A7 (richting Enkhuizen) en bij een doorlaat van een spoorweg geluidslekken zitten. Indiener meent dat deze geluidslek- ken niet zijn doorgerekend in het akoestisch onderzoek.	Ten behoeve van het PIP is, overeenkomstig de geldende regelgeving en berekend met inacht- neming van de geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006) een akoes- tisch onderzoek (16 mei 2012) uitgevoerd waaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opge- nomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Andere maatregelen zijn niet nodig. Voor de locatie tussen de A7 en de spoorweg zijn de te treffen maatregelen opgenomen in bijla- ge 10 en 15 van het eerder genoemde akoestisch onderzoek. De schermen die ter hoogte van Hoorn worden geplaatst ten behoeve van de N23 Westfrisiaweg sluiten aan op de schermen die worden geplaatst ten behoeve van de A7. In het akoestisch onderzoek is conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 rekening gehouden met de onderbrekingen van de scher- men bij de op- en afritten.			
			A5.3 Indiener stelt dat door het golvend aanleggen van de Westfrisiaweg horizonvervuiling van het landschap optreedt en een te groot ruimtebeslag met zich mee brengt.	De keuze voor het tracé (op delen van het tracé verhoogde aanleg en op delen een verdiepte aanleg) is uitvoerig onderbouwd in het Regioakkoord en uiteengezet in de toelichting behoren- de bij het PIP en is mede gebaseerd op de resultaten van het planMER (2007) en het inrichtings- MER (2010). De keuze voor het tracé is bevestigd in de Realisatieovereenkomst. De zorgvuldige inpassing in de omgeving wordt verder geregeld in het Landschapsplan (waarbij op basis van het Beeldkwaliteitsplan als uitgangspunt voor een terughoudende verschijningsvorm is geko- zen).			
			A5.4 Indiener stelt dat de historische veenrivier de Kromme Leek, die als beschermd natuurge- bied bestempeld is, aangetast wordt en dat extra waterberging en daaraan gekoppelde re- creatie beter elders in het gebied kan worden gerealiseerd.	De Kromme Leek is een beschermd natuurgebied met historische waarde. Het PIP tast de Krom- me Leek niet aan, maar door de bundeling van de compensatieopgave voor natuur en water langs de Kromme Leek wordt de loop van de Kromme Leek juist versterkt. Dit is ook in lijn met het gemeentelijk beleid zoals beschreven in de Landschapsvisie Kromme Leek van de gemeente Medemblik uit 2009. Voor wat betreft de in het gebied nabij de Hoornseweg bestemde water- berging wordt opgemerkt dat deze niet binnen het kader van het PIP gerealiseerd zal worden. In het kader van een bredere gebiedsontwikkeling, dus buiten de plangrenzen van het PIP om, wordt de mogelijkheid van de door het hoogheemraadschap gewenste waterberging ter plaat- se van het knooppunt A7 - Hoorn onderzocht en vormt daarom een aanbeveling in het Land- schapsplan.			Op de verbeelding bij het PIP zijn de plangrenzen zodanig aangepast dat slechts de plaats waar de ecologische stapsteen zal worden gerealiseerd een natuurbestemming krijgt. Een (totaal)over- zicht van de wijzigingen is als bijlage bij dit docu- ment gevoegd.
			A5.5 Indiener adviseert vanwege de randwegfunctie een lagere snelheid op het tracé te hante- ren (70 km/u in plaats van de in het O-PIP vermelde ontwerpsnelheid van 100 km/u).	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Ontwerpsnelheid.			
			A5.6 Indiener stelt dat de variant "ovatonde" onvoldoende is onderzocht en verwijst daarbij naar het toetsingsadvies van de commissie MER.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Ovatonde.			
			A5.7 Indiener adviseert een maaivelduitwerking van de Westfrisiaweg ter hoogte van Hoorn en voert daartoe het volgende aan: - teveel ruimte-inname; - vermenging van vrachtverkeer met woon-werkverkeer; - onveilige oversteek voor langzaam rijdend verkeer bij afslag Oostergouw; - zeer onveilige weefconstructie bij de Wogmergouw.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Maaivelduitwerking ter hoogte van A7-Ooster- gouw.			
A6	2011-54959	03-10-11	De zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A5.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A5.			
A7	2011-54960	03-10-11	De zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A5.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A5.			
A8	2011-54961	03-10-11	De zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A5.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A5.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschap- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
A9	2011-55292	04-10-11	A9.1 Indiener maakt ernstig bezwaar tegen het bestemmen als natuur van haar percelen nabij de Hoornseweg te Wognum en voert daartoe aan dat: - volstrekt onduidelijk is welke natuurlijke waarden op het perceel behouden dienen te blijven; - het perceel altijd in gebruik is geweest ten behoeve van de agrarische sector en de natuurwaarden mede daardoor minimaal zijn; - het in tijden van recessie maatschappelijk onaanvaardbaar is nieuwe natuur te realiseren onder de noemer van de aanleg van een weg.	Door de voorgenomen ontwikkeling zullen de aanwezige faunapassages, leefgebieden en stapstenen onder de A7 hun functie verliezen. Compensatie van deze leefgebieden is hierdoor noodzakelijk. Een van de maatregelen om compensatie te realiseren is het inrichten van een ecologische stapsteen ter hoogte van het knooppunt A7 - Hoorn. De noodzakelijke ecologische compensatie heeft betrekking op een gebied van 10.000 m². In het kader van een bredere gebiedsontwikkeling, dus buiten de plangrenzen van het PIP om, wordt de mogelijkheid van de door het hoogheemraadschap gewenste waterberging ter plaatse van het knooppunt A7 - Hoorn onderzocht. Ten onrechte zijn in het O-PIP zowel de stapsteen als de door het hoogheemraadschap gewenste waterberging inbestemd in de vorm van een natuurbestemming. Dit zal worden aangepast. Ten behoeve van de verbinding tussen de noodzakelijk te realiseren ecologische stapsteen en de Ecologische Hoofdstructuur is een gedeelte van het perceel van indiener benodigd en blijft het in het PIP als natuur bestemd. Verwezen wordt verder naar de algemene toelichting: Ecologische stapsteen / waterberging ter hoogte van de A7.			Op de verbeelding bij het PIP zijn de plangrenzen zodanig aangepast dat slechts de plaats waar de ecologische stapsteen zal worden gerealiseerd een natuurbestemming krijgt. Een (totaal)overzicht van de wijzigingen is als bijlage bij dit document gevoegd.
			A9.2 Indiener verzoekt in het kader van de extra waterberging om verduidelijking over: - de noodzaak of wenselijkheid van de waterberging; - of de waterberging in het kader van de N23 Westfrisiaweg wordt gevraagd, dan wel een erfenis is uit het verleden; - de vraag of wordt voldaan aan het verzoek tot extra waterberging indien deze plas aansluit op de Kromme Leek.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A9.1.			
			A9.3 Indiener stelt dat met het inrichten van de ecologische stapsteen alle realiteit uit het oog wordt verloren en dat het daartoe herbestemmen van het perceel van indiener geen bijdrage levert aan het instandhouden van de natuur.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A9.1.			
A10	2011-55484	04-10-11	De zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A5.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A5.			
A11	2011-56583	11-10-11	A11.1 Indiener stelt dat de bedrijfsvoering en -ontwikkeling van zijn bedrijf zal worden beperkt, doordat een deel van het perceel van indiener nodig is voor de realisatie van de N23 Westfrisiaweg. Indiener voert daartoe aan dat: - de grond door de strenger geworden normen hard nodig is voor het voortbestaan van het bedrijf; - de kosten voor voer en afvoer van mest zullen stijgen; - de mogelijkheden tot uitbreiding in de toekomst worden beperkt; - de kavelruil uit 2005 ten nadele van indiener teniet wordt gedaan; - het voor de bedrijfsopvolger steeds moeilijker zal worden om op deze locatie verder te ontwikkelen.	De provincie heeft de intentie om de voor de realisatie van de weg benodigde gronden minnelijk te verwerven. In het uiterste geval zal tot onteigening worden overgegaan. De eigenaren worden daarbij schadeloos gesteld conform de systematiek van de Onteigeningswet en de bijbehorende rechtspraak. Uitgangspunt is dat de eigenaren in een gelijkblijvende vermogens- en inkomenspositie blijven. Dat wil zeggen dat alle schade die rechtstreeks en noodzakelijk gevolg is van de verkoop in de schadevergoeding betrokken wordt. In dit specifieke geval betreft het een melkveehouderij die in het noordwestelijke punt doorkruist wordt door de verbindingsweg tussen de Dorpsstraat en de N23 Westfrisiaweg in Obdam. Gezien de omvang van het bedrijf, de ligging en grootte van de overblijvende gronden, alsmede het relatief kleine verlies aan grond dat optreedt, is de provincie van mening dat indiener zijn bedrijf op economisch verantwoorde wijze kan voortzetten. In het ontwerp is een nieuwe, extra ontsluiting opgenomen om zijn grond te bereiken. De eventuele toekomstige expansiemogelijkheden worden niet door de ontwikkeling van de N23 Westfrisiaweg aangetast of beperkt.			
			A11.2 Indiener stelt dat zijn bedrijf vanwege de aanleg van de N23 Westfrisiaweg in waarde zal dalen.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Planschade / nadeelcompensatie.			
A12	2011-56587 2011-58714	11-10-2011 20-10-2011	A12.1 Indieners kunnen zich niet verenigen met de beantwoording van hun inspraakreactie zoals opgenomen in de Reactienota MER (volgnummer 169), omdat de geluidsbelasting zoals opgenomen in het akoestisch onderzoek ten onrechte niet is gebaseerd op de aanleg van de Westfrisiaweg als onderdeel van de N23. Daardoor lijkt de geluidsbelasting lager dan in werkelijkheid het geval is.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Functie van de weg / omvang onderzoek.			
			A12.2 Indieners verzoeken om geluidswerende voorzieningen ter plaatse van hun perceel.	Ten behoeve van het PIP is akoestisch onderzoek uitgevoerd met inachtneming van de geldende regelgeving en berekend overeenkomstig geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). Daaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Voor de woning van indieners, gelegen aan de Zuiderdijk 3 te Bovenkarspel, geldt dat de toekomstige geluidsbelasting (in 2020) door het toepassen van geluidsreducerend asfalt zelfs lager wordt dan in de huidige situatie. Uit bijlage 11 van het akoestisch onderzoek volgt dat voor de woning van indiener op een hoogte van 1,5 en 4,5 m een geluidsbelasting van 57 dB, respectievelijk 59 dB zal gelden, terwijl deze in de huidige situatie 59 dB, respectievelijk 61 dB zijn. Verdere reducering van de geluidsbelasting voor de woning van indiener door bijvoorbeeld het realiseren van geluidsschermen is niet nodig op grond van de Wet geluidhinder. Daarnaast is het uit landschappelijk oogpunt ook niet gewenst om geluidsschermen te realiseren vanwege het zicht richting de Westfriese Omringdijk (verwezen wordt naar paragraaf 6.2.2. van het akoestisch onderzoek).			
			A12.3 Indieners menen dat als gevolg van de aanleg van rotondes en aanpassingen aan kruispunten de doorstroming sneller wordt en dus meer verkeer wordt aangetrokken. Indiener meent dat dit niet is betrokken bij berekening van de geluidsbelasting.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A12.1. Daarnaast is in het akoestisch onderzoek en in het daaraan ten grondslag liggend verkeersmodel rekening gehouden met de verkeersgevolgen van de aanleg van de N23 Westfrisiaweg, waaronder die van rotondes en aanpassingen van kruispunten.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A12.4 Indieners hebben bezwaren tegen de volledige insluiting van hun eigendom door verkeersvoorzieningen aan de noordzijde door de N23 Westfriisiaweg en aan de westzijde het fietspad Enkhuizen-Noord.	In de toekomstige situatie worden indieners niet meer ingesloten dan in de huidige situatie. In de huidige situatie ligt het perceel van indieners aan de noordzijde aan de N506 en aan de zuidzijde aan de Zuiderdijk (fietspad). Het PIP voorziet ter hoogte van het perceel van indieners in het opwaarderen van de rotonde Florasingel tot een meerstrooksrotonde en ter hoogte van de Florasingel in het aanleggen van een fietsbrug over de N506. De provincie meent dat het woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast, temeer nu de betreffende infrastructuur grotendeels reeds aanwezig is.			
			A12.5 Indieners hebben bezwaren tegen het verwijderen van de bestaande beplanting direct ten zuiden van de N23 Westfriisiaweg zoals voorzien in paragraaf 3.52 van het concept Landschapsplan en voeren daartoe aan dat: - uit oogpunt van uitzicht, geluidsreductie, vermindering van uitlaatgassen, reducering van fijnstof en privacy indieners het weghalen van de beplanting onwenselijk achten; - er een onveilige situatie voor jongeren wordt gecreëerd.	De beschrijving in paragraaf 3.52 van het concept Landschapsplan heeft betrekking op de beplanting die de weide tussen de rotonde bij de Florasingel en het erf van het stoomgemaal afschermt. Ten onrechte is de bestaande en te handhaven beplanting rondom het stoomgemaal en de woning van Zuiderdijk 3 niet op de tekening bij paragraaf 3.52 van het concept Landschapsplan weergegeven, waardoor de indruk wordt gewekt dat er meer beplanting wordt verwijderd dan is bedoeld. Dit zal in het definitieve Landschapsplan worden aangepast in die zin dat de huidige beplanting rondom het stoomgemaal en de woning van Zuiderdijk 3 wordt opgenomen.			Het Landschapsplan is aangepast. Op de tekening "kruising Florasingel" (par. 3.50), is ter hoogte van Stoomgemaal "het Grootslag 2" en de woning aan de Zuiderdijk 15 te Stede Broec aangevuld met de bestaande beplanting.
			A12.6 Indieners kunnen de aanleg van een fietsbrug ter plaatse van het stoomgemaal over de Westfriese Omringdijk niet plaatsen. Indieners stellen dat dit zich niet zou verdragen met het Beeldkwaliteitsplan Omringdijk 2009.	Het beleid ten aanzien van de Westfriese Omringdijk is erop gericht om de aansluitingen op de dijk te beperken en om daar waar dit onvermijdelijk is de herkenbaarheid van de dijk als uitgangspunt te nemen. In het PIP is voorzien in de aanleg van een fietsbrug over de N506 om het fietsverkeer van het fietspad ten zuiden van de N506 over te laten steken naar de Florasingel. Door te kiezen voor een haakse aansluiting op de dijk en deze aansluiting uit open geconstrueerde elementen te laten bestaan (geen taluds) wordt de herkenbaarheid van de Westfriese Omringdijk behouden en voldoet deze naar de mening van de provincie aan de voor de dijk gestelde ontwerpprincipes uit het Beeldkwaliteitsplan Westfriese Omringdijk 2009.			
A13	2011-56615	11-10-11	A13.1 Indiener stelt dat bij op- en afrit Wogmergouw ten noorden van Hoorn sprake is van hoge milieuwaarden (meer dan 9 mu/m3), zoals ook de landelijke commissie die het MER controleert omschrijft.	De concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO ₂ en PM ₁₀) voldoen zowel in de autonome situatie als in de situatie met planrealisatie aan de wettelijke normen. Zoals ook vermeld in de Reactienota (blz. 10) wordt de gemeten forse toename langs het tracé op het gedeelte A7-Markerwaardweg veroorzaakt door een achttal meetpunten die zijn gelegen op voor het publiek niet toegankelijke plekken (te weten de middenberm van de weg). Conform het toepasbaarheidsbeginsel hoeven meetpunten op niet voor het publiek toegankelijke plekken (in dit geval de acht meetpunten zoals hiervoor genoemd) niet te worden meegenomen bij de beoordeling van de concentraties luchtverontreinigende stoffen.			
			A13.2 Indiener vreest voor geluidsoverlast en verzoekt om op de op- en afrit Wogmergouw geluidsschermen te plaatsen.	Ten behoeve van het PIP is akoestisch onderzoek uitgevoerd met inachtneming van de geldende regelgeving en berekend overeenkomstig geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). Daaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan en zelfs lager wordt dan in de huidige situatie. Uit bijlage 9 van het akoestisch onderzoek volgt dat voor de woning van indiener op een hoogte van 1,5, 4,5 en 7,5 m een geluidsbelasting van 47/47 dB, 49/49dB en 50/51 dB zal gelden, terwijl deze in de huidige situatie 50/51dB, 52/53 dB en 53/53 dB is. Voor de locatie Wogmergouw wordt verwezen naar de bijlagen 10 en 15 van het akoestisch onderzoek, waarin voor het deelgebied Midden en het onderliggend wegennet schematisch is aangegeven waar deklagen en geluidsschermen worden geplaatst en welk type deklaag wordt toegepast en wat de hoogte van de geluidsschermen is. Specifiek wordt verwezen naar Midden Kaart 1 van bijlage 10 en de kaart maatregelen Kruisende Wegen WFW A7 Noord van bijlage 15. Na het toepassen van de daar genoemde maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden.			
			A13.3 Indiener adviseert vanwege de randwegfunctie een lagere snelheid op het tracé te hantieren (70 km/u in plaats van de in het O-PIP vermelde ontwerpssnelheid van 100 km/u).	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: ontwerpssnelheid.			
			A13.4 Indiener stelt dat aantasting van de Kromme Leek niet wenselijk is omdat het een beschermd natuurgebied is en recreëren pal naast de snelweg een slecht idee is.	De Kromme Leek is een beschermd natuurgebied met historische waarde. Het PIP tast de Kromme Leek niet aan, maar door de bundeling van de compensatieopgave voor natuur en water langs de Kromme Leek wordt de loop van de Kromme Leek juist versterkt. Dit is ook in lijn met het gemeentelijk beleid zoals beschreven in de Landschapsvisie Kromme Leek van de gemeente Medemblik uit 2009. Voor wat betreft de in het gebied nabij de Hoornseweg bestemde waterberging wordt opgemerkt dat deze niet binnen het kader van het PIP gerealiseerd zal worden. In het kader van een bredere gebiedsontwikkeling, dus buiten de plangrenzen van het PIP om, wordt de mogelijkheid van de door het hoogheemraadschap gewenste waterberging ter plaatse van het knooppunt A7 - Hoorn onderzocht en vormt daarom een aanbeveling in het Landschapsplan.			Op de verbeelding bij het PIP zijn de plangrenzen zodanig aangepast dat slechts de plaats waar de ecologische stapsteen zal worden gerealiseerd een natuurbestemming krijgt. Een (totaal)overzicht van de wijzigingen is als bijlage bij dit document gevoegd.
A14	2011-56617	11-10-11	A14.1 Indiener betwijfelt of de geluidsbelasting, zoals opgenomen in het akoestisch onderzoek, voor zijn woning correct is en verzoekt dit nogmaals te beoordelen.	Ten behoeve van het PIP is akoestisch onderzoek uitgevoerd met inachtneming van de geldende regelgeving en berekend overeenkomstig geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). Daaruit blijkt in algemene zin dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Voor de woning van indieners, gelegen aan de Middenweg 438 te Heerhugowaard, geldt dat wordt voldaan aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Uit bijlage 7 van het akoestisch onderzoek volgt dat voor de woning van indiener op een hoogte van 1,5 en 4,5 m een geluidsbelasting van 41 dB, respectievelijk 42 dB zal gelden. Verder wordt verwezen naar bijlage 8 van het akoestisch onderzoek, waarin voor het deelgebied West schematisch is aangegeven waar deklagen en geluidsschermen worden geplaatst en welk type deklaag wordt toegepast en wat de hoogte van de geluidsschermen is. Voor de woning van indiener wordt verwezen naar West Kaart 1 van bijlage 8. De provincie ziet geen aanleiding om aan de uitkomsten van dit onderzoek te twijfelen.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A14.2 Indiener vreest voor lichthinder bij wisselingen tussen groot en kleinlicht bij bocht en ver- zoekt dit aspect in kaart te brengen.	In het geval van indiener is de provincie van oordeel dat geen onaanvaarbare lichthinder plaats vindt, mede omdat de afstand tussen de bocht in de weg en de woning van indiener ongeveer 450 m bedraagt en de woning niet precies in de rechtstand van het tracé ligt. Voor de algemene beantwoording ten aanzien van de gestelde hinder wordt verwezen naar de algemene toelich- ting: Hinder en schade vanwege N23 Westfrisiaweg.			
			A14.3 Indiener verwacht overlast door stank en fijnstof.	Voor zowel de autonome situatie als de situatie met planrealisatie zijn voor de jaren 2010, 2011, 2015 en 2020 berekeningen uitgevoerd (Luchtonderzoek, 14 maart 2011). De uitkomsten zijn getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen zoals deze zijn vastgesteld in de Wet milieubeheer. Voor alle toetsjaren blijkt dat de grenswaarden voor de concentraties NO ₂ , alsook PM ₁₀ en het aantal overschrijdingsdagen voor PM ₁₀ , niet worden overschreden. Ten aanzien van de gestelde geur- hinder zijn er geen wettelijke normen voor geurhinder vanwege wegverkeer vastgesteld. Gelet op de afstand (meer dan 450 m) tussen de woning van indiener en het toekomstige tracé acht de provincie dat eventuele geurhinder voor indiener binnen de grenzen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat blijft.			
A15	2011-56923	12-10-11	A15.1 Indiener stelt dat de bedrijfsvoering van zijn bedrijf zal worden beperkt doordat een deel van het perceel van indiener nodig is voor de realisatie van de N23 Westfrisiaweg. Indiener voert daartoe aan dat: - zijn perceel nodig is in verband met voederwinning, roulatie bij het telen van aardappelen en het voldoen aan de eisen van de mestwetgeving; - zijn perceel geschikt is voor vele teelten.	De provincie heeft de intentie om de voor de realisatie van de weg benodigde gronden minnelijk te verwerven. De eigenaren worden daarbij schadeloos gesteld conform de systematiek van de Onteigeningswet en de bijbehorende rechtspraak. Uitgangspunt is dat de eigenaren in beginsel in een gelijkblijvende vermogens- en inkomenspositie blijven. Dat wil zeggen dat alle schade die rechtstreeks en noodzakelijk het gevolg is van de verkoop in de schadevergoeding betrokken wordt. In het uiterste geval zal tot onteigening worden overgegaan. In dit specifieke geval be- treft het een melkveehouderij en is er sprake van doorsnijding van een van indieners percelen. Gezien de omvang van het bedrijf, de ligging en grootte van de overblijvende gronden, alsmede het relatief kleine verlies van grond dat optreedt, is de provincie van mening, dat indiener zijn bedrijf op economisch verantwoorde wijze kan voortzetten. Indiener zal tussen de 5 en 6 kilo- meter moeten omrijden om het overblijvende deel van het geraakte perceel te bereiken. Dit is een vorm van inkomensschade die geborgd is in de Onteigeningswet en de bijbehorende recht- spraak.			
			A15.2 Indiener verzoekt om aan te geven, voor zover hij een deel van het perceel zou kunnen be- houden, op welke wijze (agrarisch) bestemmingsverkeer en hulpdiensten het perceel kun- nen bereiken aangezien het O-PIP voorziet in het afsluiten van de Molenweg voor door- gaand verkeer.	Het vrijwaren van de Molenweg voor auto- en landbouwverkeer is ingegeven vanuit de wens van de gemeente om sluipverkeer in het gebied tegen te gaan. Hiervoor zal te zijner tijd door de gemeente een verkeersbesluit worden genomen. In het gekozen wegontwerp blijft het voor doorgaand (bestemmings)verkeer en hulpdiensten mogelijk om de landbouwpercelen ten wes- ten en ten oosten van de Molenweg te bereiken. Dit geldt ook voor indiener, namelijk via de Veenhuizerweg, Donkereweg en Middenweg. Dit zal voor indiener tot omrijdschade leiden (circa 6 km omrijden). Daarvoor wordt verwezen naar de algemene toelichting: Planschade / nadeel- compensatie.			
			A15.3 Indiener pleit voor het openhouden van de Molenweg ten behoeve van omwonenden om te komen en te gaan naar Heerhugowaard of het aanleggen van een parallelweg ten noor- den van de Westfrisiaweg.	Het afsluiten van de Molenweg wordt niet geregeld in het PIP. Het PIP houdt slechts rekening met de door de gemeente gewenste afsluiting van de Molenweg. De gemeente zal hier te zijner tijd een verkeersbesluit over nemen. In dat kader kan bij de gemeente een uitzonderingsmoge- lijkheid voor omwonenden aan de orde worden gesteld. Ook de eventuele aanleg van een paral- lelweg valt daarom niet binnen het kader van het PIP, maar is een zaak die behoort tot de be- voegdheid van de gemeente.			
A16	2011-56956	12-10-11	A16.1 Indiener geeft aan dat de afspraken die zijn gemaakt met de klankbordgroep A7-Marker- waardweg niet zijn nagekomen.	De bevindingen van de klankbordgroep zijn gepresenteerd in afsluitende klankbordgroepbij- eenkomsten. Het zijn geen afspraken, maar aanbevelingen. Een aantal aanbevelingen is over- genomen, waaronder de gelijkvloerse kruising ter hoogte van de N23 Westfrisiaweg met de Museumspoortram.			
			A16.2 Indiener wil een maximumsnelheid van 80 km/u en adequate controle, bijvoorbeeld tra- jectcontrole.	Voor wat betreft het verzoek om adequate controle zal de provincie (na ingebruikname van de N23 Westfrisiaweg) in overleg met de betrokken instanties beoordelen of dergelijke maatrega- len nodig zijn. Daarbij wordt opgemerkt dat handhavingsaspecten geen onderdeel uitmaken van het PIP. Verder wordt verwezen wordt naar de algemene toelichting: Ontwerpsnelheid.			
			A16.3 Indiener is van mening dat het aantasten van de Kromme Leek geen enkele connectie heeft met de opwaardering van de Westfrisiaweg.	De Kromme Leek is een beschermd natuurgebied met historische waarde. Het PIP tast de Krom- me Leek niet aan, maar door de bundeling van de compensatieopgave voor natuur en water langs de Kromme Leek wordt de loop van de Kromme Leek juist versterkt. Dit is ook in lijn met het gemeentelijk beleid zoals beschreven in de Landschapsvisie Kromme Leek van de gemeente Medemblik uit 2009.			
			A16.4 Indiener stelt dat volgens een wetenschappelijk rapport van de GGD Amsterdam recreëren binnen 100 m van snelwegen sterk wordt afgeraden.	Uit de algemene toelichting: Ecologische stapsteen / Waterberging ter hoogte van de A7 vloeit voort dat de voorziene waterberging niet zal worden inbestemd. De ecologische stapsteen zal nog wel worden gerealiseerd, maar daarbij is niet voorzien in recreatieve activiteiten. De zienswijze van indiener wordt voor het overige voor kennisgeving aangenomen.			Op de verbeelding bij het PIP zijn de plangrenzen zodanig aangepast dat slechts de plaats waar de ecologische stapsteen zal worden gerealiseerd een natuurbestemming krijgt. Een (totaal)over- zicht van de wijzigingen is als bijlage bij dit docu- ment gevoegd.

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A16.5 Indiener stelt dat, bij zuidwestenwind, de geluidsoverlast in Zwaagdijk-West zal toenemen als gevolg van de waterberging, omdat water ver draagt.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Ecologische Stapsteen / Waterberging ter hoogte van de A7. Nu de waterberging niet wordt gerealiseerd, zal de geluidsbelasting als gevolg daarvan ook niet toenemen.			Op de verbeelding bij het PIP zijn de plangrenzen zodanig aangepast dat slechts de plaats waar de ecologische stapsteen zal worden gerealiseerd een natuurbestemming krijgt. Een (totaal)overzicht van de wijzigingen is als bijlage bij dit document gevoegd.
			A16.6 Indiener stelt vraagtekens bij het niet serieus nemen van de variant Ovatonden.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Ovatonde.			
			A16.7 Indiener geeft aan dat in het geluidsonderzoek nog enkele geluidswaarden ontbreken: ten aanzien van de spoorbuurt is geen rekening gehouden met het onderliggend wegennet en met het deelgebied weg. Ook stelt indiener dat het akoestisch onderzoek geen uitslag geeft over de trillingen en het contactgeluid tussen spoorrails en autoverkeer.	Bij de spoorbuurt is er geen sprake van dat onderliggende wegen fysiek worden aangepast of dat ter plaatse de geluidsbelasting op het onderliggende wegennet met 2 dB of meer toeneemt. Daarom is akoestisch onderzoek naar de onderliggende wegen en het deelgebied weg niet vereist. Trillingen en contactgeluid tussen spoorrails en autoverkeer zijn overeenkomstig het voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 niet opgenomen in het akoestisch onderzoek. Artikel 1.5 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 geeft een limitatieve opsomming van effecten waarmee rekening moet worden gehouden. Trillingen en contactgeluid bij kruising van spoorrails horen daar niet bij.			
			A16.8 Indiener stelt dat omschreven moet worden welke bindende samenwerking tussen provincie, hoogheemraadschap en het bestuur van het spoortrammuseum gevormd zal worden over de onderhoudswerkzaamheden, als ten gevolge van de railbenutting de aanliggende betonplaten kapot worden gereden.	De wijze waarop onderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd, alsook de beantwoording van de vraag wie voor welk onderhoud verantwoordelijk is, valt niet binnen het bereik van het PIP. In de uitvoeringsfase zal tussen alle betrokken partijen nader overleg plaats vinden over de vraag op welke wijze invulling wordt gegeven aan het onderhoud. De uitkomsten daarvan zullen in een beheerovereenkomst worden vastgelegd. De in het project toe te passen betonnen platen worden overal in Nederland in het hoofdspoorwegnetwerk gebruikt. Deze platen zijn dikker dan de huidige platen en zullen door de zware constructie minder schadegevoelig zijn.			
			A16.9 Indiener stelt dat het geplande geluidsscherm op de oprit van de Wogmergouw zodanig is vormgegeven dat dit tot extra geluidsoverlast zal leiden ter hoogte van Zwaagdijk en stelt dat de gevelbelastingcijfers in het akoestisch rapport ter hoogte van de opening in de schermen bij de spoorlijn niet kloppen.	Ten behoeve van het PIP is akoestisch onderzoek uitgevoerd met inachtneming van de geldende regelgeving en berekend overeenkomstig geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). Daaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Voor de locatie Wogmergouw wordt verwezen naar de bijlagen 10 en 15 van het akoestisch onderzoek, waarin voor het deelgebied Midden en het onderliggend wegennet schematisch is aangegeven waar deklagen en geluidsschermen worden geplaatst en welk type deklaag wordt toegepast en wat de hoogte van de geluidsschermen is. Specifiek wordt verwezen naar Midden Kaart 1 van bijlage 10 en de kaart Maatregelen Kruisende Wegen WFW A7 Noord van bijlage 15. Na het toepassen van de daar genoemde maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. De provincie ziet geen redenen om aan de uitkomsten van het akoestisch onderzoek te twijfelen.			
			A16.10 Indiener eist metingen aan de gevels vooraf, scheurencontrole en waardebepaling van de huizen rondom de spoorlijn van de toeristische tram.	Bij de uitvoering zal zoveel mogelijk worden gedaan om schade te voorkomen. Indien nodig zullen bouwkundige vooropnames worden gedaan. De noodzakelijkheid zal worden beoordeeld voorafgaand aan de uitvoeringsfase. Mocht er onverhoopt toch schade ontstaan vanwege de realisatie van de N23 Westfrisiaweg, dan zal deze schade worden vergoed conform de daarvoor geldende schadevergoedingsregels. Tevens wordt verwezen naar de algemene toelichting: Hinder en schade vanwege N23 Westfrisiaweg.			
			A16.11 Indiener eist isolerende maatregelen onder de ijzeren brug en isolatie onder de rails op de Westfrisiaweg en de Zwaagdijk (200 m links en rechts van de Zwaagdijk).	De door indiener gevraagde voorzieningen beogen de geluidshinder zo veel als mogelijk te beperken. Voor wat betreft geluidshinder is ten behoeve van het PIP, overeenkomstig de geldende regelgeving en berekend met inachtneming van de geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006), een akoestisch onderzoek uitgevoerd (16 mei 2012), waaruit blijkt dat, waar nodig met in het onderzoek opgenomen maatregelen, aan de wettelijke normen wordt voldaan. De door indiener gewenste voorzieningen zijn niet nodig om te voldoen aan de Wet geluidhinder. Daarmee is er geen noodzaak om de gevraagde voorzieningen te treffen. Verder wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nr. A16.7.			
			A16.12 Indiener stelt dat op drie plekken in het ontwerp, aan de noordkant van de Wogmergouw, een geluidslek zit, omdat het scherm onderbroken wordt.	Ten behoeve van het PIP is, overeenkomstig de geldende regelgeving en berekend met inachtneming van de geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006) een akoestisch onderzoek (16 mei 2012) uitgevoerd waaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Andere maatregelen zijn niet nodig. Voor de locatie tussen de A7 en de spoorweg zijn de te treffen maatregelen opgenomen in bijlage 10 en 15 van het eerder genoemde akoestisch onderzoek. De schermen die ter hoogte van Hoorn worden geplaatst ten behoeve van de N23 Westfrisiaweg sluiten aan op de schermen die worden geplaatst ten behoeve van de A7. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de onderbrekingen van de schermen bij de op- en afritten.			
			A16.13 Indiener geeft aan welke schermen waar moeten worden geplaatst.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A16.12.			
			A16.14 Indiener geeft aan dat de bewoners het plaatsen van een spoorboom op de Zwaagdijk (voor de tram) uit het oogunt van (verkeers)veiligheid zeer onwenselijk vinden.	Het aanpassen van de spoorwegovergang ten behoeve van de Museumstroomtram op de Zwaagdijk met een automatische halve overwegboom (hierna: ahob) valt niet binnen de grenzen van het PIP. De aanpassing is echter wel een benodigde compenserende maatregel als gevolg van de kruising van de spoortram met de N23 Westfrisiaweg. De keuze voor een ahob draagt daar juist bij aan de (verkeers)veiligheid. De attentiewaarde van een ahob is hoger dan die van een vlaggende conducteur en levert ook bij minder gunstige weersomstandigheden betere visuele attentie.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A16.15 Indiener geeft aan dat het landelijk karakter wordt verstoord en wenst bosplantsoen met groen blijvende struiken en bomen (onder andere bij de rotonde Wogmergouw).	Bij de realisatie van de N23 Westfriisiaweg krijgt de weg op grond van het Beeldkwaliteitsplan een 'terughoudende verschijningsvorm'. De weg mag geen verstoring voor het zicht van de omgeving opleveren en moet als het ware onzichtbaar in het landschap zijn. Waar dat niet haalbaar is zal de weg zo min mogelijk mogen contrasteren met zijn omgeving (zie par. 4.2 PIP). In het Landschapsplan wordt daaraan verder invulling gegeven. Voor de aansluiting Wogmergouw is dit verwoord en verbeeld in paragraaf 3.30 van het Landschapsplan. Het open karakter van het landschap is een belangrijk uitgangspunt, maar daar waar nuttig en nodig zal er ook (groenblijvende) beplanting gerealiseerd worden. Bij het voorzien in bosplantsoen is rekening gehouden met de verschillende belangen, zoals de bewonersbelangen en de verkeersveiligheid.			
			A16.16 Indiener stelt dat in het O-PIP geen enkele toezegging meer is te lezen dat bij de Oostergouw de Westfriisiaweg een meter lager komt dan de oorspronkelijke plannen. "	Tijdens de klankbordbijeenkomsten is gemeld dat de hoogteligging van de Westfriisiaweg wordt geoptimaliseerd. Dit betekent dat de weg zo laag mogelijk zal komen te liggen, met inachtneming van de hoogst mogelijke verwachte grondwaterstand. De hoogte van de N23 Westfriisiaweg zal door middel van lengteprofielen op een aparte inrichtingskaart, behorende bij het PIP, worden weergegeven.			Op een aparte inrichtingskaart behorende bij het PIP is het lengteprofiel van de N23 Westfriisiaweg weergegeven.
			A16.17 Indiener geeft aan dat de opening in de schermen van het fietspad geluidsverhogend zijn voor de bewoners van de Balkweiterhoek en Klokkeweit.	Ten behoeve van het PIP is, overeenkomstig de geldende regelgeving en berekend met inachtneming van de geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006), een akoestisch onderzoek (16 mei 2012) uitgevoerd waaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Voor de locatie tussen de A7 en de spoorweg zijn de te treffen maatregelen opgenomen in bijlage 10 en 15 van het eerder genoemde akoestisch onderzoek. De schermen die ter hoogte van Hoorn worden geplaatst ten behoeve van de N23 Westfriisiaweg en sluiten aan op de schermen die worden geplaatst ten behoeve van de A7. Verder wordt opgemerkt dat het geplande geluidsscherm langs de N23 Westfriisiaweg zal worden gerealiseerd. Deze gaat over het fietspad heen waardoor er geen onderbreking ontstaat.			
			A16.18 Indiener meldt het gevaarlijk te vinden dat zich vlak voorbij een bocht een fietspadoversteekplaats bevindt.	De oversteek voor (brom)fietsverkeer bevindt zich op de rotonde en is goed zichtbaar voor verkeer op de rotonde. Het is de meest veilige plek omdat dit binnen het verwachtingspatroon van automobilisten ligt en de snelheid van gemotoriseerd verkeer op de rotonde laag is. In de bedoelde situatie ligt er voor de rotonde bovendien een bocht voor verkeer vanaf de Zwaagdijk. Deze werkt extra snelheidsverlagend. De provincie is van mening dat de verkeersveiligheid voldoende is gewaarborgd.			
			A16.19 Indiener geeft aan dat nergens is te zien wat er voor hoogteverschillen zijn.	De hoogteligging van (delen van) het tracé is vooralsnog slechts verbeeld in het Landschapsplan. De hoogte zal door middel van lengteprofielen die als bijlage bij het PIP worden gevoegd worden weergegeven.			Op een aparte inrichtingskaart behorende bij het PIP is het lengteprofiel van de N23 Westfriisiaweg weergegeven.
A17	2011-56960	12-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A5, met de volgende aanvulling:	Voor zover de zienswijze identiek is aan zienswijze nr. A5, wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nr. A5.			
			A17.1 Indiener stelt dat het ontwerp van het tracé onevenredige schade toebrengt aan de aanwezige flora en fauna in het gebied.	Ten behoeve van het PIP heeft ecologisch onderzoek plaatsgevonden. Op basis van dit onderzoek blijkt dat naar verwachting alle benodigde ontheffingen kunnen worden verkregen. Dit ook omdat, waar nodig, compenserende en mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Er is daarom geen sprake van onevenredige schade voor flora- en fauna.			
A18	2011-56973	12-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A17.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienwijze nr. A17.			
A19	2011-56976	12-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A17.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienwijze nr. A17.			
A20	2011-56978	12-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A17.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienwijze nr. A17.			
A21	2011-57183	13-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A16.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A16.			
A22	2011-57186	13-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A16 met de volgende aanvullingen:	Voor zover de zienswijze identiek is aan zienswijze nr. A16, wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nr. A16.			
			A22.1 Indiener doet de provincie de suggestie zijn woning aan te kopen.	De woning van indiener is niet benodigd voor realisatie van het project N23 Westfriisiaweg en zal daarom niet worden aangekocht.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A22.2 Indiener stelt dat de voorgestelde situatie leidt tot een geluidstrechter en pleit voor een verlenging van de geluidsschermen bij de spoorlijn.	Ten behoeve van het PIP is akoestisch onderzoek uitgevoerd met inachtneming van de geldende regelgeving en berekend overeenkomstig geldende rekenregels (Reken- en Meetvoorschrift geluidshinder 2006). Daaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Voor de woning van indieners, gelegen aan de Zwaagdijk 437 te Zwaagdijk-West, geldt dat de toekomstige geluidsbelasting (in 2020) zelfs lager wordt dan in de huidige situatie. Uit bijlage 9 van het akoestisch onderzoek volgt dat voor de woning van indiener op een hoogte van 1,5, 4,5 en 7,5 m een geluidsbelasting van 48 dB, respectievelijk 52 dB, respectievelijk 53 dB zal gelden, terwijl deze in de huidige situatie 51 dB, respectievelijk 54 dB, respectievelijk 56 dB zijn. Voor de woning van indiener wordt verwezen naar de bijlagen 10 en 15 van het akoestisch onderzoek, waarin voor het deelgebied Midden en het onderliggend wegennet schematisch is aangegeven waar deklagen en geluidsschermen worden geplaatst en welk type deklaag wordt toegepast en wat de hoogte van de geluidsschermen is. Specifiek wordt verwezen naar Midden Kaart 1 van bijlage 10 en de kaart Maatregelen Kruisende Wegen WFW A7 Noord van bijlage 15. Na het toepassen van de daar genoemde maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden.			
A23	2011-57190	13-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A16.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A16.			
A24	2011-57192 2011-65508 2011-65861 2011-72164	18-10-2011 23-11-2011 24-11-2011 21-12-2011	Van indieners zijn meerdere stukken ontvangen. De daarin opgenomen zienswijzen worden niet per document behandeld, maar worden hieronder integraal samengevat.				
			A24.1 Indieners hebben de zienswijze van de gemeente Medemblik als bijlage bijgevoegd. Zij stellen dat de gemeente Medemblik niet akkoord gaat met het opofferen van de fietstunnel ter hoogte van de Oostergouw. Daarnaast zijn indieners van oordeel dat het verzoek van de gemeente Medemblik voor het hanteren van een hogere vaarduiker niet gehonoreerd zou moeten worden.	Verwezen wordt naar de beantwoording van de zienswijze nr. B2 waarbij de zienswijze van de gemeente Medemblik van een beantwoording is voorzien.			
			A24.2 Indieners verwachten een toenemende geluidsoverlast aan de west- en zuidzijde van de woon- en praktijkruimte van Zwaagdijk 445 en stellen dat het akoestisch onderzoek niet juist, althans onvolledig, is uitgevoerd en verzoeken om een geluidsscherm op de noordzijde, alsook geluidsrestauratie, ventilatiekanalen en geluidswerend materiaal op de eerste verdieping.	Ten behoeve van het PIP is akoestisch onderzoek uitgevoerd met inachtneming van de geldende regelgeving en berekend overeenkomstig geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidshinder 2006). Daaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. De toekomstige geluidsbelasting voor de woning van indieners wordt door het toepassen van maatregelen zelfs enigszins lager dan in de huidige situatie (wordt een geluidsbelasting tussen de 49-54 dB) ten opzichte van de huidige situatie (varieert van 50-56 dB) Voor de locatie van indieners wordt verwezen naar de bijlagen 10 en 15 van het akoestisch onderzoek, waarin voor het deelgebied Midden en het onderliggend wegennet schematisch is aangegeven waar deklagen en geluidsschermen worden geplaatst en welk type deklaag wordt toegepast en wat de hoogte van de geluidsschermen is. Specifiek wordt verwezen naar Midden Kaart 1 van bijlage 10 en de kaart Maatregelen Kruisende Wegen WFW A7 Noord van bijlage 15. Na het toepassen van de daar genoemde maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. De provincie ziet geen redenen om aan de uitkomsten van het akoestisch onderzoek te twijfelen.			
			A24.3 Indieners constateren dat in het ontwerp de volgende drie geluidslekken voorkomen: - de oprit Wogmergouw heeft geen scherm bij de bocht; - de afrit van de Westfrisiaweg naar de rotonde heeft een schermonderbreking; - de spoorlijnopening en de geluidstrillingen van de railcontacten zijn niet in het akoestisch onderzoek meegenomen. Indiener verzoekt daarom om (verlenging van de) geluidsschermen ter plaatse.	Ten behoeve van het PIP is, overeenkomstig de geldende regelgeving en berekend met inachtneming van de geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidshinder 2006), akoestisch onderzoek (16 mei 2012) uitgevoerd waaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Voor de locatie tussen de A7 en de spoorweg zijn de te treffen maatregelen opgenomen in bijlage 10 en 15 van het eerder genoemde akoestisch onderzoek. De schermen die ter hoogte van Hoorn worden geplaatst ten behoeve van de N23 Westfrisiaweg sluiten aan op de schermen die worden geplaatst ten behoeve van het onderliggend wegennet. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de onderbrekingen van de schermen bij de op- en afritten. Trillingen en contactgeluid tussen spoorrails en autoverkeer zijn overeenkomstig het voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluidshinder 2006 niet opgenomen in het akoestisch onderzoek. Artikel 1.5 van het Reken- en meetvoorschrift geluidshinder 2006 geeft een limitatieve opsomming van effecten waarmee rekening moet worden gehouden.Trillingen en contactgeluid bij kruising van spoorrails horen daar niet bij.			
			A24.4 Indieners vrezen voor trillingen en stellen dat geluidstrillingen van de railcontacten niet zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek.	Het in de Wet geluidshinder voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluidshinder 2006 geeft in artikel 1.5 een limitatieve opsomming van invloeden, waarmee rekening moet worden gehouden bij het bepalen van het equivalente geluidniveau. Geluidstrillingen door railcontacten zijn daar geen onderdeel van. De geluidstrillingen door railcontacten zijn daarom terecht niet meegenomen in het akoestisch onderzoek.			
			A24.5 Indieners stellen dat vanwege het doorrijden van de trein op de Zwaagdijk onaanvaardbare trillingen zullen ontstaan.	Het al dan niet doorrijden van de Museumstoomtram op de Zwaagdijk en de trillingen die daarvan afkomstig zijn maken geen onderdeel uit van het project N23 Westfrisiaweg en de gevolgen daarvan hoeven in het kader van de vaststelling van het PIP niet zelfstandig te worden beoordeeld.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A24.6 Indieners zijn van oordeel dat de afwisselende verhogingen van zes meter met schermen een verstorend beeld geven voor de laag overvliegende reigers, buizerds en vleermuizen en stelt dat de vogels zullen botsen tegen de open schermen.	Ten behoeve van het PIP heeft ecologisch onderzoek plaatsgevonden. Op basis van dit onderzoek blijkt dat naar verwachting alle benodigde ontheffingen kunnen worden verkregen. Dit ook omdat, waar nodig, compenserende en mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Er is daarom geen sprake van onevenredige schade voor de flora en fauna. Verder wordt opgemerkt dat bij de verschijningsvorm van de geluidsschermen rekening wordt gehouden met het voorkomen van botsingen met laagvliegende vogels.			
			A24.7 Indieners pleiten voor een tracé op maaiveld gecombineerd met ovatonden en verwijzen daarbij naar het onderzoek van Movares.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Maaivelduitwerking ter hoogte van A7-Oostergouw en Ovatonde.			
			A24.8 Indieners stellen dat de variant “ovatonden” onvoldoende is onderzocht en dat het besluit om de variant ovatonden niet uit te voeren niet voorzien is van een draagkrachtige motivering en onderbouwing.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Ovatonde.			
			A24.9 Indieners geven aan dat in het geluidsonderzoek nog enkele geluidswaarden ontbreken en menen dat ten aanzien van de spoorbuurt geen rekening is gehouden met het onderliggend wegnnet en het deelgebied weg. Ook stellen indieners dat het akoestisch onderzoek geen uitslag geeft over de trillingen en het contactgeluid tussen spoorrails en autoverkeer.	Bij de spoorbuurt is er geen sprake van dat onderliggende wegen fysiek worden aangepast of dat ter plaatse de geluidsbelasting op het onderliggende wegnnet met 2 dB of meer toeneemt. Daarom is akoestisch onderzoek naar de onderliggende wegen en het deelgebied weg niet vereist. Trillingen en contactgeluid tussen spoorrails en autoverkeer zijn overeenkomstig het voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 niet opgenomen in het akoestisch onderzoek. Artikel 1.5 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 geeft een limitatieve opsomming van effecten waarmee rekening moet worden gehouden. Trillingen en contactgeluid bij kruising van spoorrails horen daar niet bij.			
			A24.10 Indieners zijn van mening dat er een contractuele overeenkomst moet zijn tussen de provincie, de gemeente Medemblik en het bestuur van het spoortrammuseum over de spoorlijn.	Het al dan niet doorrijden van de Museumstoomtram op de Zwaagdijk en de trillingen die daarvan afkomstig zijn maken geen onderdeel uit van het project N23 Westfrisiaweg en de gevolgen daarvan hoeven in het kader van de vaststelling van het PIP niet zelfstandig te worden beoordeeld.			
			A24.11 Indieners verzoeken om vooraf een nulmeting aan huis en gevel uit te voeren. Verder eisen indieners isolerende maatregelen onder de ijzeren brug en isolatie onder de rails op de Westfrisiaweg en de Zwaagdijk (200 m links en rechts van de Zwaagdijk).	De door indieners gevraagde voorzieningen beogen de geluidshinder zo veel als mogelijk te beperken. Voor wat betreft geluidshinder is ten behoeve van het PIP, overeenkomstig de geldende regelgeving en berekend met inachtneming van de geldende rekenregels, een akoestisch onderzoek uitgevoerd (16 mei 2012), waaruit blijkt dat, waar nodig met in het onderzoek opgenomen maatregelen, aan de wettelijke normen wordt voldaan. De door indieners gewenste voorzieningen zijn niet nodig om te voldoen aan de Wet geluidhinder. Daarmee is er geen noodzaak om de gevraagde voorzieningen te treffen.			
			A24.12 Indieners verzoeken om een lagere snelheid op het tracé te hanteren (80 km/u in plaats van de in het O-PIP vermelde ontwerpssnelheid van 100 km/u), zoals in de Realisatieovereenkomst is opgenomen.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Ontwerpsnelheid.			
			A24.13 Indieners sluiten zich aan bij de zienswijzen van de lokale afdeling van Milieudefensie en de Bewonersgroep Zwaagdijk-West.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze van deze indieners, hierna onder nr. A27.			
			A24.14 Indieners hebben een deskundigenrapport op laten stellen door bureau Peutz. Deze rapportage plaatst kanttekeningen bij het akoestisch onderzoek (5 juli 2011).	De provincie heeft, in reactie op de rapportage van bureau Peutz, om een reactie gevraagd aan de opdrachtnemer van het akoestisch onderzoek (Grontmij). Grontmij heeft een reactie gegeven, welke is bijgevoegd als bijlage bij deze Nota.			
			In de rapportage van bureau Peutz wordt ook een aantal specifieke elementen benoemd, welke hieronder zijn weergegeven.				
			A24.15 Indieners merken op dat het O-PIP zoals dat door de provincie op CD-ROM ter beschikking is gesteld, niet overeenkomt met de versie daarvan op www.ruimtelijkeplannen.nl.	De opmerking van indieners is terecht. Het verschil tussen beide kaarten betreft uitsluitend de verkeersbestemming. Op het oostblad van de digitale versie van het O-PIP is ten onrechte de bestemming V-1 gebruikt daar waarop de analoge versie de bestemming V-2 is gehanteerd.			Een (totaal)overzicht van de wijzigingen is als bijlage bij dit document gevoegd.
			A24.16 Indieners zijn van mening dat het effect van banden van voertuigen op de spoorwegovergang en vervolgens op de weg niet is meegenomen en dat dit in het kader van een goede ruimtelijke ordening beoordeeld moet worden.	Verwezen wordt naar de reactie van Grontmij ter beantwoording van dit aspect, zoals bedoeld in de beantwoording van zienswijze nr. A24.14. De provincie meent dat er geen onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat plaatsvindt aangezien de bestaande kruising van de N23 Westfrisiaweg met de spoorwegovergang vanwege het project N23 Westfrisiaweg zal worden vervangen en vernieuwd, waarbij de nieuwste technologie zal worden toegepast.			
			A24.17 Indieners zijn van mening dat in het O-PIP ten onrechte de bestemming Verkeer-1 van toepassing is verklaard op het wegvak van de N302 (tussen de A7 en de aansluiting Oostergouw), alsook dat de spoorweg(-overgang) niet als zodanig is bestemd. Ook is het volgens indieners de vraag onder welk sublid van de artikelen 5.1 en 6.1 van de planregels de bebording, signalering, praatpalen en andere installaties ten behoeve van het wegverkeer zijn toegestaan.	Indieners merken terecht op dat voor de aangeduide situatie de bestemming Verkeer-1 is aangegeven. Dit zal worden aangepast in bestemming Verkeer-2. De voor Verkeer-1 en Verkeer-2 aangewezen gronden zullen tevens worden bestemd voor een spoorweg(-overgang). De regels van het PIP zullen dienovereenkomstig worden aangepast. De provincie is van oordeel dat onder de artikelen 5.1, sub k en 6.1, sub l van de regels van het PIP, tevens de bebording, signalering, praatpalen en andere installaties ten behoeve van het wegverkeer vallen.			De verbeelding ten aanzien van de aangeduide situatie op de N302 is zodanig aangepast dat wordt voorzien in een bestemming Verkeer-2. Daarnaast zijn de artikelen 5.1 en 6.1 van de regels van het PIP aangevuld met: bestaande spoorweg(overgang)en met bijbehorende voorzieningen.
			A24.18 Indieners zijn van mening dat de planregels 5.1, sub c en 6.1, sub c ten onrechte niet voor de geluidsvoorzieningen zelf geldt, maar slechts voor de voorzieningen daarvoor.	Hoewel naar het oordeel van de provincie voldoende duidelijk is dat de regels ook voor de geluidsvoorzieningen zelf gelden, zal de tekst worden aangepast om misverstanden te voorkomen.			De artikelen 5.1, sub c en 6.1, sub c van de regels van het PIP zijn als volgt aangepast: ‘voorzieningen ten behoeve van geluidwerende maatregelen’ is vervangen door ‘geluidsbeperkende voorzieningen’.

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschap- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A24.19 Indieners zijn van mening dat de gebruiksregels in de artikelen 5.5, sub a en 6.4, sub a niet voldoende specifiek zijn, zodat niet duidelijk is of de in het geluidsrapport beoogde geluids-reducerende effecten ook bereikt zullen worden. Ook zijn indieners van mening dat de 'aanleg' in de artikelen 5 en 6 van de planregels slaat op 'gronden', terwijl bedoeld is deze te laten slaan op 'de aanleg van de weg', danwel 'de aanpassing van de weg'.	Naar aanleiding van de opmerking van indieners zal de provincie aanpassingen van de regels van het PIP doorvoeren.			De regels van het PIP zijn zodanig aangepast dat bepaald wordt dat gronden met de bestemming 'Verkeer - 1' en/of 'Verkeer-2' bedoeld voor de rijstroken van de N23 Westfriisiaweg, na aanleg niet eerder voor doorgaand gemotoriseerd verkeer in gebruik mogen worden genomen, dan nadat de geluidsbeperkende voorzieningen ter plaatse van de aanduiding "geluidsscherm" zijn gerealiseerd conform de in het als bijlage bij dit inpassingsplan opgenomen akoestisch onderzoek en het daarin opgenomen overzicht van maatregelen.
			A24.20 Indieners merken op dat de lijn met aanduiding 'as van de weg' op de verbeelding niet aanwezig is, terwijl daar in de artikelen 5.1, sub a en 6.1, sub a van de planregels wel naar verwezen wordt.	De lijn 'as van de weg' is op de analoge plankaarten opgenomen. Indieners doelen waarschijnlijk op de digitale versie, waar deze lijn ontbreekt.			De digitale verbeelding is zodanig aangepast dat de lijn 'as van de weg' is opgenomen.
			A24.21 Indieners zijn van mening dat de verwijzing naar 'omgevingsvergunning' in artikel 6.5, sub b niet klopt.	Bedoeld is te verwijzen naar de omgevingsvergunning in artikel 6.5, sub a van de regels van het O-PIP.			De regels van het PIP zijn aangepast. Door het in andere volgorde plaatsen van de artikelen 6.4 en 6.5, is de verwijzing nu wel correct.
			A24.22 Indieners zijn van mening dat een definitie van het begrip 'geluidscompenserende maatregelen' moet worden opgenomen, nu die term wordt gebezigd in de artikelen 5, lid 6 en 6, lid 6 van de regels van het PIP.	De term 'geluidscompenserende maatregelen' wordt vervangen door het begrip 'geluidsbeperkende voorzieningen'. Dit begrip zal worden gedefinieerd.			De regels van het PIP zijn aangepast. De term 'geluidscompenserende maatregelen' in artikel 5.6 en artikel 6.6 zijn vervangen door 'geluidsbeperkende voorzieningen'. Er is gekozen voor een consequente toepassing van het begrip geluidsbeperkende voorziening met een daarbij horende definitie in de artikel 1, sub m, te weten: "een geluidsscherm, een aarden wal of een combinatie van beiden, ten behoeve van het reduceren van de geluidsbelasting".
			A24.23 Indieners wijzen op een taalkundige fout in het O-PIP: - artikel 6.1, sub k is niet correct.	Artikel 6.1, sub k van de regels van het O-PIP is taalkundig niet correct en zal worden aangepast.			Artikel 6.1, sub l van de regels van het PIP is als volgt aangepast: "Bij het wegverkeer gebruikelijke voorzieningen, zoals bermen, bermbeplanting en taluds, vluchtstroken, in- en uitrijstroken, rotondes, bushaltes en dergelijke".

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
A25	2011-57194	13-10-11	A25.1 Indieners zijn van mening dat het onacceptabel is dat zij als gevolg van het project N23 Westfrisiaweg ongeveer 30% van hun grond verliezen en de exploitatiemogelijkheden van deze percelen (voor de melkveehouderij) daardoor een negatief effect zullen ondervinden.	Indieners stellen terecht dat een deel van hun percelen benodigd is voor de aanleg van het project N23 Westfrisiaweg. De provincie heeft daarbij de intentie om de voor de realisatie van de weg benodigde gronden minnelijk te verwerven. Eigenaren worden daarbij schadeloos gesteld conform de systematiek van de Ontheeningswet en de bijbehorende rechtspraak. Uitgangspunt is dat de eigenaren in een gelijkblijvende vermogens- en inkomenspositie blijven. Dat wil zeggen dat alle schade die rechtstreeks en noodzakelijk gevolg is van de verkoop in de schadevergoeding betrokken wordt. In dit specifieke geval betreft het een melkveehouderij die een deel van de te bewerken percelen kwijtraakt. Tijdens de verwervingsgesprekken zal blijken of het bedrijf van indieners op de resterende percelen op economisch verantwoorde wijze kan voortzetten. Dit is afhankelijk van de wijze van bedrijfsvoering en de mogelijkheid tot het doen van aanpassingen. Dit betreft maatwerk met inachtneming van bovengenoemde wet en jurisprudentie. Daarnaast behoort het tot de mogelijkheden om met indieners een vrijwillige kavelruil te onderzoeken.			
			A25.2 Indieners verzoeken aan te geven op welke wijze de bereikbaarheid van de overblijvende percelen gegarandeerd wordt.	Voor alle percelen die thans beschikken over een ontsluiting op het bestaande wegnnet geldt dat deze ook na realisatie van het PIP op een vergelijkbare wijze op het wegnnet worden ontsloten. In het geval van indieners blijft de huidige ontsluiting via perceel nr. 674 gehandhaafd, respectievelijk wordt dit hersteld. Het PIP biedt daarvoor voldoende planologische basis (artikelen 5.1, sub k en 6.1, sub l van de regels van het PIP).			
			A25.3 Indieners vrezen dat de waterhuishouding van de percelen wordt verstoord.	Uit het Waterhuishoudkundig ontwerp Westfrisiaweg en de Waterhuishoudingsplannen Westfrisiaweg zijn geen onaantvaardbare risico's naar voren gekomen. Om die reden is de vrees van indieners voor verstoring van de waterhuishouding ongegrond.			
			A25.4 Indieners vragen zich af of er bij de realisatie van de opwaardering van de Westfrisiaweg en de realisatie van het klaverblad sprake is van toelaatbare geluidsoverlast omdat de N23 verhoogd zal worden aangelegd en het verkeer op de Markerwaardweg en het bedrijven-terrein Westfrisiaweg eerder toe dan af zal nemen.	Ten behoeve van het PIP is akoestisch onderzoek uitgevoerd met inachtneming van de geldende regelgeving en berekend overeenkomstig geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). Daaruit blijkt in algemene zin dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Verder wordt verwezen naar bijlage 12 van het akoestisch onderzoek, waarin voor het deelgebied Oost schematisch is aangegeven waar deklagen en geluidsschermen worden geplaatst en welk type deklaag wordt toegepast en wat de hoogte van de geluidsschermen is. Voor de door indiener geduide situatie wordt verwezen naar Oost Kaart 1 van bijlage 12. De woning van indieners valt buiten de zone van de weg in de zin van de Wet geluidhinder en is daarom niet meegenomen in het akoestisch onderzoek.			
			A25.5 Indieners vrezen voor meer milieubelastende stoffen (zware metalen, fijnstof e.d.).	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Luchtkwaliteit.			
A26	2011-57200 2011-65882	13-10-2011 24-11-2011	Van indiener zijn twee verschillende stukken ontvangen. De daarin opgenomen zienswijzen worden niet per document behandeld, maar worden hieronder integraal samengevat.				
			A26.1 Indiener vreest voor (meer) geluidsoverlast vanwege de gedeeltelijke overdekte tunnelbak.	Ten behoeve van het PIP is akoestisch onderzoek uitgevoerd met inachtneming van de geldende regelgeving en overeenkomstig geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). Daaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke vereisten wordt voldaan. In het geval van indiener is door de provincie een Besluit hogere waarde aangevraagd nadat gebleken is dat vanwege landschappelijke aspecten, het realiseren van hogere geluidsschermen (5m) niet gewenst is (paragraaf 6.1.1. akoestisch onderzoek). Dit besluit is genomen. De hogere waarde bedraagt 49dB op een waarneemhoogte van 4,5m en 50dB op een waarneemhoogte van 7,5m. De provincie is van oordeel dat deze geluidsbelasting aanvaardbaar is, mede gezien het grote maatschappelijke belang dat met de realisatie van de N23 Westfrisiaweg is gemoeid. Verder wordt verwezen naar hetgeen omtrent het Besluit hogere waarde is vermeld in de algemene toelichting. Daarnaast wordt verwezen naar bijlage 12 van het akoestisch onderzoek, waarin voor het deelgebied Oost schematisch is aangegeven waar deklagen en geluidsschermen worden geplaatst en welk type deklaag wordt toegepast en wat de hoogte van de geluidsschermen is. Voor de woning van indiener wordt verwezen naar Oost Kaart 1 van bijlage 12.			
			A26.2 Indiener stelt dat het ontwerp van de tunnelbak ter hoogte van Hoogkarspel niet conform de afspraken tussen de provincie en de gemeenten is opgesteld. De tunnelbak wordt in lengte korter uitgevoerd en eindigt niet bij de achterliggende perceelgrenzen.	In de Realisatieovereenkomst zijn afspraken vastgelegd tussen de provincie, de deelnemende gemeenten, het hoogheemraadschap en het georganiseerd bedrijfsleven. Voor wat betreft het ontwerp van de onderdoorgang ter hoogte van Hoogkarspel wordt opgemerkt dat dit wordt uitgevoerd conform de gemaakte afspraken. Het als bijlage 1 bij de Realisatieovereenkomst gevoegde kaartje van het tracé ter hoogte van Hoogkarspel is identiek aan het PIP.			
			A26.3 Indiener stelt dat de breedte van de weg ter hoogte van de doorsteek bij Hoogkarspel niet conform de wettelijke vereisten is (10 m in plaats van 13 m).	De provincie hanteert vanwege het ontbreken van wettelijke normen de Erbi-normen als uitgangspunt voor de breedte van een stroomweg. Conform de Erbi-normen bedraagt de breedte van een stroomweg met vier rijstroken inclusief middenberm circa 22 meter. De tekening behorende bij paragraaf 3.44 van het concept Landschapsplan is niet correct en zal worden aangepast.			Het Landschapsplan is gewijzigd. Op de tekening "profiel onderdoorgang Binnenwijdend 1:500" (par. 3.43), is de breedtemaat aangepast.

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A26.4 Indiener is van mening dat het aan te brengen geluidsscherm het landschappelijk beeld sterk zal aantasten.	Het aanbrengen van geluidsschermen is noodzakelijk om binnen de geldende wettelijke normen voor geluid te blijven. De inrichting van de weg zal op grond van het Beeldkwaliteitsplan een 'terughoudende verschijningsvorm' krijgen. De weg mag geen verstoring voor het zicht van de omgeving opleveren en moet als het ware onzichtbaar in het landschap zijn. Waar dat niet haalbaar is zal de weg zo min mogelijk moeten contrasteren met zijn omgeving (zie par. 4.2 PIP). In het Landschapsplan wordt hieraan verder invulling gegeven. Verwezen wordt naar par. 3.41 e.v. van het Landschapsplan waarin bijvoorbeeld voor de onderdoorgang van de Streekweg de geluidswerende voorzieningen langs de entree van de overkapping als begroeide constructie worden vormgegeven en visueel onderdeel worden van een nieuwe erfsingel die de open ruimte op de overkapping begrenst en zal moeten lijken op een efscheidende beplanting zoals die op meerdere plaatsen langs de Streekweg achter de bebouwing voorkomt. Wanneer men vanaf de Streekweg over de overkapping heen kijkt, roepen de beplante groeiwanden het beeld van een hoge haag op.			
			A26.5 Indiener vreest voor bouwkundige en technische schade aan zijn eigendom ten gevolge van graaf, bronbemaling, heiwerkzaamheden etc.	Bij de uitvoering zal zoveel mogelijk worden gedaan om schade te voorkomen. Indien nodig zullen bouwkundige vooropnames worden gedaan. De noodzakelijkheid zal worden beoordeeld tijdens de uitvoeringsfase. Mocht er onverhoopt toch schade ontstaan vanwege de realisatie van de N23 Westfriisiaweg, dan zal deze schade worden vergoed conform de daarvoor geldende schadevergoedingsregels. Tevens wordt verwezen naar de algemene toelichting: Uitvoeringschade.			
			A26.6 Indiener stelt dat zijn panden aanzienlijk in waarde zullen dalen en slecht verkoopbaar worden.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Planschade / nadeelcompensatie			
			A26.7 Indiener vreest voor een ruimere overschrijding van de geluidshinder na verleende vrijstelling van de Wet geluidhinder.	Eventuele overschrijdingen van de (voorkeurs)grenswaarde worden met behulp van geluidsreducerende maatregelen zoveel mogelijk teniet gedaan. Voor bepaalde woningen, waaronder die van indiener, is het noodzakelijk gebleken om een Besluit hogere waarde Wet geluidhinder aan te vragen. Verwezen wordt naar hetgeen in de algemene toelichting hierover is opgemerkt. Bij eventuele toekomstige wijzigingen van dat besluit gelden de vereisten van de Wet geluidhinder en staat indiener in een dergelijke situatie de daarbij horende rechtsmiddelen ter beschikking.			
			A26.8 Indiener stelt dat onterecht is gesteld dat de gemeenten de in het O-PIP vastgelegde bestemmingen over dienen te nemen in de nog op te stellen bestemmingsplannen (blz.10 O-PIP). Zij maken er door het PIP, naar mening van indiener, reeds deel van uit.	Met de opmerking op blz. 10 van de toelichting behorende bij het O-PIP is bedoeld dat de gemeenten de in het PIP vastgestelde bestemmingen op termijn gaan incorporeren in hun eigen bestemmingsplannen. De provincie ziet niet in waarom dit in strijd zou zijn met artikel 3.26, lid 3 Wet ruimtelijke ordening. Om misverstanden te voorkomen is de genoemde passage niet langer opgenomen in de toelichting bij het PIP.			De passage "Wanneer de Westfriisiaweg op zeker moment is gerealiseerd, nemen de gemeenten de in dit inpassingsplan vastgelegde bestemmingen over in hun bestemmingsplan(nen)" is komen te vervallen in par. 1.5 van de toelichting bij het PIP.
			A26.9 Indiener mist een omschrijving over de wijze waarop de tunnelbak wordt uitgevoerd in het onderdeel 'Juridische Vormgeving' (blz. 87 O-PIP), terwijl dit overeenkomstig artikel 3.26 juncto 3.1, lid 1 Wet ruimtelijke ordening wel nodig is.	Het PIP voorziet in een juridische inpassing van de Westfriisiaweg en de daarbij behorende kunstwerken (waaronder de onderdoorgang). De ligging en de afmeting van de onderdoorgang zijn opgenomen op de verbeelding en de inrichtingskaart behorende bij het PIP. In de regels behorende bij het PIP zijn de maximale hoogtematen weergegeven. De Wet ruimtelijke ordening vereist niet dat in het PIP de exacte uitvoering van de onderdoorgang wordt vastgelegd.			
			A26.10 Indiener stelt dat langs het perceel Streekweg 54 de aanduiding "tunnel" is opgenomen zonder te voorzien in bouwregels.	In artikel 6.1, sub b, onder 2 van de regels van het PIP zijn bouwregels opgenomen voor kunstwerken. Onderdoorgangen vallen onder deze aanduiding. De hoogte mag maximaal 7,5 m bedragen (vanaf het peil, zoals dat in artikel 1, sub u van de regels van het PIP is omschreven). Binnen deze hoogtemaat zal de onderdoorgang worden gerealiseerd.			
			A26.11 Indiener is van mening dat bij de tunnels onterecht geen geluidsschermen zijn opgenomen terwijl vast staat dat de geluidsnormen worden overschreden. Bovendien zijn in het O-PIP geen bouwregels ter zake opgenomen, zodat niet bekend is wat de maximale afmetingen zijn.	Om te voldoen aan de geldende geluidsnormen zijn maatregelen voorzien, waaronder het plaatsen van geluidsschermen. Op de verbeelding bij het PIP zijn de benodigde geluidsschermen aangegeven met de afkorting 'gs'. In de regels van het PIP (artikel 5.2, sub b, onder 1 en artikel 6.2, sub b, onder 1) zijn verder bouwvoorschriften opgenomen voor geluidsschermen (de bouwhoogte mag maximaal 6 m bedragen). In het akoestisch onderzoek zijn voor de locatie Streekweg en Binnenwijzend (aanleg onderdoorgang) in bijlage 12 de te treffen maatregelen opgenomen. Na het treffen van deze maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke normen.			
			A26.12 Indiener geeft aan dat in strijd met artikel 3:11 Algemene wet bestuursrecht het door Gedeputeerde Staten vastgestelde grondverwervingsplan niet ter inzage is gelegd en zoekt om toezending.	Het grondverwervingsplan (thans genoemd "uitgangspunten aankoop onroerende zaken Westfriisiaweg N23 d.d. 9 maart 2012") is in het besluit van GS d.d. 3 april 2012 aan de orde geweest. Gedeputeerde Staten hebben het volgende besloten: 1. Over te gaan tot de actieve verwerving van de voor het project Westfriisiaweg benodigde onroerende zaken. 2. De aankopen te laten plaatsvinden tegen een schadevergoeding op basis van de onteigeningswet en de jurisprudentie en daarbij de uitgangspunten aan te houden, zoals opgenomen in de notitie. De notitie behorende bij dit besluit is openbaar.			
			A26.13 Indiener verwacht een aanzienlijke waardedaling en verminderde verkoopbaarheid van de woning en de bijbehorende onroerende zaken.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Planschade / nadeelcompensatie.			
			A26.14 Indiener is van mening dat onvoldoende akoestisch onderzoek is uitgevoerd en dat het onderzoek van Grontmij d.d. 5 juli 2011 niet ten grondslag mag worden gelegd aan het PIP, mede vanwege onvoldoende duidelijkheid over de wijze waarop het is uitgevoerd en over het tracé dat ten grondslag ligt aan de berekeningen. "	In het akoestisch onderzoek en de bijbehorende bijlagen is inzicht gegeven in het uitgevoerde onderzoek, de berekende geluidsgegevens en de te nemen maatregelen. In hoofdstuk 3 van het akoestisch onderzoek (16 mei 2012) is aangegeven dat bij het opstellen van het onderzoek is uitgegaan van het 'Definitieve Ontwerp'. De hoogtes van de bestaande gebouwen, aantal bouwlagen, maaiveldhoogte en adressen zijn overgenomen uit de akoestische rekenmodellen van het MER uit 2009. Dit model is gecontroleerd en geactualiseerd.			
			A26.15 Indiener is van mening dat het plan moet worden vernietigd, nu het rapport van Goudappel Coffeng (6 juni 2005), op basis waarvan nut en noodzaak zijn vastgesteld, niet ter inzage heeft gelegen.	Het rapport van Goudappel Coffeng van 6 juni 2005 is, in tegenstelling tot hetgeen indiener aangeeft, terinzage gelegd bij het O-PIP.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
A27	2011-57540 2011/65874	14-10-2011 24-11-2011	Van indieners zijn meerdere stukken ontvangen. De daarin opgenomen zienswijzen worden niet per document behandeld, maar worden hieronder integraal samengevat.				
			A27.1 Indieners staan achter de ontwikkelingen om de Westfriisiaweg op te waarderen omdat de noodzaak daartoe is aangetoond.	De provincie is verheugd te vernemen dat de indieners achter de opwaardering van de N23 Westfriisiaweg staan.			
			A27.2 Indieners verwijzen naar de zienswijze van de gemeente Medemblik en stellen dat de gemeente Medemblik niet akkoord gaat met het opofferen van de fietstunnel ter hoogte van de Oostergouw.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. B2 waarbij de zienswijze van de gemeente Medemblik van een beantwoording is voorzien.			
			A27.3 Indieners bepleiten dat de huidige fietstunnel ter plaatse van de Oostergouw moet blijven bestaan in verband met de verkeersveiligheid.	Eén van de doelstellingen van het PIP is de verbetering van de verkeersveiligheid. In het oostelijk deel (A7 tot aan de Markerwaardweg) betekent dit dat de gelijkvloerse aansluitingen op de Westfriisiaweg, worden gewijzigd in ongelijkvloerse aansluitingen (met uitzondering van de kruising met de Museumspoortram). In het PIP kruist de N23 Westfriisiaweg de Oostergouw ongelijkvloers, waarbij de N23 Westfriisiaweg over de Oostergouw heengaait. Verkeer komend vanuit de richting Enkhuizen en verkeer komend vanaf de Oostergouw richting de A7 zal via een op maaiveld gelegen toe- en afrit ten noorden van de N23 Westfriisiaweg worden geregeld. Verkeer vanaf de A7 en vanaf de Oostergouw naar Enkhuizen weeft door middel van een ten zuiden van de N23 Westfriisiaweg gelegen toe- en afrit eveneens in op de N23 Westfriisiaweg. De noordelijke aansluiting, inclusief de oversteek voor fietsverkeer, is door verkeerslichten geregeld. De kruising tussen het verkeer richting de zuidelijke toerit en het fietsverkeer wordt in het PIP eveneens door verkeerslichten geregeld. Door middel van de te realiseren verkeerslichten wordt bereikt dat fietsers veilig kunnen oversteken. Het niet handhaven van de fietstunnel in het PIP is ingegeven vanuit het feit dat de op de nieuwe situatie toegesneden tunnel ca. 30 m langer zou moeten zijn dan de huidige tunnel. De totale lengte van de fietstunnel exclusief de toeritten zou dan ca. 65 m bedragen. Een tunnel met een dergelijke lengte is sociaal onveilig. Bij de nu gekozen oplossing heeft de fietser zicht op de omgeving en visa versa, waardoor de verkeersveiligheid is gewaarborgd.			
			A27.4 Indieners zijn van mening dat onduidelijkheid bestaat over de functie van de weg als snelle verbindingsweg of als provinciale weg en pleiten ervoor om een verkeerssnelheid van 80 km/u aan te houden.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Functie van de weg / omvang onderzoek en ontwerpssnelheid.			
			A27.5 Indieners pleiten voor de aanleg van een ovatonde.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Ovatonde.			
			A27.6 Indieners constateren dat in het ontwerp de volgende vier geluidslekken voorkomen: - de onderbreking door de fietstunnel van de Oostergouw; - de oprit Wogmergouw heeft geen scherm bij de bocht; - de afrit van de Westfriisiaweg naar de rotonde heeft geen schermonderbreking; - de spoorlijnopening en de geluidstrillingen van de railcontacten zijn niet in het akoestisch onderzoek meegenomen.	Ten behoeve van het PIP is, overeenkomstig de geldende regelgeving en berekend met inachtneming van de geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006), akoestisch onderzoek (16 mei 2012) uitgevoerd waaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Voor de locatie tussen de A7 en de spoorweg zijn de te treffen maatregelen opgenomen in bijlage 10 en 15 van het eerder genoemde akoestisch onderzoek. De schermen die ter hoogte van Hoorn worden geplaatst ten behoeve van de N23 Westfriisiaweg sluiten aan op de schermen die worden geplaatst ten behoeve van het onderliggend wegnnet. In het akoestisch onderzoek is conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 rekening gehouden met de onderbrekingen van de schermen bij de op- en afritten. Trillingen en contactgeluid tussen spoorrails en autoverkeer zijn overeenkomstig het voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 niet opgenomen in het akoestisch onderzoek. Artikel 1.5 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 geeft een limitatieve opsomming van effecten waarmee rekening moet worden gehouden. Trillingen en contactgeluid bij kruising van spoorrails horen daar niet bij.			
			A27.7 Indieners stellen dat vanwege het doorrijden van de trein op de Zwaagdijk onaanvaardbare trillingen zullen ontstaan.	Het al dan niet doorrijden van de Museumstoomtram op de Zwaagdijk en de trillingen die daarvan afkomstig zijn maken geen onderdeel uit van het project N23 Westfriisiaweg en de gevolgen daarvan hoeven in het kader van de vaststelling van het PIP niet zelfstandig te worden beoordeeld.			
			A27.8 Indieners verzoeken om vooraf een nulmeting aan huis en gevel uit te voeren. Verder eist indiener isolerende maatregelen onder de ijzeren brug en isolatie onder de rails op de Westfriisiaweg en de Zwaagdijk (200 m links en rechts van de Zwaagdijk).	Bij de uitvoering zal zoveel mogelijk worden gedaan om schade te voorkomen. Indien nodig zullen bouwkundige vooropnames worden gedaan. De noodzakelijkheid zal worden beoordeeld tijdens de uitvoeringsfase. Mocht er onverhoopt toch schade ontstaan vanwege de realisatie van de N23 Westfriisiaweg, dan zal deze schade worden vergoed conform de daarvoor geldende schadevergoedingsregels. Tevens wordt verwezen naar de algemene toelichting: Uitvoeringschade. De door indiener gevraagde voorzieningen beogen de geluidshinder zo veel als mogelijk te beperken. Voor wat betreft geluidshinder is ten behoeve van het PIP, overeenkomstig de geldende regelgeving en berekend met inachtneming van de geldende rekenregels, een akoestisch onderzoek uitgevoerd (16 mei 2012), waaruit blijkt dat, waar nodig met in het onderzoek opgenomen maatregelen, aan de wettelijke normen wordt voldaan. De door indiener gewenste voorzieningen zijn niet nodig om te voldoen aan de Wet geluidhinder. Daarmee is er geen noodzaak om de gevraagde voorzieningen te treffen.			
			A27.9 Indieners zijn van mening dat er een samenwerkingscontract moet zijn tussen de provincie, het bestuur van het spoortrammuseum en het hoogheemraadschap over de spoorlijn.	Het al dan niet doorrijden van de Museumstoomtram op de Zwaagdijk en de trillingen die daarvan afkomstig zijn maken geen onderdeel uit van het project N23 Westfriisiaweg en de gevolgen daarvan hoeven in het kader van de vaststelling van het PIP niet zelfstandig te worden beoordeeld.			
			A27.10 Indieners zijn van mening dat de uitkomsten van de rapportage van bureau Peutz meegenomen moeten worden in het besluitvormingsproces.	De bevindingen van de provincie over de rapportage van bureau Peutz zijn verwoord in de notitie van Grontmij die als bijlage bij deze nota is gehecht.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A27.11 Indieners stellen dat door het golvend aanleggen van de Westfriisiaweg horizon- en land- schapsvervuiling optreedt.	De keuze voor het tracé (op delen van het tracé verhoogde aanleg en op delen een verdiepte aanleg) is uitvoerig onderbouwd in het Regioakkoord en uiteengezet in de toelichting behoren- de bij het PIP en is mede gebaseerd op de resultaten van het planMER (2007) en het inrichtings- MER (2010). De keuze voor het tracé is bevestigd in de Realisatieovereenkomst. De zorgvuldige inpassing in de omgeving wordt verder geregeld in het Landschapsplan (waarbij op basis van het Beeldkwaliteitsplan als uitgangspunt voor een terughoudende verschijningsvorm is geko- zen).			
			A27.12 Indieners geven aan dat de flora en fauna wordt aangetast.	Ten behoeve van het PIP heeft ecologisch onderzoek plaatsgevonden. Op basis van dit onder- zoek blijkt dat naar verwachting alle benodigde ontheffingen kunnen worden verkregen. Dit ook omdat, waar nodig, compenserende en mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Er is daar- om geen sprake van onevenredige schade voor flora- en fauna.			
			A27.13 Indieners zijn van mening dat de Kromme Leek, een cultuurhistorische veenrivier en onder- deel van de Ecologische Hoofdstructuur, wordt aangetast door de aanleg van de weg.	De Kromme Leek is een beschermd natuurgebied met historische waarde. Het PIP tast de Krom- me Leek niet aan, maar door de bundeling van de compensatieopgave voor natuur en water langs de Kromme Leek wordt de loop van de Kromme Leek juist versterkt. Dit is ook in lijn met het gemeentelijk beleid zoals beschreven in de Landschapsvisie Kromme Leek van de gemeente Medemblik uit 2009.			
			A27.14 Indieners adviseren een maaivelduitwerking van de Westfriisiaweg ter hoogte van Hoorn en voeren daartoe het volgende aan: - teveel ruimte-inname; - vermenging van vrachtverkeer met woon-werkverkeer; - onveilige oversteek voor langzaam rijdend verkeer bij afslag Oostergouw; - zeer onveilige weefconstructie bij de Wogmergouw.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Maaivelduitwerking ter hoogte van A7-Ooster- gouw.			
			A27.15 Indieners zijn van mening dat de waterberging op de hoek van A7/Westfriisiaweg een slech- te plek is om te gaan vissen of kanovaren.	Uit de algemene toelichting: Ecologische Stapsteen/ Waterberging ter hoogte van de A7 vloeit voort dat de voorziene waterberging niet zal worden inbestemd. De ecologische stapsteen zal nog wel worden gerealiseerd, maar daarbij is niet voorzien in recreatieve activiteiten. De zienswijze van indieners wordt voor het overige voor kennisgeving aangenomen.			Op de verbeelding bij het PIP zijn de plangrenzen zodanig aangepast dat slechts de plaats waar de ecologische stapsteen zal worden gerealiseerd een natuurbestemming krijgt. Een (totaal)over- zicht van de wijzigingen is als bijlage bij dit docu- ment gevoegd.
A28	2011-57545	14-10-11	A28.1 Indiener heeft grote bezwaren tegen het aanleggen van natuurcompensatie nabij de Proeftuin Zwaagdijk en vreest dat het uitvoeren van experimenten door effecten vanuit natuurgebieden worden gehinderd.	In de aanloop naar het opstellen van het O-PIP en het concept Landschapsplan is overwogen dat het ontwikkelen van natuur gelegen in de nabijheid van de Proeftuin Zwaagdijk grote meer- waarde heeft voor de natuurontwikkeling in het plangebied en ook een bijdrage zou leveren aan de ambities die voor het project N23 Westfriisiaweg zijn geformuleerd. Bij de inspraak zijn meerdere zienswijzen ingediend die zien op het bestemmen als natuur van gronden nabij de Proeftuin Zwaagdijk. Deze zienswijzen hebben binnen de provincie geleid tot heroverweging. Nu een belangrijke overweging is dat de als natuur te bestemmen gronden nabij de Proeftuin Zwaagdijk niet direct noodzakelijk zijn voor natuurcompensatie ten behoeve van de realisatie van het project N23 Westfriisiaweg, is besloten om de bedoelde gronden niet te bestemmen als natuur.			De verbeelding bij het PIP en het Landschaps- plan zijn zodanig aange- past dat de percelen na- bij de Proeftuin Zwaagdijk die bestemd waren voor natuur niet langer binnen de plangrenzen van het PIP vallen en in het Land- schapsplan niet langer als natuur zijn aange- duid. Een (totaal)over- zicht van de wijzigingen van de verbeelding is als bijlage bij dit document gevoegd.
			A28.2 Indiener is van mening dat de ontsluiting voor agrarische bedrijven en percelen rond de Middenweg-Molenweg onvoldoende wordt opgelost. De voorziene parallelstructuur ter plekke en de tunnel worden niet toegankelijk voor agrarisch en vrachtverkeer. Indiener dringt daarom aan op het doortrekken van de Molenweg tot aan de Middenweg langs de Westfriisiaweg. Het niet realiseren van deze verbinding zal leiden tot planschadeclaims.	Het vrijwaren van de Molenweg voor auto- en landbouwverkeer is ingegeven vanuit de wens van de gemeente om sluiipverkeer in het gebied tegen te gaan. Hiervoor zal te zijner tijd door de gemeente een verkeersbesluit worden genomen. In het gekozen wegontwerp blijft het voor doorgaand (bestemmings)verkeer en hulpdiensten mogelijk om de landbouwpercelen ten wes- ten en ten oosten van de Molenweg te bereiken. Voor een aantal percelen zal het afsluiten van de Molenweg tot omrijrschade leiden. Voor wat betreft de gestelde voorziene planschade wordt verwezen naar de algemene toelich- ting: Planschade/nadeelcompensatie. De door indiener voorgestelde oplossing om de Molen- weg door te trekken tot aan de Middenweg is gezien het voorgenomen verkeersbesluit van de gemeente om de Molenweg voor doorgaand verkeer af te sluiten niet gewenst.			
			A28.3 Indiener is van mening dat uit oogpunt van bereikbaarheid en toegankelijkheid van de om- liggende agrarische gebieden een parallelweg voor agrarisch en zwaar verkeer moet wor- den aangelegd langs de Westfriisiaweg ter hoogte van Hoogkarspel.	De Realisatieovereenkomst en het PIP voorzien niet in het aanleggen van een parallelweg ter hoogte van Hoogkarspel. De bereikbaarheid en toegankelijkheid van de omliggende agrarische percelen worden niet onmogelijk gemaakt door de realisatie van de N23 Westfriisiaweg. De be- trokken percelen zullen op vergelijkbare wijze ontsloten blijven.			
			A28.4 Indiener verzoekt de waterberging in de polder Wogmeer te verplaatsen naar de polder Obdam.	In par. 3.15 van het Landschapsplan is aangegeven dat er geen waterbergingsopgave ligt bin- nen de Wogmeer. De daar aangeduide maatregel voor waterberging vloeit voort uit het Beeld- kwaliteitsplan. De maatregel uit het Beeldkwaliteitsplan is niet overgenomen in het Land- schapsplan, maar blijft wel als aanbeveling overeind. De voor het project geformuleerde waterbergingsopgave zal in de polder Obdam worden gerealiseerd.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A28.5 Indiener pleit ervoor de watercompensatie bij de afslag A7 – Wogmergouw – Kleine Zomerdijk te realiseren als droge waterberging met agrarisch medegebruik.	De Kromme Leek is een beschermd natuurgebied met historische waarde. Het PIP tast de Kromme Leek niet aan, maar door de bundeling van de compensatieopgave voor natuur en water langs de Kromme Leek wordt de loop van de Kromme Leek juist versterkt. Dit is ook in lijn met het gemeentelijk beleid zoals beschreven in de Landschapsvisie Kromme Leek van de gemeente Medemblik uit 2009. Voor wat betreft de in het gebied nabij de Hoornseweg bestemde waterberging wordt opgemerkt dat deze niet binnen het kader van het PIP gerealiseerd zal worden. In het kader van een bredere gebiedsontwikkeling, dus buiten de plangrenzen van het PIP om, wordt de mogelijkheid van de door het hoogheemraadschap gewenste waterberging ter plaatse van het knooppunt A7 - Hoorn onderzocht en vormt daarom een aanbeveling in het Landschapsplan.			
			A28.6 Indiener dringt aan op het spoedig maken van concrete afspraken met de agrarische bedrijven die moeten worden verplaatst voor de aanleg van de Westfrisiaweg.	Om de betrokken grondeigenaren duidelijkheid en voldoende gelegenheid te bieden om passende maatregelen te nemen, is, met ingang van medio november 2011, begonnen met de minnelijke verwerving van de benodigde onroerende zaken op het trajectdeel 'A7 - Markerwaardweg'. Medio december 2011 is gestart met de minnelijke verwerving op het trajectdeel 'Rondweg Heerhugowaard' en medio januari 2012 op het trajectdeel 'Obdam - A7'. Op het trajectdeel 'Markerwaardweg - Houtribdijk' is in maart 2012 gestart met de grondverwerving. Van algehele verplaatsing van agrarische bedrijven zal slechts zeer beperkt sprake zijn. In de meeste gevallen is slechts sprake van de aankoop van stroken grond ter realisatie van het project N23 Westfrisiaweg.			
A29	2011-57779	17-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A16.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A16.			
A30	2011-57781	17-10-11	A30.1 Indiener geeft aan het teleurstellend te vinden dat de uitkomsten uit de klankbordgroep niet terug te vinden zijn in het O-PIP.	De bevindingen van de klankbordgroep zijn gepresenteerd in afsluitende klankbordgroepbijeenkomsten. Het zijn geen afspraken, maar aanbevelingen. Een aantal aanbevelingen is overgenomen, waaronder de gelijkvloerse kruising ter hoogte van de N23 Westfrisiaweg met de Museumspoortram.			
			A30.2 Indiener vreest dat als gevolg van de onduidelijkheid over de maximumsnelheid en de hoogte van de geluidsschermen ter hoogte van Zwaagdijk-West de geluidsoverlast toe zal nemen.	Ten behoeve van het PIP is akoestisch onderzoek uitgevoerd met inachtneming van de geldende regelgeving en berekend overeenkomstig de geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). Daaruit blijkt in algemene zin dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Verder wordt verwezen naar bijlage 10 van het akoestisch onderzoek, waarin voor het deelgebied Midden schematisch is aangegeven waar deklagen en geluidsschermen worden geplaatst en welk type deklaag wordt toegepast en wat de hoogte van de geluidsschermen is. Voor de locatie Zwaagdijk-West wordt verwezen naar Midden Kaart 1 en Midden Kaart 2 van bijlage 10. Voor wat betreft de stelling van indiener dat er onduidelijkheid zou bestaan over de maximumsnelheid ter hoogte van Zwaagdijk-West wordt opgemerkt dat het akoestisch onderzoek is gebaseerd op het voorliggend tracé waarbij ter hoogte van Zwaagdijk-West een ontwerpsnelheid van 100 km/u geldt.			
			A30.3 Indiener geeft aan dat ondanks de aan te planten gewone esdoorn en de es (bladverliezende bomen), deze geen bijdrage leveren tot enige geluidsreductie.	De aanplant van bomen, zoals voorzien in het Landschapsplan, is enkel gerelateerd aan visuele omgevingskwesties en heeft niet mede ten doel een bijdrage te leveren aan geluidsreductie.			
			A30.4 Indiener is van mening dat met de aanleg van de N23 Westfrisiaweg de kwaliteit van leven achteruit zal gaan en de waarde van de woning van indiener zal dalen.	Het PIP voldoet aan alle wettelijke normen ten aanzien van onder meer geluid en luchtkwaliteit. Verwezen wordt verder naar de algemene toelichting: Hinder. Verder wordt voor wat betreft de door indiener verwachte waardevermindering van de woning verwezen naar de algemene toelichting: Planschade / nadeelcompensatie.			
			A30.5 Indiener vraagt te garanderen dat de eerder vastgestelde mate van luchtverontreiniging onder 9 mu/m³ blijft.	Voor zowel de autonome situatie als de situatie met planrealisatie zijn voor de jaren 2010, 2011, 2015 en 2020 berekeningen uitgevoerd (Luchtonderzoek, 14 maart 2011). De uitkomsten zijn getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen zoals deze zijn vastgesteld in de Wet milieubeheer. Voor alle toetsjaren blijkt dat de grenswaarden voor de concentraties NO ₂ , alsook PM ₁₀ en het aantal overschrijdingsdagen voor PM ₁₀ , niet worden overschreden.			
			A30.6 Indiener neemt ter hoogte van de Oostergouw, de spoorwegovergang en de Wormergouw vier geluidslekken waar en is daarom van mening dat bij aanvang van het project aanvullende maatregelen genomen dienen te worden.	Ten behoeve van het PIP is, overeenkomstig de geldende regelgeving en berekend met inachtneming van de geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006), akoestisch onderzoek (16 mei 2012) uitgevoerd waaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Voor de locatie tussen de A7 en de spoorweg zijn de te treffen maatregelen opgenomen in bijlage 10 en 15 van het eerder genoemde akoestisch onderzoek. De schermen die ter hoogte van Hoorn worden geplaatst ten behoeve van de N23 Westfrisiaweg sluiten aan op de schermen die worden geplaatst ten behoeve van het onderliggend wegennet. Daarnaast is conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 in het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de onderbrekingen van de schermen bij de op- en afritten. De provincie is niet bereid, bovenop de in het akoestisch onderzoek opgenomen maatregelen, andere of aanvullende maatregelen te treffen.			
			A30.7 Indiener is geen voorstander van een recreatieplas ter hoogte van de Wogmergouw en voert daartoe aan dat: - de natuurlijke loop van de Kromme Leek wordt aangetast; - recreëren binnen 100 m van een (snel)weg wetenschappelijk sterk wordt afgeraden; - door de waterpartij het geluid verder Zwaagdijk-West in zal worden gedragen.	De Kromme Leek is een beschermd natuurgebied met historische waarde. Het PIP tast de Kromme Leek niet aan, maar door de bundeling van de compensatieopgave voor natuur en water langs de Kromme Leek wordt de loop van de Kromme Leek juist versterkt. Dit is ook in lijn met het gemeentelijk beleid zoals beschreven in de Landschapsvisie Kromme Leek van de gemeente Medemblik uit 2009. Voor wat betreft de in het gebied nabij de Hoornseweg bestemde waterberging wordt opgemerkt dat deze niet binnen het kader van het PIP gerealiseerd zal worden. In het kader van een bredere gebiedsontwikkeling, dus buiten de plangrenzen van het PIP om, wordt de mogelijkheid van de door het hoogheemraadschap gewenste waterberging ter plaatse van het knooppunt A7 - Hoorn onderzocht en vormt daarom een aanbeveling in het Landschapsplan. De ecologische stapsteen zal nog wel worden gerealiseerd, maar daarbij is niet voorzien in recreatieve activiteiten. Verder wordt verwezen naar de algemene toelichting: Ecologische stapsteen / Waterberging ter hoogte van de A7.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A30.8 Indiener wil zo veel mogelijk groenblijvende beplanting.	Bij de realisatie van de N23 Westfrisiaweg wordt een terughoudende verschijningsvorm van de weg nagestreefd. De inpassing van de N23 Westfrisiaweg in het bestaande landschap wordt verder uitgewerkt met behulp van het Landschapsplan. Bij de integrale afweging over de beoogde beeldkwaliteit is binnen het stelsel van te treffen voorzieningen voorgesteld om extra bomen te plaatsen. Direct langs de weg krijgen de meeste geluidswerende voorzieningen vorm als groene wanden met groenblijvende beplanting om ook in de winter een aangenaam beeld te behouden. Daarnaast bestaat een groot deel van de beplanting uit bomen. In ons klimaat zijn er niet veel groenblijvende (loof)bomen. Het uitsluitend toepassen van groenblijvende bomen past daarmee niet in het natuurlijk landschappelijk karakter. Ook de lagere beplanting zal voor- namelijk bestaan uit gebiedseigen beplanting.			
			A30.9 Indiener pleit voor het behoud van de huidige fietstunnel ter plaatste van de Oostergouw in verband met de verkeersveiligheid.	Eén van de doelstellingen van het PIP is de verbetering van de verkeersveiligheid. In het oostelijk deel (A7 tot aan de Markerwaardweg) betekent dit dat de gelijkvloerse aansluitingen op de Westfrisiaweg, worden gewijzigd in ongelijkvloerse aansluitingen (met uitzondering van de kruising met de Museumstoomtram). In het PIP kruist de N23 Westfrisiaweg de Oostergouw ongelijkvloers, waarbij de N23 Westfrisiaweg over de Oostergouw heengaat. Verkeer komend vanuit de richting Enkhuizen en verkeer komend vanaf de Oostergouw richting de A7 zal via een op maaiveld gelegen toe- en afrit ten noorden van de N23 Westfrisiaweg worden geregeld. Verkeer vanaf de A7 van de Oostergouw naar Enkhuizen weeft door middel van een ten zuiden van de N23 Westfrisiaweg gelegen toe- en afrit eveneens in op de N23 Westfrisiaweg. De noordelijke aansluiting, inclusief de oversteek voor fietsverkeer, is door verkeerslichten geregeld. De kruising tussen het verkeer richting de zuidelijke toerit en het fietsverkeer wordt in het PIP eveneens door verkeerslichten geregeld. Door middel van de te realiseren verkeerslichten wordt bereikt dat fietsers veilig kunnen oversteken. Het niet handhaven van de fietstunnel in het PIP is ingegeven vanuit het feit dat de op de nieuwe situatie toegesneden tunnel ca. 30 m langer zou moeten zijn dan de huidige tunnel. De totale lengte van de fietstunnel exclusief de toeritten zou dan ca. 65 m bedragen. Een tunnel met een dergelijke lengte is sociaal onveilig. Bij de nu gekozen oplossing heeft de fietser zicht op de omgeving en visa versa, waardoor de verkeersveiligheid is gewaarborgd.			
			A30.10 Indiener stelt dat in het O-PIP geen toezegging meer is te lezen dat bij de Oostergouw de Westfrisiaweg een meter lager komt dan de oorspronkelijke plannen.	Tijdens de klankbordbijeenkomsten is gemeld dat de hoogteligging van de Westfrisiaweg wordt geoptimaliseerd. Dit betekent dat de weg zo laag mogelijk zal komen te liggen, met inachtneming van de hoogst mogelijke verwachte grondwaterstand. De hoogte van de N23 Westfrisiaweg zal door middel van lengteprofielen op een aparte inrichtingskaart behorende bij het PIP worden weergegeven.			Op een aparte inrichtingskaart behorende bij het PIP is het lengteprofiel van de N23 Westfrisiaweg weergegeven.
			A30.11 Indiener pleit voor een ovatonde ter hoogte van de Oostergouw en verwijst daarbij naar het onderzoek van Movares.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Ovatonde.			
			A30.12 Indieners geven aan dat de flora en fauna wordt aangetast.	Ten behoeve van het PIP heeft ecologisch onderzoek plaatsgevonden. Op basis van dit onderzoek blijkt dat naar verwachting alle benodigde ontheffingen kunnen worden verkregen. Dit ook omdat, waar nodig, compenserende en mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Er is daarom geen sprake van onevenredige schade voor flora- en fauna.			
A31	2011-57784	17-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A32	2011-57786	17-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A33	2011-57791	17-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A34	2011-57794	17-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A35	2011-57795	17-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A36	2011-57799	17-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A37	2011-57800	17-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A38	2011-57803	17-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A39	2011-57804	17-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A40	2011-57806	17-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
A41	2011-57807 2011-61261	17-10-11	Van indiener is twee keer, op verschillende data, dezelfde zienswijze ontvangen.				
			A41.1 Indiener stelt dat de bestemmingsplannen De Zandhorst en De Vork (nu: De Vaandel) van de gemeente Heerhugowaard, waarbij voorzien is in de aanleg van een industrieterrein en de Kamerlingh Onnesweg, geen rekening hebben gehouden met aanleg van de N23 Westfriisiaweg en de wijze waarop de Kamerlingh Onnesweg als aansluiting van de N23 op de N242 zal fungeren.	De stelling van indiener is niet juist. De invloed van de N23 Westfriisiaweg op de Kamerlingh Onnesweg is reeds in het door de gemeente Heerhugowaard uitgevoerde akoestisch onderzoek Bestemmingsplan De Vork (BK04-091BSP, december 2004) onderzocht. Dit bestemmingsplan is bij besluit van 24 mei 2005 door de gemeenteraad van Heerhugowaard vastgesteld.			
			A.41.2 De provincie heeft volgens indiener geen onderzoek gedaan naar de verkeersstromen c.q. de daaruit voortkomende geluidsbelasting op de N23 en de N242. Het akoestisch onderzoek van Grontmij eindigt ter hoogte van de Middenweg in Heerhugowaard, ondanks de vermelding ""nieuwe weg"" voor het tracé noord van Heerhugowaard in de tabel op blz. 11 van het inpassingsplan. Indiener vraagt op basis van welke verkeersgegevens is geconcludeerd dat vorengenoemd tracé niet als 2-dB weg moet worden aangemerkt.	In het akoestisch onderzoek (16 mei 2012) is aandacht besteed aan wegen die niet fysiek worden gewijzigd, maar waar als gevolg van de plannen een toename van de geluidsbelasting verwacht wordt van ten minste 2 dB (conform artikel 99.2 Wet geluidhinder). 2 dB-wegen worden bepaald op basis van de verkeersintensiteiten in de autonome situatie en de toekomstige situatie met plan. Op basis van deze analyse is geconcludeerd dat de N242 geen 2 dB-weg is. Daarmee is er geen aanleiding om de Kamerlingh Onnesweg of de woningen in het Oosterdelgebied (Langedijk) op te nemen in het akoestisch onderzoek.			
			A.41.3 Indiener geeft aan dat door de te verwachten autonome groei en de toename ten gevolge van de aansluiting van de N23 op de N242 het aantal verkeersbewegingen en diensengevolge de geluidsbelasting zal toenemen. Indiener is van mening dat voor de Kamerlingh Onnesweg en de woningen in het Oosterdelgebied (Langedijk) die aan de N242 grenzen een akoestisch onderzoek noodzakelijk is.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.2.			
			A41.4 Indiener is van mening dat door de aansluiting van de N23 op de N242 de functie van de N242 wordt gewijzigd en dat ook hiervoor een akoestisch onderzoek dient plaatst te vinden op grond van art. 99.2 Wet geluidhinder.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.2.			
A42	2011-58053	18-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
A43	2011-58054	18-10-11	A43.1 Indieners pleiten voor het realiseren van een tankstation aan de N23 Westfriisiaweg. Ook wensen zij in dat kader te worden geïnformeerd of de provincie voornemens is de mogelijkheid tot realisatie van een tankstation aan de N23 Westfriisiaweg te onderzoeken.	Bij de opwaardering van de N23 Westfriisiaweg wordt ervan uitgegaan dat de bestaande, langs de weg gelegen, benzineverkooppunten blijven bestaan en voldoen aan de vraag. De provincie zal dan ook geen initiatief nemen om te komen tot nieuwe benzinestations langs de N23 Westfriisiaweg. Initiatiefnemers voor nieuwe benzineverkooppunten dienen zelf zorg te dragen voor de diverse benodigde vergunningen en ontheffingen. Plannen voor nieuwe tankstations moeten getoetst worden aan het integraal tankstationbeleid van de provincie, zoals vastgesteld bij besluit van 22 juni 2004. Ingevolge dit beleid is het niet toegestaan om zonder ontheffing van de Wegenverordening Noord-Holland veranderingen aan, op of langs provinciale wegen aan te brengen. Aanvragen voor nieuwe tankstationlocaties zijn zodoende ontheffingsplichtig. Deze ontheffing is gebonden aan de in het beleid opgenomen toetsingscriteria, te weten: - afstand; - verkeersveiligheid; - milieu-, natuur, landschaps- en ruimtelijke ordeningsaspecten; - waar nodig: medewerking van de gemeente.			
A44	2011/58056 2011/63367	18-10-2011 11-11-2011	Indiener heeft de zienswijze zowel per post als per telefax ingediend. Vandaar dat de zienswijze van indiener is geregistreerd onder twee verschillende nummers.				
			A44.1 Indiener verzoekt de provincie de begrenzing van het plangebied te heroverwegen en de eigendommen van indiener ook op te nemen in het plan, zoals in een eerder stadium was voorzien. Bij de huidige insteek heeft indiener groot nadeel. De woonkwaliteit zal ernstig worden aangetast en zijn woning zal volstrekt onverkooptbaar worden.	In de voorbereidings-/planfase van het project N23 Westfriisiaweg is gewerkt met een globale tekening waarop de bandbreedtes van het toekomstige tracé waren aangegeven. In die fase is ook richting indiener aangegeven dat deze globale tekening niet meer is dan een ruwe schets, ten opzichte waarvan nog veranderingen bij de vaststelling van het definitief ontwerp konden plaatsvinden. In het kader van de nadere detaillering en van een zorgvuldige belangenafweging hebben er aanpassingen ten opzichte van de globale tekening plaatsgevonden. De gronden van indiener zijn niet nodig om het tracé te kunnen realiseren. Daarnaast wordt opgemerkt dat de woning op een afstand van circa 40 m van het tracé komt te liggen, ter hoogte van de geplande dichte onderdoorgang. Hierdoor zal direct langs het perceel van indiener sprake zijn van een aanvaardbaar leef- en woonklimaat. Aan de wens van indiener wordt daarom niet tegemoet gekomen. Verder wordt verwezen naar de algemene toelichting: Planschade / nadeelcompensatie.			
			A44.2 Indiener dringt er op aan de verzochte hogere grenswaarde, voor de geluidsbelasting op de gevel van zijn woning, te weigeren en stelt daartoe dat kan en dient te worden zorg gedragen voor adequate maatregelen aan de bron.	Deze zienswijze heeft specifiek betrekking op het Besluit hogere waarde. Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Besluit hogere waarden Wet geluidhinder.			
A45	2011-58057	18-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A46	2011-58059	18-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A47	2011-58060	18-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A48	2011-58064	18-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A49	2011-58067	18-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A50	2011-58073	18-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A51	2011-58074	18-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A52	2011-58478 2011-58550	19-10-2011 19-10-2011	Van indiener zijn meerdere stukken ontvangen. Eén van deze stukken is gelijkloidend aan zienswijze nr. A30. Het andere stuk wordt hieronder apart behandeld.	Voor de beantwoording van de zienswijze die gelijkloidend is aan zienswijze nr. A30 wordt verwezen naar de beantwoording van die zienswijze.			
			A52.1 Indiener stelt dat de mogelijkheid tot aanleg op maaiveld en de ovatonde onvoldoende is onderzocht.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen de algemene toelichting: Ovatonde en Maaivelduitwerking ter hoogte van A7-Oostergouw.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A52.2 Indiener vreest, mede vanwege de maximumsnelheid bij Zwaagdijk-West (100 km/u) en de hoogte van de geluidschermen (2,5 m) voor een onacceptabele stijging van de geluids- en fijnstof overlast.	Voor wat betreft de vrees van indiener voor fijnstofoverlast wordt opgemerkt dat voor zowel de autonome situatie als de situatie met planrealisatie berekeningen voor de jaren 2010, 2011, 2015 en 2020 zijn uitgevoerd (Luchtonderzoek, 14 maart 2011). De uitkomsten zijn getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen zoals deze zijn vastgesteld in de Wet milieubeheer. Voor alle toetsjaren blijkt dat de grenswaarden PM ₁₀ (fijnstof) en het aantal overschrijdingsdagen voor PM ₁₀ niet worden overschreden. Ten aanzien van de stelling dat er sprake zou zijn van geluidsoverlast wordt opgemerkt dat ten behoeve van het PIP akoestisch onderzoek is uitgevoerd met inachtneming van de geldende regelgeving en berekend overeenkomstig geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). Daaruit blijkt in algemene zin dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Uit bijlage 9 blijkt dat de toekomstige geluidsbelasting ter hoogte van de gevel van de woning van indiener door het toepassen van maatregelen zelfs enigszins lager wordt dan in de huidige situatie. Op een hoogte van 1,5, 4,5 en 7,5 m zal een geluidsbelasting gelden van 43dB, 45dB en 48 dB, terwijl deze in de huidige situatie 48dB, 48dB en 51dB bedraagt. Verder wordt verwezen naar bijlage 10 van het akoestisch onderzoek, waarin voor het deelgebied Midden schematisch is aangegeven waar deklagen en geluidsschermen worden geplaatst, welk type deklaag wordt toegepast en wat de hoogte van de geluidsschermen is. Voor de locatie Zwaagdijk-West wordt verwezen naar Midden Kaart 1 en Midden Kaart 2 van bijlage 10.			
			A52.3 Indiener geeft aan dat ondanks de aan te planten snelgroeïende bomen, deze bladverliezende bomen geen bijdrage leveren tot enige geluidsreductie en beperking van fijnstof.	De aanplant van bomen, zoals voorzien in het Landschapsplan, is uitsluitend gerelateerd aan visuele omgevingskwesties en heeft niet mede ten doel een bijdrage te leveren aan geluidsreductie en/of fijnstofbeperking.			
			A52.4 Indiener stelt dat het geluidsscherm ten minste vier geluidsslekken bevat.	Ten behoeve van het PIP is, overeenkomstig de geldende regelgeving en berekend met inachtneming van de geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006), een akoestisch onderzoek (16 mei 2012) uitgevoerd waaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Voor de locatie tussen de A7 en de spoorweg zijn de te treffen maatregelen opgenomen in bijlage 10 en 15 van het eerder genoemde akoestisch onderzoek. De schermen die ter hoogte van Hoorn worden geplaatst ten behoeve van de N23 Westfriisiaweg sluiten aan op de schermen die worden geplaatst ten behoeve van het onderliggend wegennet. Daarnaast is conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 in het akoestisch onderzoek rekening gehouden met de onderbrekingen van de schermen bij de op- en afritten. De provincie is niet bereid, bovenop de in het akoestisch onderzoek opgenomen maatregelen, andere aanvullende maatregelen te treffen.			
			A52.5 Indiener pleit voor het openhouden van de fietstunnel ter hoogte van de Oostergouw in verband met de verkeersveiligheid.	Een van de doelstellingen van het PIP is de verbetering van de verkeersveiligheid. In het oostelijk deel (A7 tot aan de Markerwaardweg) betekent dit dat de gelijkvloerse aansluitingen op de Westfriisiaweg worden gewijzigd in ongelijkvloerse aansluitingen. In het PIP kruist de N23 Westfriisiaweg de Oostergouw ongelijkvloers, waarbij de N23 Westfriisiaweg over de Oostergouw heengaat. Verkeer komend vanuit de richting Enkhuizen en verkeer komend vanaf de Oostergouw richting de A7 zal via een op maaiveld gelegen toe- en afrit ten noorden van de N23 Westfriisiaweg worden geregeld. Verkeer vanaf de A7 van de Oostergouw naar Enkhuizen weeft door middel van een ten zuiden van de N23 Westfriisiaweg gelegen toe- en afrit eveneens in op de N23 Westfriisiaweg. De noordelijke aansluiting, inclusief de oversteek voor fietsverkeer, is door verkeerslichten geregeld. De kruising tussen het verkeer richting de zuidelijke toerit en het fietsverkeer wordt in het PIP eveneens door verkeerslichten geregeld. Door middel van de te realiseren verkeerslichten wordt bereikt dat fietsers veilig kunnen oversteken. Het niet handhaven van de fietstunnel in het PIP is ingegeven vanuit het feit dat de op de nieuwe situatie toegesneden tunnel ca. 30 m langer zou moeten zijn dan de huidige tunnel. De totale lengte van de fietstunnel exclusief de toeritten zou dan ca. 65 m bedragen. Een tunnel met een dergelijke lengte is sociaal onveilig. Bij de nu gekozen oplossing heeft de fietser zicht op de omgeving en visa versa, waardoor de verkeersveiligheid is gewaarborgd.			
			A52.6 Indiener geeft aan dat de ideeën die naar voren zijn gebracht door de klankbordgroep Zwaagdijk-West niet zijn verwerkt in het O-PIP.	De bevindingen van de klankbordgroep zijn gepresenteerd in afsluitende klankbordgroepbijeenkomsten. Het zijn geen afspraken, maar aanbevelingen. Een aantal aanbevelingen is overgenomen, waaronder de gelijkvloerse kruising ter hoogte van de N23 Westfriisiaweg met de Museumspoortram.			
			A52.7 Indiener merkt op dat in de Reactienota MER zijn stellingen onvoldoende onderbouwd zijn weerlegd.	In de Reactienota (volgnummer 122) is uitgebreid ingegaan op de stellingen van indiener. De provincie stelt vast dat indiener zich niet kan vinden in de beantwoording van zijn reactie en geeft met de beantwoording van zijn zienswijze in deze nota opnieuw een onderbouwing.			
			A52.8 Indiener stelt dat het ontwerp niet voldoet aan de eisen op het gebied van landschap.	De keuze voor het tracé is uitvoerig onderbouwd in het Regioakkoord en uiteengezet in de toelichting behorende bij het PIP en is mede gebaseerd op de resultaten van het planMER (2007) en het inrichtingsMER (2010). De keuze voor het tracé is bevestigd in de Realisatieovereenkomst. De zorgvuldige inpassing in de omgeving wordt verder geregeld in het Landschapsplan (waarbij op basis van het Beeldkwaliteitsplan als uitgangspunt voor een terughoudende verschijningsvorm is gekozen).			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
A53	2011-58524	19-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A54	2011-58261	19-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A55	2011-58527	19-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A56	2011-58528	19-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A57	2011-58531	19-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A58	2011-58539	19-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A59	2011-58542	19-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A16.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A16.			
A60	2011-58547	19-10-11	A60.1 Indiener heeft bezwaren tegen de inpassing zoals ingetekend op zijn percelen omdat hij meent dat dit een negatief effect heeft op de exploitatiemogelijkheden van zijn percelen en verzoekt daarom het tracé te herzien of de voor het tracé benodigde percelen in zijn geheel aan te kopen.	De provincie heeft de intentie om de voor de realisatie van de weg benodigde gronden minnelijk te verwerven. De eigenaren worden daarbij schadeloos gesteld conform de systematiek van de Ontheffingswet en de bijbehorende rechtspraak. Uitgangspunt is dat de eigenaren in een gelijkblijvende vermogens- en inkomenspositie blijven. Dat wil zeggen dat alle schade die rechtstreeks en noodzakelijk gevolg is van de verkoop in de schadevergoeding betrokken wordt. In het uiterste geval zal tot ontheffing worden overgegaan. In dit specifieke geval betreft het een akkerbouwbedrijf en is er sprake van doorsnijding van een van de percelen van indiener. Gezien de omvang van het bedrijf, de ligging en grootte van de overblijvende gronden, alsmede het relatief kleine verlies van grond dat optreedt, ligt het in de rede dat indiener zijn bedrijf op economisch verantwoorde wijze kan voortzetten. In het ontwerp is een ontsluiting opgenomen om de grond van indiener te bereiken via de onderhoudsweg van de provincie. Aan de oostkant blijft het perceel bereikbaar op de bestaande wijze. Daarnaast behoort het tot de mogelijkheden om met de indiener een vrijwillige kavelruil te onderzoeken.			
			A60.2 Indiener verzoekt te garanderen dat het huidige toegangspad (perceel 223) als toegangspad gehandhaafd blijft en dat de percelen 251 en 671 met de grootste agrarische machines te bereiken zijn.	Voor alle percelen die thans beschikken over een ontsluiting op het bestaande wegnnet geldt dat deze ook na realisatie van het PIP op een vergelijkbare wijze op het wegnnet worden ontsloten. In het geval van indiener blijft in de eindsituatie voldoende ruimte over om de percelen te kunnen bereiken. Ten oosten van de verdiepte ligging wordt een dienstweg aangelegd die kan worden gebruikt voor de ontsluiting van de percelen van indiener. Deze dienstweg zal worden opengesteld voor indiener zodat hij de overblijvende veldkavels, met de benodigde machines, kan bereiken. Het toegangspad (perceelsnummer 223) blijft gehandhaafd.			
			A60.3 Indiener wenst ontheffing te krijgen om de overblijvende veldkavels ook via de dienstwegen te bereiken.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A60.2.			
			A60.4 Indiener vreest dat, door toekomstig gebruik van de wegen, milieubelastende stoffen neerslaan op de gewassen.	Voor zowel de autonome situatie als de situatie met planrealisatie zijn voor de jaren 2010, 2011, 2015 en 2020 berekeningen uitgevoerd (Luchtonderzoek, 14 maart 2011). De uitkomsten zijn getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen zoals deze zijn vastgesteld in de Wet milieubeheer. Voor alle toetsjaren blijkt dat de grenswaarden voor de concentraties NO2, alsook PM10 en het aantal overschrijdingsdagen voor PM10, niet worden overschreden.			
			A60.5 Indiener vreest dat door het verhogen van het waterpeil bij de percelen 671, 672 en 676 negatieve gevolgen optreden voor de afwatering van zijn percelen en verwacht verstoring van de waterhuishouding op zijn percelen door de aanleg van de tunnelbak onder de Streekweg.	Naar de waterhuishoudkundige aspecten van de aanleg van de N23 Westfriisiaweg is onderzoek verricht waarover is gerapporteerd in het Waterhuishoudkundig ontwerp Westfriisiaweg en de Waterhuishoudingsplannen Westfriisiaweg. In het geval van indiener is de vrees voor verstoring van zijn waterhuishouding terecht. Er worden specifiek aanvullende maatregelen getroffen. Daarbij is met indiener besproken dat de twee delen van het op te heffen peilgebied (NAP -2,40 m) die buiten de grenzen van de N23 Westfriisiaweg liggen (de noordwest- en zuidoosthoek), in de toekomstige situatie wederom zullen worden onderbemalen. Op deze manier blijft het voor indiener mogelijk om zijn bollenteelt te kunnen handhaven.			Deze peilwijziging is opgenomen in het aan het PIP ten grondslag liggend Waterhuishoudingsplan.
A61	2011-58553	19-10-11	A61.1 Indieners stellen dat de aangedragen alternatieven door de leden van de klankbordgroep (en opgenomen in de eindmatrix) niet zonder gedegen onderzoek kunnen worden afgedaan.	De bevindingen van de klankbordgroep zijn gepresenteerd in afsluitende klankbordgroepbijeenkomsten. Het zijn geen afspraken, maar aanbevelingen. Een aantal aanbevelingen is overgenomen, waaronder de gelijkvloerse kruising ter hoogte van de N23 Westfriisiaweg met de Museumstoomtram.			
			A61.2 Indieners pleiten voor een ontsluiting ter hoogte van de Marowijne en verwijzen naar de positieve aspecten van deze aansluiting zoals opgenomen in de quickscans.	De keuze voor het tracé is uitvoerig onderbouwd in het Regioakkoord en uiteengezet in de toelichting behorende bij het PIP en is mede gebaseerd op de resultaten van het planMER, het inrichtingsMER en de quickscans. De aansluiting Marowijne is niet opgenomen in het tracé zoals dit is vastgelegd in de Realisatieovereenkomst en het PIP. Het gebied tussen de Oostergouw en de Marowijne wordt primair ontsloten via de Oostergouw en secundair via de Marowijne naar de Strip. Een extra ontsluiting via de Marowijne is mede vanwege de functie van de N23 Westfriisiaweg niet gewenst.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A61.3 Indieners stellen dat de variant ontsluiting Marowijne onvoldoende is onderzocht en op basis van foutieve aannames en het niet meenemen van een aantal factoren is afgeval- len.	De variant ontsluiting Marowijne (verplaatsing aansluiting De Strip) is besproken in de tweede klankbordsessie en de bevindingen zijn gepresenteerd in de afsluitende klankbordgroepbijeen- komst. Ten behoeve van de beoordeling zijn een tweetal onderzoeken uitgevoerd: - verkeersonderzoek Goudappel Coffeng; - Quick Scan 'Verplaatsen aansluiting De Strip'. De met behulp van de quickscan beoordeelde ideeën uit de klankbordgroep zijn vervolgens voorgelegd aan de stuurgroep (het bestuurlijk overleg). Deze stuurgroep heeft op basis van be- stuurlijke, beleidsmatige, technische en financiële afwegingen besloten het idee niet in het PIP op te nemen. Zoals hiervoor aangegeven onder beantwoording van zienswijze nr. A 61.2 is in het ontwerp gekozen voor een aansluiting op de Oostergouw en de Strip.			
			A61.4 Indieners verwijzen naar de beantwoording van hun reactie op het MER en voorontwerp- inpassingsplan en geven aan dat het niet inhoudelijk reageren op zienswijzen teleurstel- lend is.	In de Reactienota (volgnummer 131) is antwoord gegeven op de zienswijze van indiener. De provincie stelt vast dat indiener zich niet kan vinden in de beantwoording van zijn reactie. In deze nota wordt uitgebreider ingegaan op de zienswijzen van indiener.			
			A61.5 Indieners betogen dat de wijze waarop de ontsluiting van toekomstig bedrijventerrein 't Zevenhuis in het ontwerp is opgenomen leidt tot onnodig omrijden en uitstoot van fijnstof en stikstofdioxide.	De ontsluiting van het bedrijventerrein is onderdeel van de toekomstige ontwikkeling van het bedrijventerrein door de gemeente Hoorn. Besluitvorming hierover zal dan ook te zijner tijd plaatsvinden en maakt geen onderdeel uit van het PIP. De gevolgen van de ontsluiting op de luchtkwaliteit zullen worden beoordeeld in het kader van de planvorming over het bedrijven- terrein.			
			A61.6 Indieners betogen dat het niet ontsluiten van bedrijventerrein Westfriisiaweg-Oost leidt tot onnodig omrijden van en overlastgevend (zwaar) vrachtverkeer direct naast de woon- wijk Bangert-Oosterpolder.	Het bedrijventerrein Westfriesland-Oost is ontsloten via de Oostergouw (primaire ontsluiting be- drijventerrein) en via de Marowijne naar de Strip (secundaire ontsluiting bedrijventerrein). De N23 Westfriisiaweg verandert niets aan de bestaande gemeentelijke ontsluitingen. De Realisa- tieovereenkomst en het PIP voorzien niet in de aanleg van een extra ontsluiting van het bedrij- venterrein Westfriisiaweg-Oost, ook omdat de N23 Westfriisiaweg de functie als regionale stroomweg heeft.			
A62	2011-58720	20-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A63	2011-58736	20-10-11	A63.1 Indiener verwijst naar zijn ingediende zienswijze van 2 juli 2010.	Beantwoording van deze zienswijze heeft inhoudelijk plaats gevonden in de Reactienota (volg- nummer 170).			
			A63.2 Indiener vreest voor geluidshinder in het kassencomplex.	Een kassencomplex is een niet-geluidsgevoelige bestemming. Voor niet-geluidsgevoelige be- stemmingen is geen maximaal toegestane grenswaarde voorgeschreven in de Wet geluidhin- der. De provincie is van oordeel dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is gewaarborgd. Daarbij is meegenomen dat de afstand tussen de kassen van indiener en de wanden van de on- derdoorgang varieert van 30 tot ongeveer 45 meter en de geluidsbelasting ter hoogte van het kassencomplex, zoals deze is opgenomen in het akoestisch onderzoek (16 mei 2012) ongeveer 50 dB bedraagt.			
			A63.3 Indiener vreest dat door de aanleg van de geluidswal er windvallen, extra trillingen en onevenredige windverdeling zal optreden.	Uit de zienswijze komt niet naar voren waarom er sprake zou zijn van een groter risico voor windvallen, onevenredige windverdeling en/of trillingen dan normaal gebruikelijk is bij het aanleggen van geluidswallen. Om deze reden wordt de zienswijze van indiener voor kennisge- ving aangenomen.			
			A63.4 Indiener vreest, vanwege de geplande groene geluidswal en de tussenliggende strookjes land, voor insecten, ongedierten, schimmels, onkruid en groene aanslag die de teelt in het kassencomplex kunnen belemmeren.	Vooralsnog is niet gebleken, en dit wordt in de zienswijze ook niet onderbouwd, dat door de aanleg van een groene geluidswal meer en/of andersoortige insecten, ongedierten, schimmels, onkruid en groene aanslag zich in het gebied zullen voordoen welke ernstige nadelige effecten kunnen hebben voor de teelt van indiener. De zienswijze wordt daarom verder voor kennisge- ving aangenomen.			
			A63.5 Indiener vreest voor fijnstof en vervuiling van het water door dit fijnstof.	Voor wat betreft de vrees van indiener voor fijnstofoverlast wordt opgemerkt dat voor zowel de autonome situatie als de situatie met planrealisatie berekeningen voor de jaren 2010, 2011, 2015 en 2020 zijn uitgevoerd (Luchtonderzoek, 14 maart 2011). De uitkomsten zijn getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen zoals deze zijn vastgesteld in de Wet milieubeheer. Voor alle toetsjaren blijkt dat de grenswaarden PM ₁₀ (fijnstof) en het aantal overschrijdingsdagen voor PM ₁₀ , niet worden overschreden.			
			A63.6 Indiener zet vraagtekens bij de ondertekening van de gemeente Drechterland van de Realisatieovereenkomst en vraagt zich af waar de democratie is gebleven.	De zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
A64	2011-58803 2011-59005	20-10-2011 20-10-2011	A64.1 Indieners staan achter de ontwikkelingen om de Westfriisiaweg op te waarderen omdat de noodzaak daartoe is aangetoond.	De provincie is verheugd te vernemen dat de indieners achter de opwaardering van de N23 Westfriisiaweg staan.			
			A64.2 Indieners zijn van mening dat onduidelijkheid bestaat over de functie van de weg als snelle verbindingsweg of als provinciale weg en pleiten ervoor om een verkeerssnelheid van 80 km/u aan te houden.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Functie van de weg / omvang onderzoek en ontwerpsnelheid.			
			A64.3 Indieners geven aan het teleurstellend te vinden dat de uitkomsten uit de klankbordgroep niet terug te vinden zijn in het O-PIP.	De bevindingen van de klankbordgroep zijn gepresenteerd in afsluitende klankbordgroepbijeenkomsten. Het zijn geen afspraken, maar aanbevelingen. Een aantal aanbevelingen is overgenomen, waaronder de gelijkvloerse kruising ter hoogte van de N23 Westfriisiaweg met de Museumstoomtram.			
			A64.4 Indiener geeft aan dat ondanks de aan te planten gewone esdoorn en de es (bladverliezen-de bomen), deze geen bijdrage leveren tot enige geluidsreductie.	De aanplant van bomen, zoals voorzien in het Landschapsplan, is enkel gerelateerd aan visuele omgevingskwesaties en heeft niet mede ten doel een bijdrage te leveren aan geluidsreductie.			
			A64.5 Indieners constateren dat in het ontwerp geluidsschermen ontbreken bij de Wogmergouw, de Oostergouw en de spoorovergang.	Ten behoeve van het PIP is, overeenkomstig de geldende regelgeving en berekend met inachtneming van de geldende rekenregels, akoestisch onderzoek (16 mei 2012) uitgevoerd waaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Voor de locatie tussen de A7 en de spoorweg zijn de te treffen maatregelen opgenomen in bijlage 10 en 15 van het eerder genoemde akoestisch onderzoek. De schermen die ter hoogte van Hoorn worden geplaatst ten behoeve van de N23 Westfriisiaweg sluiten aan op de schermen die worden geplaatst ten behoeve van de A7. Daarnaast is conform het Meetvoorschrift geluidshinder 2006 in het akoestisch onderzoek rekening gehouden met de onderbrekingen van de schermen bij de op- en afritten. De provincie is niet bereid, bovenop de in het akoestisch onderzoek opgenomen maatregelen, andere aanvullende maatregelen te treffen.			
			A64.6 Indiener mist de ovatondes in het ontwerp en stelt dat de N23 Westfriisiaweg op maaiveld uitgangspunt dient te zijn.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Ovatonde en Maaivelduitwerking ter hoogte van A7-Oostergouw.			
			A64.7 Indiener pleit voor een groene wal als compensatie voor het verlies van uitzicht voor de bewoners van Zwaagdijk-West.	Het voorliggende tracé vraagt een ander ruimtebeslag dan de huidige weg. Het gevolg daarvan is dat het onvermijdelijk is dat het bestaande dijkje nabij de Museumstoomtramlijn wordt aangetast. Aan de westkant van de museumspoorlijn wordt het bestaande dijkje na aanleg terug geplaatst waarbij voor de bewoners van Zwaagdijk-West het bestaande uitzicht op het dijkje zoveel mogelijk wordt behouden. Aan de oostkant is deze ruimte er niet vanwege de relatief beperkte ruimte tussen het tracé en de woningen van Zwaagdijk-West. Daarnaast is in Landschapsplan rekening gehouden met het zicht vanuit Zwaagdijk-West door zoveel mogelijk de bestaande boombeplanting langs de Westfriisiaweg te sparen en langs zichtlijnen vanuit het dorp nieuwe bomen langs de weg aan te brengen.			
			A64.8 Indiener pleit voor het behoud van de huidige fietstunnel ter plaatste van de Oostergouw in verband met de verkeersveiligheid.	Eén van de doelstellingen van het PIP is de verbetering van de verkeersveiligheid. In het oostelijk deel (A7 tot aan de Markerwaardweg) betekent dit dat de gelijkvloerse aansluitingen op de Westfriisiaweg, worden gewijzigd in ongelijkvloerse aansluitingen. In het PIP kruist de N23 Westfriisiaweg de Oostergouw ongelijkvloers, waarbij de N23 Westfriisiaweg over de Oostergouw heengaet. Verkeer komend vanuit de richting Enkhuizen en verkeer komend vanaf de Oostergouw richting de A7 zal via een op maaiveld gelegen toe- en afrit ten noorden van de N23 Westfriisiaweg worden geregeld. Verkeer vanaf de A7 en van de Oostergouw naar Enkhuizen weeft door middel van een ten zuiden van de N23 Westfriisiaweg gelegen toe- en afrit eveneens in op de N23 Westfriisiaweg. De noordelijke aansluiting, inclusief de oversteek voor fietsverkeer, is door verkeerslichten geregeld. De kruising tussen het verkeer richting de zuidelijke toerit en het fietsverkeer wordt in het PIP eveneens door verkeerslichten geregeld. Door middel van de te realiseren verkeerslichten wordt bereikt dat fietsers veilig kunnen oversteken. Het niet handhaven van de fietstunnel in het PIP is ingegeven vanuit het feit dat de op de nieuwe situatie toegesneden tunnel ca. 30 m langer zou moeten zijn dan de huidige tunnel. De totale lengte van de fietstunnel exclusief de toeritten zou dan ca. 65 m bedragen. Een tunnel met een dergelijke lengte is sociaal onveilig. Bij de nu gekozen oplossing heeft de fietser zicht op de omgeving en visa versa, waardoor de verkeersveiligheid is gewaarborgd.			
			A64.9 Indiener merkt op dat de hoogte van het talud bij de Wogmergouw en de Oostergouw en de geluidswering ter hoogte van de af- en opritten bij de Oostergouw (aan de kant van Zwaagdijk-West) in het ontwerp-PIP niet (duidelijk) zijn weergegeven.	De hoogteligging van (delen van) het tracé is vooralsnog slechts verbeeld in het Landschapsplan. De lengteprofielen zullen op een aparte inrichtingskaart behorende bij het PIP worden opgenomen. Voor wat betreft de te treffen geluidswerende voorzieningen wordt verwezen naar bijlage 10 en bijlage 15 van het akoestisch onderzoek Westfriisiaweg (16 mei 2012). Op de verbeelding van het PIP zijn de geluidswerende voorzieningen met de aanduiding (gs) aangegeven.			Op een aparte inrichtingskaart behorende bij het PIP is het lengteprofiel van de N23 Westfriisiaweg weergegeven.
			A64.10 Indiener pleit voor een groene wal vanaf de Oostergouw tot en met de Strip.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A64.7.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschap- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
A65	2011-58994 2011-66071	21-10-2011 25-11-2011	Van indienster zijn meerdere stukken ontvangen. De daarin opgenomen zienswijzen worden niet per document behandeld, maar worden hieronder integraal samengevat.				
			A65.1 Indienster verzoekt de uitvoering van de N23 Westfrisiaweg in nauw overleg met indienster te laten plaats vinden en de planning van de N23 Westfrisiaweg en de ontwikkeling van bedrijventerrein 't Zevenhuis op elkaar af te stemmen.	De ontwikkeling van bedrijventerrein 't Zevenhuis is vooralsnog te onzeker om daar nu in het PIP reeds rekening mee te houden. In het besluit tot vaststelling van het PIP wordt vastgelegd dat de provincie voor een periode van 10 jaar de exclusieve bevoegdheid heeft om binnen de PIP grenzen de planologie te wijzigen. Hierop wordt een uitzondering gemaakt voor de gemeente Hoorn, voor zover deze gemeente het bestemmingsplan 't Zevenhuis wil realiseren en daarbij een deel van het plangebied van het PIP nodig heeft. Verder wordt verwezen naar de algemene toelichting: Betrokken partijen.			In het besluit tot vaststelling van het PIP is vastgelegd dat er voor de gemeente Hoorn een uitzondering wordt gemaakt op de exclusieve bevoegdheid van de provincie om voor een periode van 10 jaar binnen de PIP-grenzen de planologie te wijzigen.
			A65.2 Indienster verzoekt de plankaart bij het PIP in overeenstemming te brengen met het stedenbouwkundige plan voor bedrijventerrein 't Zevenhuis dat door de gemeente Hoorn is vastgesteld.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A65.1			In het besluit tot vaststelling van het PIP is vastgelegd dat er voor de gemeente Hoorn een uitzondering wordt gemaakt op de exclusieve bevoegdheid van de provincie om voor een periode van 10 jaar binnen de PIP-grenzen de planologie te wijzigen.
			A65.3 Indienster verzoekt de inpassing van de N23 Westfrisiaweg en de bijbehorende werken (zoals o.a. geluidsschermen en planten van bomen) in overleg met indienster af te stemmen nu zij het van belang acht dat vanaf de N23 Westfrisiaweg maximaal zicht wordt behouden op het bedrijventerrein 't Zevenhuis.	Voor wat betreft het verzoek van indienster wordt opgemerkt dat de provincie hierover in overleg is met indienster. Bij de definitieve afwegingen over de beplanting zoals die worden opgenomen in het Landschapsplan is het integrale visuele beeld bepalend.			
			A65.4 Indienster pleit voor een tweede ontsluiting ten zuidwesten van 't Zevenhuis op de N23 Westfrisiaweg.	De wijze waarop het bedrijventerrein wordt ontsloten maakt geen onderdeel uit van het PIP. Verder wordt verwezen naar zienswijze nr. A65.1.			
A66	2011-58999	21-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A67	2011-59001	20-10-11	A67.1 Indieners verwijzen naar een motie van de gemeenteraad Medemblik d.d. 13 oktober 2011 en stellen dat conform de gemaakte afspraken bij het dorp Zwaagdijk- West de snelheid 80 km/u dient te bedragen.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Functie van de weg / omvang onderzoek en Ontwerpsnelheid.			
			A67.2 Indieners zijn van mening dat de variant 'ovatonde' niet zorgvuldig is onderzocht en dat de onderzoeker, dhr. C. Moison, hierbij niet is betrokken.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Ovatonde.			
A68	2011-59009	20-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A69	2011-59021	21-10-11	A69.1 Indieners verzoeken de oversteek van langzaam verkeer bij aansluiting N243 met een tunnelbak uit te voeren vanwege de verkeersveiligheid.	De oversteek van langzaamverkeer bij de aansluiting N243 zal conform de huidige situatie worden geregeld door middel van verkeerslichten, waarbij de veiligheid voor verkeersdeelnemers voldoende gewaarborgd is. Aanvullende maatregelen acht de provincie niet nodig.			
			A69.2 Indieners pleiten voor het hanteren van een aanwezigheidsmelder voor de aansluiting langzaam agrarisch verkeer - N243.	Aanvullende maatregelen, zoals een aanwezigheidsmelder voor langzaam verkeer, acht de provincie niet nodig.			
			A69.3 Indieners constateren dat op blz. 84 van het concept Landschapsplan op de verbeelding een onjuiste benaming is opgenomen ('Vredemaker-Oost' in plaats van 'Vredemaker-West').	De constatering van indieners is correct en wordt aangepast.			Het Landschapsplan is aangepast. In de tekening "Aansluiting N243" (par. 3.23) is de benaming 'Vredemaker-West' gewijzigd in 'Vredemaker-Oost'.
			A69.4 Indieners stellen dat de gekozen oplossing voor de aansluiting N23/N243 tot de aansluiting A7 wellicht verkeerstechnisch enige opluchting zal geven, maar dat het verkeer weer zal vastlopen bij de stoplichten van Distriport of de aansluiting A7 en N243 of andersom.	De keuze voor het tracé is uitvoerig onderbouwd in het Regioakkoord en uiteengezet in de toelichting behorende bij het PIP en is mede gebaseerd op de resultaten van het planMER (2007) en het inrichtingsMER (2010). De keuze voor het tracé is vastgelegd in de Realisatieovereenkomst. In het MER is de gekozen oplossing voor aansluiting N243 - A7 voor wat betreft de verkeersafwikkeling positief beoordeeld, waarbij de komst van Distriport als toekomstige ontwikkeling is meegenomen.			
			A69.5 Indieners verzoeken, voor zover de aansluiting Distriport er komt, de mogelijkheden te onderzoeken en tunnelbak te realiseren voor het overstekend langzaam verkeer.	De aansluiting Distriport maakt geen onderdeel uit van het PIP.			
			A69.6 Indieners stellen dat het aanleggen van de weg het kostenbedrag van 500 miljoen euro zal overschrijden.	Uit een op verzoek van de provincie uitgevoerde kostenraming is gebleken dat het in de Realisatieovereenkomst vastgelegde tracé kan worden gerealiseerd binnen het taakstellend budget van 350 miljoen euro. Verwezen wordt naar par. 7.1 van het PIP.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
A70	2011-59198	24-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A71	2011-59199	24-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A72	2011-59200	24-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A73	2011-59201	24-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A74	2011-59206	24-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A13, met de hieronder omschreven aanvullin- gen: A74.1 Indiener stelt dat schade wordt toegebracht onder andere door privébestemmingen.	Voor zover de zienswijze identiek is aan zienswijze nr. A13, wordt verwezen naar de beantwoor- ding van zienswijze nr. A13. Onduidelijk is wat indiener met deze zienswijze bedoelt. Het PIP voorziet niet in aantasting van het perceel van indiener. Verder wordt verwezen naar de algemene toelichting: Planschade/na- deelcompensatie.			
			A74.2 Indiener meent dat er geen paden langs het perceel Kleine Zomerdijk 1 kunnen worden aangebracht omdat dit aan indiener in (privé) eigendom toebehoort.	Het PIP voorziet niet in paden over het perceel van indiener.			
			A74.3 Indiener verwacht door de toename van geluid planschade.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Planschade/nadeelcompensatie.			
A75	2011-59471	25-10-11	A75.1 Indiener vreest, nu zijn woning tussen twee vergrote wegen (N23 Westfrisiaweg en Hoorneweg) in komt te liggen, voor ontoelaatbare toename van het verkeersgeluid en milieuvervuiling.	De provincie heeft bij de voorbereiding van het PIP verschillende keren overleg gevoerd met in- diener. Indiener heeft in deze gesprekken de voorkeur uitgesproken om ter plaatse te blijven wonen. De provincie meent deze wens te moeten respecteren. In het akoestisch onderzoek zijn ter hoogte van de woning van indiener overigens verschillende kostbare maatregelen opgeno- men zodat voldaan wordt aan de wettelijke normen. Uit bijlage 9 van het akoestisch onderzoek volgt dat voor de woning van indiener de geluidsbelasting zelfs (lichtelijk) vermindert ten op- zichte van de huidige situatie. Op de waarneemhoogtes 1,5 en 4,5 m wordt de geluidsbelasting 48/51 dB respectievelijk 53/56 dB ten opzichte van 51/53dB respectievelijk 53/56dB. Verder wordt verwezen naar bijlage 10 van het akoestisch onderzoek, waarin voor het deelgebied Mid- den schematisch is aangegeven waar deklagen en geluidsschermen worden geplaatst en welk type deklaag wordt toegepast en wat de hoogte van de geluidsschermen is. Voor de locatie Zwaagdijk-West wordt verwezen naar Midden Kaart 1 en Midden Kaart 2 van bijlage 10. Ten aanzien van de gestelde toename van milieuvervuiling is voor zowel de auton- me situatie als de situatie met planrealisatie zijn voor de jaren 2010, 2011, 2015 en 2020 bereke- ningen uitgevoerd (Luchtonderzoek, 14 maart 2011). De uitkomsten zijn getoetst aan de lucht- kwaliteitsnormen zoals deze zijn vastgesteld in de Wet milieubeheer. Voor alle toetsjaren blijkt dat de grenswaarden voor de concentraties NO ₂ , alsook PM ₁₀ en het aantal overschrijdingsda- gen voor PM ₁₀ , niet worden overschreden.			
			A75.2 Indiener stelt dat zijn landelijk uitzicht zal verdwijnen en dat hij in plaats daarvan tegen een verkeersdijk zal aankijken.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A75.1 en naar de algemene toelich- ting: Planschade/nadeelcompensatie.			
			A75.3 Indiener stelt dat zijn woon- en leefgenot, vooral ten tijde van de uitvoeringsfase van het project N23 Westfrisiaweg, wordt aangetast.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A75.1 en naar de algemene toelich- ting: Hinder en schade vanwege N23 Westfrisiaweg.			
A76	2011-59472	25-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A77	2011-59787	26-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A78	2011-60108	27-10-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A79	2011-61094 2011-61285	1-11-2011 1-11-2011	Indiener biedt 88 individuele (waaronder die van indiener) en 1 collectieve zienswijze aan. De ontvangen zienswijzen zijn individueel in behandeling genomen. De collectieve ziens- wijze is identiek aan de individuele zienswijzen. Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A80	2011-61133	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A81	2011-61134	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A82	2011-61136	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A83	2011-61138	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A84	2011-61140	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A85	2011-61142	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
A86	2011-61143	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A87	2011-61144	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A88	2011-61145	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A89	2011-61147	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A90	2011-61148 2011-61272	1-11-2011 1-11-2011	Van indiener is twee keer dezelfde zienswijze ontvangen. Deze zienswijzen zijn identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A91	2011-61149	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A92	2011-61150	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A93	2011-61151	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A94	2011-61152	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A95	2011-61154	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A96	2011-61155	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A97	2011-61156	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A98	2011-61157	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A99	2011-61159	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A100	2011-61196	01-11-11	De straatnaam en het huisnummer van indiener ontbraken op de zienswijze. Deze zijn door de provincie opgezocht met behulp van Google. Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A101	2011-61204	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A102	2011-61233	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A103	2011-61234	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A104	2011-61235	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A105	2011-61236	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A106	2011-61238	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A107	2011-61239	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A108	2011-61241	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A109	2011-61242	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A110	2011-61243	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A111	2011-61245	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A112	2011-61247	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A113	2011-61248	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
A114	2011-61249	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A115	2011-61250	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A116	2011-61251	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A117	2011-61252	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A118	2011-61253	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A119	2011-61254	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A120	2011-61255	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A121	2011-61256	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A122	2011-61257	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A123	2011-61258	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A124	2011-61259	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A125	2011-61260	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A126	2011-61262	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A127	2011-61263	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A128	2011-61264	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A129	2011-61269	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A130	2011-61270	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A131	2011-61273	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A132	2011-61274	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A133	2011-61275	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A134	2011-61276	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A135	2011-61277	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A136	2011-61278	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A137	2011-61279	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A138	2011-61280	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A139	2011-61281	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A140	2011-61282	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A141	2011-61283	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A142	2011-61284	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
A143	2011-61286	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A144	2011-61287	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A145	2011-61288	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A146	2011-61289	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A147	2011-61290	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A148	2011-61291	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A149	2011-61292	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A150	2011-61293	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A151	2011-61294	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A152	2011-61295	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A153	2011-61296	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A154	2011-61297	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A155	2011-61298 2012-3933	1-11-2011 20-1-2012	Na indiening van de zienswijze is een aanvulling ontvangen van Acoustics & Noisereducti-on BV (ing. G. Klaver). De aanvulling strekt tot het herstel van een fout in de ingediende zienswijze, zijnde het gegeven dat de geluidsbelasting van 74 dB gelezen moet worden als geluidsniveau. Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A156	2011-61299	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A157	2011-61300	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A158	2011-61301	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A159	2011-61302	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A160	2011-61303	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A161	2011-61304	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A162	2011-61305	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A163	2011-61306	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A164	2011-61307	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A165	2011-61308	01-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A166	2011-61337	02-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A167	2011-61342	02-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A168	2011-61346	02-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A169	2011-61349	02-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
A170	2011-61352	02-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A171	2011-61354	02-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A172	2011-61355	02-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A173	2011-61715	03-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A174	2011-61716	03-11-11	Het huisnummer van indiener ontbrak op de zienswijze. Deze is door de provincie opge- zocht met behulp van Google. Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A175	2011-61719	03-11-11	Het huisnummer van indiener ontbrak op de zienswijze. Deze is door de provincie opge- zocht met behulp van Google. Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A176	2011-61723	03-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30, met de volgende toevoeging: A176.1 Indiener is van mening dat het, mede gelet op de huidige geluidshinder, wenselijk is om ter hoogte van de woning van indiener een maximumsnelheid van 70 km/u te hanteren en hoopt dat door de aan te brengen geluidsschermen de geluidsoverlast zal verminderen.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30. Ten behoeve van het PIP is akoestisch onderzoek uitgevoerd met inachtneming van de geldende regelgeving en overeenkomstig geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). Daaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitge- voerd, aan de wettelijke vereisten wordt voldaan. Daaruit blijkt in algemene zin dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. De toekomstige geluidsbelasting voor de woning van indiener wordt door het toepas- sen van maatregelen zelfs enigszins lager dan in de huidige situatie (ten aanzien van de waar- neemhoogtes op 1,5, 4,5 en 7,5 m zal de geluidsbelasting 42dB, 44dB en 46dB t.o.v. 48dB, 48dB en 49dB bedragen). Verder wordt verwezen naar bijlage 10 van het akoestisch onderzoek, waarin voor het deelgebied Midden schematisch is aangegeven waar deklagen en geluidsscher- men worden geplaatst, welk type deklaag wordt toegepast en wat de hoogte van de geluids- schermen is. Voor de locatie Zwaagdijk-West wordt verwezen naar Midden Kaart 1 en Midden Kaart 2 van bijlage 10. Verder wordt opgemerkt dat het akoestisch onderzoek is gebaseerd op het voorliggend trace waarbij ter hoogte van A7-Markerwaardweg een ontwerpsnelheid van 100 km/uur geldt. Verder wordt verwezen naar de algemene toelichting: Ontwerpsnelheid.			
A177	2011-61724	03-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A178	2011-61929	04-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A179	2011-61931	04-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A180	2011-61933	04-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A181	2011-61938	04-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A182	2011-61940	04-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A183	2011-61945	04-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A184	2011-61946	04-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A185	2011-61950	04-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A186	2011-61955	04-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A187	2011-61957	04-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A188	2011-61958	04-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A189	2011-62581	08-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A190	2011-62583	08-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
A191	2011-62584	08-11-11	A191.1 Indiener is van mening dat het niet acceptabel is dat een deel van zijn perceel verloren gaat door de uitvoering het project N23 Westfrisiaweg en stelt dat het project een negatief effect zal hebben op de exploitatiemogelijkheden van het overblijvende perceel.	De provincie heeft de intentie om de voor de realisatie van de weg benodigde gronden minnelijk te verwerven. De eigenaren worden daarbij schadeloos gesteld conform de systematiek van de Onteigeningswet en de bijbehorende rechtspraak. Uitgangspunt is dat de eigenaren in een gelijkblijvende vermogens- en inkomenspositie blijven. Dat wil zeggen dat alle schade die rechtstreeks en noodzakelijk gevolg is van de verkoop in de schadevergoeding betrokken wordt. In het uiterste geval zal tot onteigening worden overgegaan. In dit specifieke geval betreft het een akkerbouwbedrijf. Voor de aanleg van de weg is een kopstuk van de huiskavel van de indiener nodig. Gezien de omvang van het bedrijf, de ligging en grootte van de overblijvende gronden, alsmede het relatief kleine verlies van grond dat optreedt ligt het in de rede dat de indiener zijn bedrijf op economisch verantwoorde wijze kan voortzetten.			
			A191.2 Indiener vraagt of er onderzoek heeft plaatsgevonden naar de waterhuishouding van de percelen en wat het effect van de aanleg van de afrit naar Westwoud is op deze waterhuishouding.	Naar de waterhuishoudkundige aspecten van de aanleg van de N23 Westfrisiaweg is onderzoek verricht waarover is gerapporteerd in het Waterhuishoudkundig ontwerp Westfrisiaweg en de Waterhuishoudingsplannen Westfrisiaweg. De afrit naar Westwoud heeft geen invloed op de waterhuishouding. De huidige watergang wordt in dit geval naar het zuiden verplaatst, waarbij deze watergang het water van de weg zal opvangen.			
			A191.3 Indiener vraagt zich af of er bij de realisatie van de opwaardering van de Westfrisiaweg en de realisatie van de op- en afritten geen ontoelaatbare geluidsoverlast ontstaat.	Ten behoeve van het PIP is akoestisch onderzoek uitgevoerd met inachtneming van de geldende regelgeving en berekend overeenkomstig geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). Daaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Voor de gemeente Westwoud wordt verwezen naar bijlage 10 van het akoestisch onderzoek, waarin voor het deelgebied Midden schematisch is aangegeven waar deklagen en geluidsschermen worden geplaatst, welk type deklaag wordt toegepast en wat de hoogte van de geluidsschermen is. Specifiek wordt verwezen naar Midden Kaart 5 van bijlage 10. Na het toepassen van de daar genoemde maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. De woning van indiener valt buiten de zone van de Wet geluidhinder en is daarom niet in het akoestisch onderzoek betrokken.			
			A191.4 Indiener vreest dat milieubelastende stoffen (zware metalen, fijnstof, etc) zullen neerslaan op het fruit van indiener.	Voor wat betreft de vrees van indiener voor het neerslaan van milieubelastende stoffen wordt opgemerkt dat voor zowel de autonome situatie als de situatie met planrealisatie berekeningen voor de jaren 2010, 2011, 2015 en 2020 zijn uitgevoerd (Luchtonderzoek, 14 maart 2011). De uitkomsten zijn getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen zoals deze zijn vastgesteld in de Wet milieubeheer. Voor alle toetsjaren blijkt dat de grenswaarden PM ₁₀ (fijnstof) en het aantal overschrijdingsdagen voor PM ₁₀ , niet worden overschreden. Verder wordt verwezen naar de algemene toelichting: Hinder.			
			A191.5 Indiener zou graag zien dat het tracé verplaatst wordt en dat het perceel van indiener niet meer door het tracé wordt geraakt.	De keuze voor het tracé is uitvoerig onderbouwd in het Regioakkoord en uiteengezet in de toelichting behorende bij het PIP en is mede gebaseerd op de resultaten van het planMER (2007) en in het inrichtingsMER (2010). De keuze voor het tracé is vastgelegd in de Realisatieovereenkomst. De verschillende belangen zijn bij het bepalen van het tracé zorgvuldig afgewogen. Het algemeen belang van het aanleggen van de N23 Westfrisiaweg op het gekozen tracé prevaleert daarbij boven het individuele belang van indiener.			
			A191.6 Indiener wil alle denkbare schadecomponenten op basis van onteigening vergoed hebben.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A191.1.			
A192	2011-62694	09-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A193	2011-62696	09-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A194	2011-63000	10-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A195	2011-63332	11-11-11	A195.1 Indieners zijn in principe niet tegen de verbetering van de bereikbaarheid van Westfriesland.	De provincie waardeert de positieve grondhouding van indieners bij de opwaardering van de N23 Westfrisiaweg .			
			A195.2 Indieners vrezen door de inpassing van de N23 Westfrisiaweg een negatief effect op de exploitatie- en ontwikkelingsmogelijkheden van de in hun bezit zijnde percelen, doordat de percelen incouranter worden (grootte en vorm), de doorsnijding door het waterbassin en omdat door de situering van de weg schade zou kunnen ontstaan aan het warmte- c.q. koelingssysteem.	De provincie heeft de intentie om de voor de realisatie van de weg benodigde gronden minnelijk te verwerven. De eigenaren worden daarbij schadeloos gesteld conform de systematiek van de Onteigeningswet en de bijbehorende rechtspraak. Uitgangspunt is dat de eigenaren in een gelijkblijvende vermogens- en inkomenspositie blijven. Dat wil zeggen dat alle schade die rechtstreeks en noodzakelijk gevolg is van de verkoop in de schadevergoeding betrokken wordt. In het uiterste geval zal tot onteigening worden overgegaan. In dit specifieke geval betreft het een kassenbedrijf ten oosten van de ongelijkvloerse kruising Houterweg en de Westfrisiaweg te Hoogkarspel. Tijdens de verwervingsgesprekken zal blijken of het bedrijf van indiener op het resterende perceel op economisch verantwoorde wijze kan worden voortgezet. Dit is afhankelijk van de wijze van bedrijfsvoering en de mogelijkheid tot het doen van aanpassingen. Dit betreft maatwerk met inachtneming van bovengenoemde Onteigeningswet en jurisprudentie.			
			A195.3 Indieners willen inzicht in de bereikbaarheid van de (overblijvende) percelen na realisatie van de N23 Westfrisiaweg.	Voor alle percelen die thans beschikken over een ontsluiting op het bestaande wegnnet geldt dat deze ook na realisatie van het PIP op een vergelijkbare wijze op het wegnnet worden ontsloten. Het PIP biedt daarvoor voldoende planologische basis (artikel 5.1, sub k en artikel 6.1, sub l van de regels van het PIP). In de nieuwe situatie blijft de inrit ter plaatse van de Houterweg nr. 8. gehandhaafd. Tachtig meter ten zuiden van de bestaande inrit wordt een nieuwe inrit aangebracht ter ontsluiting van het perceel van indieners. Ook wordt aan de andere zijde van de Houterweg een nieuwe perceelontsluiting gerealiseerd.			
			A195.4 Indieners zijn van mening dat de geplande grondwal op hun percelen aan de westzijde van de Houterweg niet het algemeen belang, maar een specifiek belang van een ander bedrijf dient.	De zienswijze van indieners heeft geleid tot heroverweging van de geplande grondwal. De betreffende grondwal zal niet worden gerealiseerd.			De grenzen van het PIP zijn zodanig aangepast dat de benodigde ruimte voor de grondwal niet langer binnen de PIP grenzen valt.

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A195.5 Indieners zijn van mening dat de geplande bocht in het tracé niet het algemeen nut dient, maar een specifiek nut. De provincie hoeft immers een bestaand bedrijf niet te verplaatsen.	De keuze voor het tracé is uitvoerig onderbouwd in het Regioakkoord en uiteengezet in de toelichting behorende bij het PIP en is mede gebaseerd op de resultaten van het planMER (2007) en het inrichtingsMER (2010). De keuze voor het tracé is bevestigd in de Realisatieovereenkomst. De verschillende belangen zijn daarbij zorgvuldig afgewogen. Het algemeen belang van het aanleggen van de N23 Westfrisiaweg prevaleert daarbij boven de individuele belangen van indieners. Voor wat betreft de geplande bocht in de Houterweg is dit vanuit technisch oogpunt de meest optimale oplossing. Op deze manier kunnen de noodzakelijke ontsluitingen van aanliggende percelen worden gerealiseerd. Ook wordt vanwege het aanleggen van de Houterweg in een bocht er in voorzien dat de percelen aan weerskanten van de weg het minst worden geraakt.			
			A195.6 Indieners zouden graag zien dat het tracé verplaatst en het perceel van indieners niet meer door het tracé wordt geraakt.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A195.5.			
			A195.7 Indieners vragen zich af of geen ontoelaatbare geluidsoverlast voor hun woning, appartementen en hun bedrijf als gevolg van de realisatie van de N23 Westfrisiaweg en de aanleg van de fly-over op de Houterweg ontstaat.	Ten behoeve van het PIP is akoestisch onderzoek uitgevoerd met inachtneming van de geldende regelgeving en berekend overeenkomstig geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). Daaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Voor de woning van indieners gelegen aan de Slimweg 16 zal de geluidsbelasting op een hoogte van 1,5 en 4,5 m, 42 dB respectievelijk 43 bedragen. Verder wordt verwezen naar bijlage 12 en 15 van het akoestisch onderzoek, waarin voor het deelgebied Oost schematisch is aangegeven waar deklagen en geluidsschermen worden geplaatst, welk type deklaag wordt toegepast en wat de hoogte van de geluidsschermen is. Voor de door indiener geduide situatie wordt verwezen naar Oost Kaart 2 van bijlage 12.			
			A195.8 Indieners vrezen dat milieubelastende stoffen (zware metalen, fijnstof, etc) zullen neerslaan op gewassen en kassen van indiener en verwacht extra schoonmaakkosten van de kassen als gevolg van de aanleg van de N23 Westfrisiaweg.	Voor wat betreft de vrees van indieners voor het neerslaan van milieubelastende stoffen wordt opgemerkt dat voor zowel de autonome situatie als de situatie met planrealisatie berekeningen voor de jaren 2010, 2011, 2015 en 2020 zijn uitgevoerd (Luchtonderzoek, 14 maart 2011). De uitkomsten zijn getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen zoals deze zijn vastgesteld in de Wet milieubeheer. Voor alle toetsjaren blijkt dat de grenswaarden PM ₁₀ (fijnstof) en het aantal overschrijdingsdagen voor PM ₁₀ niet worden overschreden. Daarnaast wordt verwezen naar de algemene toelichting: Hinder en schade vanwege N23 Westfrisiaweg en Planschade/nadeelcompensatie.			
			A195.9 Indieners willen alle denkbare schadecomponenten op basis van onteigening vergoed hebben.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A195.2			
			A195.10 Indieners willen de garantie dat de waterhuishouding op de overblijvende percelen niet negatief wordt beïnvloed.	Uit het Waterhuishoudkundig ontwerp Westfrisiaweg en de Waterhuishoudingsplannen Westfrisiaweg zijn geen onaanvaardbare risico's naar voren gekomen voor de percelen van indieners.			
A196	2011-63355	11-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A197	2011-63356	11-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A198	2011-63357	11-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A199	2011-63420	14-11-11	A199.1 Indieners verwachten schade doordat indiener als gevolg van tijdelijke afsluitingen zal moeten omrijden voor alle dagelijkse voorzieningen in Hoogkarspel.	Voor wat betreft de stelling dat indieners ten tijde van de uitvoering moeten omrijden wordt opgemerkt dat het niet in de verwachting ligt dat de Binnenwijzend volledig wordt afgesloten voor verkeer. Verwezen wordt verder naar de algemene toelichting: Hinder en schade vanwege N23 Westfrisiaweg en Planschade/nadeelcompensatie.			
			A199.2 Indieners verwachten gedurende de aanleg van het werk geluidsoverlast.	In de uitvoeringsfase is er blijvend aandacht voor het beperken van (geluids)hinder. Enige mate van hinder is echter niet te voorkomen. Verwezen wordt verder naar de algemene toelichting: Hinder en schade vanwege N23 Westfrisiaweg.			
			A199.3 Indieners verwachten schade aan de opstallen ten gevolge van hei- en andere werkzaamheden, en het gebruik van zwaar verkeer in het kader van de aanleg van de tunnelbak.	Bij de uitvoering zal zoveel mogelijk worden gedaan om schade te voorkomen. Indien nodig zullen bouwkundige vooropnames worden gedaan. De noodzakelijkheid zal worden beoordeeld voorafgaand aan de uitvoeringsfase. Mocht er onverhoopt toch schade ontstaan vanwege de realisatie van de N23 Westfrisiaweg, dan zal deze schade worden vergoed conform de daarvoor geldende schadevergoedingsregels. Verwezen wordt verder naar de algemene toelichting: Hinder en schade vanwege N23 Westfrisiaweg.			
			A199.4 Indieners verwachten vermindering van het woongenot gedurende en na de aanleg en realisatie van de weg.	In het geval van indieners is de provincie van oordeel dat geen onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat plaats zal vinden, mede in verband met de ligging van de woning en de aanleg ter plaatse van de dichte onderdoorgang. Verwezen wordt verder naar de algemene toelichting: Hinder en schade vanwege N23 Westfrisiaweg.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
A200	2011-63731	15-11-11	A200.1 Indiener stelt dat het nieuw aan te leggen tracédeel N23 Westfriisiaweg op minder dan 25 m van de westgevel van zijn woning komt te liggen en stelt dat dit zal leiden tot geluids- en lichthinder en fijnstof.	In het geval van indiener is de provincie van oordeel dat geen onaanvaardbare geluids- en licht-hinder plaats vindt. Ter hoogte van de Binnenwijzend 104 wordt de N23 Westfriisiaweg verdiept aangelegd. Aan de zuidzijde bestaat deze verdiepte aanleg uit een open bakconstructie en een dicht gedeelte. De woning Binnenwijzend 104 ligt ter hoogte van het dichte deel. De open bak heeft een betonnen rand en begint ongeveer 200 m voor het dichte gedeelte (in de rijrichting Hoorn). Voor het dichte gedeelte zal een circa 3 m hoog en 100 m lang geluidsscherm worden aangelegd. Aan de noordzijde van de Binnenwijzend ligt de N23 Westfriisiaweg in een vliesconstructie. Vanwege de verdiepte ligging zal het licht van het verkeer op de rijbaan richting Enkhuizen op korte afstand van de woning niet zichtbaar zijn. Het licht van het verkeer op grotere afstand zal grotendeels worden afgeschermd door het spoortalud in de spoorlijn dat over de N23 Westfriisiaweg en parallel aan de Binnenwijzend loopt. Het spoortalud is namelijk hoger dan het hoogste punt in het alignement van de N23 Westfriisiaweg. Gelet op hetgeen is opgemerkt over de ligging van de woning ter hoogte van het dichte deel, zal indiener om die reden geen onaanvaardbare gevolgen van de lichthinder ondervinden. Voor wat betreft geluidshinder is ten behoeve van het PIP akoestisch onderzoek uitgevoerd met inachtneming van de geldende regelgeving en berekend overeenkomstig geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). Daaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. In het geval van indiener is door de provincie een besluit hogere waarde aangevraagd en verleend. De hogere waarde bedraagt op een waarneemhoogte van 4,5m en 7,5m 49 dB respectievelijk 51dB. De provincie is van oordeel dat deze geluidsbelasting aanvaardbaar is, mede gezien het grote maatschappelijke belang dat met de realisatie van de N23 Westfriisiaweg is gemoeid. Voor wat betreft de vrees van indiener voor het neerslaan van fijnstof wordt opgemerkt dat voor zowel de autonome situatie als de situatie met planrealisatie berekeningen voor de jaren 2010, 2011, 2015 en 2020 zijn uitgevoerd (Luchtonderzoek, 14 maart 2011). De uitkomsten zijn getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen zoals deze zijn vastgesteld in de Wet milieubeheer. Voor alle toetsjaren blijkt dat de grenswaarden PM ₁₀ (fijnstof) en het aantal overschrijdingsdagen voor PM ₁₀ , niet worden overschreden. Verwezen wordt verder naar de algemene toelichting: Besluit hogere waarden Wet geluidhinder, Hinder en schade vanwege N23 Westfriisiaweg en Planschade/nadeelcompensatie.			
			A200.2 Indiener is van mening dat door de aanleg van de N23 Westfriisiaweg zijn woning in waarde fiks zal verminderen of zelfs onverkoopbaar wordt en kondigt aan een verzoek tot planschade in te zullen dienen.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Planschade/nadeelcompensatie.			
			Indiener geeft in meer algemene zin aan dat hij ook niet specifiek voor zijn situatie geldende bezwaren ziet bij de aanleg van de N23 Westfriisiaweg en noemt daarbij de hierna volgende aspecten:				
			A200.3 Indiener merkt op dat veel agrarische percelen dusdanig worden doorsneden dat er sprake zal zijn van inefficiënte bedrijfsvoering en eventueel het voortbestaan van verschillende bedrijven aan de orde komt.	De provincie heeft de intentie om de voor de realisatie van de weg benodigde gronden minnelijk te verwerven. De eigenaren worden daarbij schadeloos gesteld conform de systematiek van de Onteigeningswet en de bijbehorende rechtspraak. Uitgangspunt is dat de eigenaren in een gelijkblijvende vermogens- en inkomenspositie blijven. Dat wil zeggen dat alle schade die rechtstreeks en noodzakelijk gevolg is van de verkoop in de schadevergoeding betrokken wordt. In het uiterste geval zal tot onteigening worden overgegaan.			
			A200.4 Indiener stelt dat Westwoud en Hoogkarspel onevenredig zwaar worden belast ten opzichte andere gemeenten in die zin dat de weg hier dwars door de dorpen is gepland.	De keuze voor het tracé is uitvoerig onderbouwd in het Regioakkoord en uiteengezet in de toelichting behorende bij het PIP en is mede gebaseerd op de resultaten van het planMER (2007) en het inrichtingsMER (2010). De keuze voor het tracé is bevestigd in de Realisatieovereenkomst. In het planMER (2007) zijn voor het traject Markerwaardweg-Houtribdijk vier varianten beoordeeld. In het Regioakkoord is uitvoerig beschreven waarom gekozen is voor het voorliggende tracé. Bij de afweging zijn de doorstroming, de bereikbaarheid, de leefbaarheid, de verkeersveiligheid, de ruimtelijk-economische effecten, de milieuaspecten en de kosten betrokken. In de Realisatieovereenkomst is deze tracékeuze bevestigd. Verwezen wordt verder naar de algemene toelichting: MER en de onderzochte tracé- en inrichtingsalternatieven.			
			A200.5 Indiener is van mening dat een karakteristieke Westfriesse polder geheel geruineerd wordt door het voornemen.	Met het opstellen van het Beeldkwaliteitsplan en het Landschapsplan is nadrukkelijk rekening gehouden met het behoud van het Westfriesse karakter van het landschap waarin de weg een plaats zal krijgen.			
			A200.6 Indiener is van mening dat de gehele omgeving daaromheen uit zijn historische context wordt gehaald en stelt verder dat in het open landschap tussen Hoogkarspel en Westwoud aarden geluidswallen zullen verrijzen die het open karakter teniet zullen doen.	Bij de realisatie van de N23 Westfriisiaweg krijgt de weg op grond van het Beeldkwaliteitsplan een 'terughoudende verschijningsvorm'. De weg mag geen verstoring voor het zicht van de omgeving opleveren en moet als het ware onzichtbaar in het landschap zijn. Waar dat niet haalbaar is zal de weg zo min mogelijk moeten contrasteren met zijn omgeving. In het Landschapsplan wordt daaraan verder invulling gegeven (par. 3.41) e.v. Door de N23 Westfriisiaweg onder de historische lintbebouwing door te leggen, deze te overkappen en zodanig in te richten dat de weg niet wordt ervaren vanuit de lintdorpen is rekening gehouden met het historische landschap. Daarnaast is veel zorg besteed aan het herkenbaar houden van bestaande historische structuren die het landschap hebben bepaald, zoals de Rijweg, de Noorderboekert en de Slimtocht.			
			A200.7 Indiener wijst er op dat ook buurt-/dorpsgenoten met waardevermindering van hun huizen en/of bedrijven, alsmede met ernstige aantasting van hun woongenot worden geconfronteerd.	Bij de keuze voor het vastgelegde tracé zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen (zie daartoe de verschillende (deel)onderzoeken die ten grondslag liggen aan het PIP). Echter bij de realisatie van het project N23 Westfriisiaweg is het onvermijdelijk dat een aantal perceelseigenaren en andere belanghebbenden met een verandering in het woon- en leefklimaat worden geconfronteerd. Naast de verschillende maatregelen die worden genomen om de (individuele) hinder te voorkomen of te compenseren, kunnen daarvoor in aanmerking komende belanghebbenden een verzoek indienen tot het toekennen van planschade/nadeelcompensatie. Verwezen wordt verder naar de algemene toelichting: Planschade/nadeelcompensatie.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A200.8 Indiener vraagt zich af of het gebied, op grond van demografische ontwikkelingen in West- friesland-Oost, ontsloten moet worden.	Nut en noodzaak van de N23 Westfriisiaweg blijken nadrukkelijk uit het rapport Verkeersonder- zoek Westfriisiaweg van Goudappel Coffeng (d.d. 6 juni 2005). In het genoemde rapport wordt geconcludeerd dat er in de onderzochte situatie problemen bestaan ten aanzien van de ver- keersafwikkeling en de verkeersveiligheid. Deze problemen zullen in de toekomst fors toene- men als er geen maatregelen worden genomen. Zowel omwille van verkeer, veiligheid als leef- baarheid is de opwaardering wenselijk en noodzakelijk. Ook zal de opwaardering een economische impuls voor de regio West-Friesland betekenen. Daarnaast heeft er in het kader van de verplichte onderzoeken geluid, lucht en externe veiligheid zoals uitgevoerd ten behoeve van het PIP in 2010 een actualisatie van de verkeergegevens plaatsgevonden. De resultaten van de actualisatie geven geen aanleiding om de conclusies ten aanzien van nut en noodzaak te her- overwegen, zelfs niet nu -als gevolg van de economische recessie- geplande ontwikkelingen geen doorgang vinden c.q. vertraagd worden ingevuld.			
			A200.9 Indiener stelt dat het een ridicuul idee is om een compleet nieuwe weg dwars door een agrarisch en historisch gebied aan te leggen terwijl opwaardering van de bestaande infra- structuur hetzelfde, zo niet beter resultaat geeft, en goedkoper is dan het huidige plan.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: MER en de onderzochte tracé- en inrichtingsal- ternatieven.			
			A200.10 Indiener geeft aan dat door de landschapsarchitect een watertje is getekend aan de voor- zijde van de woning van indiener, waarbij vergeten is dat er een tunnelbak onder ligt en het watertje in de voortuin van indiener ligt.	Op de verbeelding van blz. 152 in het concept Landschapsplan is het betreffende water opgeno- men. Dit water komt voort uit de gedachte om ook in de nieuwe situatie een aansluiting te hou- den tussen de ontwateringssloot en de vlonder/het terras van indiener. Dit water is dus hoofd- zakelijk in het belang van indiener in het concept Landschapsplan opgenomen. Gelet op de strekking van de zienswijze van indiener wordt het water zoals opgenomen in het Landschaps- plan geschrapt.			Paragraaf 3.42 van het Landschapsplan is zoda- nig aangepast dat het water op het perceel Bin- nenwijzend 104 te Hoog- karspel is komen te ver- vallen.
A201	2011-63783	15-11-11	Indiener is eigenaar en verhuurder van het perceel Binnenwijzend 100 te Westwoud. De zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A199, met de hieronder omschreven aanvullin- gen.	Voor zover de inhoud van de zienswijze gelijk is aan de zienswijze nr. A199, wordt voor de beant- woording ervan naar die zienswijze verwezen.			
			A201.1 Indiener vraagt of het juist is dat de geluidsbelasting in vergelijking met de autonome toe- name daarvan in 2028 minder zal worden en vraagt of meegenomen is dat in de periode tot 2028 de Binnenwijzend voorzien zal worden van een asfaltsoort die minder geluid produ- ceert dan de huidige laag.	Ter hoogte van de Binnenwijzend is sprake van nieuwe aanleg van de weg en is er over het jaar 2010 geen toetswaarde bekend op basis waarvan autonome veranderingen kunnen worden berekend. Het al dan niet aanbrengen van een andere asfaltsoort is in dit verband dan ook niet van toepassing.			
			A201.2 Indiener vraagt of is overwogen de tunnelbak een langere uitloop te geven waardoor de geluidsbelasting vermindert en het gebruik van schermen wellicht in het geheel niet nood- zakelijk is.	De keuze voor het tracé is uitvoerig onderbouwd in het Regioakkoord en uiteengezet in de toe- lichting behorende bij het PIP en is mede gebaseerd op de resultaten van het planMER (2007) en het inrichtingsMER (2010). De keuze voor het tracé is bevestigd in de Realisatieovereenkomst. De verschillende belangen zijn daarbij zorgvuldig afgewogen. Het verlengen van de onderdoor- gang is daarbij niet doelmatig bevonden. De uitkomst van deze keuze is neergelegd in de Reali- satieovereenkomst.			
			A201.3 Indiener verwacht mogelijke schade aan de constructie van de opstallen als gevolg van het uitvoeren van bronbemaling.	Bij de uitvoering zal zoveel mogelijk worden gedaan om schade te voorkomen. Indien nodig zul- len bouwkundige vooropnames worden gedaan. De noodzakelijkheid zal worden beoordeeld tijdens de uitvoeringsfase. Mocht er onverhoopt toch schade ontstaan vanwege de realisatie van de N23 Westfriisiaweg, dan zal deze schade worden vergoed conform de daarvoor geldende schadevergoedingsregels. Vooralsnog wordt geen schade voorzien als gevolg van bronbema- ling. Verwezen wordt verder naar de algemene toelichting: Uitvoeringsschade.			
			A201.4 Indiener verwacht vanwege aanleg van de tunnelbak schade als gevolg van blijvende ver- storing van de waterhuishouding.	Uit het Waterhuishoudkundig ontwerp Westfriisiaweg en de Waterhuishoudingsplannen West- friisiaweg zijn geen onaanvaardbare risico's naar voren gekomen. Voor zover indiener deson- danks meent schade te lijden wordt verwezen naar de algemene toelichting: Planschade/na- deelcompensatie.			
			A201.5 Indiener vreest dat een vermindering van het woongenot gedurende en na de realisatie van de weg leidt tot een daling van de waarde van het object.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Planschade/nadeelcompensatie.			
A202	2011-63821	15-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A203	2011-64054	16-11-11	A203.1 Indiener geeft aan dat de afspraken die zijn gemaakt met de klankbordgroep A7-Marker- waardweg niet zijn nagekomen.	De bevindingen van de klankbordgroep zijn gepresenteerd in afsluitende klankbordgroepbij- eenkomsten. Het zijn geen afspraken, maar aanbevelingen. Een aantal aanbevelingen is over- genomen, waaronder de gelijkvloerse kruising ter hoogte van de N23 Westfriisiaweg met de Museumstoomtram.			
			A203.2 Indiener wil een maximumsnelheid van 80 km/u en adequate controle, bijvoorbeeld tra- jectcontrole.	Voor wat betreft het verzoek om adequate controle zal de provincie (na ingebruikname van de N23 Westfriisiaweg) in overleg met de betrokken instanties beoordelen of dergelijke maatrege- len nodig zijn. Daarbij wordt opgemerkt dat handhavingsaspecten geen onderdeel uitmaken van het PIP. Verwezen wordt verder naar de algemene toelichting: Functie van de weg/omvang onderzoek en Ontwerpsnelheid.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A203.3 Indiener stelt dat de geluidsoverlast voor de woningen van de spoorbuurt fors toe zal nemen en verzoekt aan te geven welke maatregelen daartegen worden genomen. Ook wordt aangegeven dat het scherm bij de bocht op de helft van de oprit ontbreekt.	Ten behoeve van het PIP is, overeenkomstig de geldende regelgeving en berekend met inachtneming van de geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006), akoestisch onderzoek (16 mei 2012) uitgevoerd waaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Verder wordt verwezen naar bijlage 10 en 15 van het akoestisch onderzoek, waarin voor het deelgebied Midden en voor het onderliggend wegennet schematisch is aangegeven waar deklagen en geluidsschermen worden geplaatst en welk type deklaag wordt toegepast en wat de hoogte van de geluidsschermen is. Voor de door indiener geduide situatie wordt verwezen naar Midden Kaart 1 en Kaart 2 van bijlage 10. Voor de woning van indiener, gelegen aan de Zwaagdijk 439 te Zwaagdijk, geldt dat de toekomstige geluidsbelasting (in 2020) zelfs lager wordt dan in de huidige situatie. Uit bijlage 9 van het akoestisch onderzoek volgt dat voor de woning van indiener op een hoogte van 1,5, 4,5 en 7,5 m een geluidsbelasting van 46 dB, 50 dB en 52 dB zal gelden, terwijl deze in de huidige situatie 48 dB, 51 dB en 54 dB bedraagt. Verwezen wordt naar bijlage 9 van het akoestisch onderzoek.			
			A203.4 Indiener geeft aan dat in het geluidsonderzoek nog enkele geluidswaarden ontbreken en meent dat ten aanzien van de spoorbuurt geen rekening is gehouden met het onderliggend wegennet en het deelgebied weg. Ook stelt indiener dat het akoestisch onderzoek geen uitslag geeft over de trillingen en het contactgeluid tussen spoorrails en autoverkeer.	Bij de spoorbuurt is er geen sprake van dat onderliggende wegen fysiek worden aangepast of dat ter plaatse de geluidsbelasting op het onderliggende wegennet met 2 dB of meer toeneemt. Daarom is akoestisch onderzoek naar de onderliggende wegen en het deelgebied weg niet vereist. Trillingen en contactgeluid tussen spoorrails en autoverkeer zijn overeenkomstig het voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 niet opgenomen in het akoestisch onderzoek. Artikel 1.5 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 geeft een limitatieve opsomming van effecten waarmee rekening moet worden gehouden. Trillingen en contactgeluid bij kruising van spoorrails horen daar niet bij.			
			A203.5 Indiener stelt dat omschreven moet worden welke bindende samenwerking tussen de provincie, het hoogheemraadschap en het bestuur van het spoortrammuseum gaat plaatsvinden over de onderhoudswerkzaamheden, als de rails op de Westfrisiaweg de aanliggende betonplaten kapot rijden.	De wijze waarop onderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd, alsook de beantwoording van de vraag wie voor welk onderhoud verantwoordelijk is, valt niet binnen het bereik van het PIP. In de uitvoeringsfase zal tussen alle betrokken partijen nader overleg plaats vinden over de vraag op welke wijze invulling wordt gegeven aan het onderhoud. De uitkomsten daarvan zullen in een beheerovereenkomst worden vastgelegd. De in het project toe te passen betonnen platen worden overal in Nederland in het hoofdspoorwegnetwerk gebruikt. Deze platen zijn dikker dan de huidige platen en zullen door de zware constructie minder schadegevoelig zijn.			
			A203.6 Indiener stelt dat het geplande geluidsscherm op de oprit van de Wogmergouw zodanig is vormgegeven dat dit tot extra geluidsoverlast zal leiden ter hoogte van Zwaagdijk en stelt dat de gevelbelastingcijfers in het akoestisch rapport ter hoogte van de opening in de schermen bij de spoorlijn niet kloppen.	Ten behoeve van het PIP is akoestisch onderzoek uitgevoerd met inachtneming van de geldende regelgeving en berekend overeenkomstig geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). Daaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Voor de locatie Wogmergouw wordt verwezen naar de bijlagen 10 en 15 van het akoestisch onderzoek, waarin voor het deelgebied Midden en het onderliggend wegennet schematisch is aangegeven waar deklagen en geluidsschermen worden geplaatst, welk type deklaag wordt toegepast en wat de hoogte van de geluidsschermen is. Specifiek wordt verwezen naar Midden Kaart 1 van bijlage 10 en de kaart maatregelen Kruisende Wegen WFW A7 Noord van bijlage 15. Na het toepassen van de daar genoemde maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. De provincie ziet geen redenen om aan de uitkomsten van het akoestisch onderzoek te twijfelen.			
			A203.7 Indiener eist metingen aan de gevels vooraf, scheurencontrole en waardebepaling van de huizen rondom de spoorlijn van de toeristische tram. Verder eist indiener isolerende maatregelen onder de ijzeren brug en isolatie onder de rails op de Westfrisiaweg en de Zwaagdijk (200 m links en rechts van de Zwaagdijk).	Bij de uitvoering zal zoveel mogelijk worden gedaan om schade te voorkomen. Indien nodig zullen bouwkundige vooropnames worden gedaan. De noodzakelijkheid zal worden beoordeeld voorafgaand aan de uitvoeringsfase. Mocht er onverhoopt toch schade ontstaan vanwege de realisatie van de N23 Westfrisiaweg, dan zal deze schade worden vergoed conform de daarvoor geldende schadevergoedingsregels. De door indiener gevraagde voorzieningen beogen de geluidshinder zo veel als mogelijk te beperken. Voor wat betreft geluidshinder is ten behoeve van het PIP, overeenkomstig de geldende regelgeving en berekend met inachtneming van de geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006), een akoestisch onderzoek uitgevoerd (16 mei 2012) waaruit blijkt dat, waar nodig, met in het onderzoek opgenomen maatregelen aan de wettelijke normen wordt voldaan. Verwezen wordt verder naar de algemene toelichting: Hinder en schade vanwege de N23 Westfrisiaweg. De door indiener gewenste voorzieningen zijn niet nodig om te voldoen aan de Wet geluidhinder. Daarmee is er geen noodzaak om de gevraagde voorzieningen te treffen.			
			A203.8 Indiener stelt dat op drie plekken in het ontwerp, aan de noordkant van de Wogmergouw, een geluidslek is, omdat het scherm onderbroken wordt.	Ten behoeve van het PIP is, overeenkomstig de geldende regelgeving en berekend met inachtneming van de geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006), akoestisch onderzoek (16 mei 2012) uitgevoerd waaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Voor de locatie tussen de A7 en de spoorweg zijn de te treffen maatregelen opgenomen in bijlage 10 en 15 van het eerder genoemde akoestisch onderzoek. De schermen die ter hoogte van Hoorn worden geplaatst ten behoeve van de N23 Westfrisiaweg sluiten aan op de schermen die worden geplaatst ten behoeve van het onderliggend wegennet. In het akoestisch onderzoek is conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 rekening gehouden met de onderbrekingen van de schermen bij de op- en afritten.			
			A203.9 Indiener geeft aan welke schermen waar moeten worden geplaatst.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijzen nrs. A203.6 - A203.8.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschap- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A203.10 Indiener geeft aan dat de bewoners het plaatsen van een spoorboom op de Zwaagdijk (voor de tram) uit het oogunt van (verkeers)veiligheid zeer onwenselijk vinden.	Het aanpassen van de spoorwegovergang ten behoeve van de Museumstroomtram op de Zwaagdijk met een automatische halve overwegboom (hierna: ahob) valt niet binnen de grenzen van het PIP. De aanpassing is echter wel een benodigde compenserende maatregel als gevolg van de kruising van de spoortram met de N23 Westfriisiaweg. De keuze voor een ahob draagt daar juist bij aan de (verkeers)veiligheid. De attentiewaarde van een ahob is hoger dan die van een vlaggende conducteur en levert ook bij minder gunstige weersomstandigheden betere visuele attentie.			
			A203.11 Indiener geeft aan dat het landelijk karakter wordt verstoord en wenst bosplantsoen met groen blijvende struiken en bomen (onder andere bij de rotonde Wogmergouw).	Bij de realisatie van de N23 Westfriisiaweg krijgt de weg op grond van het Beeldkwaliteitsplan een 'terughoudende verschijningsvorm'. De weg mag geen verstoring voor het zicht van de omgeving opleveren en moet als het ware onzichtbaar in het landschap zijn. Waar dat niet haalbaar is zal de weg zo min mogelijk mogen contrasteren met zijn omgeving (zie par. 4.2 PIP). In het Landschapsplan wordt daaraan verder invulling gegeven. Voor de aansluiting Wogmergouw is dit verwoord en verbeeld in het Landschapsplan paragraaf 3.30. Het open karakter van het landschap is een belangrijk uitgangspunt, maar daar waar nuttig en nodig zal er ook (groenblijvende) beplanting gerealiseerd worden.			
			A203.12 Indiener stelt dat in het O-PIP geen enkele toezegging meer is te lezen dat bij de Oostergouw de Westfriisiaweg een meter lager komt dan de oorspronkelijke plannen. "	Tijdens de klankbordbijeenkomsten is gemeld dat de hoogteligging van de Westfriisiaweg wordt geoptimaliseerd. Dit betekent dat de weg zo laag mogelijk zal komen te liggen, met inachtneming van de hoogst mogelijke verwachte grondwaterstand. De hoogte van de N23 Westfriisiaweg zal door middel van lengteprofielen op een aparte inrichtingskaart behorende bij het PIP worden weergegeven.			Op een aparte inrichtingskaart behorende bij het PIP is het lengteprofiel van de N23 Westfriisiaweg weergegeven.
			A203.13 Indiener geeft aan dat de opening in de schermen van het fietspad geluidsverhogend zijn voor de bewoners van de Balkweiterhoek en Klokkeweit.	Ten behoeve van het PIP is, overeenkomstig de geldende regelgeving en berekend met inachtneming van de geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006), een akoestisch onderzoek (16 mei 2012) uitgevoerd waaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Voor de locatie tussen de A7 en de spoorweg zijn de te treffen maatregelen opgenomen in bijlage 10 en 15 van het eerder genoemde akoestisch onderzoek. De schermen die ter hoogte van Hoorn worden geplaatst ten behoeve van de N23 Westfriisiaweg sluiten aan op de schermen die worden geplaatst ten behoeve van de A7. Verder wordt opgemerkt dat het geplande geluidsscherf langs de N23 Westfriisiaweg zal worden gerealiseerd. Deze gaat over het fietspad heen waardoor er geen onderbreking ontstaat.			
			A203.14 Indiener meldt het gevaarlijk te vinden dat zich vlak voorbij een bocht een fietspad-oversteekplaats bevindt.	De oversteek voor (brom)fietsverkeer bevindt zich op de rotonde en is goed zichtbaar voor verkeer. Het is de meest veilige plek omdat dit binnen het verwachtingspatroon van automobilisten ligt en de snelheid van gemotoriseerd verkeer op de rotonde laag is. In de bedoelde situatie ligt er voor de rotonde een bocht voor verkeer vanaf de Zwaagdijk. Deze bocht werkt snelheidsverlagend. De provincie is van mening dat hiermee de verkeersveiligheid voldoende is gewaarborgd.			
			A203.15 Indiener geeft aan dat nergens is te zien wat er voor hoogteverschillen zijn.	De hoogteligging van (delen van) het tracé is vooralsnog slechts verbeeld in het concept Landschapsplan. De hoogte van de N23 Westfriisiaweg zal door middel van lengteprofielen op een aparte inrichtingskaart behorende bij het PIP worden aangegeven.			Op een aparte inrichtingskaart behorende bij het PIP is het lengteprofiel van de N23 Westfriisiaweg weergegeven.
A204	2011-64055	16-11-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A205	2011-64057	16-11-11	A205.1 Indieners stelllen dat door de tracékeuze een aanzienlijk deel van hun perceel aan de Westervijzend 85 te Hoogkarspel nodig zal zijn voor de realisatie van de N23 Westfriisiaweg. Daarbij stellen indieners dat de keuze voor het tracé ervoor zorgt dat het fruitteeltbedrijf op de huidige locatie in de toekomst minder courant wordt.	De provincie heeft de intentie om de voor de realisatie van de weg benodigde gronden minnelijk te verwerven. De eigenaren worden daarbij schadeloos gesteld conform de systematiek van de Onteigeningswet en de bijbehorende rechtspraak. Uitgangspunt is dat de eigenaren in een gelijkblijvende vermogens- en inkomenspositie blijven. Dat wil zeggen dat alle schade die rechtstreeks en noodzakelijk gevolg is van de verkoop in de schadevergoeding betrokken wordt. In het uiterste geval zal tot onteigening worden overgegaan. In dit specifieke geval betreft het een fruitteeltbedrijf. Gezien de omvang van het bedrijf, de ligging en grootte van de overblijvende gronden, alsmede het relatief kleine verlies van grond dat optreedt, ligt het in de rede dat de indiener zijn bedrijf op economisch verantwoorde wijze kan voortzetten. Indien door de boogstraal van de weg ter plekke van de boomgaard schadelijke snijding ontstaat, wordt deze vergoed. Dit is een vorm van inkomensschade geborgd in bovengenoemde Onteigeningswet en jurisprudentie.			
			A205.2 Indieners stellen dat uit de plankaart niet is op te maken hoe en op welke wijze watergangen worden aangepast en wenst dat dit op de huidige plankaart inzichtelijk wordt gemaakt. Voor de fruitteelt is het van belang dat er voldoende en kwalitatief schoon water beschikbaar is.	Naar de waterhuishoudkundige aspecten van de aanleg van de N23 Westfriisiaweg is onderzoek verricht waarover is gerapporteerd in het Waterhuishoudkundig ontwerp Westfriisiaweg en de Waterhuishoudingsplannen Westfriisiaweg. Inmiddels heeft er overleg plaatsgevonden met indieners en is de bij indieners aanwezige onduidelijkheid omtrent aanpassing van de watergangen verduidelijkt. In het overleg is aangegeven dat de pomp die het water vanuit de hoofdwatertgang in de hoogwaterzone ten zuiden van de Binnenwijzend pompt in beginsel behouden blijft. Voor zover dit uiteindelijk niet mogelijk is wordt een nieuwe pomp gerealiseerd.			
			A205.3 Indieners geven aan dat niet bekend is wat de gevolgen van wijzigingen in de waterhuishouding zijn voor hun (bedrijfs)gebouwen en fruitopstand.	In het geval van indiener geldt dat de toekomstige peilverlaging voor het gedeelte van het perceel dat gelegen is langs de weg, zal worden opgevangen door de aanwezigheid van een hoogwatersloot. Het overige gedeelte van het perceel, waarop tevens fruitbomen worden geteeld, ligt reeds op het toekomstige peilniveau.			
			A205.4 Indieners geven aan dat niet niet bekend is welke gevolgen er zullen optreden voor de resterende boomgaard als gevolg van de aanleg van de N23 Westfriisiaweg, zoals eventuele schade door opstuivend zand, windschade als gevolg van het verwijderen van elzenhaag of de plaatsing van een geluidsscherf en wildschade als gevolg van een verstoorde habitat van roofvogels.	Vooralsnog is niet gebleken, en dit wordt in de zienswijze ook niet onderbouwd, dat door het verwijderen van de elzenhaag of plaatsing van een geluidsscherf schade zal ontstaan aan de boomgaard. Verder wordt verwezen naar de algemene toelichting: Planschade / nadeelcompensatie.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A205.5 Indieners stellen dat vanwege de aanleg van de N23 Westfriisiaweg er sprake zal zijn van een onaanvaardbare vermindering van het woongenot, waardevermindering van de woning, geluidsoverlast (te kort uitlopende tunnelbak) en lichthinder.	In het geval van indieners is de provincie van oordeel dat geen onaanvaardbare geluids- en licht-hinder en beperking van het woongenot plaatsvindt. In relatie tot de gestelde lichthinder wordt opgemerkt dat ter hoogte van de Westerwijzend de N23 Westfriisiaweg in een zogenaamde verdiepte ligging ligt. Aan de zuidzijde bestaat deze uit een open bakconstructie en een dicht gedeelte. De woning Westerwijzend 85 ligt ter hoogte van het dichte deel. De open bak heeft een opstaande betonnen rand en begint ongeveer 200 meter voor het dichte gedeelte (in de rijrichting Hoorn gezien vanuit Enkhuizen). Vóór het dichte gedeelte komt een 3 m hoog geluidsschermd met lengte van circa 100 m. Aan de noordzijde van de Westerwijzend ligt de N23 Westfriisiaweg verdiept. Het licht van het verkeer op de rijbaan richting Enkhuizen op korte afstand van de woning zal daarom niet zichtbaar zijn. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de algemene toelichting: Hinder en schade vanwege N23 Westfriisiaweg. Het licht van het verkeer op grotere afstand zal grotendeels worden afgeschermd door het spoortalud in de spoorlijn dat over de N23 Westfriisiaweg en parallel loopt aan de Binnenwijzend. Het spoortalud is namelijk hoger dan het hoogste punt in het alignement van de Westfriisiaweg. Door de verdiepte ligging, opstaande betonnen rand, kunstwerk, geluidsschermd en de afstand tussen de verdiepte ligging en de woning, zal in en om de woning geen onaanvaardbare lichthinder ontstaan. Voor wat betreft de geluidshinder is ten behoeve van het PIP en overeenkomstig de geldende regelgeving en berekend met inachtneming van de geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006), een akoestisch onderzoek uitgevoerd (16 mei 2012). Uit bijlage 11 van het akoestisch onderzoek volgt dat voor de woning van indiener op een hoogte van 1,5 en 4,5 m een geluidsbelasting van 47 dB, respectievelijk 48 dB zal gelden, terwijl deze in de huidige situatie 48 dB, respectievelijk 48 dB zijn. In het geval van indiener geldt dus dat voor de woning van indiener de geluidsbelasting licht zal afnemen en onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB blijft. Tevens wordt verwezen naar de algemene toelichting Planschade/nadeelcompensatie.			
			A205.6 Indieners stellen voor te onderzoeken of het mogelijk is de huidige plangrens ter hoogte van de percelen kadastraal bekend Gemeente Drechterland, Sectie M, no. 202 en Sectie H, no. 263 in een rechte lijn aan te brengen.	Dit verzoek wordt gehonoreerd. De verbeelding behorende bij het PIP wordt zodanig aangepast dat de plangrens ter hoogte van het perceel van indiener als een rechte lijn wordt doorgevoerd.			Op de verbeelding behorende bij het PIP is de plangrens aangepast aan de wens van indieners. Een (totaal)overzicht van de wijzigingen van de verbeelding is bijgevoegd als bijlage bij dit document.
A206	2011-64670 2011-65190	18-11-2011 22-11-2011	Na indiening van de zienswijze is een aanvulling ontvangen waarbij de ontbrekende bijlage behorende bij de zienswijze is toegezonden.				
			A206.1 Indiener bepleit de aanleg van een half verdiepte fiets- en voetgangerstunnel geïntegreerd in de toekomstige kruising Wogmeer - Westfriisiaweg, in verband met het vergroten van verkeersveiligheid en passeerbaarheid voor fietsers, boosters en voetgangers. Indiener voert daarvoor aan dat: - de verkeersveiligheid vermindert omdat een deel van het langzame verkeer de voetgangersbrug niet kan gebruiken (o.a. elektrische fietsen en boosters) en een ander deel die niet wil gebruiken; - de leefbaarheid negatief wordt beïnvloed door sterke beperking van de passeerbaarheid bij de aanleg van een fietsbrug; - de alternatieven minder beschutting en bruikbaarheid bieden en sociaal onveiliger zijn; - de bereikbaarheid van de Wogmeer voor fietser afneemt; - de Fietzersbond zich ook uitspreekt voor een fietstunnel in plaats van een fietsbrug; - een fietstunnel bijdraagt aan meer recreatief verkeer en leidt tot een stimulering van de economie.	Sobere en doelmatige oplossingen zijn bij de opwaardering van de N23 Westfriisiaweg uitgangspunt geweest. De provincie is van oordeel dat de feitelijke situatie (voornamelijk een recreatieve route) en het (verwachte) aantal fietsers dat gebruik zal maken van de oversteek, het aanleggen van een (half verdiepte) tunnel niet rechtvaardigen. De in het PIP opgenomen oplossing, een voetgangersbrug met fietsgoot in combinatie met het aanleggen van een parallel weg aan de N23 Westfriisiaweg (zodat ook verder op de N23 Westfriisiaweg de oversteek kan worden gemaakt) bieden een veilige en goede oplossing voor het langzaam rijdend verkeer. De gemeente Koggenland heeft in haar zienswijze aangegeven, in afwijking van de Realisatieovereenkomst, mogelijk tot aanleg van de fietstunnel over te willen gaan. Indiener wordt daarom ook gewezen op de beantwoording van zienswijze nr. B6 van de gemeente Koggenland.			
A207	2011-64900	21-11-11	A207.1 Indiener mist in hoofdstuk 5 van het O-PIP een melding over de aanwezigheid van watertransportleidingen van PWN.	Het in het PIP opnemen van een regeling voor de waterleiding is in beginsel niet noodzakelijk. Leidingen die vaak wel een plek krijgen in het planologisch regime zijn leidingen waaraan een veiligheidsrisico verbonden is. Dit betreft met name gasleidingen en hoogspanningsleidingen. Dergelijke leidingen worden bestemd, omdat zij vanuit het (beperkte) veiligheidsrisico die een dergelijke leiding met zich mee kan brengen van belang zijn voor een goede ruimtelijke ordening. Voor een waterleiding geldt dit in beginsel niet. Daar is het belang vooral gelegen in het zakelijk recht van de beheerder van de leiding dat rust op een strook van 5 m ter weerszijden van een hoofdwaterleiding. Er is niet direct sprake van een belang ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.			
			A207.2 Indiener betwijfelt of er voldoende ruimte beschikbaar is binnen de voorziene leidingsstrook ter hoogte van Hoorn één Ø 700 mm- (PWN), twee Ø 1400 mm- (WRK) en één Ø 900 mm- (HHNK) leiding(en) te kunnen bergen. Deze twijfel ziet zowel op de aanleg- als de onderhoudssituatie.	Het is niet nodig om genoemde leidingen planologisch te bestemmen. In het PIP is de verlegging van deze leidingen dus ook niet als zodanig opgenomen en bestemd.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
A208	2011-65186	22-11-11	A208.1 Indiener stelt dat bij de realisatie van de N23 Westfriisiaweg de bomen te dicht bij de molen zijn voorzien, zodat windbelemmering ontstaat en de molen niet langer goed kan functioneren.	Indiener stelt terecht dat de bomen in het concept Landschapsplan te dicht bij de molen worden gesitueerd. Langs de zuidelijke tak van de Laan van Meerweijde nabij de molen zullen, in tegenstelling tot hetgeen thans in het concept Landschapsplan is opgenomen, geen bomen worden aangebracht.			Het Landschapsplan is aangepast. De tekening "aansluiting Laan van Meerweijde", (par. 3.11) is zodanig aangepast dat de bomenrij langs de zuidelijke tak van de Laan van Meerweijde is weggehaald.
			A208.2 Indiener stelt dat de molen voor de beleving van het landschap van grote waarde is en dat de landelijke omgeving goed bij de molen past en stelt dat de molen daarom niet moet worden verstopt achter een bomenrij.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A208.1.			
A209	2011-65187	22-11-11	A209.1 Indiener maakt zich zorgen over de gezondheid van zijn gezin als gevolg van de verwachte toename van (vracht-) verkeer op de toekomstige N23 Westfriisiaweg en de daarmee gepaard gaande toename van geluidsoverlast en fijnstof. Indiener verwacht bescherming in de vorm van fijnstofreductie en geluidsvermindering.	Voor de luchtkwaliteit zijn voor zowel de autonome situatie als de situatie met planrealisatie voor de jaren 2010, 2011, 2015 en 2020 berekeningen uitgevoerd (Luchtonderzoek, 14 maart 2011). De uitkomsten zijn getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen zoals deze zijn vastgesteld in de Wet milieubeheer. Voor alle toetsjaren blijkt dat de grenswaarden voor de concentraties NO ₂ , alsook PM ₁₀ en het aantal overschrijdingsdagen voor PM ₁₀ , niet worden overschreden. Ten behoeve van het PIP is akoestisch onderzoek uitgevoerd met inachtneming van de geldende regelgeving en berekend overeenkomstig geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). Daaruit blijkt dat aan de wettelijke normen wordt voldaan. In het geval van indiener geldt dat voor de woning van indiener de geluidsbelasting zelfs licht zal afnemen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de algemene toelichting:Hinder en schade vanwege N23 Westfriisiaweg. Uit bijlage 11 van het akoestisch onderzoek volgt dat voor de woning van indiener op een hoogte van 1,5 en 4,5 m een geluidsbelasting van 54 dB, respectievelijk 62 dB zal gelden, terwijl deze in de huidige situatie 56 dB, respectievelijk 64 dB is. Verder wordt verwezen naar bijlage 12 en 15 van het akoestisch onderzoek, waarin voor het deelgebied Oost schematisch is aangegeven waar deklagen en geluidsschermen worden geplaatst en welk type deklaag wordt toegepast en wat de hoogte van de geluidsschermen is.			
			A209.2 Indiener stelt dat de keuze voor het tracé van de N23 Westfriisiaweg en de wijze van uitvoering leidt tot het verstoren van het mooiste plekje van Bovenkarspel en stelt dat andere keuzen beter waren geweest.	Met het opstellen van het Beeldkwaliteitsplan en het Landschapsplan is nadrukkelijk rekening gehouden met het behoud van het Westfriese karakter van het landschap waarin de weg een plaats zal krijgen. Bij de realisatie van de N23 Westfriisiaweg krijgt de weg op grond van het Beeldkwaliteitsplan bovendien een 'terughoudende verschijningsvorm'. De weg mag geen verstoring voor het zicht van de omgeving opleveren en moet als het ware onzichtbaar in het landschap zijn. Waar dat niet haalbaar is zal de weg zo min mogelijk moeten contrasteren met zijn omgeving (zie par. 4.2 PIP). In het Landschapsplan wordt daaraan verder invulling gegeven. Door de N23 Westfriisiaweg onder de historische lintbebouwing door te leggen, deze, waar nodig, te overkappen en zodanig in te richten dat de weg niet wordt ervaren vanuit de lintdorpen is rekening gehouden met het historische landschap. Daarnaast is veel zorg besteed aan het herkenbaar houden van bestaande historische structuren die het landschap hebben bepaald. Bij de realisatie van het project N23 Westfriisiaweg is het onvermijdelijk dat een aantal perceeleigenaren en andere belanghebbenden met een verandering in de omgeving worden geconfronteerd. Bij de keuze voor het vastgelegde tracé zijn de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen (zie daartoe de verschillende (deel)onderzoeken die ten grondslag liggen aan het PIP). Verder wordt verwezen naar de algemene toelichting: Verschillende afgevalen varianten.			
A210	2011-65192	22-11-11	A210.1 Indiener acht de tracékeuze aan de noordzijde van Heerhugowaard een gemiste kans, omdat een oostelijke ontsluiting zou hebben bijgedragen aan een verkeersring om Heerhugowaard. Ook meent indiener dat deze ontsluiting bijdraagt aan minder luchtvervuiling. Te meer omdat vanaf het Nollencircuit het eerste deel van die oostelijke rondweg er al ligt. Heerhugowaard zit te springen om een oostelijke ontsluiting.	De keuze voor het tracé is uitvoerig onderbouwd in het Regioakkoord en uiteengezet in de toelichting behorende bij het PIP en is mede gebaseerd op de resultaten van het planMER (2007), het inrichtingsMER (2010) en het MER " MER opwaardering Westfriisiaweg-alternatieven ten zuiden van Heerhugowaard" (januari 2010). In het MER van januari 2010 is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor alternatieve tracé's ten zuiden van Heerhugowaard (hieronder valt ook de door indiener aangeduide oostelijke ontsluiting, die bekend staat als "Alternatief Nollencircuit"). Op grond van dit onderzoek is geconcludeerd dat er uit verkeers- en milieuoogpunt geen aanleiding bestaat om te kiezen voor een verbinding ten zuiden van Heerhugowaard. Verder wordt verwezen naar de algemene toelichting: Zuidelijke variant Heerhugowaard.			
			A210.2 Indiener verzoekt het kostenaspect van de kunstwerken ten behoeve van de N23 Westfriisiaweg nadrukkelijk bij de keuze voor een definitief tracé mee te wegen.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A210.1. Daarnaast wordt voor de economische uitvoerbaarheid verwezen naar paragraaf 7.1. van de toelichting behorende bij het PIP.			
			A210.3 Indiener wijst erop dat GS vanwege de door de gemeente Heerhugowaard gewenste tunnel geen andere keus had dan het tracé te laten aansluiten op die tunnel. De inspraak- en beroepsprocedure hebben daarom geen zin. Andere visies maken immers geen kans. Indiener acht het optreden van de provincie strijdig met diverse beginselen van behoorlijk bestuur.	Niet duidelijk is welke beginselen van behoorlijk bestuur worden bedoeld. De provincie is van mening dat het project zorgvuldig is voorbereid en ook aan alle andere beginselen van behoorlijk bestuur is voldaan en neemt de zienswijze dan ook verder voor kennisgeving aan.			
			A210.4 Indiener vreest dat het thans gekozen tracé geen oplossing biedt voor de verkeersproblemen rond Heerhugowaard en daarom zal leiden tot weggegooid gemeenschapsgeld.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A210.1.			
			A210.5 Indiener stelt dat een behoorlijke reactie op eerder ingediende schriftelijke vragen aan Gedeputeerde Staten, over onder meer over de financiering, tot op heden achterwege is gebleven.	De door indiener bij brief d.d. 31 maart 2011, aangevuld bij brief d.d. 21 september 2001, gestelde vragen aan Gedeputeerde Staten zijn bij brief van 15 juni 2011 (kenmerk 2011-32661) respectievelijk 21 december 2011 (kenmerk 2011-69556) namens Gedeputeerde Staten beantwoord.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A210.6 Indiener stelt dat het tracé van de N23 Westfrisiaweg, gelet op diverse publicaties, rondom de bebouwing moet worden gelegd en niet er doorheen. Het oostelijk tracé zou daarom beter voldoen en beter zijn voor het milieu.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A210.1.			
			A210.7 Indiener stelt dat door een wijziging in het gemeentelijk bestemmingsplan de Waarderhout zal worden doorsneden hetgeen indiener niet wenselijk acht. Daarbij geeft indiener aan dat dit ook in lijn is met de door de provincie in het verleden gehanteerde afwegingen ten aanzien van de tracékeuze. Ook bij de wijze waarop de provincie heeft bijgedragen aan het vinden van de verplichte compensatie voor deze aantasting van de EHS, kunnen grote vraagtekens worden gezet.	Het gemeentelijk beleid dat indiener aankaart, is gericht op de wijze waarop de toekomstige wijk De Draai wordt ontsloten. Dit maakt geen onderdeel uit van het PIP. De provincie heeft met het bepalen van de tracé keuze rekening gehouden met de Waarderhout. De bevoegdheid en zeggenschap daaromtrent behoren tot het primaat van de gemeente Heerhugowaard, die zelfstandig overweegt over de wijze waarop de Waarderhout beschermd dient te worden. Indiener geeft geen onderbouwing voor de vragen die zij heeft bij de compensatie voor de aantasting van de EHS. De provincie kan daarom niet specifiek ingaan op de argumenten van indiener en volstaat met de vaststelling dat in het kader van het PIP met alle relevante ecologische aspecten rekening is gehouden.			
			A210.8 Indiener is van mening dat onvoldoende inhoud is gegeven aan het MER-advies in die zin, dat het oostelijke tracé ten opzichte van het tracé zoals dat is opgenomen in het O-PIP onvoldoende is meegewogen.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A210.1.			
A211	2011-65193	22-11-11	A211.1 Indieners maken bezwaren tegen alle elementen uit het O-PIP. In het bijzonder wensen indieners dat het talud van de verlengde Slimweg beplant wordt met struweel of bosplantsoen (in elk geval waar de weg over de grond van indieners gaat). Indieners zijn van mening dat dit bijdraagt aan een betere inpassing in het landschap en het geluid dempt en het fijnstof wat tegen houdt.	Langs de verlengde Slimweg wordt een dichte bomenrij aangebracht. Deze bomenrij past bij de landschappelijke inpassing zoals wordt beoogd in het Landschapsplan. Het door indieners gewenste bosplantsoen past niet bij de uitgangspunten zoals verwoord in het Landschapsplan en draagt ook niet bij aan geluidsreductie en afname van fijnstof.			
A212	2011-65197	22-11-11	A212.1 Indiener verwacht, vanwege de realisatie van de N23 Westfrisiaweg, ernstige gevolgen voor zijn bedrijfsactiviteiten. Het bedrijf zal een groot deel van de bedrijfsgronden kwijtraken hetgeen ernstige gevolgen zal hebben voor de bedrijfsvoering (onder andere voedervoorziening). Ook vreest indiener te maken te krijgen met een aanzienlijke waardedaling van het onroerend goed en een inkomensdaling.	De provincie heeft de intentie om de voor de realisatie van de weg benodigde gronden minnelijk te verwerven. De eigenaren worden daarbij schadeloos gesteld conform de systematiek van de Onteigeningswet en de bijbehorende rechtspraak. Uitgangspunt is dat de eigenaren in een gelijkblijvende vermogens- en inkomenspositie blijven. Dat wil zeggen dat alle schade die rechtstreeks en noodzakelijk gevolg is van de verkoop in de schadevergoeding betrokken wordt. In het uiterste geval zal tot onteigening worden overgegaan. In dit specifieke geval betreft het een akkerbouwbedrijf. Gezien de omvang van het bedrijf, de ligging en grootte van de overblijvende gronden, alsmede het relatief kleine verlies van grond dat optreedt is de provincie van mening dat indiener zijn bedrijf op economisch verantwoorde wijze kan voortzetten. In het ontwerp is een landbouwweg opgenomen als nieuwe ontsluiting voor het overblijvende deel van het geraakte perceel. Daarnaast behoort het tot de mogelijkheden om met de indiener een vrijwillige kavelruil te onderzoeken.			
			A212.2 Indiener vreest dat het woon- en leefklimaat zal verslechteren, in het bijzonder door toename van geluidsoverlast.	In het geval van indiener is de provincie van oordeel dat het woon- en leefklimaat van indiener door de realisatie van de N23 Westfrisiaweg niet op onaanvaardbare wijze zal verslechteren. Voor wat betreft de gestelde geluidsoverlast is ten behoeve van het PIP akoestisch onderzoek uitgevoerd met inachtneming van de geldende regelgeving en berekend overeenkomstig de geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). Daaruit blijkt dat aan de wettelijke normen wordt voldaan. Uit bijlage 11 van het akoestisch onderzoek volgt dat voor de woning van indiener op een hoogte van 1,5 en 4,5 m een geluidsbelasting van 44 dB, respectievelijk 46 dB zal gelden, terwijl deze in de huidige situatie op beide hoogtes 48 dB bedragen. In het geval van indiener geldt dat voor de woning van indiener de geluidsbelasting licht zal afnemen en de geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB blijft. Verder wordt verwezen naar bijlage 12 en 15 van het akoestisch onderzoek, waarin voor het deelgebied Oost schematisch is aangegeven waar dek-lagen en geluidsschermen worden geplaatst en welk type deklaag wordt toegepast en wat de hoogte van de geluidsschermen is. Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Hinder en schade vanwege N23 Westfrisiaweg.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
A213	2011-65200	22-11-11	A213.1 Indiener maakt bezwaar tegen het slotenpatroon (met name de Slimtocht op de percelen achter de nieuw geplande weg de N23), omdat dit volgens indiener leidt tot slecht bewerk-bare kavels.	De provincie heeft de intentie om de voor de realisatie van de weg benodigde gronden minnelijk te verwerven. De eigenaren worden daarbij schadeloos gesteld conform de systematiek van de Onteigeningswet en de bijbehorende rechtspraak. Uitgangspunt is dat de eigenaren in een ge-lijkblijvende vermogens- en inkomenspositie blijven. Dat wil zeggen dat alle schade die recht-streeks en noodzakelijk gevolg is van de verkoop in de schadevergoeding betrokken wordt. In het uiterste geval zal tot onteigening worden overgegaan. In dit specifieke geval betreft het een melkveebedrijf. Daarnaast behoort het tot de mogelijkheden om met de indiener een vrij-willige kavelruil te onderzoeken. Indiener zal ongeveer 2,5 kilometer moeten omrijden om het overblijvende deel van het geraakte perceel te bereiken. Dit is een vorm van inkomensschade dat geborgd is in de Onteigeningswet en de bijbehorende rechtspraak. Voor wat betreft het door indiener aangehaalde slotenpatroon wordt opgemerkt dat dit een bestaande situatie be-treft. Het PIP brengt daarin geen verandering.			
A214	2011-65201	22-11-11	A214.1 Indiener is het niet eens met de in het concept Landschapsplan opgenomen inrichting bij de aansluiting Voetakkers door middel van een Groene Scheg. Indiener verliest in het geval van realisatie van de Groene Scheg 27 ha. van zijn kavel. De overblijvende 9 ha. van zijn huiskavel is daardoor niet meer bereikbaar en afgesloten van de bedrijfsgebouwen. De ontwikkeling van het bedrijf wordt hierdoor aangetast. Indiener verwacht een een forse waardedaling van het bedrijf.	De contouren van de groene Scheg komen uit de Toekomstvisie Drechterland. Uitgangspunt bij het opstellen van het PIP is onder meer geweest om deze groene Scheg niet onmogelijk te ma-ken. In het Landschapsplan is een voorstel opgenomen omtrent de wijze waarop de inrichting van de Scheg kan plaatsvinden. Uitdrukkelijk wordt hierbij aangegeven dat de aanleg van de Scheg niet mogelijk wordt gemaakt met het PIP. Hiervoor is besluitvorming van de gemeente Drechterland noodzakelijk.			
			A214.2 Indiener stelt dat, gezien de slechte economische situatie van de provincie, er voor de in-richting van de Groene Scheg geen geld is en deze gedurende de komende 10 jaar niet kan worden uitgevoerd. Op grond van uitgangspunten van ruimtelijke ordening bepleit indie-ner daarom om de Groene Scheg uit het Landschapsplan te halen.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A214.1.			
			A214.3 Volgens indiener is de argumentatie dat de Groene Scheg geïnspireerd is door de oude vaarpolders onjuist, aangezien er op de locatie nooit een vaarpolder is geweest. Een wan-delroute is ook onlogisch in verband met de hoeveelheid verkeer.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A214.1. Daarbij wordt opgemerkt dat het Grootslag is ontgonnen als vaarpolder. Pas tijdens de ruilverkavelingen zijn de wegen aangelegd. De wandelroute komt voort uit gemeentelijke beleid (Toekomstvisie Drechterland) om de Groene Scheg een recreatiefunctie te geven en noord/zuid-routes te vergroten.			
			A214.4 Indiener is van mening dat de Groene Scheg geen verzachting is (zoals in het concept Land-schapsplan op blz. 169 is genoemd) en vraagt zich af waarom deze alleen op de nu voorzie-ne plaats ten uitvoering zou moeten komen.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A214.1.			
A215	2011-65464	23-11-11	A215.1 Indieners stellen dat het ontwerp van de tunnelbak ter hoogte van de Streekweg en de Bin-nenwijzend niet conform de afspraken tussen provincie en de gemeenten is opgesteld. De tunnelbak wordt in lengte korter uitgevoerd en eindigt niet bij de achterliggende perceel-grenzen. Indiener verzoekt om uitvoering van de tunnelbak tot de perceelgrenzen.	In de Realisatieovereenkomst zijn afspraken vastgelegd tussen de provincie, de deelnemende gemeenten, het hoogheemraadschap en het georganiseerd bedrijfsleven. Voor wat betreft de onderdoorgang ter hoogte van Hoogkarspel wordt opgemerkt dat deze wordt uitgevoerd con-form de in de Realisatieovereenkomst vastgelegde scope. Het als bijlage 1 bij de Realisatieover-eenkomst gevoegde kaartje van het tracé ter hoogte van Hoogkarspel is identiek aan het PIP.			
			A215.2 Indieners zijn van mening dat het niet duidelijk is op basis van welke uitgangssituatie het geluidsonderzoek heeft plaatsgevonden en dat daardoor niet navolgbaar is of de bereke-ningen zijn uitgevoerd gebaseerd zijn op de inrichting zoals die in het O-PIP en het concept Landschapsplan zijn gepresenteerd.	In het akoestisch onderzoek en de bijbehorende bijlagen is inzicht gegeven in het uitgevoerde onderzoek, de berekende geluidsgegevens en de te nemen maatregelen. In hoofdstuk 3 van het akoestisch onderzoek (16 mei 2012) is aangegeven dat bij het opstellen van het onderzoek is uitgegaan van het Definitieve Ontwerp. De hoogtes van de bestaande gebouwen, aantal bouwlagen, maaiveldhoogte en adressen zijn overgenomen uit de akoestische rekenmodellen van het MER uit 2009. Dit model is gecontroleerd en geactualiseerd.			
			A215.3 Indieners zijn van mening dat het akoestisch onderzoek verricht had moeten worden van-uit de aanname dat de N23 Westfriisiaweg een interprovinciale weg zal worden.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Functie van de weg / omvang onderzoek.			
			A215.4 Indieners stellen vast dat de metingen van het akoestisch onderzoek niet navolgbaar zijn doordat het onderliggende rapport van Goudappel Coffeng niet is toegevoegd aan de on-derliggende rapporten van het O-PIP en ook niet vermeld is in de literatuurlijst. Indiener verzoekt om toevoeging van het rapport.	Het rapport waar indieners naar verwijzen betreft een verkeersmodel van Goudappel Coffeng op basis waarvan de verkeersgegevens (bijlage 3 bij het Akoestisch onderzoek) zijn berekend. Het is niet gebruikelijk (onder meer vanwege de omvang) om deze gegevens ter inzage te leg-gen. Inzage van het verkeersmodel op het projectbureau is uiteraard wel mogelijk. Het gaat in deze om het verkeersmodel voor de N23 Westfriisiaweg, dat gekoppeld is aan het Nieuwe Regi-onaal Model Randstad 2.3.			
			A215.5 Indiener is van mening dat niet duidelijk is of alle beschreven (geluidbeperkende) maatrege-len voor de woningen aan de Streekweg en de Binnenwijzend ook daadwerkelijk worden uitgevoerd en wanneer. In het Landschapsplan dient duidelijk te worden aangegeven dat en/of welke geluidsbeperkende maatregelen worden getroffen en wanneer.	In de regels van het PIP is een koppeling gemaakt tussen het Landschapsplan en het in gebruik nemen van de weg. De maatregelen die binnen de grenzen van het PIP vallen dienen voordat de weg in gebruik wordt genomen te zijn getroffen. Hetzelfde geldt voor de maatregelen die voortvloeien uit het Akoestisch onderzoek en het Compensatieplan Ecologische Hoofdstruc-tuur (incl. oplegnotitie). Verwezen wordt naar de artikelen 5.5 en 6.5 van de regels van het PIP.			
			A215.6 Indiener vreest voor een toename van de hoeveelheid geluid door de kortere uitvoering van de tunnelbakken (bij Streekweg en Binnenwijzend).	Ten behoeve van het PIP is akoestisch onderzoek uitgevoerd met inachtneming van de geldende regelgeving en berekend overeenkomstig geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift ge-luidhinder 2006). Daaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen wor-den uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Voor de locatie van de onderdoor-gangen bij de Streekweg en Binnenwijzend wordt verwezen naar de bijlagen 12 en 15 van het akoestisch onderzoek, waarin voor het deelgebied Oost en het onderliggend wegennet sche-matisch is aangegeven waar deklagen en geluidsschermen worden geplaatst en welk type dek-laag wordt toegepast en wat de hoogte van de geluidsschermen is. Specifiek wordt verwezen naar Oost Kaart 1 en Oost Kaart 2 van bijlage 12. Na het toepassen van de daar genoemde maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Verwezen wordt naar de beant-woording van zienswijze A215.1.			
			A215.7 Indiener vraagt aandacht voor het uitblijven van een reactie door de provincie op vragen die het CDA Drechterland heeft gesteld aan het projectbureau ovder de aarden wal en de geluidsschermen bij en tussen de onderdoorgangen bij de Streekweg en de Binnenwijzend.	De door het CDA Drechterland gestelde vragen bij e-mail d.d. 3-10-2011 zijn beantwoord bij e-mail d.d. 14-11-2011.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
A216	2011-65467 2011-65868	23-11-2011 24-11-2011	A216.1 Indienster stelt dat in de publicatie van de ter inzage legging van het O-PIP een onjuiste adressering is opgegeven.	In de publicatie van de ter inzage legging is vermeld dat zienswijzen kunnen worden gericht aan het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, Directie Beheer en Uitvoering t.a.v. G. W. Valster, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem. Dit is de juiste adressering. Aanvankelijk is het O-PIP vanaf 8 september 2011 voor 6 weken ter inzage gelegd en in de publicatie van deze ter inzage legging is een verkeerd postbusnummer opgenomen. Met de nieuwe ter inzage legging (13 oktober tot 24 november 2011) en de publicatie daaromtrent is deze omissie hersteld.			
			A216.2 Indienster maakt bezwaar tegen alle elementen uit het O-PIP en het concept Landschapsplan.	De zienswijze wordt gezien als een overkoepelende gedachte met betrekking tot alle hierna aan de orde gestelde zienswijzen. Daarom wordt deze hier ter kennisgeving aangenomen en wordt uitgebreid ingegaan op de meer specifieke zienswijzen.			
			A216.3 Indienster is van mening dat de functie van de N23 Westfrisiaweg onduidelijk is en dat dientengevolge bij onderliggende rapporten een te beperkte scope berekend is. Indiener voert daartoe aan dat: - de Westfrisiaweg zowel als regionale ontsluitingsweg is gepresenteerd, alsook als inter-provinciaal alternatief voor het rijkswegennet in de Randstad; -het inpassingsplan deel uitmaakt van een project met een brede scope (N23), terwijl in de onderliggende rapporten (met name het MER), een beperkte scope (N23 Westfrisiaweg) is onderzocht; -gelet op de ambitie van het realiseren van de N23, de trajecten Raadhuislaan - Houtribdijk, Houtribdijk en A7 (afslag Berkhout) - Hoorn-Noord niet buiten beschouwing hadden mogen blijven bij het onderzoek naar de effecten; het tracé in verschillende stukken met verschillende benamingen wordt aangeduid (zo wordt het onder meer aangeduid als: N23 (MIRT projectenboek), N23 Westfrisiaweg (website, nieuwsbrieven), Westfrisiaweg als onderdeel van de verbinding Alkmaar - Zwolle (O-PIP, blz. 6), Westfrisiaweg (O-PIP).	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Functie van de weg / omvang onderzoek.			
			A216.4 Indienster stelt dat uit het O-PIP/Landschapsplan niet blijkt hoe de effectmeting ter hoogte van de doorsteek Hoogkarspel heeft plaatsgevonden. Indienster voert daartoe aan dat het profiel van de aansluiting vanaf de Drechterlandseweg tot aan de doorsteek ontbreekt en dat niet wordt uitgegaan van een objectief peil (zoals N.A.P.). Daarnaast stelt indienster in meer algemene zin dat het PIP geen inzicht geeft in de hoogte van het tracé.	Het PIP voorziet in een verbeelding, inrichtingskaarten en regels. Op basis hiervan kan voldoen de duidelijkheid worden verkregen omtrent het ontwerp van het tracé. Een detailtekening is in het kader van het PIP niet vereist. Daarnaast is in de begrippenlijst (artikel 1, sub u van de regels van het PIP) opgenomen vanaf welk peil gemeten wordt (afhankelijk van het bouwwerk). De hoogte van de N23 Westfrisiaweg zal door middel van een lengteprofiel op een aparte inrichtingskaart, behorende bij het PIP, worden weergegeven.			Op een aparte inrichtingskaart behorende bij het PIP is het lengteprofiel van de N23 Westfrisiaweg weergegeven.
			A216.5 Indienster is van mening dat het MER-onderzoek onvolledig en onjuist is uitgevoerd ten aanzien van het tracégedeelte Westfrisiaweg en dat dientengevolge de milieueffecten vertekend zijn weergegeven. Indiener voert daartoe aan dat: - de milieueffecten in het planMER zijn uitgewerkt vanuit de aanname dat er een parallelweg voor het langzame verkeer zou worden aangelegd ter hoogte van de 'doorsteek Hoogkarspel', terwijl deze is in het InrichtingsMER is komen te vervallen en de effecten daarvan niet zijn berekend en beoordeeld; - de uitvoering van de dichte tunnelbak ter hoogte van Hoogkarspel veel korter zal zijn dan in het Regioakkoord en de Realisatieovereenkomst is overeengekomen en de effecten voor het milieu van deze kortere uitvoering niet zijn berekend of beoordeeld; - de onduidelijkheid van de effectbepaling wordt gedeeld door de Commissie m.e.r. In dit kader herhaalt indienster haar zienswijze op twee nota's van beantwoording naar aanleiding van door de Commissie m.e.r. gestelde aanvullende vragen naar aanleiding van het planMER. In het bijzonder de nota van beantwoording II bevat verstreckende inhoudelijke fouten, waardoor Gedeputeerde Staten tot driemaal toe de drie 'potentiële alternatieve doorsteken Enkhuizen' op onterechte wijze afwijzen. Indiener geeft een aantal voorbeelden.	In het planMER (2007) en de inrichtingsMER (2010) zijn de milieueffecten van de verschillende tracéalternatieven inzichtelijk gemaakt en is bepaald welk tracé het meest milieuvriendelijk is. De CommissieMER heeft een positief toetsingsadvies over het MER uitgebracht. Het doel van het opstellen van een MER is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. Het voorliggende ontwerp is mede tot stand gekomen op basis van de volgende afwegingscriteria: doorstroming en bereikbaarheid; leefbaarheid (inclusief mogelijkheden voor inpassing in omgeving), verkeersveiligheid (inclusief toekomstvastheid), ruimtelijke-economische effecten (ontsluitingen, mogelijkheden voor economische ontwikkeling) en kosten. Voor wat betreft de opmerking van indienster ten aanzien van de uitvoering van de in de Realisatieovereenkomst opgenomen onderdoorgang ter hoogte van Hoogkarspel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nr. A216.6. De stelling van indienster dat het planMER zou zijn uitgewerkt vanuit de aanname dat er een parallelweg zou worden aangelegd voor het langzame verkeer ter hoogte van de doorsteek Hoogkarspel is onjuist. Het planMER heeft bij de beoordeling van de verschillende alternatieven geen rekening gehouden met het realiseren van voornoemde parallelweg. Voor de volledigheid wordt hier opgemerkt dat het realiseren van een parallelweg eerst bij het Regioakkoord in beeld is gekomen. Dit akkoord dateert van na het planMER. Verder wordt verwezen naar de Reactienota MER en voorontwerp-Inpassingsplan Westfrisiaweg waarin is ingegaan op de reactie van indieners en een reactie wordt gegeven op het onderdeel van de Commissie voor de m.e.r.			
			A216.6 Indienster stelt dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur door de provincie nu zij voor de uitvoering van de tunnelbakken zoals aangegeven in het O-PIP afwijkt van het akkoord tussen provincie en de gemeenten.	In de Realisatieovereenkomst zijn afspraken vastgelegd tussen de provincie, de deelnemende gemeenten, het hoogheemraadschap en het georganiseerd bedrijfsleven. Voor wat betreft het ontwerp van de onderdoorgang ter hoogte van Hoogkarspel wordt opgemerkt dat dit wordt uitgevoerd conform de gemaakte afspraken. Het als bijlage 1 bij de Realisatieovereenkomst gevoegde kaartje van het tracé ter hoogte van Hoogkarspel is identiek aan het PIP.			
			A216.7 Indienster stelt in het kader van de toekomstvastheid van het MER-onderzoek dat het onbekend is wat de volledige (milieu)effecten van het project N23 Westfrisiaweg zijn of wat de effecten zijn op het tracédeel Westfrisiaweg. Indienster voert daartoe aan dat: -het MER onvolledig is uitgevoerd voor het beperkte plangebied van de Westfrisiaweg en dat ten onrechte de effecten op het deelgebied A7 - Hoorn-Noord buiten beschouwing zijn gelaten, terwijl dit tracédeel onderdeel uitmaakt van het tracé Westfrisiaweg; -het MER onvolledig is uitgevoerd voor het uitgebreide plangebied van de N23 Westfrisiaweg (Alkmaar tot Zwolle). Daarbij is in het bijzonder het tracédeel Raadhuislaan - Houtribdijk buiten beschouwing gebleven en is ten onrechte geknipt, waardoor de effecten voor o.a. het Markermeer, de Westfriese Omringdijk en de woonbebouwing van Stede Broec geheel onbekend zijn; -het niet duidelijk is op basis van welke aanname het beperkte effectenonderzoek over het tracédeel Raadhuislaan - Houtribdijk heeft plaatsgevonden.	Zoals hiervoor onder zienswijze nr. A216.4 is aangegeven is het doel van het opstellen van een MER om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming door de milieueffecten van de tracéalternatieven inzichtelijk te maken. In hoofdstuk 4 van het planMER zijn de verschillende tracévarianten beschreven. In de hoofdstukken 5 en verder van het planMER zijn de effecten van de verschillende tracéalternatieven op onder andere de A7, omgeving en het tracédeel Raadhuislaan-Houtribdijk beoordeeld. De A7 maakt geen onderdeel uit van de te onderzoeken tracévarianten omdat de provincie daarvoor niet het bevoegd gezag is (de mogelijkheid van het eventueel verleggen van de A7 vormt dan ook geen redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief). Verwezen wordt verder naar de algemene toelichting: Functie van de weg / omvang onderzoek.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A216.8 Indienster stelt dat het MER-onderzoek, als onderliggend rapport voor het O-PIP, ten onrechte afwijkt van het principe dat de milieueffecten worden gemeten tot 10 jaar na realisatie van de plannen. Indienster voert daartoe aan dat: -het MER-onderzoek ten onrechte is beperkt tot een effectenmeting tot 2020, terwijl de planning al verschillende malen is bijgesteld en de uitvoering dientengevolge een vertraging kent van minimaal vier jaar; -het aan de provincie is om aan te tonen dat de effecten na 2020 niet anders zijn dan nu is onderzocht. Volgens indienster wordt haar zienswijze op de onvolledigheid van de effectmeting ondersteund door de Commissie m.e.r. Het advies van de Commissie m.e.r. om bij de besluitvorming over het Inpassingsplan aan te geven hoe wordt omgegaan met een eventuele opwaardering van het resterende deel van de Westfriisiaweg en de aansluiting op de Houribdijk en hoe de noodzaak voor een eventuele opwaardering wordt gemonitord, in niet door de provincie overgenomen. Indienster is van mening dat het O-PIP en/of de onderliggende rapporten niet tracéerbare, suggestieve, dan wel een gebrek aan informatie bevatten, waardoor aan statenleden van de provincie een verkeerde voorstelling van zaken wordt gegeven. Indienster stelt daartoe het volgende:	De m.e.r.-procedure is in overeenstemming met de daarvoor geldende wettelijke regels uitgevoerd. De Commissie voor de m.e.r. heeft de uitkomst van de m.e.r.-procedure positief beoordeeld. De wijze waarop de provincie met de verschillende deeladviezen van de Commissie m.e.r. is omgegaan is terug te vinden in de Reactienota. De provincie is van mening dat het inrichtingsMER actueel is en daarmee bruikbaar voor het PIP.			
			A216.9 Indienster stelt dat de in het O-PIP (blz. 6) opgenomen stelling dat een opgewaardeerde Westfriisiaweg een goede oplossing biedt ten aanzien van de veiligheid, de leefbaarheid en de bereikbaarheid van het gebied deels onjuist is omdat het traject tussen de Raadhuislaan- Houtribdijk niet binnen de scope van het project valt. Indienster verwijst in deze naar het advies van de Commissie m.e.r., blz. 7-8.	Uit verkeersonderzoek is gebleken dat het bestaande tracé Raadhuislaan-Houtribdijk tot ruim na 2020 het verkeer kan verwerken. De provincie zal met verkeerstellingen monitoren hoe de intensiteiten zich ontwikkelen. Op het moment dat de intensiteiten te groot worden voor de capaciteit zal onderzoek worden gedaan naar de mogelijkheden van de opwaardering van het bestaande tracé (Raadhuislaan-Houtribdijk) en alternatieven. In artikel 4.2 van de Realisatieovereenkomst zijn partijen overeengekomen dat indien in de toekomst blijkt dat een verdubbeling van het tracédéel Raadhuislaan-Houtribdijk noodzakelijk is, dit een gedeelde bestuurlijke verantwoordelijkheid is voor partijen.			
			A216.10 Indienster stelt dat de op blz. 6 van het O-PIP opgenomen zinssnede dat de opgewaardeerde Westfriisiaweg leidt tot een vermindering van het sluipverkeer in de kernen niet geldt voor de linten in Hoogkarspel/Westwoud omdat de oorspronkelijke aanleg van een parallelweg voor het langzame verkeer is komen te vervallen. De verkeerskundige effecten daarvan zijn niet berekend.	Indienster doelt op een passage in par. 1.2 van het PIP, waarbij in algemene zin wordt ingegaan op het effecten die de aanleg van de N23 Westfriisiaweg zal hebben voor de verschillende verkeersdeelnemers. Het ziet daarmee niet op een bijzondere situatie ter hoogte van Hoogkarspel /Westwoud zoals die door indienster is aangeduid. Het project N23 Westfriisiaweg heeft in zijn algemeenheid als effect dat het sluipverkeer in de kernen afneemt. De zienswijze wordt verder voor kennisgeving aangenomen.			
			A216.11 Indienster mist op blz. 15 en verder van het O-PIP een overzicht van rapporten over verrommeling van het landschap, betere benutting van bestaande tracés of over het prioriteit geven aan de infrastructuur in de Randstad.	In hoofdstuk 2 van het PIP zijn de relevante plannen, richtlijnen enzovoort opgenomen die het beleidskader vormen bij het realiseren van project N23 Westfriisiaweg. De door indienster aangevoerde rapporten maken geen onderdeel uit van dit beleidskader. Verder is niet duidelijk op welke concrete rapporten door indienster wordt gedoeld. De provincie is van mening met het overzicht een volledig beeld van het relevante beleidskader te hebben weergegeven.			
			A216.12 Indienster geeft aan dat tijdens het vooroverleg met de gemeente Drechterland is gesproken over de doorvaarbaarheid van het plangebied. Door de geplande onderdoorgang wordt doorvaart van de Spoorstoot onmogelijk gemaakt. Mede in het licht van de aanleg van een groene scheg, lijkt het buitengewoon tegenstrijdig dat de waterrecreatie ter plekke wordt uitgesloten. De plannen zouden inzicht moeten geven in de criteria die ten grondslag liggen aan het bevaarbaar houden en/of maken van de vaarwegen in het plangebied dat binnen de gemeente Drechterland ligt.	Verwezen wordt naar beantwoording van de zienswijze nr. B5 van de gemeente Drechterland.			
			A216.13 Indienster stelt dat de visie op nut en noodzaak eenzijdig is omdat deze beperkt is tot het deel tussen Heerhugowaard en de Raadhuislaan en is gebaseerd op een aantal aannames die intussen zijn achterhaald, dan wel nooit gestoeld zijn op bestuurlijke besluitvorming en stelt daartoe: -dat de rapporten 'Verkeerskundige effecten N23 Alkmaar –Zwolle' van Goudappel Cofeng (26 maart 2008) en 'MKBA N23 Alkmaar – Zwolle' van Ecorys Nederland/Grontmij Nederland (7 april 2008) geen positief beeld schetsen van nut en noodzaak van het project; -het project N23 vanuit economisch perspectief niet wenselijk is, nu een aantal ruimtelijke ontwikkelingen, zoals bedrijventerreinen Jaagweg en Visvijver Lelystad, verdere ontwikkeling Lelystad Airport, Agriport A7, containeroverslag Enkhuizen en het grootschalig woningbouwproject in Hoogkarspel-Zuid niet zeker zijn; -er wordt afgeweken van de ministeriële norm inzake de MKBA door de effecten af te zetten tegen de nulvariant, waardoor de baten van de N23 opgehoogd worden.	Nut en noodzaak van de N23 Westfriisiaweg blijken nadrukkelijk uit het rapport Verkeersonderzoek Westfriisiaweg van Goudappel Coffeng (d.d. 6 juni 2005). In het genoemde rapport wordt geconcludeerd dat er in de huidige situatie problemen bestaan ten aanzien van de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid. Deze problemen zullen in de toekomst fors toenemen als er geen maatregelen worden genomen. Zowel omwille van verkeer, veiligheid als leefbaarheid is de opwaardering wenselijk en noodzakelijk. Ook zal de opwaardering een economische impuls voor de regio West-Friesland betekenen. De provincie ziet geen redenen om, mede gelet op de stellingnames van indienster, aan de juistheid of volledigheid van het onderzoek te twijfelen. Daarnaast wordt opgemerkt dat er in het kader van de verplichte onderzoeken geluid, lucht en externe veiligheid zoals uitgevoerd ten behoeve van het PIP dat de opwaardering van de Westfriisiaweg planologisch juridisch mogelijk moet maken, in 2010 een actualisatie van de verkeergegevens heeft plaatsgevonden. De resultaten van de actualisatie geven geen aanleiding om de conclusies ten aanzien van nut en noodzaak te heroverwegen, zelfs niet nu – als gevolg van de economische recessie- geplande ontwikkelingen geen doorgang vinden c.q. vertraagd worden ingevuld.			
			A216.14 Indienster stelt dat in het O-PIP de West-Friese Omringdijk als provinciaal monument ontbreekt. Daarnaast wordt ten aanzien van de Omringdijk in het concept Landschapsplan een inrichting geschetst waarbij bomen worden weggehaald en een verhoogd fietspad wordt aangelegd, hetgeen contrasteert met het principe dat de weg als het ware onzichtbaar moet zijn in het landschap en zo min mogelijk mag contrasteren met zijn omgeving.	Het beleid ten aanzien van de Westfriese Omringdijk is er op gericht om de aansluitingen op de dijk te beperken en om daar waar dit onvermijdelijk is de herkenbaarheid van de dijk als uitgangspunt te nemen. In het PIP is voorzien in de aanleg van een fietsbrug over de N506 om het fietsverkeer van het fietspad ten zuiden van de N506 over te laten steken naar de Florasingel. Door te kiezen voor een haakse aansluiting op de dijk en deze aansluiting uit open geconstrueerde elementen te laten bestaan (geen taluds) wordt de herkenbaarheid van de Westfriese Omringdijk behouden en voldoet deze naar de mening van de provincie aan de voor de dijk gestelde ontwerpprincipes uit het Beeldkwaliteitsplan Westfriese Omringdijk 2009.			
			A216.15 Indienster stelt dat op blz. 48 van het O-PIP onjuiste, tendentieuze informatie is gegeven over autonome ontwikkelingen die van directe invloed zouden zijn op het landschap. De ontwikkelingen Hoogkarspel-Zuid en bedrijventerrein Jaagweg/Distriport zijn nog niet zeker.	In par. 4.1 van het PIP wordt ingegaan op de geplande ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied rondom de N23 Westfriisiaweg. De opmerking van indienster dat deze ontwikkelingen niet vaststaan is correct, maar dit heeft niet tot gevolg dat bij de inpassing van de weg geen rekening kan en mag worden gehouden met voornoemde toekomstige ontwikkelingen.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A216.16 Indienster stelt dat er sprake is van inconsequente toepassing van de principes als het gaat om inrichting van de N23 Westfriisiaweg, in het bijzonder nabij de doorsteek Drechterland en het gebied tussen de lintbebouwing van de Streekweg en de Binnenwijzend. Indienster meent dat dit in de hand wordt gewerkt omdat geen absoluut peilniveau is aangegeven. De N23 Westfriisiaweg contrasteert daarmee wel met zijn omgeving.	Bij de realisatie van de N23 Westfriisiaweg krijgt de weg op grond van het Beeldkwaliteitsplan een 'terughoudende verschijningsvorm'. De weg mag geen verstoring voor het zicht van de omgeving opleveren en moet als het ware onzichtbaar in het landschap zijn. Waar dat niet haalbaar is zal de weg zo min mogelijk moeten contrasteren met zijn omgeving (zie par. 4.2 PIP). In het Landschapsplan wordt daaraan verder invulling gegeven (par. 3.41 e.v.). Door de N23 Westfriisiaweg onder de historische lintbebouwing door te leggen, deze te overkappen en zodanig in te richten dat de weg niet als storend wordt ervaren vanuit de lintdorpen is rekening gehouden met het historische landschap. Daarnaast is veel zorg besteed aan het herkenbaar houden van bestaande historische structuren die het landschap hebben bepaald.			
			A216.17 Indienster stelt dat niet duidelijk is op basis van welke uitgangssituatie het geluidsonderzoek van Grontmij (5 juli 2011) heeft plaatsgevonden bij de doorsteek Hoogkarspel. Niet duidelijk is of het onderzoek is uitgevoerd op basis van de inrichting die in het O-PIP of concept Landschapsplan wordt gepresenteerd voor het tracédeel tussen de Streekweg en het Binnenwijzend. Het akoestisch onderzoek had bovendien verricht moeten worden vanuit de aanname dat de N23 Westfriisiaweg een interprovinciale weg zal worden.	Ten behoeve van het PIP en het uitgevoerde akoestisch onderzoek zijn de verkeersprognoses voor het jaar 2020 berekend met behulp van het verkeersmodel voor de N23 Westfriisiaweg. Dit verkeersmodel is gekoppeld aan het Nieuwe Regionaal Model Randstad 2.3 (hierna: NRM). In het NRM wordt uitgegaan van de sociaal economische gegevens die op nationaal niveau worden gehanteerd conform een groeiscenario van het Centraal Planbureau. In de verkeersgegevens is rekening gehouden met: - verkeersaantrekkende werking als gevolg van de inwerkingtreding van het PIP; - autonome groei van het wegverkeer; - nieuwe ontwikkelingen binnen en buiten het studiegebied die invloed kunnen hebben op het verkeer. Gelet op hetgeen hiervoor is opgenomen, deelt de provincie de stelling van indieners niet. In het akoestisch onderzoek en de bijbehorende bijlagen is verder inzicht gegeven in het uitgevoerde onderzoek, de berekende geluidsgegevens en de te nemen maatregelen. In hoofdstuk 3 van het akoestisch onderzoek (16 mei 2012) is aangegeven dat bij het opstellen van het onderzoek is uitgegaan van het "Definitieve Ontwerp". De hoogtes van de bestaande gebouwen, aantal bouwlagen, maaiveldhoogte en adressen zijn overgenomen uit de akoestische rekenmodellen van het MER uit 2009. Dit model is gecontroleerd en geactualiseerd.			
			216.18 Indienster stelt dat, anders dan de tekst op blz. 33 en 91 van het O-PIP doet vermoeden, de gemeente Drechterland pas tot bekrachtiging van de overeenkomst over zal gaan zodra onomstotelijk is vastgelegd dat de dichte tunnelbakken onder de Streekweg en de spoorlijn/Binnenwijzend, de volwaardige aansluiting bij de Slimweg en de gedeeltelijke opwaardering van de Slimweg, uitgevoerd worden overeenkomstig de bij de Realisatieovereenkomst behorende bijlage 1, onderdeel 5.	De tekst in de toelichting bij het O-PIP vermeldt niet welke voorwaarde door de gemeente Drechterland is gesteld bij haar besluitvorming over de Realisatieovereenkomst. De voorwaarde zal in de toelichting bij het PIP als noot bij de betreffende tekst worden opgenomen.			De toelichting bij het PIP is aangepast. De voorwaarde van de gemeente Drechterland is in de toelichting bij het PIP als noot bij de betreffende tekst opgenomen.
			A216.19 Indienster constateert dat in het akoestisch onderzoek van Grontmij (5 juli 2011) wordt gerefereerd aan meer recente verkeerscijfers uit een rapport van Goudappel Cofeng. Dit rapport is niet toegevoegd aan de onderliggende rapporten en daarmee zijn de metingen niet navolgbaar.	Het rapport waar indieners naar verwijzen betreft een verkeersmodel van Goudappel Coffeng op basis waarvan de verkeersgegevens (bijlage 3 bij het akoestisch onderzoek) zijn berekend. Het is niet gebruikelijk (onder meer vanwege de omvang) om deze gegevens ter inzage te leggen. Inzage van het verkeersmodel op het projectbureau is uiteraard wel mogelijk. Het gaat in deze om het verkeersmodel voor de N23 Westfriisiaweg, dat gekoppeld is aan het Nieuwe Regionaal Model Randstad 2.3.			
			A216.20 Indienster stelt dat in het concept Landschapsplan duidelijk moet worden aangegeven welke geluidsbeperkende maatregelen gelijktijdig met de aanleg van de N23 Westfriisiaweg en welke pas later worden genomen.	In de voorschriften van het PIP is een koppeling gemaakt tussen het Landschapsplan en het in gebruik nemen van de weg. De maatregelen die binnen de grenzen van het PIP vallen dienen voordat de weg in gebruik wordt genomen te zijn getroffen. Hetzelfde geldt voor de maatregelen die voortvloeien uit het akoestisch onderzoek en het compensatieplan Ecologische Hoofdstructuur/oplegnotitie. Verwezen wordt naar de artikelen 5.5 en 6.5 van de regels van het PIP.			
			A216.21 Indienster stelt dat de garantstellingen van de provincie voor de ontwikkeling van bedrijventerrein Jaagweg/Distriport en de randweg Alkmaar in het O-PIP vermeld hadden moeten worden.	De ontwikkeling van het bedrijventerrein Distriport en de randweg Alkmaar maken geen onderdeel uit van het PIP. Daarmee maakt ook het vermelden van de door indienster aangeduide garantstellingen geen onderdeel uit van het PIP.			
			A216.22 Indienster stelt dat analyses en rapporten die expliciet worden genoemd in het O-PIP (expliciet de planschaderisico-analyse) niet pas openbaar mogen worden gemaakt of opgesteld mogen worden bij definitieve vaststelling van het PIP. Indiener verzoekt om terhandstelling van de planschade risicoanalyse en meent dat indiener moet worden toegestaan op basis daarvan een aanvullende zienswijze op het O-PIP in te dienen.	Zoals aan indienster bij brief d.d. 22 oktober 2011 (kenmerk: 2011-56908) is vermeld, is in het budget voor de N23 Westfriisiaweg, op basis van een globale inschatting rekening gehouden met eventuele planschadeclaims. Voor het uitvoeren van de daadwerkelijke planschaderisico-analyse is opdracht verleend aan een daartoe gespecialiseerd bureau. De planschaderisicoanalyse (februari 2012) is bij de verdere besluitvorming betreffende het vaststellen van het Inpassingsplan Westfriisiaweg betrokken. Indienster wordt niet in de gelegenheid gesteld een aanvullende zienswijze in te dienen.			
			A216.23 Indienster stelt dat de eigenaren en bewoners die door het tracé worden geraakt geïnformeerd dienen te worden over de consequenties van de eventuele (gedwongen) verkoop van hun percelen. Indienster meent dat de consequenties in het PIP zouden moeten worden opgenomen.	Om de betrokken (grond)eigenaren duidelijkheid en voldoende gelegenheid te bieden om passende maatregelen te nemen, is, met ingang van medio november 2011, begonnen met de minnelijke verwerving van de benodigde onroerende zaken op het trajectdeel 'A7 - Markerwaardweg'. Medio december 2011 is gestart met de minnelijke verwerving op het trajectdeel 'Rondweg Heerhugowaard' en medio januari 2012 op het trajectdeel 'Obdam - A7'. Op het trajectdeel 'Markerwaardweg - Houtribdijk' is in maart 2012 gestart met de verwerving van benodigde onroerende zaken. De specifieke consequenties voor (grond)eigenaren die door het tracé worden geraakt horen niet in het PIP thuis.			
			A216.24 Indienster stelt dat de regels behorende bij het PIP ten onrechte niet voorzien in de definities van maaiveld en perceelsgrens.	Deze constatering is correct. Het gebruik van de term perceelsgrens komt in het kader van het PIP niet voor en is dus ook niet gedefinieerd. Het begrip maaiveldniveau (dat voorkomt in artikel 8.4 van de regels van het PIP) is een algemeen bekend en eenduidig begrip en zal om die reden niet nader worden gedefinieerd.			
			A216.25 Indienster stelt dat in het O-PIP en het concept Landschapsplan voorzorgsmaatregelen ontbreken ter bescherming van een aantal monumentale stolpboerderijen. Daarnaast is het volgens indienster een omissie dat in het O-PIP niet wordt aangegeven op welke wijze de Streekweg dan wel Binnenwijzend belast zullen worden door werkverkeer.	Bij de uitvoering zal zoveel mogelijk worden gedaan om schade te voorkomen. Dit geldt eveneens voor de door indienster aangeduide monumentale stolpboerderijen. Indien nodig zullen bouwkundige vooropnames worden gedaan. De noodzakelijkheid zal worden beoordeeld voortgaand aan de uitvoeringsfase. Mocht er onverhoopt toch schade ontstaan vanwege de realisatie van de N23 Westfriisiaweg, dan zal deze schade worden vergoed conform de daarvoor geldende schadevergoedingsregels. De wijze waarop het werkverkeer wordt ingericht maakt geen onderdeel uit van het PIP. Dit betreft een uitvoeringsaspect. Verder wordt verwezen naar de algemene toelichting: Uitvoeringsschade.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A216.26 Indienster stelt dat de op blz. 6 van het O-PIP opgenomen zinssnede “dat er voor een oplossing is gekozen waarbij niet niet alleen het autoverkeer gebaat is, maar ook het langzame verkeer zoals fietsers, voetgangers, recreatief en agrarisch verkeer” onjuist is aangezien een parallelweg voor het langzame verkeer ter hoogte van Drechterland niet wordt gerealiseerd.	Indienster doelt op een passage in par. 1.2 van het PIP, waarbij in algemene zin wordt ingegaan op het nut voor de verschillende verkeersdeelnemers. Het ziet daarmee niet op een bijzondere situatie ter hoogte van Drechterland, zoals door indienster is aangeduid. De zienswijze wordt daarom voor kennisgeving aangenomen.			
			A216.27 Indienster stelt dat op blz. 7 ten onrechte in het O-PIP is opgenomen dat de N302 tussen de A7 en de Markerwaardweg als 100km/u wordt uitgevoerd en dat alle kruisingen ongelijkvloers worden uitgevoerd, terwijl er nog discussie bestaat over de maximumsnelheid ter hoogte van Zwaagdijk-West en de spoorlijn Hoorn-Medemblik gelijkvloers wordt gekruist.	Er bestaat geen discussie over de ontwerpsnelheid ter hoogte van Zwaagdijk-West. Deze wordt ontworpen op 100 km/u. Indienster merkt terecht op dat niet alle kruisingen gelijkvloers zijn. De Museumstoomtram kruist het tracé wel gelijkvloers. Gelet op de lage frequentie van het treinverkeer op deze lijn, is deze gelijkvloerse kruising ook vanuit veiligheidsoverwegingen acceptabel. De tekst van de toelichting zal hierop worden aangepast. Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Ontwerpsnelheid.			De toelichting bij het PIP is gewijzigd. In par. 1.2 van de toelichting, onder punt 4, is de tekst “alle kruisingen worden ongelijkvloers” vervangen door “met uitzondering van de kruising met de Museumspoortram, worden alle kruisingen ongelijkvloers”.
			A216.28 Indienster stelt dat op blz. 15 van het O-PIP ten onrechte wordt verwezen naar paragraaf 5.7, terwijl bedoeld wordt paragraaf 5.8.	Deze stelling is correct. Dit zal worden aangepast.			De toelichting bij het PIP is gewijzigd. De verwijzing naar paragraaf 5.7 binnen de tekst onder het kopje ‘Verdrag van Malta’ is vervangen door een verwijzing naar paragraaf 5.8.
			A216.29 Indienster stelt dat de stelling zoals opgenomen op blz. 25 van het O-PIP onjuist is, aangezien ‘Zuiderdijk’ aan de zuidzijde van het tracé ligt en de overige gebieden aan de noordzijde.	De opmerking van indieneer lijkt terecht. Het tracé van de N23 Westfriisiaweg volgt in deze het bestaande tracé van de N506. De N23 Westfriisiaweg heeft daarmee geen eigen effect op het Ontwikkelingsplan Ecolint Enkhuizen. De tekst van de toelichting bij het PIP zal worden aangepast.			De toelichting bij het PIP is gewijzigd. De laatste zin in par 2.5 van het PIP is vervangen door: “Het tracé van de N23 Westfriisiaweg volgt hier het tracé van de bestaande N506”.
			A216.30 Indienster stelt dat op blz. 42 van het O-PIP onterecht geen melding wordt gemaakt van de in het rapport Agrarisch Structuuronderzoek Westfriisiaweg opgenomen foutieve informatie ten aanzien van het grondgebruik van de zaadveredelingsbedrijven aan het Westeinde van Enkhuizen. Ook zijn de stellingen in het O-PIP dat de uitvoering van het inpassingsplan effect heeft op de agrarische bedrijven en dat rekening is gehouden met de aanbevelingen uit het genoemde rapport slechts niet geoperationaliseerde constatering.	Indienster geeft niet aan om welke fouten het zou gaan. De provincie meent dat het Agrarisch Structuuronderzoek Westfriisiaweg zorgvuldig tot stand is gekomen en kan dienen ter onderbouwing van de keuze voor het tracé.			
			A216.31 Indienster stelt dat in het waterhuishoudkundig plan de benaming ‘viaduct’ staat aangegeven (tekening 00302-21660-31-14-11-3K), terwijl dit ‘tunnelbak’ moet zijn.	De constatering van indienster is correct. Dit wordt aangepast.			De aan het PIP ten grondslag liggend onderzoek is gewijzigd. Op de tekening 00302-21660-31-14-11-3K van het Waterhuishoudkundig ontwerp Westfriisiaweg, is de aanduiding ‘viaduct’ vervangen door de aanduiding ‘tunnelbak’.
			A216.32 Indienster stelt dat een aantal keuzes om een andere oplossing vragen omdat deze in het O-PIP regelmatig ongemotiveerd zijn, dan wel in tegenspraak zijn met de uitgangspunten. Indienster wijst op de volgende keuze: de ten zuiden van de Streekweg geplande duiker is in strijd met het uitgangspunt dat de bestaande aan- en afvoerrichtingen van het water gehandhaafd blijven en zorgt ervoor dat de N23 Westfriisiaweg na de ondertunneling weer snel moet stijgen om over de duiker heen te gaan. De waterverbinding van oost met west zou ter plaatse daarom niet met een duiker geregeld moeten worden, maar met een klein aquaduct boven op de tunnelbak. De waterverbinding blijft dan op ongeveer dezelfde locatie liggen en de weg kan langer verdiept worden aangelegd.	Hoewel er in verschillende situaties verschillende oplossingen denkbaar zijn bij het vaststellen van een ontwerp, is bij het PIP in de door indieneer beschreven situatie gekozen voor het aldaar vastgelegde ontwerp om verschillende redenen: - het ontwerp voorziet in een betere bereikbaarheid bij calamiteiten; - de cultuurhistorische watergang tussen de spoorlijn en de Binnenwijzend blijft gehandhaafd; - het ontwerp is het meest kostenefficiënt. Ten opzichte van het door indienster geschetste alternatief is er bij het in het PIP vastgestelde ontwerp wel extra aandacht besteed aan de landschappelijk inpassing van de geluidswerende voorzieningen en de overige wegelementen.			
			A216.33 Indienster is van mening dat op blz. 9 van het concept Landschapsplan een tendentieuze en niet relevante opmerking is gemaakt over indienster. Het is volstrekt onduidelijk waarom één van de individuele inspraakreacties met naam en toenaam in het O-PIP wordt opgenomen.	Op blz. 9 van het concept Landschapsplan is een overzicht gegeven van de ingediende reactie naar aanleiding van de terinzage legging van het Voorontwerp inpassingsplan Westfriisiaweg. Daarbij is het volgende opgenomen: “Anderzijds betreft het de reactie van de Stichting Niet door ‘t Lint en 17 individuele burgers die de stichting mandaat hebben gegeven voor hen te reageren. In deze reacties wordt melding gemaakt van het ontbreken van mitigerende en compenserende milieumaatregelen. Nog afgezien van het gegeven dat deze stichting tegen de aanleg van de doorsteek is, blijkt uit de reactie dat bij uitvoering van de plannen een verantwoorde inpassing van de “doorsteek” in het Westfriese landschap voor hen van essentieel belang is”. De provincie ziet niet waarom deze passage tendentieus zou zijn. Voor de volledigheid wordt nog opgemerkt dat niet slechts de Stichting Niet door ‘t Lint is genoemd, maar het totaal scala aan reacties, waaronder ook de gemeente Drechterland en 17 individuele burgers.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschap- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A216.34 Indiener is van mening dat de breedte van 11,6 meter op blz. 145 van het concept Land- schapsplan niet juist is voor het uitvoeren van een 2x2 stroomweg.	In het concept Landschapsplan is per abuis het profiel van de 2x2 baansweg onjuist weergege- ven. Dit zal worden aangepast.			De zienswijze leidt tot aanpassing van het Landschapsplan. Het profiel is aangepast aan de benodigde dimensie voor een 2x2-baans rij- weg.
			A216.35 Indienster wijst er op dat geen definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden over de daadwerkelijke realisatie van de groene scheggen zoals die zijn opgenomen in het concept Landschapsplan. Indiener is daarom van mening dat de consequenties van het aanleggen van deze scheggen in het kader van de aanleg van de N23 behoren te worden beschreven.	De contouren van de groene Scheg komen uit de Toekomstvisie Drechterland. Uitgangspunt bij het opstellen van het PIP is onder meer geweest om deze groene Scheg niet onmogelijk te ma- ken. In het Landschapsplan is een voorstel opgenomen omtrent de wijze waarop de inrichting van de Scheg kan plaatsvinden. Uitdrukkelijk wordt hierbij aangegeven dat de aanleg van de Scheg niet mogelijk wordt gemaakt met het PIP. Hiervoor is besluitvorming van de gemeente Drechterland noodzakelijk.			
			A216.36 Indienster mist definities van de begrippen 'begroeide constructies' en 'nieuwe erfsingel', welke worden gebezigd op blz. 145 van het concept Landschapsplan. Daarnaast mist in- dienster definities van de begrippen 'groene scheg' en 'groene stadsrand'.	Met begroeide constructies wordt bedoeld de zogenaamde groeiwand. Het betreft een con- structie gevuld met grond waar de beplanting uit groeit. Deze definitie zal worden opgenomen in de Architectuurvisie. Met de term nieuwe erfsingel wordt bedoeld dat de drie meter hoge groeiwanden, die de open ruimte op de overkapping bergensd moeten lijken op een erfschei- dende beplanting zoals die op meerdere plaatsen langs de Streekweg achter de bebouwing voorkomt. Wanneer men vanaf de Streekweg over de overkapping heen kijkt mag het beeld niet bestaan uit geluidsschermen, maar roepen de beplante groeiwanden het beeld van een hoge haag op. Dit zal worden opgenomen in het definitief Landschapsplan. De groene scheg- gen staan beschreven in de Toekomstvisie Drechterland van de gemeente en de Uitwerking Landschapsplan West-Friesland, Deelgebied HES. In het landschapsplan en het beeldkwaliteits- plan wordt meerdere malen naar deze stukken verwezen. Een definitie van groene stadsrand wordt opgenomen.			Het Landschapsplan is aangevuld met twee de- finities; nieuwe erfsingel (par. 3.41): de drie meter hoge groeiwanden die de open ruimte op de overkapping begrensd moeten lijken op een erf- scheidende beplanting zoals die op meerdere plaatsen langs de Streek- weg achter de bebou- wing voorkomt. Wan- neer men vanaf de Streekweg over de over- kapping heen kijkt mag het beeld niet bestaan uit geluidsschermen, maar roepen de beplante groeiwanden het beeld van een hoge haag op. Groene stadsrand (par. 3.29): een groene stads- rand houdt in dat de grens van het bebouwde gebied, vanuit het lande- lijke gebied gezien, be- staat uit beplanting of bebouwing afgewisseld met beplanting.
A217	2011-65510	23-11-11	A217.1 Indieners zijn van mening dat voor het westelijk gedeelte van de N23 Westfrisiaweg (Heer- hugowaard-Hoorn) nauwelijks een verbetering is aangetoond en bepleiten als alternatief tracé een verbreding van de huidige Krusemanlaan en de Westtangent tot aan de N242.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Zuidelijke variant Heerhugowaard.			
			A217.2 Indieners missen een geluidsscherm ter hoogte van de doorsnijding van de Middenweg. De woningen die daar blijven staan zullen daardoor geluidsoverlast ervaren.	Ten behoeve van het PIP is akoestisch onderzoek uitgevoerd met inachtneming van de geldende regelgeving en berekend overeenkomstig geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift ge- luidhinder 2006). Daaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen wor- den uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Voor de locatie ter hoogte van de Middenweg wordt verwezen naar de bijlage 8 van het Akoes- tisch onderzoek, waarin voor het deelgebied West schematisch is aangegeven waar deklagen en geluidsschermen worden geplaatst en welk type deklaag wordt toegepast en wat de hoogte van de geluidsschermen is. Specifiek wordt verwezen naar West Kaart 1 en West Kaart 2 van bijlage 8. Na het toepassen van de daar genoemde maatregelen wordt voldaan aan de wettelij- ke grenswaarden. Uit bijlage 7 van het akoestisch onderzoek blijkt dat voor de woningen aan de Middenweg na realisatie van het PIP de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor woningen niet wordt overschreden. De woning van indiener valt buiten de zone van de weg in de zin van de Wet geluidhinder en is daarom niet meegenomen in het akoestisch onderzoek.			
A218	2011-65525	23-11-201	A217.3 Indieners vrezen dat door de knip in de Molenweg de bereikbaarheid voor hulpdiensten niet langer toereikend zal zijn.	Het vrijwaren van de Molenweg voor auto- en landbouwverkeer is ingegeven vanuit de wens van de gemeente om sluipverkeer in het gebied tegen te gaan. Hiervoor zal te zijner tijd door de gemeente een verkeersbesluit worden genomen. In het gekozen wegontwerp blijft het voor doorgaand (bestemmings) verkeer en hulpdiensten mogelijk om de landbouwpercelen ten wes- ten en ten oosten van de Molenweg te bereiken.			
			A 218.1 Indiener veronderstelt een motiveringsgebrek bij de terinzagelegging van de stukken nu het rapport van Grontmij, waarin de variant ovatonde is doorgerekend, niet vindbaar bij de terinzage gelegde stukken aanwezig was. Indiener stelt dat hierdoor de conclusies in dit rapport niet toetsbaar zijn en daardoor niet vast staat of het bewonersalternatief terecht niet als variant in het MER is opgenomen.	Het onderzoek van Grontmij d.d. 10 mei 2011 waarbij de Ovatonde Wogmergouw is beoordeeld is in tegenstelling tot hetgeen indiener stelt wel degelijk ter inzage gelegd. Verwezen wordt naar het document Quickscans N23 Westfrisiaweg, tab 16: "Beoordeling Ovatonde Wogmer- gouw". Verder wordt verwezen naar de algemene toelichting: Ovatonde.			
			A218.2 Indiener is van mening dat de ovatonde niet overeenkomstig het ingediende bewonersal- ternatief is doorgerekend en is van mening dat dit alsnog moet gebeuren.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Ovatonde.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A218.3 Indiener stelt voor dat een onafhankelijk deskundige een oordeel moeten vellen over de uiteenlopende conclusies van Grontmij en Movares terzake, met name over het kritieke punt van de I/C-verhouding.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Ovatonde.			
			A218.4 Indiener is van mening dat onduidelijkheid bestaat over de functie van de N23 Westfrisia-weg (regionale ontsluitingsweg versus doorgaande weg), het ontwerp bij een keuze als doorgaande weg tekort schiet en de N23 Westfrisiaweg voldoet evenmin als regionale weg. Het O-PIP is daarom niet voldoende onderbouwd.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Functie van de weg/omvang onderzoek.			
A219	2011-65609	23-11-11	A219.1 Indiener stelt dat de inrichting en aanleg van natuurgebied in de directe nabijheid en zelfs op gronden van indiener (ter hoogte van het beoogde knooppunt Markerwaardweg/ Drechterlandse weg/Westfrisiaweg) grote invloed zal hebben op de activiteiten van de Proeftuin. En stelt daartoe dat de aanleg en het beheer van dergelijke kleine natuurgebie-den zorgen voor een negatieve uitstraling op het omringende agrarische gebied met over-last door flora en fauna afkomstig uit deze kleine natuurgebieden.	In de aanloop naar het opstellen van het O-PIP en het concept Landschapsplan is overwogen dat het ontwikkelen van natuur gelegen in de nabijheid van de Proeftuin Zwaagdijk grote meer-waarde heeft voor de natuurontwikkeling in het plangebied en ook een bijdrage zou leveren aan de ambities die voor het project N23 Westfrisiaweg zijn geformuleerd. Bij de inspraak zijn meerdere zienswijzen ingediend die zien op het bestemmen als natuur van gronden nabij de Proeftuin Zwaagdijk. Deze zienswijzen hebben binnen de provincie geleid tot heroverweging. Nu een belangrijke overweging is dat de als natuur te bestemmen gronden nabij de Proeftuin Zwaagdijk niet noodzakelijk zijn voor natuurcompensatie ten behoeve van de realisatie van het project N23 Westfrisiaweg, is besloten om de bedoelde gronden niet te bestemmen als natuur.			De verbeelding bij het PIP en het Landschaps-plan zijn zodanig aange-past dat het gedeelte van het perceel van in-diener dat bestemd was voor natuur niet langer binnen de plangrenzen van het PIP valt en in het Landschapsplan niet lan-ger als natuur is aange-duit. Een (totaal)over-zicht van de wijzigingen van de verbeelding is bij-gevoegd als bijlage bij dit document.
			A219.2 Indiener vreest dat door de geplande natuurontwikkeling verdere ontwikkeling van de lo-catie van indiener wordt gehinderd.	Nu de nadere overwegingen van de provincie er toe hebben geleid dat er geen natuurbestem-ming plaats zal vinden op de percelen nabij de Proeftuin Zwaagdijk, zullen er voor indiener dien-tengevolge geen nadelige effecten optreden van de aanleg van het project N23 Westfrisiaweg.			
			A219.3 Indiener geeft aan dat bij ongewijzigde uitvoering van het project N23 Westfrisiaweg spra-ke zal zijn van ingrijpende financiële, organisatorische en logistieke gevolgen voor indiener waarmee de betrokken autoriteiten rekening moeten houden.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A219.1. en A 219.2.			
			A219.4 Indiener verzoekt om planvorming op haar percelen te heroverwegen en ook de aangren-zende percelen niet voor natuuraanleg en natuurbeheer te gebruiken.	Zoals eerder bij de beantwoording van deze zienswijze is aangegeven hebben nadere overwe-gingen bij de provincie er toe geleid dat de percelen niet als natuur zullen worden bestemd. Aan het verzoek van indiener is daarmee tegemoet gekomen.			
A220	2011-65616	23-11-11	A220.1 Indiener geeft aan dat de ideeën van de klankbordgroep A7-Strip van Zwaagdijk-West, ge-let op de resultaten in het O-PIP en het concept Landschapsplan, weinig hebben opgele-verd.	De bevindingen van de klankbordgroep zijn gepresenteerd in afsluitende klankbordgroepbij-eenkomsten. Het zijn geen afspraken, maar aanbevelingen. Een aantal aanbevelingen is over-genomen, waaronder de gelijkvloerse kruising ter hoogte van de N23 Westfrisiaweg met de Museumspoortram.			
			A220.2 Indiener adviseert vanwege de functie als regionale weg en vanwege eerdere toezeggin-gen een lagere snelheid op het tracé te hanteren (80 km/u in plaats van de in het O-PIP ver-melde ontwerpsnelheid van 100 km/u). De 80 km/u zou op zijn minst moeten gelden bij de aanliggende woonwijken tussen A7 en Strip: Risdam, Hoorn en Balkweiterhoek en Klokke-weit, Zwaagdijk-West.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Functie van de weg/omvang onderzoek.			
			A220.3 Indiener stelt dat er onduidelijkheid bestaat over de functie van de weg (regionale weg ver-sus interprovinciaal alternatief voor het rijkswegennet in de Randstad).	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Functie van de weg/omvang onderzoek.			
			A220.4 Indiener is van mening dat in de Reactienota MER en het voorontwerp Inpassingsplan Westfrisiaweg niet voldoende is ingegaan op de door indiener aangedragen argumenten en stellingen. Naar zijn mening is het in het O-PIP voorgelegde ontwerp duidelijk een ma-tje te groot, met te veel negatieve gevolgen voor bewoners en ongewenste inbreuk op het landschap. Bovendien is indiener verbaasd dat het rapport van de Commissie m.e.r. niet ter opinievorming aan provinciale staten is voorgelegd.	De provincie is van mening dat de door indiener aangedragen inspraak voldoende uitvoerig is beantwoord (zie: volgnummer 1 van de Reactienota). De Reactienota is toegezonden aan Pro-vinciale Staten.			
			A220.5 Indiener pleit voor een tracé op maaiveld met kruisende wegen daar overheen, gecombi-neerd met ovatonen en verwijst daarbij naar het onderzoek van AGV Movares en de meer dan 120 ingediende zienswijzen dienaangaande waaruit blijkt dat dit alternatief breed ge-dragen wordt. Het advies van de Commissie m.e.r. om een ligging op maaiveldhoogte te onderzoeken is niet opgevolgd. Nooit is gekeken naar de mogelijkheid om de totale bestaande weg tussen de A7 en Strip op maaiveldhoogte te behouden; alleen naar een gedeeltelijke lagere ligging is gekeken. Indiener is van mening dat op onjuiste gronden is aangegeven dat een ovaton-de niet kan. Het ontwerp van AGV Movares had door een onafhankelijke derde partij be-ordeeld moeten worden.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Ovatonde/maaivelduitwerking ter hoogte van A7-Oostergouw.			
			A220.6 Indiener onderschrijft de zienswijzen van de Dorpsraad en de Bewonersgroep voor wat be-treft de groene wal, de geluidswerende voorzieningen, de geluidslekken die zijn waargeno-men en de verlenging van de fietstunnel in verband met een verkeersveilige oversteeek van fietsers (waaronder dagelijks vele honderden scholieren).	Verwezen wordt naar de beantwoording van de zienswijzen van de Dorpsraad Zwaagdijk-West (A64) en de Bewonersgroep Zwaagdijk-West (A27).			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A220.7 Indiener heeft zwaarwegende bedenkingen tegen de waterpartij die ter hoogte van de Hoornseweg/Westfrisiaweg is opgenomen in het concept Landschapsplan en voert daar- toe aan dat: - de Kromme Leek een historische veenstream is die bescherming dient te genieten; - de Ecologische Hoofd Structuur hierdoor onnodig dichters naar een snelweg wordt ver- legd; - een recreatieplas tussen twee snelwegen een onlogische plaats is vanwege uitlaatgas- sen, fijnstof en geluidsoverlast en wetenschappelijk onderzoek heeft aangetoond dat hier- door de gezondheid wordt aangetast; - voor waterberging ook elders ruimte kan worden gevonden; - het oneigenlijk is om deze bestemmingswijzigingen te integreren in het O-PIP omdat een recreatieplan los staat van de opwaardering van deze weg. Er hoort daarvoor een aparte procedure te worden opgestart.	De Kromme Leek is een beschermd natuurgebied met historische waarde. Het PIP tast de Krom- me Leek niet aan, maar door de bundeling van de compensatieopgave voor natuur en water langs de Kromme Leek wordt de loop van de Kromme Leek juist versterkt. Dit is ook in lijn met het gemeentelijk beleid zoals beschreven in de Landschapsvisie Kromme Leek van de gemeente Medemblik uit 2009. Voor wat betreft de in het gebied nabij de Hoornseweg bestemde water- berging wordt opgemerkt dat deze niet binnen het kader van het PIP gerealiseerd zal worden. In het kader van een bredere gebiedsontwikkeling, dus buiten de plangrenzen van het PIP om, wordt de mogelijkheid van de door het hoogheemraadschap gewenste waterberging ter plaat- se van het knooppunt A7 - Hoorn onderzocht en vormt daarom een aanbeveling in het Land- schapsplan. Door de voorgenomen ontwikkeling zullen de aanwezige faunapassages, leefgebie- den en stap stenen onder de A7 hun functie verliezen. Compensatie van deze leefgebieden is hierdoor noodzakelijk. Een van de maatregelen om compensatie te realiseren is het inrichten van een ecologische stapsteen ter hoogte van het knooppunt A7 - Hoorn. De noodzakelijke ecologische compensa- tie heeft betrekking op een gebied van 10.000 m². In het kader van een bredere gebiedsontwikkeling, dus buiten de plangrenzen van het PIP om, wordt de mogelijkheid van de door het hoogheemraadschap gewenste waterberging ter plaat- se van het knooppunt A7 - Hoorn onderzocht. Ten onrechte zijn in het O-PIP zowel de stapsteen als de door het hoogheemraadschap gewens- te waterberging inbestemd in de vorm van een natuurbestemming. Dit zal worden aangepast.			Op de verbeelding bij het PIP zijn de plangrenzen zodanig aangepast dat slechts de plaats waar de ecologische stapsteen zal worden gerealiseerd een natuurbestemming krijgt. Een (totaal)over- zicht van de wijzigingen is als bijlage bij dit docu- ment gevoegd.
A221	2011-65617	23-11-11	A221.1 Indieners zijn van mening dat het huidige O-PIP zo veel als mogelijk rekening moet houden met de aanvraag van indieners voor het Inpassingsplan Windpark Westfrisia (september 2010). In het bijzonder verzoeken indieners om: -een nieuwe onsluitingsweg vanaf de Noorderboekert in verband met realisatie en onder- houd van de windturbines; -bij de realisatie van het tracé rekening te houden met het reserveren van ruimte voor de bekabeling voor elektriciteit.	De eventuele planologische inpassing van het Windpark Westfrisiaweg maakt geen onderdeel uit van het project N23 Westfrisiaweg en is daarom niet meegenomen in het PIP. Bovendien is de ontwikkeling van het windpark vooralsnog te onzeker om daar nu al bij het PIP rekening mee te houden. Ook wordt nog verwezen naar het Coalitieakkoord van de provincie Noord-Holland 2011-2015 'Verantwoord en duidelijk gericht op de toekomst', waarin is verwoord dat er op land geen nieuwe solitaire windmolens meer bijkomen.			
A222	2011-65864	24-11-11	A222.1 Indiener vreest voor een verslechtering van de kwaliteit van de leefomgeving (directe na- bijheid weg, parallelweg, exta verkeer en negatieve effecten op zicht/beeldkwaliteit) als gevolg van de aanleg van de N23 Westfrisiaweg.	In het geval van indiener is de provincie van oordeel dat de kwaliteit van zijn leefomgeving door aanleg van de N23 Westfrisiaweg niet op onaantvaardbare wijze zal verslechteren. De N23 Westfrisiaweg komt op een afstand van circa 80 meter van het perceel van indiener. Door de verbreding van de Naamsloot in combinatie met de aanleg van natuurvriendelijke oevers aan weerskanten van deze sloot en de aanplant van een nieuwe bomenrij wordt de landschappelij- ke inpassing verbeterd ten opzichte van de huidige situatie. De bestaande parallelweg, be- stemd voor langzaamverkeer, wordt in het kader van het project N23 Westfrisiaweg verbreed en komt op een afstand van 20 meter van het perceel van indiener (t.o.v. 22 meter in de huidige situatie). Het extra verkeer vanwege de aanleg van de N23 Westfrisiaweg is aan de hand van het verkeersmodel Westfrisiaweg in beeld gebracht en ten grondslag gelegd aan de verschillen- de onderzoeken, waaronder het geluidsonderzoek. Verwezen wordt naar de algemene toelich- ting: Hinder en schade vanwege N23 Westfrisiaweg.			
			A222.2 Indiener betwijfelt of bij de (geluids)beoordeling van de Lijsbeth Tijsweg is uitgegaan van de juiste veronderstelling/cijfers. Dit temeer omdat de weg ook gebruikt wordt door veel gasten van het nabijgelegen recreatiepark en door sluijverkeer als gevolg van het zonder pasje kunnen passeren van de (tractor)sluis vanaf de oostkant richting Avenhorn en dit zal leiden tot een redelijk aantal verkeersbewegingen.	Ten behoeve van het PIP is akoestisch onderzoek uitgevoerd met inachtneming van de geldende regelgeving en berekend overeenkomstig geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift ge- luidhinder 2006). Daaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen wor- den uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. De gehanteerde verkeersgegevens (bijlage 3 bij het akoestisch onderzoek) zijn berekend met behulp van het verkeersmodel voor de N23 Westfrisiaweg. De Lijsbeth Tijsweg is in het model opgenomen als doodlopende weg in verband met de aanwe- zige tractorsluis. Dit betekent dat geen rekening gehouden wordt met autoverkeer wat illegaal gebruik maakt van de tractorsluis. Tegen het illegaal gebruik maken van de tractorsluis kan door indiener bij de gemeente Koggenland om handhaving worden verzocht. In het ontwerp is voorzien in handhaving van een verkeerssluis.			
			A222.3 Indiener verzoekt om duidelijkheid over de toepassing van de verkeerssluis en de toegang van landbouwverkeer tot de Lijsbeth Tijsweg, de parallelweg en de provinciale weg.	Het PIP voorziet in verbreding van de bestaande parallelweg Lijsbeth Tijsweg, welke bestemd is voor langzaamverkeer. In de nieuwe situatie wordt wederom een verkeerssluis toegepast om te voorkomen dat autoverkeer gebruik maakt van deze weg.			
			A222.4 Indiener wil graag weten of bij het bepalen van de geluidshinder voor zijn woning is uitge- gaan van de heersende waarde of van een eerder vastgestelde waarde.	Voor de Lijsbeth Tijsweg 1 is in geen enkele toetsing (Hoofdwegenet en onderliggend wegen- net) uitgegaan van een eerder verleende hogere waarde. Voor wat betreft de gestelde geluidsoverlast is ten behoeve van het PIP akoestisch onderzoek uitgevoerd met inachtneming van de geldende regelgeving en berekend overeenkomstig de geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). Daaruit blijkt dat aan de wettelijke normen wordt voldaan. Uit bijlage 7 van het akoestisch onderzoek volgt dat voor de woning van indiener op een hoogte van 1,5 en 4,5 meter een geluidsbelasting van 53/57 dB, respectievelijk 54/58 dB zal gelden, ter- wijl deze in de huidige situatie 54/58 dB, respectievelijk 55/58 dB zijn. In het geval van indiener geldt dat voor de woning van indiener de geluidsbelasting licht zal afnemen.			
			A222.5 Indiener verzoekt om toepassing over een grotere lengte van een dunne deklaag type A om geluidshinder tot een minimum te beperken.	Zoals in de beantwoording van zienswijze nr. A222.2 is aangegeven heeft er ten behoeve van het PIP een akoestisch onderzoek plaatsgevonden. Indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd wordt voldaan aan de wettelijke normen. Het toepassen van een dunne deklaag type A op de Lijsbeth Tijsweg is daarvoor niet noodzakelijk.			
			A222.6 Indiener verzoekt duidelijkheid over de wijze waarop de cumulatie van de wegen (provinci- ale weg, Lijsbeth Tijsweg en parallelweg) is beoordeeld.	Er is rekening gehouden met cumulatieve geluidshinder (zie daarvoor blz. 15 van de toelichting bij het akoestisch onderzoek). In de bijlagen 17 en 18 bij het akoestisch onderzoek staan deze vermeld achter de aan te vragen hogere grenswaarden. Het bevoegd gezag acht deze cumula- tieve geluidswaarden, gezien het maatschappelijk belang van de weg, aanvaardbaar.			
			A222.7 Indiener verwacht een waardedaling van zijn gronden.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Planschade/nadeelcompensatie.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
A223	2011-65867	24-11-11	A223.1 Indieners maken bezwaar tegen alle elementen uit het O-PIP en het concept Landschaps- plan.	In de zienswijze komt niet naar voren tegen welke specifieke elementen van het O-PIP indie- ners hun bezwaren richten. De zienswijze voor kennisgeving aangenomen.			
			A223.2 Het O-PIP voldoet niet aan de drie belangrijkste onderdelen van een gedegen plan: een hel- dere, veilige begroting, een degelijke planning en een duidelijke detailtekening.	Het PIP voldoet aan de wettelijke vereisten. Voor de economische uitvoerbaarheid wordt ver- wezen naar par. 7.1. van de toelichting behorende bij het PIP. Een detailtekening is in het kader van het PIP niet vereist. Op basis van de verbeelding, inrichtingskaarten en de regels is het ont- werp van het tracé duidelijk. De planning van het werk is mede afhankelijk van het moment van inwerkingtreding/ onherroepelijk worden van het PIP. De planning is er op gericht dat eind 2013/ begin 2014 een begin kan worden gemaakt met de uitvoeringswerkzaamheden.			
			A223.3 Indieners zijn van mening dat ter hoogte van Westerwijzend de weg geen terughoudende verschijningsvorm krijgt, hetgeen volgens het O-PIP (blz. 49) een hoofdprincipe is.	Bij de realisatie van de N23 Westfrisiaweg krijgt de weg op grond van het Beeldkwaliteitsplan wel degelijk een 'terughoudende verschijningsvorm'. De weg mag geen verstoring voor het zicht van de omgeving opleveren en moet als het ware onzichtbaar in het landschap zijn. Waar dat niet haalbaar is zal de weg zo min mogelijk moeten contrasteren met zijn omgeving (zie par. 4.2 PIP). In het Landschapsplan wordt daaraan verder invulling gegeven (par. 3.41 e.v.). Door de N23 Westfrisiaweg onder de historische lintbebouwing door te leggen, deze te overkappen en zodanig in te richten dat de weg niet als storend wordt ervaren vanuit de lintdorpen is rekening gehouden met het historische landschap. Daarnaast is veel zorg besteed aan het herkenbaar houden van bestaande historische structuren die het landschap hebben bepaald, zoals de Rij- weg, de Noorderboekert en de Slimtocht.			
			A223.4 Indieners zijn van mening dat zicht op de groene scheggen bij de Westerwijzend strijdig zijn met het beoogde vrije uitzicht zoals bedoeld op blz. 54 O-PIP: of er is zicht op een scheg, of er is vrij uitzicht.	De contouren van de groene Scheg komen uit de Toekomstvisie Drechterland. Uitgangspunt bij het opstellen van het PIP is onder meer geweest om deze groene Scheg niet onmogelijk te ma- ken. In het Landschapsplan is een voorstel opgenomen omtrent de wijze waarop de inrichting van de Scheg kan plaatsvinden. Uitdrukkelijk wordt hierbij aangegeven dat de aanleg van de Scheg niet mogelijk wordt gemaakt met het PIP. Hiervoor is besluitvorming van de gemeente Drechterland noodzakelijk.			
			A223.5 Indieners zijn van mening dat aanleg van de weg bij Westereind 81 met wal en geluids- scherm niet gebiedseigen is, zoals in het concept Landschapsplan (blz. 57) is beschreven.	Elementen uit het Westfriesse landschap zijn onder andere: gras, grastaluds, erfsingels en dij- ken. Het vormgeven van een afscherming met grastaluds en beplante wanden past daarom in het Westfriesse landschap.			
			A223.6 Indieners wensen de garantie dat de weg niet eerder in gebruik wordt genomen dan dat voorzieningen ten behoeve van landschappelijke inpassing, geluidswerende voorzieningen en ecologische compensatiemaatregelen genomen zijn.	In de regels van het PIP is een koppeling gemaakt tussen het Landschapsplan en het in gebruik nemen van de weg. De maatregelen die binnen de grenzen van het PIP vallen dienen voordat de weg in gebruik wordt genomen te zijn getroffen. Hetzelfde geldt voor de maatregelen die voortvloeien uit het Akoestisch onderzoek en het Compensatieplan Ecologische Hoofdstruc- tuur (incl. oplegnotitie). Verwezen wordt naar de artikelen 5.5 en 6.5 van de regels van het PIP.			
			A223.7 Indieners missen een planschaderisicoanalyse en vragen zich af wanneer gedeputeerde staten het grondverwervingsplan gaan vast stellen.	Het Grondverwervingsplan (thans genoemd "uitgangspunten aankoop onroerende zaken Westfrisiaweg N23 d.d. 9 maart 2012") is in het besluit van GS d.d. 3 april 2012 aan de orde ge- weest. Gedeputeerde Staten hebben het volgende besloten: 1.Over te gaan tot de actieve verwerving van de voor het project N23 Westfrisiaweg benodigde onroerende zaken. 2.De aankopen te laten plaatsvinden tegen een schadevergoeding op basis van de onteige- ningswet en de jurisprudentie en daarbij de uitgangspunten aan te houden, zoals opgenomen in de notitie. Bij de vaststelling van het PIP zal de Planschaderisicoanalyse Inpassingsplan Westfrisiaweg tus- sen Heerhugowaard en Enkhuizen (februari 2012) als onderliggend stuk ter inzage worden ge- legd.			
			A223.8 Indieners vrezen schade in de vorm van aantasting van het woongenot en schade door waardedaling en onverkoopbaarheid woning indien het project wordt uitgevoerd.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Hinder en schade vanwege N23 Westfrisiaweg. In het geval van indieners is de provincie van oordeel dat door de aanleg van de weg geen on- aanvaardbare aantasting van het woongenot optreedt, te meer omdat uit de verschillende aan het PIP ten grondslag liggende onderzoeken geen bijzondere aspecten met betrekking tot de woning van indiener naar voren zijn gekomen. Verder wordt verwezen naar de algemene toelichting: Planschade/nadeelcompensatie.			
			A223.9 Indieners missen een begroting bij het PIP en vrezen voor toekomstige kostenoverschrij- dingen door de koppeling aan het taakstellend budget.	Uit een op verzoek van de provincie uitgevoerde kostenraming is gebleken dat het in de Realisa- tieovereenkomst vastgelegde tracé kan worden gerealiseerd binnen het taakstellend budget van 350 miljoen euro. Verwezen wordt naar par. 7.1 van het PIP.			
			A223.10 Indieners missen omschrijvingen van de begrippen 'perceelgrens' en 'maaiveld' in de be- grippenlijst.	Deze constatering is correct. Het gebruik van de termen perceelsgrens komt in het kader van het PIP niet voor en is dus ook niet gedefinieerd. Het begrip maaiveldniveau (dat voorkomt in ar- tikel 8.4 van de regels van het PIP) is een algemeen bekend en eenduidig begrip en zal om die re- den niet nader worden gedefinieerd.			
			A223.11 Indieners vragen om aan te geven waar precies de tunnelbak bij Wijzend, Westerwijzend en Binnenwijzend gaat komen.	Op de verbeelding en de inrichtingskaarten behorende bij het PIP is aangegeven waar en op welke wijze de onderdoorgang wordt aangelegd. Indiener wordt hiernaar verwezen.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschap- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A223.12 Indieners zijn van mening dat nut en voordeel onvoldoende zijn aangetoond en op verkeer- de beoordelingen berusten.	Nut en noodzaak van de N23 Westfriisiaweg blijken nadrukkelijk uit het rapport Verkeersonder- zoek Westfriisiaweg van Goudappel Coffeng (d.d. 6 juni 2005). In het genoemde rapport wordt geconcludeerd dat er in de huidige situatie problemen bestaan ten aanzien van de verkeersaf- wikkeling en de verkeersveiligheid. Deze problemen zullen in de toekomst fors toenemen als er geen maatregelen worden genomen. Zowel omwille van verkeer, veiligheid als leefbaarheid is de opwaardering wenselijk en noodzakelijk. Ook zal de opwaardering een economische impuls voor de regio West-Friesland betekenen. Daarnaast heeft er in het kader van de verplichte on- derzoeken geluid, lucht en externe veiligheid zoals uitgevoerd ten behoeve van het inpassings- plan dat de opwaardering van de Westfriisiaweg planologisch juridisch mogelijk moet maken, in 2010 een actualisatie van de verkeergegevens plaatsgevonden. De resultaten van de actuali- satie geven geen aanleiding om de conclusies ten aanzien van nut en noodzaak te heroverwe- gen, zelfs niet nu – als gevolg van de economische recessie- geplande ontwikkelingen geen doorgang vinden c.q. vertraagd worden ingevuld.			
			A223.13 Indieners vrezen voor schade tijdens de uitvoering als gevolg van scheuringen en verzak- kingen.	Bij de uitvoering zal zoveel mogelijk worden gedaan om schade te voorkomen. Indien nodig zul- len bouwkundige vooropnames worden gedaan. De noodzakelijkheid zal worden beoordeeld voorafgaand aan de uitvoeringsfase. Mocht er onverhoopt toch schade ontstaan vanwege de realisatie van de N23 Westfriisiaweg, dan zal deze schade worden vergoed conform de daarvoor geldende schadevergoedingsregels. Tevens wordt verwezen naar de algemene toelichting: Uit- voeringsschade.			
A224	2011-65872	24-11-11	A224.1 Indiener is van mening dat, onder meer door de doorkruising van zijn perceel vanwege de N23 Westfriisiaweg, zijn bedrijfsvoering wordt aangetast.	De provincie heeft de intentie om de voor de realisatie van de weg benodigde gronden minnelijk te verwerven. De eigenaren worden daarbij schadeloos gesteld conform de systematiek van de onteigeningswet en de bijbehorende rechtspraak. Uitgangspunt is dat de eigenaren in een ge- lijkblijvende vermogens- en inkomenspositie blijven. Dat wil zeggen dat alle schade die recht- streeks en noodzakelijk gevolg is van de verkoop in de schadevergoeding betrokken wordt. In het uiterste geval zal tot onteigening worden overgegaan. In dit specifieke geval betreft het een akkerbouwbedrijf. Gezien de omvang van het bedrijf, de ligging en grootte van de overblij- vende gronden, alsmede het relatief kleine verlies van grond dat optreedt is de provincie van mening dat indiener zijn bedrijf op economisch verantwoorde wijze kan voortzetten. In het ontwerp is een nieuwe ontsluiting voor het overblijvende deel van het geraakte perceel opge- nomen aan de Slimweg. Dit is de beoogde verbindingsweg tussen de Westfriisiaweg en de Hou- terweg te Hoogkarspel. Daarnaast behoort het tot de mogelijkheden om met de indiener een vrijwillige kavelruil te onderzoeken.			
			A224.2 Het woongenot en de waarde van de woning en het bedrijf van indiener zullen als gevolg van de realisatie van de N23 Westfriisiaweg sterk verminderen. Indiener verzoekt om com- pensatie en flankerende maatregelen om de aantasting te voorkomen.	De provincie is van oordeel dat het woongenot van indiener niet op onaanvaardbare wijze zal ver- minderen. Daarbij wordt opgemerkt dat uit de uitgevoerde (milieu-)onderzoeken blijkt dat vol- daan wordt aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit. Voor zover indiener meent schade te lijden, wordt verwezen naar de algemene toelichting: Planschade/nadeelcompensatie. Ook wordt verwezen naar de algemene toelichting: Hinder en schade vanwege N23 Westfris- iaweg.			
			A224.3 Indiener verzoekt om informatie over het vervolg van de procedure.	Voor het vervolg van de procedure wordt verwezen naar de algemene toelichting.			
A225	2011-65881	24-11-11	A225.1 Indiener is van oordeel dat onvoldoende is gekeken naar de inrichting van kruispunten en specifiek de gevolgen van het plan voor de bereikbaarheid van bedrijventerrein Westfris- ia. Indiener meent dat de bereikbaarheid (alsook de verkeersveiligheid) onder druk komen te staan met de voorgestane oplossingen. Voor indiener betekent dit een bemoeilijking van de distributie-activiteiten.	De huidige kruising van de Oostergouw en de N23 Westfriisiaweg is een gelijkvloers kruispunt met verkeerslichten. Na realisatie van het project N23 Westfriisiaweg wordt de kruising een on- gelijkvloerse aansluiting met toe- en afritten. Deze vormgeving heeft een aanzienlijke winst voor de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid omdat dwarsconflicten van het verkeer op de Oostergouw en de N23 Westfriisiaweg worden voorkomen. Het PIP heeft geen invloed op de be- staande situatie van kruisingen en aansluitingen die buiten de grenzen van het PIP liggen en dus binnen de verantwoordelijkheid van de gemeenten vallen.			
			A225.2 Indiener twijfelt over de toereikendheid van de capaciteit bij de ontsluiting Oostergouw (400-500 verkeersbewegingen van indiener), waarbij volgens indienster meeweegt dat aan haar een beperking is opgelegd voor de ontsluiting via de Strip van ongeveer 80 ver- keersbewegingen.	Het bedrijventerrein Westfris-ia-Oost is ontsloten via de Oostergouw (primaire ontsluiting be- drijventerrein) en via de Marowijne naar de Strip (secundaire ontsluiting bedrijventerrein). De verkeersgegevens voor het bedrijventerrein Westfris-ia zijn afkomstig uit het verkeersmodel Westfriisiaweg. Een verkeersmodel is een vereenvoudiging en schematisering van de werkelijk- heid. Het bedrijventerrein Westfris-ia herbergt in het verkeersmodel 2143 arbeidsplaatsen voor 2020, waarvan 516 arbeidsplaatsen in de groothandel. Daarbij is voor de Oostergouw gerekend met intensiteiten voor de afslaande richtingen van en naar de N23 Westfriisiaweg tussen de 3600 en 5000 motorvoertuigen per etmaal. Op deze richtingen is rekening gehouden met een percentage vrachtverkeer tussen 18 en 23 procent. Dit betekent tussen de 800 en 900 vracht- wagens per richting. De ontsluiting Oostergouw heeft voldoende capaciteit voor het ontsluiten van het bedrijventerrein Westfriisiaweg, inclusief de verkeersbewegingen van het bedrijf van in- diener.			
			A225.3 Indiener schat in dat de voorgestane situatie op de Strip zal leiden tot extra verkeer, het- geen de doorstroming en verkeersveiligheid niet bevordert.	De keuze voor het tracé alsmede de inrichting daarvan is uitvoering aan de orde geweest in het planMER (2007) en het inrichtingsMER (2010). Hieruit is gebleken dat het gekozen tracé (met de inrichtingsmaatregelen) voldoet aan de doelstellingen van het project, namelijk onder meer het verbeteren van de doorstroming, de veiligheid en de leefbaarheid. Ten opzichte van de bestaan- de situatie wordt meer verkeer gebundeld op de N23 Westfriisiaweg en andere hoofdwegen. Dit verkeer wordt aangetrokken vanaf het onderliggend wegennet hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A225.4 Indiener verwacht een verdere aantasting van het woon- en leefklimaat van de naastgele- gen woonwijk en betwijfelt of voldaan kan worden aan de door de gemeente gestelde ge- luidsnormen nu de doorstroming vanuit het bedrijventerrein richting de Strip meer te ma- ken krijgt met voorrangssituaties.	De provincie is van oordeel dat als gevolg van de aanleg van de N23 Westfrisiaweg geen onaan- vaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat optreedt. Voor wat betreft de gestelde ge- luidshinder is ten behoeve van het PIP akoestisch onderzoek uitgevoerd met inachtneming van de geldende regelgeving en berekend overeenkomstig geldende rekenregels (Reken- en meet- voorschrift geluidhinder 2006). Daaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maat- regelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. Voor de locatie tussen de A7 en de strip zijn de te treffen maatregelen opgenomen in bijlage 10 en 15 van het Akoestisch onderzoek. In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van het voorliggende tracé zoals neerge- legd in het PIP. Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Hinder en schade vanwege N23 Westfrisiaweg.			
			A225.5 Indiener vraagt aandacht voor de ontsluiting Oostergouw tijdens de uitvoering, aangezien de milieuvergunning van indiener beperkingen stelt aan ontsluiting via de Strip. Indiener verzoekt de provincie aan te geven op welke wijze is gewaarborgd dat indiener haar distri- butie-operatie tijdens de uitvoering kan voortzetten. Indiener is daarbij van mening dat er in die situatie een extra tijdelijke ontsluiting moet komen.	Het is de intentie van de provincie om bij de realisatie van het project N23 Westfrisiaweg, en dus ook de realisatie van de ontsluiting van de Oostergouw, zo min mogelijk overlast en schade te veroorzaken voor de omgeving. Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Hinder en scha- de vanwege N23 Westfrisiaweg, Planschade/nadeelcompensatie.			
A226	2011-65893	24-11-11	A226.1 Indiener vreest door de aanleg van de nieuwe rotonde een toename van geluidsoverlast en luchtvervuiling (in het bijzonder fijnstof). Ook verwacht indiener hinder vanwege schijnen- de koplampen van autoverkeer.	In het geval van indiener is de provincie van oordeel dat geen onaanvaardbare geluids- en licht- hinder optreedt. Voor wat betreft de gestelde lichthinder wordt opgemerkt dat ter hoogte van het kruispunt met de Spierdijkerweg in het huidige ontwerp de N23 Westfrisiaweg op dezelfde locatie ligt als in de huidige situatie. Daarnaast wordt er een parallelweg aangelegd tussen Westeinde en Spierdijkerweg. Deze parallelweg sluit aan op het bestaande kruispunt van de Spierdijkerweg met de Wezenweid. De woning Spierdijkerweg 99 ligt ter hoogte van dit kruis- punt. Lichthinder (of een toename van lichthinder) na aanleg van het verkeer op de N23 West- frisiaweg is onwaarschijnlijk omdat het toekomstige tracé op dezelfde locatie ligt als het hui- di-ge tracé. Lichtinval van gemotoriseerd verkeer op de parallelweg in westelijke richting is wel mogelijk vanwege de S-bocht in de parallelweg voor het kruispunt met de Spierdijkerweg. Ver- wezen wordt naar de algemene toelichting: Hinder en schade vanwege N23 Westfrisiaweg. Voor wat betreft de gestelde geluidshinder is ten behoeve van het PIP akoestisch onderzoek uit- gevoerd, met inachtneming van geldende regelgeving en berekend overeenkomstig geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). Daaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. In het geval van indiener is door de provincie een besluit hogere waarde aangevraagd en verleend. De hogere waarde bedraagt op een waarneemhoog- te van 1,5m 54dB en op een hoogte van 4,5m 56dB. De provincie is van oordeel dat deze geluids- belasting aanvaardbaar is, mede gezien het grote maatschappelijke belang dat met de realis- atie van de N23 Westfrisiaweg is gemoeid. Verder wordt verwezen naar hetgeen omtrent het Besluit hogere waarden is vermeld in de algemene toelichting. Voor wat betreft de vrees van in- diener voor het neerslaan van milieubelastende stoffen wordt opgemerkt dat voor zowel de au- tonome situatie als de situatie met planrealisatie berekeningen voor de jaren 2010, 2011, 2015 en 2020 zijn uitgevoerd (Luchtonderzoek, 14 maart 2011). De uitkomsten zijn getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen zoals deze zijn vastgesteld in de Wet milieubeheer. Voor alle toetsjaren blijkt dat de grenswaarden NO ₂ , alsook PM ₁₀ (fijnstof) en het aantal overschrijdingsdagen voor PM ₁₀ , niet worden overschreden.			
			A226.2 Indiener verzoekt de rotonde Spierdijkerweg/Braken in oostelijke richting enkele honder- den meters op te schuiven, mede vanwege uitbreiding van het dorp Spierdijk in de nabije toekomst.	De keuze voor het tracé is uitvoerig onderbouwd in het Regioakkoord en uiteengezet in de toe- lichting behorende bij het PIP en is mede gebaseerd op de resultaten van het planMER en de in- richtingsMER. De rotonde is gesitueerd op de locatie zoals in het PIP is voorzien en vastgelegd in de Realisatieovereenkomst. De gemeentelijke belangen met betrekking tot de toekomstige uitbreidingen zijn voldoende in het ontwerp meegenomen.			
			A226.3 Indiener verzoekt de provincie het PIP aan te passen aan zijn zienswijze of anders niet vast te stellen.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze A. 226.1.			
A227	2011-65945 2011-66075	24-11-2011 25-11-2011	A227.1 Indiener, die een glastuinbouwbedrijf exploiteert aan de Kleine Zomerdijk 5 te Wognum, verwacht door de verhoogde ligging van de weg een aantasting van het woon- en leefkli- maat in de vorm van geluidsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit.	In het geval van indiener is de provincie van oordeel dat geen onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van indiener optreedt. Voor wat betreft de gestelde geluidsbelasting is ten behoeve van het PIP akoestisch onderzoek uitgevoerd met inachtneming van geldende regelgeving en berekend overeenkomstig geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift ge- luidhinder 2006). Daaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen wor- den uitgevoerd, aan de wettelijke normen wordt voldaan. In het geval van indiener betreft het een te saneren woning waarvoor de provincie een Besluit hogere waarde bij de Minister van Infrastructuur en Milieu heeft aangevraagd. De hogere aan te vragen waarde bedraagt maximaal 58dB. De provincie is van oordeel dat deze geluidsbelas- ting aanvaardbaar is, mede gezien het grote maatschappelijke belang dat met de realisatie van de N23 Westfrisiaweg is gemoeid. Voor wat betreft de vrees van indiener voor verslechtering van de luchtkwaliteit wordt opge- merkt dat voor zowel de autonome situatie als de situatie met planrealisatie berekeningen voor de jaren 2010, 2011, 2015 en 2020 zijn uitgevoerd (Luchtonderzoek, 14 maart 2011). De uitkom- sten zijn getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen zoals deze zijn vastgesteld in de Wet milieube- heer. Voor alle toetsjaren blijkt dat de grenswaarden NO ₂ , alsook PM ₁₀ (fijnstof) en het aantal overschrijdingsdagen voor PM ₁₀ , niet worden overschreden. Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Hinder en schade vanwege N23 Westfrisiaweg.			
			A227.2 Indiener verwacht door de voorziene aanplant van bomen langs het tracé van de N23 Westfrisiaweg overlast van bladeren op het kasdak, waardoor de lichtinval vermindert en planten minder goed groeien.	Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat de bomen naast het tracé bestaande bomen betref- fen en er geen nieuwe aanplant zal zijn. Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Hinder en schade vanwege N23 Westfrisiaweg.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A227.3 Indiener vreest dat de voorziene natuurontwikkeling (ecologische stapsteen en extra wa- terberging) negatieve effecten op zijn bedrijfsvoering hebben (meer insecten en diensten- gevolge meer (chemische) bestrijding en achteruitgang van de gewaskwaliteit door insec- tenvraat).	Vooralsnog is niet gebleken, en dit wordt in de zienswijze ook niet onderbouwd, dat door de voorziene natuurontwikkeling schade zal ontstaan aan de gewaskwaliteit. Uit de algemene toelichting: Ecologische stapsteen / Waterberging ter hoogte van de A7 vloeit voort dat de voorziene waterberging niet zal worden inbestemd. De ecologische stapsteen zal nog wel wor- den gerealiseerd.			
			A227.4 Indiener vreest dat toekomstige bedrijfsontwikkeling niet meer mogelijk is doordat in de voorziene situatie zijn glastuinbouwbedrijf geïsoleerd komt te liggen.	De aanleg van de ecologische stapsteen (op grond van de provincie) brengt geen wijziging in de bestaande uitbreidingsmogelijkheden van indiener met zich mee.			
A228	2011-66066	25-11-2011 zienswijze is tevens per fax op 23-11-2011 ontvangen.	A228.1 Indienster vreest dat door de komst van de Westfrisiaweg het woon- en vestigingsgebied van Koggenland wordt aangetast en dat dit mogelijk hinder zal ondervinden van het ver- keer.	Uit de uitgevoerde (milieu) onderzoeken blijkt dat voldaan wordt aan de wettelijke normen voor geluids- en luchtkwaliteit. Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Hinder en scha- de vanwege N23 Westfrisiaweg.			
			A228.2 Indienster is van mening dat het project N23 Westfrisiaweg vooralsnog niet uitvoerbaar is omdat de Realisatieovereenkomst niet door alle gemeenten is bekrachtigd en de dekking op diverse onderdelen nog niet rond is. Indiener verwijst naar de afspraken die zijn ge- maakt met de gemeente Koggenland ten aanzien van het bedrijventerrein Distriport en de gemeente Alkmaar voor wat betreft de Westelijke Randweg.	Er is geen aanleiding om vraagtekens te plaatsen bij de uitvoerbaarheid. In financiële zin staat de provincie garant voor de uitvoering van de afspraken zoals deze zijn opgenomen in de Real- isatieovereenkomst. De gemeenteraad van Drechterland zal overgaan tot bekrachtiging van de ondertekening van de Realisatieovereenkomst indien onomstotelijk is vastgelegd dat de dichte tunnelbakken onder de Streekweg en de spoorlijn / Binnenwijzend, de volwaardige aansluiting bij de Slimweg en de gedeeltelijke opwaardering van de Slimweg worden uitgevoerd overeen- komstig bijlage 1, onderdeel 5 van de Realisatieovereenkomst. De afspraken die de provincie met de gemeenten Koggenland en Alkmaar heeft gemaakt over onder andere betaling van de bijdrage zijn niet van invloed op de financiële uitvoerbaarheid.			
			A228.3 Indienster is van mening dat rekening gehouden had moeten worden met de bouw/aanleg van overige voorzieningen en bouwwerken (bijvoorbeeld geluidsschermen) en dat daarom een exploitatieplan opgesteld had moeten worden.	Een exploitatieplan is in beginsel verplicht wanneer een bestemmingsplan (en naar analogie ook een inpassingsplan) in het Besluit ruimtelijke ordening beschreven bouwmogelijkheden biedt (artikel 6.12, lid 1 Wet ruimtelijke ordening). Dit is het geval wanneer het bouwplan be- trekking heeft op één of meer woningen, op andere hoofdgebouwen, uitbreiding van bestaan- de gebouwen met meer dan 1.000 m2, het verbouwen van gebouwen voor specifieke functies met een minimale oppervlakte van 1.000 m2 en de bouw van kassen. Geen van dergelijke bouwplannen is hier aan orde. Om die reden is het vaststellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk. Bovendien betreft het inpassingsplan een plan waarin ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt die door de provincie zelf zullen worden gerealiseerd op eigen gronden. Naast het niet voldoen aan de criteria om als bouwplan in de zin van de regelgeving rond exploi- tatieplannen te worden aangemerkt, geldt ook dat de economische uitvoerbaarheid van het plan op een andere wijze is verzekerd. Krachtens artikel 6.12, lid 2 Wet ruimtelijke ordening is het dan niet noodzakelijk een exploitatieplan vast te stellen. Ook het stellen van eisen aan het inrichten van de openbare ruimte of het voorschrijven van een fasering is hier niet aan de orde.			
			A228.4 Indienster stelt vast dat de verbeelding van het O-PIP in de papieren versie afwijkt van die op www.ruimtelijkeplannen.nl. Daarnaast stelt indienster vast dat het plangebied gaten bevat en veronderstelt daarom strijd met een goede ruimtelijke ordening.	De constatering van indienster dat de verbeelding van het PIP in de papieren versie afwijkt van die op www.ruimtelijkeplannen.nl is correct en is veroorzaakt door een technische fout in het aangeleverd digitaal bestand. Dit zal worden aangepast. In het PIP is gekozen voor een krappe begrenzing van het plangebied. Dat heeft ermee te maken dat uitsluitend die delen van de weg en de bijbehorende kunstwerken in het plangebied zijn geregeld, waartoe de werkzaamheden zich uitstrekken en die nog niet zijn voorzien van een adequate bestemming waarbinnen de werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd. De provincie acht dit niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.			Het digitale bestand is in overeenstemming ge- bracht met de papieren versie. Een (totaal)over- zicht van de wijzigingen is bijgevoegd als bijlage bij dit document.
			A228.5 Indienster stelt dat geenszins (daadwerkelijk en gemotiveerd) rekening is gehouden met de Europese Kaderrichtlijn Water en het Nationaal Waterplan.	Bij het opstellen van het PIP heeft de provincie zich rekenschap gegeven van het water(huishoudings)beleid van de verschillende bestuurslagen. Zo is in hoofdstuk 2 van het PIP het beleidskader nadrukkelijk aangegeven en is in paragraaf 3.10 van het PIP de relatie met de waterhuishouding aangegeven. Dit heeft zich onder meer vertaald naar het compenseren van extra verhard oppervlak door aanleg van extra waterberging.			
			A228.6 Indiener is van mening dat het O-PIP niet overeenstemt met de in hoofdstuk 2 van het O- PIP genoemde beleidsregels. Uitgebreide toetsing had plaats moeten vinden.	Indiener heeft niet aangegeven met welke onderdelen van de beleidskaders het PIP niet in over- eenstemming is. De provincie is van mening dat de diverse beleidskaders adequaat zijn toege- past bij het opstellen van het PIP. De zienswijze wordt daarom verder voor kennisgeving aange- nomen.			
			A228.7 Indiener is van mening dat nut en noodzaak voor het O-PIP ontbreken nu de (economische) situatie is veranderd ten opzichte van het nut- en noodzaakrapport van Goudappel Coffeng uit 2005. In het bijzonder is de vraag naar bedrijventerreinen afgenomen. Indiener is van mening dat nieuw onderzoek moet worden gedaan naar nut en noodzaak.	In het kader van de verplichte onderzoeken geluid, lucht en externe veiligheid zoals uitgevoerd ten behoeve van het inpassingsplan dat de opwaardering van de Westfrisiaweg planologisch ju- ridisch mogelijk moet maken, heeft in 2010 een actualisatie van de verkeergegevens plaatsge- vonden. De resultaten van de actualisatie geven geen aanleiding om de conclusies ten aanzien van nut en noodzaak te heroverwegen, zelfs niet nu – als gevolg van de economische recessie- geplande ontwikkelingen geen doorgang vinden c.q. vertraagd worden ingevuld. Daarbij wordt verder opgemerkt dat bij het bepalen van het nut en de noodzaak de vraag naar bedrijfsterreinen slechts één van de factoren is die relevant zijn voor het bepalen van nut en noodzaak.			
			A228.8 Indienster heeft verschillende kanttekeningen bij het MER en is van mening dat deze nu moeten worden meegenomen omdat het MER als onderliggend rapport bij het O-PIP ter visie is gelegd en de resultaten van het MER worden besproken in het O-PIP.	De door indiener in de zienswijze opgenomen kanttekeningen bij het MER zijn verwoord en be- antwoord onder volgnummer 5 van de Reactienota. Voor de beantwoording van deze zienswij- ze wordt daarom gewezen op volgnummer 5.2 – 5.23. van de Reactienota. Daarnaast wordt op- gemerkt dat de Commissie voor de m.e.r. in haar toetsingsadvies d.d. 1 november 2010 heeft geoordeeld dat het inrichtings MER met bijbehorende achtergrondrapporten en de quick scans en het aanvullend planMER Heerhugowaard de essentiële informatie bevat die nodig is om te komen tot de noodzakelijke ruimtelijke besluitvorming.			
			A. 228.9 Indienster stelt dat nog niet vaststaat dat de komst van bedrijventerrein Distriport door- gaat en mocht dit het geval zijn dit een sterk verkeersaantrekkende werking heeft.	In het gehanteerde verkeersmodel Westfrisiaweg is de ontwikkeling van Distriport meegenomen.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			A228.10 Indiener stelt vast dat het onderzoek van Bureau Stivas (2007) naar de effecten van de om- bouw van de Westfrisiaweg voor de agrarische structuur verouderd is.	Afgezien van het aangeven van het jaar van onderzoek, geeft indiener geen argumenten op ba- sis waarvan moet worden vastgesteld dat de uitkomsten van het onderzoek niet (langer) als re- presentatief kunnen worden gezien. De zienswijze wordt daarom verder voor kennisgeving aangenomen.			
			A228.11 Indiener stelt dat bij het onderzoek naar de waterhuishouding ten onrechte geen rekening is gehouden met toekomstige bestemmingen van omliggende gronden, waaronder Distri- port.	Bij het onderzoek naar de waterhuishouding is rekening gehouden met toekomstige ontwikke- lingen. Ter plaatse van Distriport is rekening gehouden met de benodigde watercompensatie.			
			A228.12 Indiener is van mening dat het beeldkwaliteitsplan het gehele plangebied moet betreffen en niet slechts het gedeelte van Heerhugowaard tot en met Stede Broec.	Op blz. 15 onder paragraaf 2.1.1. (Plan- en studiegebied) van het Beeldkwaliteitsplan is aange- geven dat het plan zich beperkt tot het plangebied van de weg. In het Beeldkwaliteitsplan is beschreven dat het tracé dat tot het plangebied behoort loopt vanaf de rotonde op het bedrijventerrein De Vaandel in Heerhugowaard tot aan de kruising met de Florasingel in Stede Broec. Na het opstellen van het Beeldkwaliteitsplan is besloten om de aansluiting bij de N506 aan te passen. Omdat het om een ingreep gaat die ruimtelijk geen ge- volgen heeft voor de beleving van de omgeving is deze ook nooit uitgewerkt in het Landschaps- plan. De in het Beeldkwaliteitsplan betrokken gebied komt met het plangebied van het Land- schapsplan overeen.			
			A228.13 Indienster is van mening dat er een definitieve versie van het Landschapsplan ter inzage had moeten liggen in plaats van een concept. Bovendien lijkt het concept niet geheel ge- download te kunnen worden.	De zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. Vastgesteld is dat het concept Land- schapsplan wel beschikbaar was om te worden gedownload. Het Landschapsplan wordt tege- lijkertijd met het PIP vastgesteld.			
			A228.14 Indienster is van mening dat (aanvullend) bodemonderzoek en asbestonderzoek moet zijn afgerond voordat het PIP definitief kan worden vastgesteld.	Er is vooralsnog geen wettelijke verplichting die maakt dat de genoemde onderzoeken afge- rond moeten zijn voordat het PIP definitief kan worden vastgesteld. Desalniettemin draagt de provincie zorg voor voldoende voortgang bij het relevant (nader) onderzoek dat nodig is voor een zorgvuldige uitvoering van de N23 Westfrisiaweg. Voor wat betreft de milieuhygienische kwaliteit heeft er een historisch bodemonderzoek (14 mei 2008) en een verkennend bode- moverzoek plaatsgevonden (28 januari 2009). Voor een aantal percelen kon de milieuhygieni- sche kwaliteit niet worden vastgesteld. Hiervoor is nader onderzoek nodig. Op basis van ge- noemde onderzoeken en de beperkte omvang van de niet onderzochte percelen, wordt niet verwacht dat de niet onderzochte percelen een belemmering vormen voor de aanleg van de N23 Westfrisiaweg. Het asbestonderzoek is nog gaande. Daarbij wordt opgemerkt dat beschermende maatregelen tegen asbest niet tot de reikwijdte van het PIP behoren, maar tot de reikwijdte van de omge- vingsvergunning voor het slopen. Voorafgaand aan de sloop van woningen en andere constructies worden deze onderzocht op de aanwezigheid van asbest en zullen er, waar nodig, passende maatregelen worden getroffen.			
			A228.15 Indienster geeft aan dat op de plankaart geen rekening is gehouden met geluidsreduceren- de maatregelen. Ook blijkt niet uit het O-PIP waar en hoe geluidsdempende maatregelen exact worden getroffen en hoe daar financieel rekening mee is gehouden. Bij het vaststel- len van de geluidshinder is geen rekening gehouden met accumulatie van geluid door de mogelijke komst van Distriport.	Om te voldoen aan de geldende geluidsnormen zijn in het PIP maatregelen voorzien, waaron- der het plaatsen van geluidsschermen. Op de verbeelding bij het PIP zijn de benodigde geluids- schermen aangegeven met de afkorting 'gs'. In de regels van het PIP (artikel 5.2, sub b, ten eer- ste en 6.2, sub b, ten eerste) zijn verder bouwvoorschriften opgenomen voor geluidsschermen (de bouwhoogte mag maximaal 6 meter bedragen). Zoals onder zienswijze nr. A228.9 aangege- ven is in het verkeersmodel dat ten grondslag ligt aan het akoestisch onderzoek de komst van Distriport meegenomen. Het realiseren van geluidsschermen valt binnen het taakstellend bud- get van 350 miljoen euro. Verwezen wordt naar par. 7.1 van het PIP.			
			A228.16 Indienster geeft aan dat geen rekening lijkt te zijn gehouden met de luchtkwaliteit in rela- tie tot omliggende gronden en de komst van mogelijke bedrijventerreinen.	Voor zowel de autonome situatie als de situatie met planrealisatie zijn voor de jaren 2010, 2011, 2015 en 2020 berekeningen uitgevoerd (Luchtonderzoek, 14 maart 2011). De uitkomsten zijn getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen zoals deze zijn vastgesteld in de Wet milieubeheer. Voor alle toetsjaren blijkt dat de grenswaarden voor de concentraties NO ₂ , alsook PM ₁₀ en het aantal overschrijdingsdagen voor PM ₁₀ , niet worden overschreden.			
			A228.17 Indienster is van mening dat nader onderzoek moet worden gedaan naar externe veilig- heid (groepsrisico).	Naar de mening van de provincie is er voldoende onderzoek gedaan naar externe veiligheid. Dit is weergegeven in het QRA N23 (14 maart 2011). Nader onderzoek naar de externe veiligheid is niet nodig.			
			A228.18 Indienster vindt dat uit het O-PIP en de plankaart onvoldoende blijkt hoe omgegaan wordt met de doorkruising van het project door verschillende ecologische verbindingzones en of de voorgestane oplossingen financieel haalbaar zijn. Sommige zones dienen verplaatst te worden buiten het plangebied; het plangebied is dus niet toereikend.	Zowel in het planMER, het inrichtingsMER, als in het PIP is uitgebreid aandacht besteed aan de ecologische aspecten. Ook het Compensatieplan Ecologische Hoofdstructuur omtrent Westfri- siaweg (5 november 2010), inclusief de daarbij horende oplegnotitie, biedt inzicht in de wijze waarop met ecologie is omgegaan. De zienswijze wordt daarom voor kennisgeving aangeno- men. De compensatiemaatregelen zijn financieel gedekt en vallen binnen het taakstellend bud- get.			
			A228.19 Indiener stelt dat voordat het PIP kan worden vastgesteld ontheffingen op grond van de flora- en faunawetgeving moeten zijn verkregen en duidelijk moet zijn welke compense- rende en mitigerende maatregelen worden getroffen. Indiener begrijpt dan ook niet dat onder nummer 5.7.6 in het O-PIP gesteld wordt dat geen procedure hoeft te worden ge- volgd.	Ten behoeve van het PIP heeft ecologisch onderzoek plaatsgevonden. Op basis van dit onder- zoek blijkt dat naar verwachting alle benodigde ontheffingen kunnen worden verkregen. Dit ook omdat, waar nodig, compenserende en mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Er is daar- om geen sprake van onevenredige schade voor flora en fauna. Het is onjuist dat de benodigde vrijstelling van de flora en fauna ten tijde van het vaststellen van het PIP moeten zijn verkregen.			
			A228.20 Indiener stelt dat op basis van diverse onderzoeken nader archeologisch onderzoek nood- zakelijk is voordat het PIP kan worden vastgesteld.	In het PIP is uitgebreid toegelicht hoe wordt omgegaan met archeologie en aardkundige waar- den (par. 5.8). In het kader van het PIP zal nog nader onderzoek plaatsvinden, maar dit verhin- dert niet dat het PIP kan worden vastgesteld.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
A229	2011-66637	29-11-11	A229.1 Indiener is van mening dat de aanleg van de N23 Westfrisiaweg ernstige gevolgen heeft voor het agrarisch bedrijf (fruitteelt met huisverkoop) en de zorgboerderij van indiener en verwacht dat de huidige bedrijfsactiviteiten ter plaatse niet voortgezet kunnen worden en moeten leiden tot noodzakelijke verplaatsing van alle bedrijfsactiviteiten met het bijbehorende wonen.	De provincie heeft de intentie om de voor de realisatie van de weg benodigde gronden minnelijk te verwerven. De eigenaren worden daarbij schadeloos gesteld conform de systematiek van de Ontheigeningswet en de bijbehorende rechtspraak. Uitgangspunt is dat de eigenaren in een gelijkblijvende vermogens- en inkomenspositie blijven. Dat wil zeggen dat alle schade die rechtstreeks en noodzakelijk gevolg is van de verkoop in de schadevergoeding betrokken wordt. In het uiterste geval zal tot ontheigening worden overgegaan. In dit specifieke geval betreft het een fruitteeltbedrijf annex zorgboerderij die door de weg in zijn geheel wordt geraakt. Op dit moment lopen de onderhandelingen voor de minnelijke verwerving van het bedrijf.			
A230	2011-66705	29-11-11	A230.1 Indieners vrezen ernstige aantasting van hun woongenot, onder meer door het verlies van een gedeelte van de tuin ten behoeve van de aanleg van de N23 Westfrisiaweg en verzoeken de provincie het perceel aan te kopen.	De provincie heeft de intentie om de voor de realisatie van de weg benodigde gronden minnelijk te verwerven. De eigenaren worden daarbij schadeloos gesteld conform de systematiek van de Ontheigeningswet en de bijbehorende rechtspraak. Uitgangspunt is dat de eigenaren in een gelijkblijvende vermogens- en inkomenspositie blijven. Dat wil zeggen dat alle schade die rechtstreeks en noodzakelijk gevolg is van de verkoop in de schadevergoeding betrokken wordt. In het uiterste geval zal tot ontheigening worden overgegaan. Op dit specifieke geval is artikel 38 lid 2 van de ontheigeningswet van toepassing. Conform dit artikel dient uitsluitend het gehele erf aangekocht te worden indien dit erf tot een kwart verkleind wordt of kleiner wordt dan 10 are. Deze verwerving betreft ongeveer 3% (circa 260 m2) van het erf in totaal groot ongeveer 8597 m² en zal dus gedeeltelijk verworven worden. De provincie is daarom van mening dat het woongenot niet dusdanig wordt aangetast dat aankoop van het volledige perceel gerechtvaardigd is.			
			A230.2 Indieners zijn van mening dat door de aanleg van een tunnel in de nabijheid van de woning de geluidshinder en trillingen aanzienlijk toe zullen nemen en dat het aanbrengen van geluidsschermen deze problematiek niet oplost.	Ten behoeve van het PIP is akoestisch onderzoek uitgevoerd met inachtneming van de geldende regelgeving en berekend overeenkomstig geldende rekenregels (Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). Daaruit blijkt dat, indien de in het onderzoek opgenomen maatregelen worden uitgevoerd, de geluidswaarden voor de woning van indiener onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB blijven (bijlage 7 en 14). Verder wordt verwezen naar bijlage 8 van het Akoestisch onderzoek, waarin voor het deelgebied West schematisch is aangegeven waar deklagen en geluidsschermen worden geplaatst en welk type deklaag wordt toegepast en wat de hoogte van de geluidsschermen is. Voor de woning van indiener wordt verwezen naar West Kaart 1 van bijlage 8. De provincie ziet geen aanleiding om aan de uitkomsten van dit onderzoek te twijfelen. Voor wat betreft de vrees voor scheuren en verzakkingen als gevolg van trillingen wordt opgemerkt dat de as van de N23 Westfrisiaweg op een afstand van 42 meter van de woning van indiener wordt gerealiseerd. De onderdoorgang wordt gefundeerd door middel van palen op de vaste zandlaag dat hier geen beweging in is te verwachten wanneer hier (vracht) auto's door heen rijden. De verharding bestaat uit egaal asfalt wat ook geen trillingen met zich meebrengt. Verder wordt verwezen naar de algemene toelichting: Hinder en schade vanwege N23 Westfrisiaweg.			
			A230.3 Indieners zijn van mening dat ten onrechte het maatschappelijk belang prevaleert boven het individueel belang van indiener.	Een argumentatie voor de zienswijze van indiener ontbreekt. De zienswijze wordt daarom voor kennisgeving aangenomen.			
			A230.4 Indieners zijn van mening dat de bevindingen uit de klankbordgroep niet terug te vinden zijn in het O-PIP.	De bevindingen van de klankbordgroep zijn gepresenteerd in afsluitende klankbordgroepbijeenkomsten. Het zijn geen afspraken, maar aanbevelingen. Een aantal aanbevelingen is overgenomen.			
A231	2011-67213	01-12-11	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A30.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A30.			
A232	2011-68514	07-12-11	A232.1 Indieners stellen dat de ontsluiting van het bedrijf van N.C.M. van Stralen op de Molenweg in de voorgestane situatie niet afdoende is om een efficiënte bedrijfsvoering te kunnen garanderen.	Het vrijwaren van de Molenweg voor auto- en landbouwverkeer is ingegeven vanuit de wens van de gemeente om sluipverkeer in het gebied tegen te gaan. Hiervoor zal te zijner tijd door de gemeente een verkeersbesluit worden genomen. In het gekozen wegontwerp blijft het voor doorgaand (bestemmings)verkeer en hulpdiensten mogelijk om de landbouwpercelen ten westen en ten oosten van de Molenweg te bereiken. Voor een aantal percelen zal het afsluiten van de Molenweg tot omrij schade leiden. Dit geldt ook voor indieners, namelijk via de Veenhuizerweg- Donkereweg- Middenweg. Dit zal voor indieners tot omrij schade leiden (circa 6 km omrijden). Daarvoor wordt verwezen naar de algemene toelichting: Planschade/nadeelcompensatie. Overigens geldt voor alle percelen die thans beschikken over een ontsluiting op het bestaande wegennet dat deze ook na realisatie van het PIP op een vergelijkbare wijze op het wegennet worden ontsloten.			
			A232.2 Indieners stellen dat in het O-PIP onvoldoende rekening is gehouden met de aanleg van windturbines op de percelen van indieners. Indieners verzoeken daarom in het PIP belemmeringen voor het realiseren en onderhouden van deze windturbines weg te nemen en verzoeken om bij de planvorming rekening te houden met het toekomstig gebruik van het perceel door M. van Stralen in de zin dat de ontsluitingsweg op de Molenweg achterwege kan blijven en verzocht wordt om een verlenging van de tunnelbak onder de spoorlijn, zodat de bereikbaarheid voldoende wordt geregeld.	De eventuele planologische inpassing van het Windpark Westfrisiaweg maakt geen onderdeel uit van het project N23 Westfrisiaweg en is daarom niet meegenomen in het PIP. Bovendien is de ontwikkeling van het windpark vooralsnog te onzeker om daar nu al bij het PIP rekening mee te houden. Ook wordt nog verwezen naar het Coalitieakkoord 2011-2015 'Verantwoord en duidelijk gericht op de toekomst', waarin is verwoord dat er op land geen nieuwe solitaire windmolens meer bijkomen. Daarbij wordt opgemerkt dat het PIP de eventuele aanleg van de gewenste windturbines niet onmogelijk maakt.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
A233	2011-70256	15-12-11	A233.1 Indieners onderstrepen de noodzaak van de verdubbeling van de N23 Westfrisiaweg en het verbeteren van de doorstroming.	De provincie waardeert de positieve grondhouding van indieners bij de opwaardering van de N23 Westfrisiaweg .			
			A233.2 Indiener stelt dat de kruisingen met de op- en afritten bij de aansluiting van de Oostergouw op de Westfrisiaweg, moeten worden uitgevoerd met verkeersregelinstallaties.	De betreffende aansluiting van de Oostergouw op de N23 Westfrisiaweg wordt gerealiseerd met gebruik van verkeersregelinstallaties.			
			A233.3 Indiener geeft aan dat de kruisingen met op- en afritten bij aansluiting De Strip moeten worden uitgevoerd in de vorm van rotonde(s).	Het tracé voorziet ter plaatse van de aansluiting bij de Strip in rotondes.			
			A233.4 Indiener geeft aan dat het niet duidelijk is waarom De Strip ter hoogte van de aansluiting bij de Westfrisiaweg is uitgevoerd als een "dunne lus" en dat op de plankaart deze lus maar voor de helft binnen het plangebied valt.	In het PIP is gekozen voor een krappe begrenzing van het plangebied. Dat heeft ermee te maken dat uitsluitend die delen van de weg en de bijbehorende kunstwerken in het plangebied zijn geregeld, waartoe de werkzaamheden zich uitstrekken en die nog niet zijn voorzien van een adequate bestemming waarbinnen de werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd. Dit is de reden waarom de aansluiting bij de Strip slechts gedeeltelijk is ingepast in het PIP.			
			A233.5 Indiener geeft aan dat de huidige aansluiting van het bedrijventerrein naar De Strip en van daar links af naar de N302 en rechtsaf naar de Dorpsstraat van Zwaag in de huidige situatie een frequent knelpunt is en dat blijkens de verbeelding bij het inpassingsplan er feitelijk aan deze situatie niets verandert.	De huidige kruising van de Oostergouw en de N23 Westfrisiaweg is een gelijkvloers kruispunt met verkeerslichten. Na realisatie van het project N23 Westfrisiaweg wordt de kruising een ongelijkvloerse aansluiting met toe- en afritten. Deze vormgeving geeft een aanzienlijke winst voor de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid omdat dwarsconflicten van het verkeer op de Oostergouw en de N23 Westfrisiaweg worden voorkomen. Het (eventueel) oplossen van knelpunten van de bestaande gemeentelijke infrastructuur valt buiten de doelstelling en de grenzen van het PIP.			
			A233.6 Indiener geeft aan dat de verkeersintensiteit op De Strip de komende jaren aanzienlijk zal toenemen. De aansluiting op de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein wordt een voorrangskruising (ten faveure van De Strip). De directe aansluiting met de Westfrisiaweg wordt ook een voorrangskruising. Volgens indiener is deze wijze van ontsluiten, gelet op de hoeveelheid verkeer die gebruik moet maken van De Strip, uit ruimtelijk oogpunt ondeugdelijk om dan ook nog als adequate ontsluiting voor het bedrijventerrein dienst te doen.	Het bedrijventerrein Westfrisia-Oost is ontsloten via de Oostergouw (primaire ontsluiting bedrijventerrein) en via de Marowijne naar de Strip (secundaire ontsluiting bedrijventerrein). De verkeersgegevens voor het bedrijventerrein Westfrisia zijn afkomstig uit het verkeersmodel Westfrisiaweg. Een verkeersmodel is een vereenvoudiging en schematisering van de werkelijkheid. Het bedrijventerrein Westfrisia herbergt in het verkeersmodel 2143 arbeidsplaatsen voor 2020, waarvan 516 arbeidsplaatsen in de groothandel. Daarbij is voor de Oostergouw gerekend met intensiteiten voor de afslaande richtingen van en naar de Westfrisiaweg tussen de 3600 en 5000 motorvoertuigen per etmaal. Op deze richtingen is rekening gehouden met een percentage vrachtverkeer tussen 18 en 23 procent. Dit betekent tussen de 800 en 900 vrachtwagens per richting. De ontsluiting Oostergouw heeft voldoende capaciteit voor het ontsluiten van het bedrijventerrein Westfrisiaweg.			
			A233.7 Indiener is van mening dat het, uit het oogpunt van ruimtelijk ordening, noodzakelijk is het bestemmingsverkeer voor het Westfrisiaterrein en dat voor de nabijgelegen woonwijk te scheiden en daarom een aansluiting aan de Westfrisiaweg te realiseren ter hoogte van Schouten Techniek B.V. en Staples.	Het project N23 Westfrisiaweg beperkt zich tot de opwaardering van de provinciale weg tot een regionale stroomweg. Daarbij wordt voorzien in de benodigde aansluitingen op gemeentelijke infrastructuur, rekening houdend met het uitgangspunt dat de N23 Westfrisiaweg een regionale stroomweg is. Afgezien van de genoemde aansluitingen valt de gemeentelijke verkeersinfrastructuur buiten de grenzen van het PIP.			
			A233.8 Indiener is van mening dat het onaanvaardbaar is dat de Oostergouw buiten de grenzen van het O-PIP valt. Indiener stelt dat het met het oog op maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid noodzakelijk is om de Oostergouw in het plangebied te betrekken en een bestemming V-2 (met 4 rijstroken) te geven.	Het project N23 Westfrisiaweg beperkt zich tot de opwaardering van de provinciale weg tot een regionale stroomweg. Daarbij wordt voorzien in de benodigde aansluitingen op gemeentelijke infrastructuur, rekening houdend met het uitgangspunt dat de N23 Westfrisiaweg een regionale stroomweg is. Afgezien van de genoemde aansluitingen valt de gemeentelijke verkeersinfrastructuur, zoals bij de Oostergouw, buiten de grenzen van het PIP.			
A234	2012-2540	13-01-12	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A235	2012-2541	13-01-12	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A236	2012-2543	13-01-12	Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nr. A41.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
A237	2012-9310	16-02-12	A237.1 Indiener geeft aan dat het O-PIP niet in overeenstemming is met het nationaal belang van 'Milieukwaliteit en externe veiligheid', zoals dat is benoemd in nummer 09 van de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid. Indiener voert daartoe aan dat er de verantwoording van het groepsrisico aangevuld dient te worden met de volgende onderwerpen: - welke geadviseerde maatregelen al dan niet worden overgenomen; - binnen welke termijn deze maatregelen worden getroffen; - op welke wijze de uitvoering van deze maatregelen wordt geborgd. Ook dient te worden aangegeven op welke wijze en met welke andere de provincie ter beschikking staande middelen en bevoegdheden zij de maatregelen ter hand neemt.	Als gevolg van de samenspraak met de veiligheidsregio heeft de provincie verder invulling gegeven aan de verantwoording van het groepsrisico. De door de provincie uit deze samenspraak overgenomen maatregelen zijn opgenomen in de toelichting bij het PIP (par. 5.5).			De toelichting bij het PIP is aangevuld met de maatregelen die verder invulling geven aan de verantwoordingsplicht.

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN VAN DE BIJ DE REALISATIEOVEREENKOMST BETROKKEN PARTIJEN

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
B1	2011-57809	17-10-11	B1.1 Indienster is van mening dat in verband met voortschrijdend inzicht over de wijze van ontwikkeling van bedrijventerrein 't Zevenhuis, de begrenzing van de N23 Westfrisiaweg ten opzichte van het bedrijventerrein moet worden aangepast overeenkomstig de bij de zienswijze bijgevoegde kaart.	De ontwikkeling van bedrijventerrein 't Zevenhuis is vooralsnog te onzeker om daar nu in het PIP reeds rekening mee te houden. In het besluit tot vaststelling van het PIP wordt vastgelegd dat de provincie voor een periode van 10 jaar de exclusieve bevoegdheid heeft om binnen de PIP grenzen de planologie te wijzigen. Hierop wordt een uitzondering gemaakt voor de gemeente Hoorn, voor zover deze gemeente het bestemmingsplan 't Zevenhuis wil realiseren en daarbij een deel van het plangebied van het PIP nodig heeft. Verder wordt verwezen naar de algemene toelichting: Betrokken partijen.			In het besluit tot vaststelling van het PIP is vastgelegd dat er voor de gemeente Hoorn een uitzondering wordt gemaakt op de exclusieve bevoegdheid van de provincie om voor een periode van 10 jaar binnen de PIP-grenzen de planologie te wijzigen.
			B1.2 Indienster geeft aan dat, gelet op het gegeven dat de gemeente Hoorn de zone langs de wijk Bangert en Oosterpolder zelf ontwikkelt, ontwerpprincipe 54 (blz. 135 concept Landschapsplan) en figuur 16 (blz. 53 O-PIP) met dit gegeven in overeenstemming moeten worden gebracht.	De in het concept Landschapsplan bij ontwerpprincipe 54 (par. 3.37) beschreven toelichting vloeit voort uit de wens om de gewenste beeldkwaliteit van de weg en de inrichting van dit door de gemeente te ontwikkelen deel op elkaar aan te laten sluiten. Het gaat uit van een tijdelijke inrichting van de vrijgekomen ruimte als basis voor verdere ontwikkelingen. Om meer duidelijkheid te scheppen voor de verschillende door indienster benoemde onderdelen, zal in de toelichtende tekst bij ontwerpprincipe 54 (par. 3.37) de volgende tekst worden opgenomen: "De gemeente Hoorn ontwikkelt de vrijkomende ruimte tot nieuwe stadsrand met een groen karakter. De grasbermen met solitaire bomen langs de toeritten bij de Strip en het gras op de kabels- en leidingenstrook sluiten hier op aan en geven de eerste aanzet voor het groene karakter."			Het Landschapsplan is gewijzigd. De toelichtende tekst bij ontwerp-principe 54 (par. 3.37) is aangevuld met de volgende tekst: "De gemeente Hoorn ontwikkelt de vrijkomende ruimte tot nieuwe stadsrand met een groen karakter. De grasbermen met solitaire bomen langs de toeritten bij de Strip en het gras op de kabels- en leidingenstrook sluiten hier op aan en geven de eerste aanzet voor het groene karakter."
			B1.3 Indienster verzoekt, waar mogelijk, extra investeringen te doen in geluidsreductie om zo het woon- en leefklimaat te verbeteren en in het verleden scheef gegroeide geluidsniveaus te repareren. Daarbij kan worden gedacht aan een meer robuuste uitwerking van de geluidsreductie.	In het PIP worden alleen die maatregelen opgenomen die nodig zijn om te kunnen voldoen aan de Wet geluidhinder. Extra, aanvullende (geluids)maatregelen kunnen op verzoek van indienster mee worden genomen bij de uitvoering van het project. Indienster dient dan zelf zorg te dragen voor de planologische inpassing en dient ook de meerkosten die daarmee gemoeid zijn voor haar rekening te nemen. Verder wordt verwezen naar de algemene toelichting: Betrokken partijen.			
			B1.4 Indienster verzoekt om de door de gemeente voorziene fietstunnel ter hoogte van de Vredemaker in Bangert en Oosterpolder planologisch mogelijk te maken en daarom in de verbeelding van het PIP op te nemen en verzoekt de plangrens ter plaatse geschikt te maken voor de aanleg van de tunnel.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Betrokken partijen.			
			B1.5 Indienster geeft aan in het vervolgtraject afspraken te willen maken over haar intentie tot het verleggen van het Westerkrabhoofd op het huidige tracé van de Westfrisiaweg.	De provincie heeft de intentie om in samenspraak met de regiopartijen tot een goede verkeersafwikkeling te komen en is mede daarom altijd bereid tot nader overleg. Verder neemt de provincie de zienswijze voor kennisgeving aan.			
			B1.6 Indienster dringt aan op een 3D-presentatie van hoe de Westfrisiaweg langs en door Hoorn loopt.	Op het moment dat het definitieve wegontwerp gereed is, zal besluitvorming plaats vinden over de vraag of een 3D-presentatie voor de totale N23 Westfrisiaweg zal worden gemaakt.			
B2	2011-58767 2011-65613	20-10-2011 23-11-2011	B2.1 Indienster wenst ter hoogte van de spoorkruising bij Zwaagdijk-West (vanaf de kruising met de Wogmergouw/Hoornseweg tot de kruising met de Oostergouw) een maximumsnelheid van 80 km/u op het verlaagde deel van de N23.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Ontwerpsnelheid.			
			B2.2 Indienster wenst dat ter hoogte van Zwaagdijk-West het groene dijkje als geluidswerende maatregel behouden wordt.	Het voorliggende tracé vraagt een ander ruimtebeslag dan de huidige weg. Het gevolg daarvan is dat het onvermijdelijk is dat het bestaande dijkje nabij de Museumstoomtram wordt aangetaast. Aan de westkant van de Museumstoomtram wordt het bestaande dijkje na aanleg terug geplaatst waarbij voor de bewoners van Zwaagdijk-West het bestaande uitzicht op het dijkje zoveel mogelijk wordt behouden. Aan de oostkant is deze ruimte er niet vanwege de relatief beperkte ruimte tussen het tracé en de woningen van Zwaagdijk-West. Daarnaast is in het Landschapsplan rekening gehouden met het zicht vanuit Zwaagdijk-West door zoveel mogelijk de bestaande boombeplanting langs de N23 Westfrisiaweg te sparen en langs zichtlijnen vanuit het dorp nieuwe bomen langs de weg aan te brengen.			
			B2.3 Indienster pleit voor het aanbrengen van doorvaarbare duikers (met een hoogte van 1,25 m en een breedte van 2,50 m) ter hoogte van de volgende locaties op het tracé: - kruising Hoornseweg/Westfrisiaweg; - aansluiting Rijweg; - de Strip; - Noorderboekert; - de kruising Medemblikkervaart.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Betrokken partijen.			
			B2.4 Indienster pleit voor de hierna genoemde locaties op het tracé voor aansluitende, groenblijvende, beplanting, om daarmee de weg en de transparante geluidsschermen af te dekken en te zorgen dat geen doorzichten op de weg of de geluidsschermen ontstaan: - de weg tussen de A7 en de Rijweg; - het profiel Risdam-Noord; - aanleg bij de Wogmergouw; - profiel Zwaagdijk West tot en met Balkweiterhoek; - aansluiting Oostergouw (ter hoogte van het Meester Derricksenpark).	Het aanbrengen van aansluitende beplanting is ruimtelijk niet uitvoerbaar in verband met de benodigde vrije ruimte voor de obstakelvrije zone en de onderhoudsstrook voor de watergang. Aan het verzoek van indienster wordt daarom niet tegemoet gekomen.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN VAN DE BIJ DE REALISATIEOVEREENKOMST BETROKKEN PARTIJEN

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			B2.5 Indienster pleit voor handhaving, dan wel verlenging van de huidige fietstunnel ter hoogte van de Oostergouw (Meester Derricksenpark). De gekozen gelijkvloerse kruising is met het oog op de verkeersveiligheid en de doorstroming geen verbetering.	Eén van de doelstellingen van het PIP is de verbetering van de verkeersveiligheid. In het oostelijk deel (A7 tot aan de Markerwaardweg) betekent dit dat de gelijkvloerse aansluitingen op de Westfrisiaweg, worden gewijzigd in ongelijkvloerse aansluitingen (met uitzondering van de kruising met de Museumstoomtram). In het PIP kruist de N23 Westfrisiaweg de Oostergouw ongelijkvloers, waarbij de N23 Westfrisiaweg over de Oostergouw heengaat. Verkeer komend vanuit de richting Enkhuizen en verkeer komend vanaf de Oostergouw richting de A7 zal via een op maaiveld gelegen toe- en afrit ten noorden van de N23 Westfrisiaweg worden geregeld. Verkeer vanaf de A7 en van de Oostergouw naar Enkhuizen weeft door middel van een ten zuiden van de N23 Westfrisiaweg gelegen toe- en afrit eveneens in op de N23 Westfrisiaweg. De noordelijke aansluiting, inclusief de oversteek voor fietsverkeer, is door verkeerslichten geregeld. De kruising tussen het verkeer richting de zuidelijke toerit en het fietsverkeer wordt in het PIP eveneens door verkeerslichten geregeld. Door middel van de te realiseren verkeerslichten wordt bereikt dat fietsers veilig kunnen oversteken. Het niet handhaven van de fietstunnel in het PIP is ingegeven vanuit het feit dat de op de nieuwe situatie toegesneden tunnel ca. 30 meter langer zou moeten zijn dan de huidige tunnel. De totale lengte van de fietstunnel exclusief de toeritten zou dan ca 65 meter bedragen. Een tunnel met een dergelijke lengte is sociaal onveilig. Bij de nu gekozen oplossing heeft de fietser zicht op de omgeving en visa versa, waardoor de verkeersveiligheid is gewaarborgd.			
B3	2011-59496	25-10-11	B3.1 Indienster vraagt zich af of, en op welke wijze, rekening is gehouden met de Beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente Heerhugowaard.	De Beleidsvisie Externe Veiligheid Heerhugowaard was ten tijde van het vaststellen van de uitgangspunten voor het PIP nog niet vastgesteld en is om deze reden niet meegenomen bij het opstellen van het onderzoek.			
			B3.2 Indienster stelt dat de uitgevoerde QRA N23 voor het gedeelte van de N507 tussen de kruising watergang Oostertocht/Krusemanlaan tot aan de Westweg overbodig is (blz. 12 QRA N23).	In het, met de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord afgestemde, QRA N23 is in aanmerking genomen dat over de N507 vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt. De provincie is van mening dat het transport van gevaarlijke stoffen niet stopt daar waar de provinciale weg overgaat in een gemeentelijke weg. De QRA N23 is derhalve terecht ook opgesteld voor het gedeelte van de N507 tussen de kruising watergang Oostertocht/Krusemanlaan.			
			B3.3 Indienster vraagt zich af waarom er geen QRA is uitgevoerd voor het gedeelte Kamerlingh Onnesweg, nu dit wegvak, in plaats van een gemeentelijke weg, een provinciale weg wordt.	Deze opmerking is niet terecht. In de QRA N23 is de Kamerlingh Onnesweg als toekomstige ontwikkeling meegenomen.			
			B3.4 Indienster wenst meer duidelijkheid over de vraag of de begrenzing van het invloedsgebied op 1000 m of op 325 m moet worden gesteld.	Het invloedsgebied is 325 m. Het inventarisatiegebied voor de totale N23 Westfrisiaweg is in de QRA N23 vastgesteld op 1000 m vanwege het transport van toxische stoffen bij Hoorn.			
			B3.5 Indienster verzoekt om de informatie van de tabellen op blz. 26 van de QRA N23 in een grafiek weer te geven.	Het verzoek wordt niet gehonoreerd. Het is ondoenlijk om voor alle deelgebieden, inclusief bijbehorende scenario's, een fN-curve op te nemen. Temeer nu uit de tabellen is op te maken dat het berekende groepsrisico weliswaar toeneemt, maar dat de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden. De provincie meent dat de QRA N23 op dit punt voldoende inzichtelijk is.			
			B3.6 Indienster stelt dat onduidelijk is welk wegvak wordt bedoeld met de nieuwe N507 in Heerhugowaard (blz. 34 QRA N23).	Voor de weg die in het verlengde van de Kamerlingh Onnesweg komt te liggen dient het groepsrisico te worden verantwoord. De aansluiting van de gemeentelijke weg/N507 verandert door de komst van de N23 Westfrisiaweg en ook hiervoor dient het groepsrisico te worden verantwoord. Verder wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nr. B3.2.			
			B3.7 Indienster stelt dat in tabel B 16 van de QRA N23 een onjuiste weergave is gegeven van de kwetsbare objecten.	Indienster heeft niet aangegeven waarom de weergave in tabel B16 van de QRA N23 onjuist zou zijn. De in tabel B16 opgenomen kwetsbare objecten zijn aangeleverd door de gemeente Heerhugowaard ten tijde van het opstellen van het QRA.			
			B3.8 Indienster stelt dat de data van vaststelling van de QRA N23 en het rapport Verantwoordingsplicht van de N23 (Westfrisiaweg) onjuist zijn opgenomen.	Deze stelling is niet correct. Hoewel normaal gesproken het verantwoordingsplichtrapport eerder wordt vastgesteld dan het QRA-rapport, is het proces hier anders verlopen doordat er na 15 november 2010 opnieuw scopewijzigingen moesten worden doorberekend. De uitkomsten hiervan bleken geen invloed te hebben op de eerder getrokken conclusies van de QRA, waardoor een aanpassing van de verantwoordingsplicht niet aan de orde is.			
			B3.9 Indienster merkt op dat het advies van de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord niet is opgenomen in het rapport Verantwoordingsplicht van de N23 (Westfrisiaweg).	De adviezen van de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord zijn verwerkt in de rapportages. Niet duidelijk is waarom indienster meent dat dit niet het geval is.			
			B3.10 Indienster vraagt zich af of de in paragraaf 3.6 van het Verantwoordingrapport genoemde voorzieningen zijn opgenomen in het project.	In samenspraak met de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord heeft de provincie verder invulling gegeven aan de verantwoording van het groepsrisico. De door de provincie overgenomen maatregelen zijn opgenomen in de toelichting bij het PIP (par. 5.5).			
			B3.11 Indienster merkt op dat in paragraaf 3.6.2 van het Verantwoordingrapport sprake is van voorlopige conclusies in een definitief rapport.	De zienswijze is correct. Par. 3.6.2 van het Verantwoordingrapport moet zo worden gelezen dat sprake is van conclusies in een definitief rapport.			
			B3.12 Indienster merkt op dat de te verlenen hogere waarden per abuis zijn vermeld onder het kopje 'gemeente Koggenland' in plaats van 'gemeente Heerhugowaard'.	De provincie neemt de opmerking ter harte. Verwezen wordt verder naar de algemene toelichting: Besluit hogere waarden Wet geluidhinder.			De provincie zal zorg dragen dat in het definitief Besluit hogere waarden het kopje 'Koggenland' vervangen wordt door 'Heerhugowaard'.
			B3.13 Indienster mist in het besluit hogere waarden een volgens de Wet geluidhinder vereiste afweging over de cumulatieve geluidsbelasting.	Er is rekening gehouden met cumulatieve geluidshinder (zie daarvoor blz. 15 van de toelichting bij het akoestisch onderzoek). In de bijlagen 17 en 18 bij het akoestisch onderzoek staan deze vermeld achter de aan te vragen hogere grenswaarden. Het bevoegd gezag acht deze cumulatieve geluidswaarden, gezien het maatschappelijk belang van de weg, aanvaardbaar. In het definitieve besluit hogere waarden zal onder meer de afweging omtrent de cumulatieve geluidsbelasting worden gemaakt. Verder wordt verwezen naar de algemene toelichting: Besluit hogere waarden Wet geluidhinder.			

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN VAN DE BIJ DE REALISATIEOVEREENKOMST BETROKKEN PARTIJEN

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			B3.14 Indienster stelt dat het onderzoeksgebied van het akoestisch onderzoek uitgebreid dient te worden tot het kruispunt Kamerlingh Onnesweg met de N242/Westerweg in verband met zorgvuldige ruimtelijke afweging, nu de functie van dit weggedeelte wijzigt van een ontsluitingsweg naar een interregionale verbindingsweg.	In een eerder, in opdracht van indienst, uitgevoerd akoestisch onderzoek in het kader van het bestemmingsplan De Vork, waarin voorzien is in de aanleg van de Kamerling Onnesweg, is rekening gehouden met de aanleg van de N23 Westfrisiaweg. Er is daarom geen aanleiding om de grenzen van het onderzoeksgebied te wijzigen. Dit is reeds gecommuniceerd met indienst. Verder wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nr. A41.			
			B3.15 Indienster stelt dat de grens waar de toets nieuwe situatie ophoudt en de reconstructie-toets begint, onjuist is en geeft daarbij aan dat deze moeten worden neergelegd op het punt waar de nieuw aan te leggen weg het bestaande Krusemanlaan-tracé snijdt.	De grens tussen nieuwe aanleg en reconstructie is zodanig gekozen dat de invloed van de reeds bestaande weg op de omliggende bebouwing wordt meegenomen. Hierdoor is de grens tot 1/3 voorbij de werkelijke grens tussen de nieuwe aanleg en reconstructie gelegd. Het is onjuist om te veronderstellen dat deze woningen geen invloed ondervinden van de reeds aanwezige weg.			
			B3.16 Indienster stelt dat de N23 Westfrisiaweg in het kader van het akoestisch onderzoek als autoweg moet worden beoordeeld.	De snelheid ter hoogte van Heerhugowaard bedraagt in de plansituatie 80 km/uur. De N23 Westfrisiaweg zal niet als autoweg worden aangemerkt. In het akoestisch onderzoek is daarvan uitgegaan.			
			B3.17 Indienster stelt dat een hogere waarde-procedure niet achtwege kan blijven voor de objecten aan de Oostdijk omdat er geen sprake is van een reconstructie.	Op basis van het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat vanwege een verbreding en een gedeeltelijke verhoging van de Oostdijk sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Het is niet nodig (lees: voldoet aan de wettelijke normen) en doelmatig om voor bepaalde percelen aan de Oostdijk een hogere waarde aan te vragen.			
			B3.18 Indienster stelt vast dat voor een gedeelte van de Krusemanlaan wordt gerekend met stiller asfalt maar dat hiervoor niet is aangegeven of daarover afspraken met de beheerder zijn gemaakt.	In de regels van het PIP is een koppeling gemaakt tussen het akoestisch onderzoek en het gebruik nemen van de weg. De maatregelen die voortvloeien uit het akoestisch onderzoek dienen voordat de weg ingebruik wordt genomen te zijn getroffen (artikel 5.5 en 6.5 van de regels van het PIP). Indien nodig zullen daartoe afspraken worden gemaakt met de wegbeheerder.			
			B3.19 Indienster is van oordeel dat beoordeeld moet worden of een begrafenisceremonie niet te veel wordt gehinderd door het te verwachten geluidsniveau.	Een begraafplaats is een niet-geluidsgevoelige bestemming. Voor niet-geluidsgevoelige bestemmingen is geen maximaal toegestane grenswaarde voorgeschreven in de Wet geluidhinder. De provincie is van oordeel dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is gewaarborgd. Daarbij is meegenomen dat de afstand tussen de begraafplaats en de N23 Westfrisiaweg varieert van 100 m tot ongeveer 300 m. De geluidsbelasting op de begraafplaats bedraagt op een hoogte van 1.8 m (lees: ooghoogte), exclusief aftrek ex. artikel 110g Wet geluidhinder, tussen 45 en 49 dB. Inclusief de aftrek ex. artikel 110g Wet geluidhinder bedraagt de geluidsbelasting tussen 43 en 47 dB.			
B4	2011-60159	26-10-11	B4.1 Indienster betwijfelt of in het tracé van de N23 Westfrisiaweg ten noorden van Hoorn, de voorgestelde leidingstrook voldoende breed is om de aanwezige leidingen te kunnen bergen. Het betreft naast de afwalwatertransportleiding van het hoogheemraadschap ook leidingen van PWN en WRK. De leidingstrook dient voldoende breed te zijn voor aanleg, beheer en onderhoud.	Het is ruimtelijk gezien niet nodig om genoemde leidingen planologisch te bestemmen. In het PIP zijn deze leidingen (en de verlegging daarvan) dus ook niet als zodanig opgenomen en bestemd. In het kader van de verlegging zullen privaatrechtelijke afspraken moeten worden gemaakt met de eigenaar van de grond (waar de leidingen in komen te liggen) en daarbij zullen ook afspraken moeten worden gemaakt over de breedte van de leidingstrook. Overigens is voor het verkrijgen van voldoende ruimte voor de leidingbundel (PWN, WRK en HHNK) noodzakelijk een brede watergang te dempen tussen de N23 Westfrisiaweg en het bedrijventerrein en die watergang daar te vervangen door een smalle bermsloot. De noodzakelijke watercompensatie zal elders binnen de PIP grenzen worden gerealiseerd. Zowel voor het realiseren van de smalle bermsloot als voor de watercompensatie zijn de grenzen van het PIP aangepast.			Op de verbeelding bij het PIP zijn de plangrenzen zodanig aangepast dat de noodzakelijke watercompensatie en de smalle bermsloot kunnen worden gerealiseerd. Een (totaal)overzicht van de wijzigingen in de verbeelding is opgenomen als bijlage bij deze nota.
			B4.2 Indienster uit haar bezorgdheid over de financiële consequenties van het verleggen van de leidingen, nu er nog geen antwoord is op de daarover door het hoogheemraadschap aan de provincie gestuurde brief en er dus nog geen overeenstemming is over dit aspect.	Dit aspect valt buiten de context van het PIP. In het kader van het uitvoeren van het project zullen er afspraken moeten worden gemaakt omtrent het verleggen van leidingen waaronder de uitvoeringstechnische, financiële en juridische afwikkeling daarvan. Inmiddels zijn hierover gesprekken met het hoogheemraadschap gaande.			
			B4.3 Indienster geeft aan dat, met het oog op de benodigde voorbereidingstijd voor het verleggen van leidingen, op korte termijn overleg en duidelijkheid gewenst is over de uitvoeringstechnische, financiële en juridische gevolgen.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nr. B4.2. Zoals aangegeven zijn er inmiddels gesprekken met het hoogheemraadschap gestart en bevinden deze zich voor bepaalde locaties zelfs in een afrondende fase.			
			B4.4 Indienster geeft aan dat zij, zonder verwerking van de aangeleverde ambtelijke commentaren, niet akkoord gaat met de huidige versie van de Waterhuishoudingsplannen Westfrisiaweg (13 april 2011) en verzoekt deze te vervangen door een aangepaste versie waarmee het hoogheemraadschap wel akkoord kan gaan.	De inhoudelijke opmerkingen van ambtelijk vertegenwoordigers van het hoogheemraadschap zijn inmiddels verwerkt in de Waterhuishoudingsplannen Westfrisiaweg. Daarbij is zo veel als mogelijk rekening gehouden met de belangen van het hoogheemraadschap. Met betrekking tot de wens van het hoogheemraadschap om het beheer en onderhoud te regelen in de Waterhuishoudingsplannen Westfrisiaweg wordt opgemerkt dat er in de Realisatieovereenkomst voor is gekozen om de afspraken over beheer en onderhoud separaat te regelen in te sluiten beheer- en onderhoudcontracten. De provincie is van oordeel dat het opnemen van afspraken omtrent beheer en onderhoud geen relevant aspect is in het kader van het PIP. De toelichting behorende bij het PIP wordt hierop aangepast.			De toelichting bij het PIP is zodanig aangepast dat uit de toelichting blijkt dat het hoogheemraadschap niet onverkort akkoord is met de Waterhuishoudingsplannen Westfrisiaweg vanwege het niet opnemen van afspraken omtrent beheer en onderhoud. De provincie is daarbij van mening dat deze afspraken niet relevant zijn in het kader van het PIP en het voorbehoud van het hoogheemraadschap dienaangaand ook zal passeren. Daarnaast zijn de Waterhuishoudingsplannen Westfrisiaweg aangepast aan de opmerkingen van het hoogheemraadschap.

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN VAN DE BIJ DE REALISATIEOVEREENKOMST BETROKKEN PARTIJEN

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
			B4.5 Indienster verzoekt om artikel 3.1, sub b van de regels van het PIP te wijzigen in: waterhuis- houdkundige doelen, waaronder waterberging, met dien verstande dat bij wateroverlast de vervulling van deze functie voorrang heeft boven de andere functie, evenals het daar- voor noodzakelijke onderhoud. Op deze wijze wordt voorkomen dat onduidelijkheid ont- staat over wat voorgaat in periodes van hevige regenval.	Door de voorgenomen ontwikkeling zullen de aanwezige faunapassages, leefgebieden en stap- stenen onder de A7 hun functie verliezen. Compensatie van deze leefgebieden is hierdoor nood- zakelijk. Eén van de maatregelen om compensatie te realiseren is het inrichten van een ecologi- sche stapsteen ter hoogte van het knooppunt A7 - Hoorn. De noodzakelijke ecologische compensatie heeft betrekking op een gebied van 10.000 m². Ten onrechte zijn in het O-PIP zowel de stapsteen als de door het hoogheemraadschap gewens- te waterberging inbestemd in de vorm van een natuurbestemming. Dit zal worden aangepast. Voor wat betreft de in het gebied nabij de Hoornseweg bestemde waterberging wordt opge- merkt dat deze niet binnen het kader van het PIP gerealiseerd zal worden. In het kader van een bredere gebiedsontwikkeling, dus buiten de plangrenzen van het PIP om, wordt de mogelijk- heid van de door het hoogheemraadschap gewenste waterberging ter plaatse van het knoop- punt A7 - Hoorn onderzocht en vormt daarom een aanbeveling in het Landschapsplan.			Op de verbeelding bij het PIP zijn de plangrenzen zodanig aangepast dat slechts de plaats waar de ecologische stapsteen zal worden gerealiseerd een natuurbestemming krijgt. Een (totaal)over- zicht van de wijzigingen is als bijlage bij dit docu- ment gevoegd.
			B4.6 Indienster stelt dat in het O-PIP en het concept Landschapsplan de waterkeringen niet worden genoemd en dat dit strijdig is met de provinciale regelgeving. Langs de primaire waterkering in Enkhuizen dient op de plankaart rekening te worden gehouden met een vrijwaringszone van 100 m binnendijs. Met betrekking tot de voorlandkeringen dient re- kening te worden gehouden met een vrijwaringszone van 15 m vanaf de hiel van de water- kering. Bij de kruising over de Ringvaart tussen Heerhugowaard en Obdam dient voor de regionale kering een vrijwaringszone te worden opgenomen van 30 m vanaf de hiel van de waterkering.	De waterkeringen en de vrijwaringszones langs primaire en regionale keringen zullen op de plankaarten bij het definitieve PIP worden aangegeven. Tevens wordt voorzien in een regeling voor waterkeringen.			Op de verbeelding bij het PIP zijn met gebruik van de bestemming "Water- staat - Waterkering" de primaire en regionale ke- ringen, alsook de daarbij horende vrijwaringszo- nes aangegeven. Daarbij zijn ook de regels van het PIP aangevuld met een regeling voor waterke- ringen (artikel 11 van de regels van het PIP).
B5	2011-60391	28-10-11	B5.1 Indienster stelt, anders dan de tekst op blz. 91 van het O-PIP doet vermoeden, dat de ge- meente Drechterland pas tot bekrachtiging van de Realisatieovereenkomst over zal gaan zodra onomstotelijk is vastgelegd dat de dichte tunnelbakken onder de Streekweg en de spoorlijn/Binnenwijzend, de volwaardige aansluiting bij de Slimweg en de gedeeltelijke op- waardering van de Slimweg, uitgevoerd worden overeenkomstig de bij de Realisatieover- eenkomst behorende bijlage 1, onderdeel 5 en verzoekt daarom de tekst hierover aan te passen.	De tekst in de toelichting bij het O-PIP vermeldt niet welke voorwaarde door de gemeente Drechterland is gesteld bij haar besluitvorming over de Realisatieovereenkomst. De voorwaar- de zal in de toelichting bij het PIP als voetnoot bij de betreffende tekst worden opgenomen.			De toelichting bij het PIP is aangepast. De voor- waarde van de raad van de gemeente Drechter- land is in de toelichting bij het PIP als voetnoot bij de betreffende tekst opgenomen.
			B5.2 Indienster geeft aan dat het profiel van de onderdoorgang Streekweg niet voldoende ruim is voor het realiseren van een 2 x 2-baans rijweg. Er is op blz. 145 van het concept Land- schapsplan een breedte van 11,6 m opgenomen.	In het concept Landschapsplan is per abuis het profiel van de 2x2-baans rijweg onjuist weerge- geven. Dit zal worden aangepast.			De zienswijze leidt tot aanpassing van het Landschapsplan. Het be- treffende profiel is aan- gepast aan de benodigde dimensie voor een 2x2- baans rijweg.
			B5.3 Indienster dringt er op aan de geluidswerende voorzieningen toekomstvast, dat wil zeg- gen, bestand tegen verzakking, te maken en zodanig aan te leggen dat zij op een goede en aanvaardbare wijze in het landschap worden ingepast.	De geluidswerende voorzieningen voldoen aan de eisen van de Wet geluidhinder en door het gebruik van grondwallen en groeiwanden is gestreefd om een zo passend mogelijk beeld voor de omgeving te realiseren. Daarnaast zullen aan de geluidswallen restzettingseisen worden ge- steld.			
			B5.4 Indienster geeft aan grote waarde te hechten aan een zoveel mogelijk onverlichte weg op het tracédeel van de tunnelbakken tussen de Markerwaardweg en de Slimweg.	Indienster stelt dat verlichtingselementen die in het landelijk gebied boven het maaiveld uitste- ken grote invloed op de omgeving hebben. De provincie deelt deze visie en heeft onderzocht wat de mogelijkheden zijn om dit wegdeel zoveel mogelijk onverlicht te laten. Verkeerstechni- sche eisen maken dat beide onderdoorgangen, en het zicht van de weggebruiker langs het weg- deel dat vanuit de verdiepte ligging weer op maaiveld komt en vervolgens weer zakt, verlicht moeten zijn. Ook is onderzocht of het mogelijk is de lichtmasten lager te houden dan de drie meter hoge geluidswerende voorzieningen die langs dit deel van de weg staan. Gebleken is dat het toepassen van lagere lichtmasten in combinatie met het wegverloop van laag naar hoog een complexe situatie voor de weggebruikers oplevert. Bij gebrek aan bestaande voorbeelden van vergelijkbare situaties is besloten hier van af te zien.			
			B5.5 Indienster stelt dat de vaarduiker die wordt aangelegd daar waar de Slimtocht onder de nieuwe weg doorgaat, van te geringe afmeting is om toekomstige uitbreiding van vaar- en schaatsroutes te faciliteren en bepleit een minimale breedte van 3 m en een minimale hoogte van 1,5 m. Indienster verwijst voor de gewenste hoogte naar het rapport Noord- Hollands Routenetwerk Kleine Recreatievaart - Inventarisatie bestaande routes en knel- punten (juni 2009).	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Betrokken partijen.			
			B5.6 Indienster geeft aan graag in overleg te treden over de invulling van de zogenaamde 'rest- gronden', dat wil zeggen, de gronden die worden verworven en die na aanleg van het pro- ject weer kunnen worden afgestoten.	De provincie neemt de wens van indienster voor kennisgeving aan.			
			B5.7 Indienster verzoekt het woord 'viaduct' in het voorontwerp+ van het waterhuishoudkun- dig plan (op tekening 00302-21660-3-14-11_3K) bij de onderdoorgangen Streekweg en Bin- nenwijzend te vervangen door het woord 'tunnelbak'.	Het verzoek van indienster wordt ter harte genomen. Het woord 'viaduct' zal worden vervan- gen door het woord 'tunnel'.			De zienswijze leidt tot aanpassing van het bij het PIP onderliggende voorontwerp + van het waterhuishoudkundig plan.

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN VAN DE BIJ DE REALISATIEOVEREENKOMST BETROKKEN PARTIJEN

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
B6	2011-65528	23-11-11	B6.1 Indienster verzoekt, mede in het licht van de uitspraak van de Raad van State (zaak nr. 200904402/1/R1) in het PIP een bestemming op te nemen voor de realisatie van een tankstation langs de Jaagweg.	De zienswijze van indiener is vergelijkbaar met zienswijze nr. A3.1. Voor de beantwoording wordt daarom verwezen naar de beantwoording van zienswijze nr. A3.1.			
			B6.2 Indienster verzoekt de risicocontouren van de tankstations aan de Dobber 2 te Obdam en aan Breeuwhamer 2 te De Goorn (beiden Bevi-inrichtingen) op de verbeelding bij het PIP aan te geven.	In overleg met indienster zijn de risicocontouren bepaald en worden deze op de verbeelding bij het PIP opgenomen.			De verbeelding van het PIP is aangevuld met de risicocontouren van de genoemde tankstations.
			B6.3 Indienster is van mening het PIP inzicht moet geven in de invloed van de Bevi-inrichtingen op het groepsrisico.	Er is geen invloed van de Bevi-inrichtingen op het groepsrisico. Het vervoer van gevaarlijke stoffen is vastgesteld in overleg met de Veiligheidsregio Noord-Holland Noord. Daarbij is ook het vervoer van gevaarlijke stoffen van beide inrichtingen verdisconteerd. De situatie voor de Bevi-inrichtingen zelf verandert niet. Zowel de opstelplaats van de tankauto's, de afleverzuilen, het vulpunt en de (ondergrondse) tanken worden niet verplaatst Dit betekent dat het groepsrisico, veroorzaakt door de Bevi-inrichtingen, niet verandert.			
			B6.4 Indienster verzoekt de ecologische verbindingzones ook binnen de verkeersbestemmingen aan te duiden om zo de verbindingzones op alle locaties juridisch vast te leggen.	Alle ecologische verbindingzones staan benoemd in de als bijlage bij het PIP opgenomen Natuurtoets reconstructie Westfriisiaweg en het Compensatieplan Ecologische Hoofdstructuur omtrent de N23 Westfriisiaweg. De provincie acht het niet noodzakelijk om deze ook weer te geven binnen de verkeersbestemmingen van de regels van het PIP.			
			B6.5 Indienster verzoekt om in het PIP een regeling voor de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) op te nemen.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. B6.4.			
			B6.6 Indienster verzoekt het geluidsscherm bij de aansluiting van de Westeinde (Berkhout) op de N23 Westfriisiaweg uit het O-PIP te verwijderen, omdat dit scherm uit landschappelijke en verkeersveiligheidsoverwegingen niet gewenst is. Voor de betreffende woningen zal een hogere grenswaarde moeten worden verleend.	Ter hoogte van de Westeinde zijn geen geluidsschermen gepland. Op de verbeelding is dit ten onrechte aangegeven. Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Besluit hogere waarden Wet geluidhinder.			De verbeelding van het PIP is aangepast. De aanduiding '(gs)' ter hoogte van de aansluiting van de Westeinde (Berkhout) op de N23 Westfriisiaweg is verwijderd.
			B6.7 Indienster is van mening dat de plaatsing van een geluidsscherm ter hoogte van een drietal woningen aan de Dorpsstraat te Obdam (nrs. 43, 45 en 47) gelet op uitstraling, ruimtelijk, stedenbouwkundig en verkeerskundig niet past bij de woonbebouwing en in strijd is met eerdere afspraken. Verzocht wordt om andere oplossingen te zoeken.	Op basis van de Wet geluidhinder kan in plaats van het plaatsen van geluidsschermen een hogere waarde worden aangevraagd indien het plaatsen van geluidsschermen op stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële bezwaren stuit. De provincie is van oordeel dat dergelijke bezwaren in dit geval niet aan de orde zijn.			
			B6.8 Indienster verzoekt, in verband met lopende gesprekken met de provincie over de mogelijke aanleg van een fietstunnel in de Wogmeer, niet alleen de aanduiding 'viaduct', maar ook die van 'tunnel' op te nemen in het PIP. Indien dat niet mogelijk is, wordt opname van een wijzigingsbevoegdheid bepleit.	Verwezen wordt naar de algemene toelichting: Betrokken partijen.			
			B6.9 Indienster plaatst een beperkt aantal mineure algemene, technische, juridische en tekstuele kanttekeningen.	Daar waar deze relevant zijn, zullen de opmerkingen van indienster worden verwerkt.			De zienswijze leidt tot aanpassing van de toelichting behorende bij het PIP: -er zijn eenduidige en consistente schrijfwijzen gehanteerd; -het kaartje in par. 1.1 van het PIP (figuur 1) is aangepast aan de juiste situatie; -verwijzingen in par. 2.1 en 2.3 van het PIP naar paragraaf 5.6 en 5.7 zijn gecorrigeerd -in par. 4.1, op de daartoe geduide plaats, is het woord 'in' toegevoegd; -in par. 5.7.2 is '5.6.5' vervangen door '5.7.5'; -de aanduiding 'as van de weg' is aangebracht op de verbeelding.

INGEDIENDE ZIENSWIJZEN (ALGEMEEN GEDEELTE)

Volgnummer	Stuknummer	Datum ingekomen	Zienswijze	Reactie	PIP	Landschaps- plan	Consequentie PIP en/of Landschapsplan
B7	2011-66697	29-11-11	B7.1 Indienster is van mening dat het akoestisch onderzoek onterecht is beperkt tot de oost- kant vanaf de rotonde bij De Vork (nu: De Vaandel) in Heerhugowaard en verzoekt om dit ook uit te voeren voor de woningen in Langedijk die gelegen zijn binnen de geluidszone van de N242.	In het akoestisch onderzoek is aandacht besteed aan wegen die niet fysiek worden gewijzigd, maar waar als gevolg van de plannen een toename van de geluidsbelasting verwacht wordt van ten minste 2 dB (conform artikel 99.2. Wet geluidhinder). 2 dB-wegen worden bepaald op basis van de verkeersintensiteiten in de autonome situatie en de toekomstige situatie met plan. Op basis van deze analyse is geconcludeerd dat de N242 niet als 2 dB-weg dient te worden aange- merkt. Daarmee was er geen aanleiding om de woningen in het Oosterdelgebied (Langedijk) op te nemen in het akoestisch onderzoek.			
			B7.2 Indienster vreest dat een toename van het verkeer op de N242 als gevolg van de N23 West- friisiaweg zal leiden tot een toename met meer dan 2 dB op de woningen in de wijk Ooster- del die binnen de geluidszone van de N242 liggen.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. B7.1.			
			B7.3 Indienster verzoekt de gevolgen van de toename van het verkeer op het geluidsniveau bij woningen in de gemeente Langedijk mee te nemen bij de beoordeling van de goede ruim- telijke ordening en in de uitvoering van de Wet geluidhinder. Zij verzoekt om aan te geven welke maatregelen zullen worden genomen om de gevolgen van de toename van geluid bij woningen in de gemeente Langedijk te verminderen.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze nr. B7.1. Zoals aangegeven is er, op grond van de Wet geluidhinder, geen reden om de woningen in het Oosterdelgebied (Langedijk) op te nemen in het akoestisch onderzoek. De reden hierachter is dat de toename van de geluids- belasting, vanwege de beperkte toename van de verkeersintensiteiten, op grond van de Wet geluidhinder als verwaarloosbaar worden beschouwd. Voor de woningen in de gemeente Lan- gedijk heeft de aanleg van de N23 Westfriisiaweg geen noemenswaardig effect op het woon- en leefklimaat.			

OVERZICHT WIJZIGINGEN INPASSINGSPLAN WESTFRISIAWEG

4.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk zijn de wijzigingen beschreven die zijn doorgevoerd in het ontwerp Inpassingsplan Westfrisiaweg. Er is een onderscheid gemaakt tussen de wijzigingen naar aanleiding van:

- ingediende zienswijzen (4.2);
- ambtshalve overwegingen (4.3).

Daarnaast is binnen de paragrafen een onderscheid gemaakt tussen:

- wijzigingen in de regels;
- wijzigingen in de verbeelding;
- wijzigingen in de toelichting.

4.2 WIJZIGINGEN NAAR AANLEIDING VAN INGEDIENDE ZIENSWIJZEN

4.2.1 Wijzigingen in de regels

Artikel 1 Begrippen

Wijziging 1: aan artikel 1 Begrippen, is toegevoegd sub m, onder gelijktijdige vernummering van de andere letters van het artikel, luidende:

m. geluidsbeperkende voorziening: een geluidsscherm, een aarden wal of een combinatie van beide, ten behoeve van het reduceren van de geluidsbelasting;

Reden: het verduidelijken van hetgeen onder geluidsbeperkende voorzieningen wordt verstaan en het harmoniseren van begrippen (de term geluidscompenserende maatregelen is komen te vervallen in het PIP).

Artikel 5 Verkeer - 1

Wijziging 2: artikel 5.1 Bestemmingsomschrijving, sub j luidende:

j. voorzieningen ten behoeve van geluidwerende maatregelen ten behoeve van geluidgevoelige functies uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding “geluidsscherm”,

is vervangen door:

c. geluidsbeperkende voorzieningen ten behoeve van geluidsgevoelige functies die uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding ‘geluidsscherm’.

Reden: met de wijziging wordt het misverstand opgeheven dat de planregels ook van toepassing zijn op de geluidsvoorzieningen zelf.

Wijziging 3: in artikel 5.1 Bestemmingsomschrijving, is sub l toegevoegd, inhoudende:

l. bestaande spoorweg(overgang)en met bijbehorende voorzieningen.

Reden: het aanvullen van de bestemmingsomschrijving met een duidelijke bestemming voor de bestaande spoorweg(overgang)en. Deze was eerder niet opgenomen.

Wijziging 4: artikel 5.5 Specifieke gebruiksregels, sub a luidende:

a. De gronden met de bestemming 'Verkeer - 1' bedoeld voor de rijstroken van de Westfriisiaweg, mogen na aanleg niet eerder voor doorgaand gemotoriseerd verkeer in gebruik worden genomen, dan nadat de geluidbeperkende voorzieningen ter plaatse van de aanduiding "geluidsschermbank" zijn gerealiseerd,

is vervangen door:

a. De gronden met de bestemming 'Verkeer - 1' bedoeld voor de rijstroken voor de N23 Westfriisiaweg, mogen na aanleg niet eerder voor doorgaand gemotoriseerd verkeer in gebruik worden genomen, dan nadat de geluidbeperkende voorzieningen ter plaatse van de aanduiding "geluidsschermbank" zijn gerealiseerd conform het als bijlage 7 bij dit inpassingsplan opgenomen akoestisch onderzoek en het daarin opgenomen overzicht van maatregelen.

Reden: met de opname van een verwijzing naar de bijlage van het akoestisch onderzoek wordt duidelijker dan voorheen weergegeven dat de beschreven geluidsvoorzieningen gerealiseerd moeten zijn voordat de weg in gebruik kan worden genomen.

Wijziging 5: artikel 5.6 Afwijken van de gebruiksregels, luidende:

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 5.1 sub c en toestaan dat op gronden die niet nader zijn aangeduid met de aanduiding "geluidsschermbank" eveneens geluidcompenserende maatregelen ten behoeve van geluidgevoelige functies mogen worden gerealiseerd, wanneer dit ten behoeve van geluidbescherming van geluidgevoelige functies noodzakelijk is. Op deze voorzieningen is het bepaalde in lid 5.2 sub b onder 1 van overeenkomstige toepassing,

is vervangen door:

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 5.1, sub c en toestaan dat op gronden die niet nader zijn aangeduid met de aanduiding "geluidsschermbank" eveneens geluidbeperkende voorzieningen ten behoeve van geluidgevoelige functies mogen worden gerealiseerd, wanneer dit ten behoeve van geluidbescherming van geluidgevoelige functies noodzakelijk is. Op deze voorzieningen is het bepaalde in lid 5.2, sub b onder 1 van overeenkomstige toepassing.

Reden: het aanbrengen van consistentie in de gebruikte terminologie.

Artikel 6 Verkeer - 2

Wijziging 6: artikel 6.1 Bestemmingsomschrijving, sub c luidende:

c. voorzieningen ten behoeve van geluidwerende maatregelen ten behoeve van geluidgevoelige functies uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding "geluidsschermbank",

is vervangen door:

c. geluidbeperkende voorzieningen ten behoeve van geluidgevoelige functies die uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding "geluidsschermbank".

Reden: met de wijziging wordt het misverstand opgeheven dat de planregels ook van toepassing zijn op de geluidsvoorzieningen zelf.

Wijziging 7: artikel 6.1 Bestemmingsomschrijving, sub k luidende:

k. bij het wegverkeer gebruikelijke voorzieningen, zoals bermen, bermbeplanting en taluds, vluchtstroken, in- en uitrijstroken, rotondes, bushaltes en dergelijke zijn begrepen,

is vervangen door:

l. bij het wegverkeer gebruikelijke voorzieningen, zoals bermen, bermbeplanting en taluds, vluchtstroken, in- en uitrijstroken, rotondes, bushaltes en dergelijke.

Reden: met de wijziging is een taalfout hersteld.

Wijziging 8: in artikel 6.1 Bestemmingsomschrijving, is sub m toegevoegd, inhoudende:

m. bestaande spoorweg(overgang)en met bijbehorende voorzieningen.

Reden: het aanvullen van de bestemmingsomschrijvingen met een duidelijke bestemming voor de bestaande spoorweg(overgang)en. Deze was eerder niet opgenomen.

Wijziging 9: artikel 6.4 Specifieke gebruiksregels, sub a luidende:

a. De gronden met de bestemming 'Verkeer - 2' bedoeld voor de rijstroken van de Westfrisiaweg, mogen na aanleg niet eerder voor doorgaand gemotoriseerd verkeer in gebruik worden genomen, dan nadat de geluidbeperkende voorzieningen ter plaatse van de aanduiding "geluidsschermbank" zijn gerealiseerd,

is vervangen door artikel 6.5 Specifieke gebruiksregels, sub a luidende:

a. De gronden met de bestemming 'Verkeer - 2' bedoeld voor de rijstroken voor de N23 Westfrisiaweg, mogen na aanleg niet eerder voor doorgaand gemotoriseerd verkeer in gebruik worden genomen, dan nadat de geluidbeperkende voorzieningen ter plaatse van de aanduiding 'geluidsschermbank' zijn gerealiseerd conform, het als bijlage 7 bij dit inpassingsplan opgenomen akoestisch onderzoek en het daarin opgenomen overzicht van maatregelen.

Reden: met de opname van een verwijzing naar de bijlage van het akoestisch onderzoek wordt duidelijker dan voorheen weergegeven dat de beschreven geluidvoorzieningen gerealiseerd moeten zijn voordat de weg in gebruik kan worden genomen.

Wijziging 10: Artikel 6.5 Afwijken van de bouwregels, is, met inachtneming van eerder hier vermelde wijziging(en) vernummerd tot 6.4 Afwijken van de bouwregels, onder gelijktijdige vernummering van artikel 6.4 Specifieke gebruiksregels tot 6.5 Specifieke gebruiksregels.

Reden: Door het omdraaien van de artikelen 6.4 en 6.5 (door vernummering) wordt meer consistentie gebracht in de opbouw binnen de verschillende artikelen van de Regels van het Inpassingsplan Westfrisiaweg. Bovendien wordt daarmee automatisch een foutieve verwijzing in sub b van het nieuwe artikel 6.4 gecorrigeerd.

Wijziging 11: artikel 6.6 Afwijken van de gebruiksregels, luidende:

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 6.1 sub c en toestaan dat op gronden die niet nader zijn aangeduid met de aanduiding “geluidsschermbaan” eveneens geluidscompenserende maatregelen ten behoeve van geluidgevoelige functies mogen worden gerealiseerd, wanneer dit ten behoeve van de geluidsbescherming van geluidgevoelige functies noodzakelijk is. Op deze voorzieningen is het bepaalde in 6.2 sub b onder 1 van overeenkomstige toepassing.

is vervangen door:

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 6.1, sub c en toestaan dat op gronden die niet nader zijn aangeduid met de aanduiding “geluidsschermbaan” eveneens geluidsbeperkende voorzieningen ten behoeve van de geluidgevoelige functies mogen worden gerealiseerd, wanneer dit ten behoeve van de geluidsbescherming van geluidgevoelige functies noodzakelijk is. Op deze voorzieningen is het bepaalde in lid 6.2, sub b onder 1 van overeenkomstige toepassing.

Reden: het aanbrengen van consistentie in de gebruikte terminologie.

Artikel 11 Waterstaat – Waterkering

Wijziging 12: onder gelijktijdige vernummering van de artikelen 11 tot en met 15, is een nieuw artikel 11 Waterstaat – Waterkering toegevoegd, luidende:

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor ‘Waterstaat – Waterkering’ aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen (basisbestemming) tevens bestemd voor:

- a. de waterkering en de waterbeheersing.

11.2 Bouwregels

Aanvullend op de bouwregels in de andere voor de betreffende gronden aangewezen bestemmingen gelden de volgende bouwregels:

- a. op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.
- b. voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende regel:
 - de bouwhoogte mag niet meer dan 2 m bedragen.

11.3 Nadere eisen

Het bevoegd gezag kan, met het oog op het voorkomen van een onevenredige aantasting van:

- de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- de verkeersveiligheid;
- de milieusituatie;
- de waterkerende functie van de waterkering, nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing.

11.4 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan, mits:

- geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de waterkerende functie van de waterkering;
- er overleg met de waterkeringbeheerder heeft plaatsgevonden, bij omgevingsvergunning afwijken van:
 1. het bepaalde in lid 11.2, sub a voor het bouwen van gebouwen die op grond van de basisbestemming zijn toegestaan;

2. het bepaalde in lid 11.2, sub b voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde die op grond van de basisbestemming zijn toegestaan.

11.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

a. Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:

1. het ontgronden, afgraven, ophogen en/of egaliseren van gronden;
2. het planten van bomen en/of houtgewas;
3. het dempen en/of graven van waterlopen en waterpartijen;
4. het aanbrengen en/of verwijderen van verhardingen;
5. het aanbrengen van ondergrondse en bovengrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen, en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

b. De in lid 11.5, sub a bedoelde vergunning is niet vereist voor:

1. het aanleggen van de infrastructurele werken en verhardingen ten behoeve van het realiseren van het doel van dit inpassingsplan;
2. werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden die normaal onderhoud en beheer betreffen;
3. werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.

c. De in lid 11.5, sub a bedoelde vergunning wordt alleen verleend indien:

1. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waterkerende functie van de waterkering;
2. er overleg heeft plaatsgevonden met de waterkeringbeheerder.

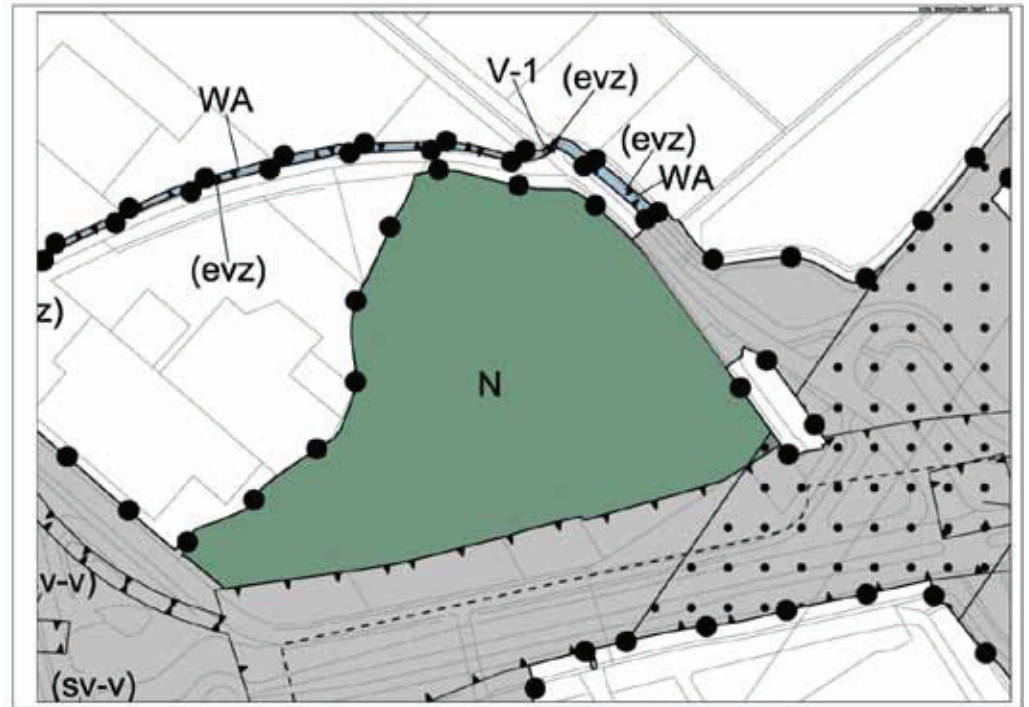
Reden: in het ontwerp Inpassingsplan Westfrisiaweg ontbrak een bestemmingsregeling voor waterkeringen met de daarbij horende vrijwaringszone. Met deze aanvulling is dit alsnog opgenomen.

4.2.2 Wijzigingen in de verbeelding

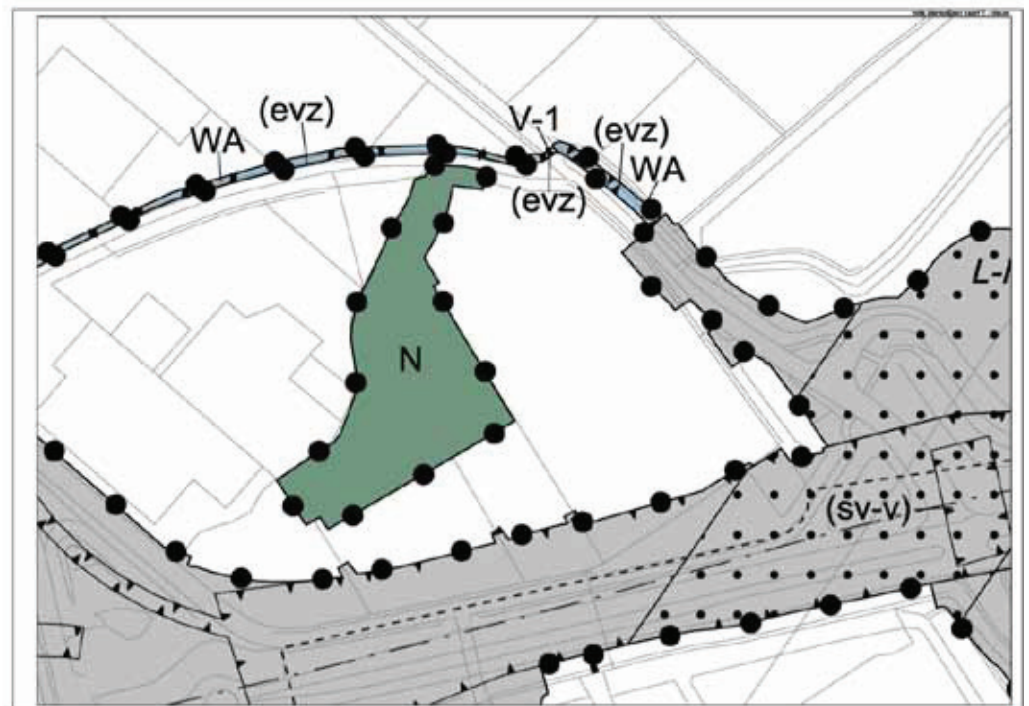
Het op één kaart aangeven van alle ten gevolge van zienswijzen doorgevoerde wijzigingen die hebben plaatsgevonden in de verbeelding kan leiden tot een onoverzichtelijk beeld. Daarom is gekozen om de doorgevoerde wijzigingen individueel te benoemen en per wijziging een tweetal fragmenten uit de verbeelding op te nemen, waarbij inzicht wordt gegeven in de wijziging ten opzichte van de verbeelding van het O-PIP ('situatie oud' versus 'situatie nieuw'):

Wijziging 1: vervallen van de waterberging ter hoogte van de A7 als natuurbestemming

Situatie oud



Situatie nieuw



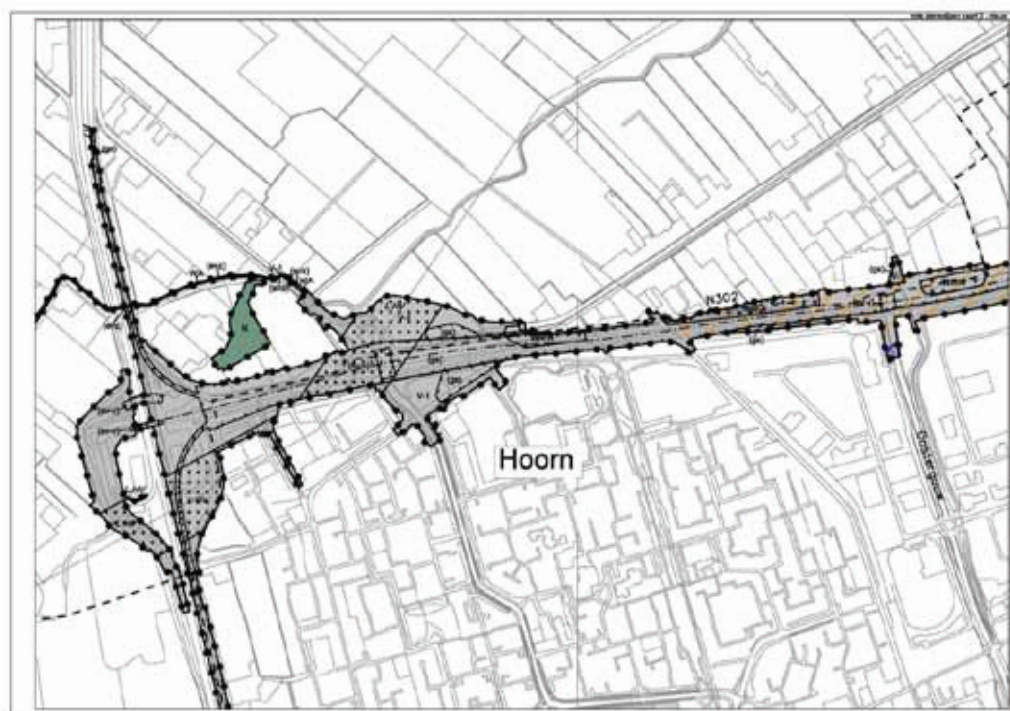
Reden: met de wijziging is een omissie hersteld.

Wijziging 2: wijziging verbeelding op het wegvak van de N302 (tussen de A7 en de aansluiting Oostergouw). Dit gedeelte is voorzien van een Verkeer-2 bestemming.

Situatie oud



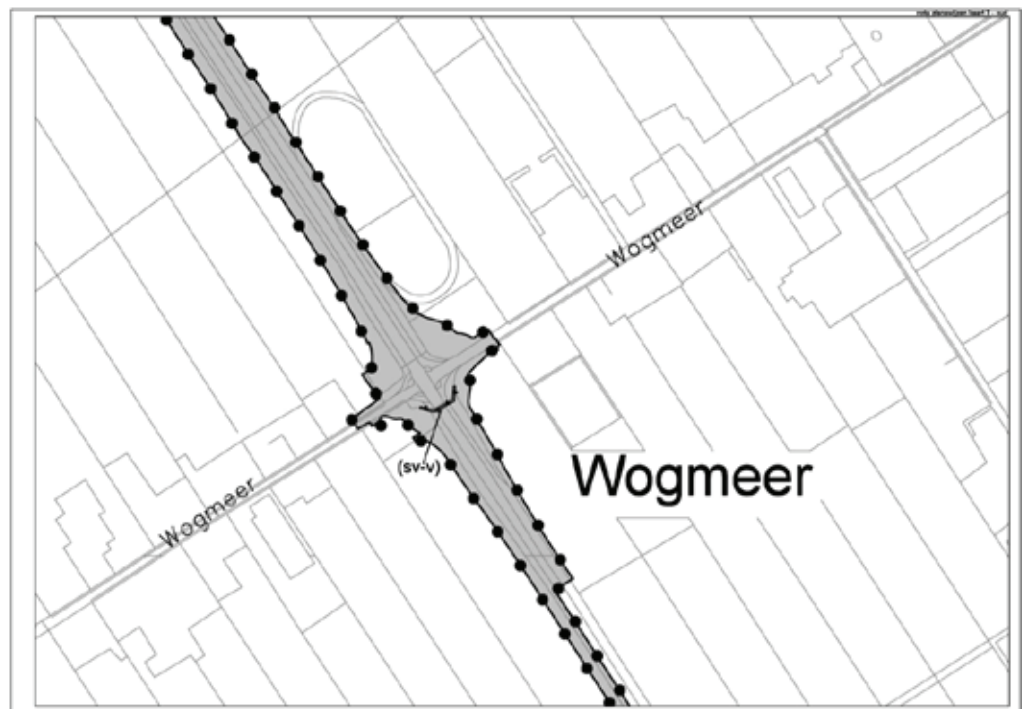
Situatie nieuw



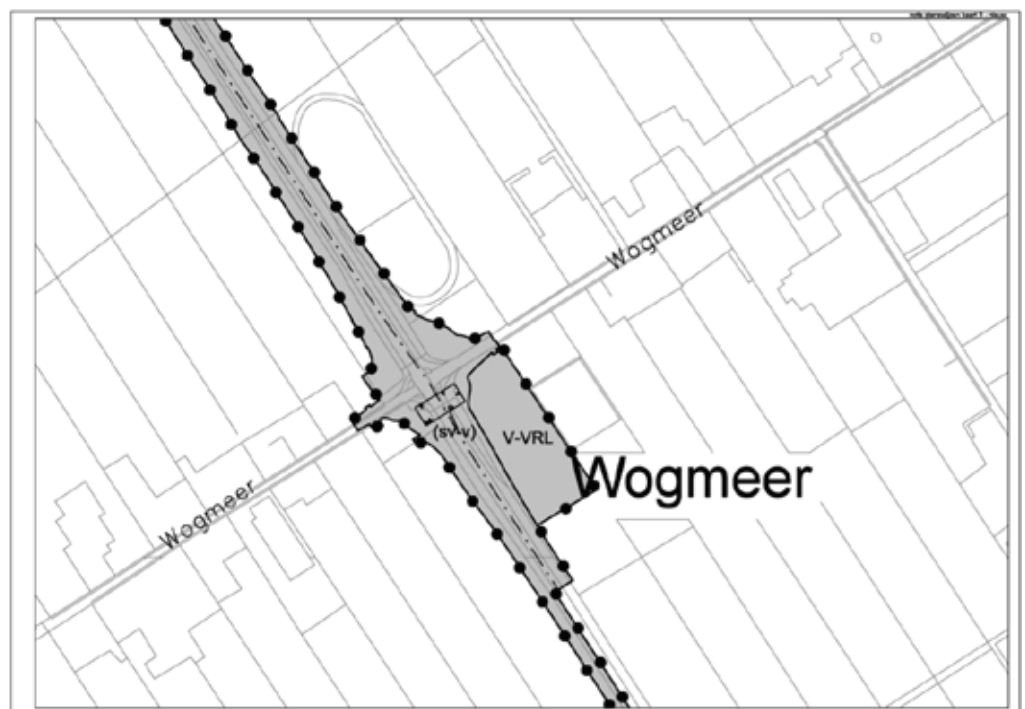
Reden: met de wijziging is een omissie hersteld.

Wijziging 3: de digitale verbeelding is voorzien van de lijn “as van de weg”

Situatie oud



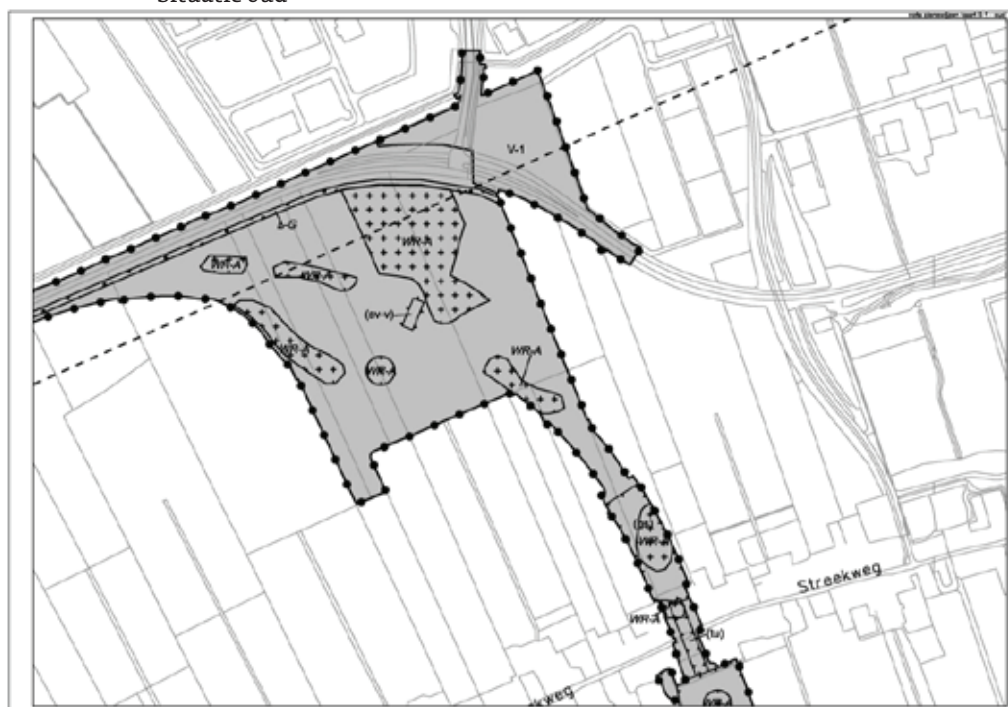
Situatie nieuw



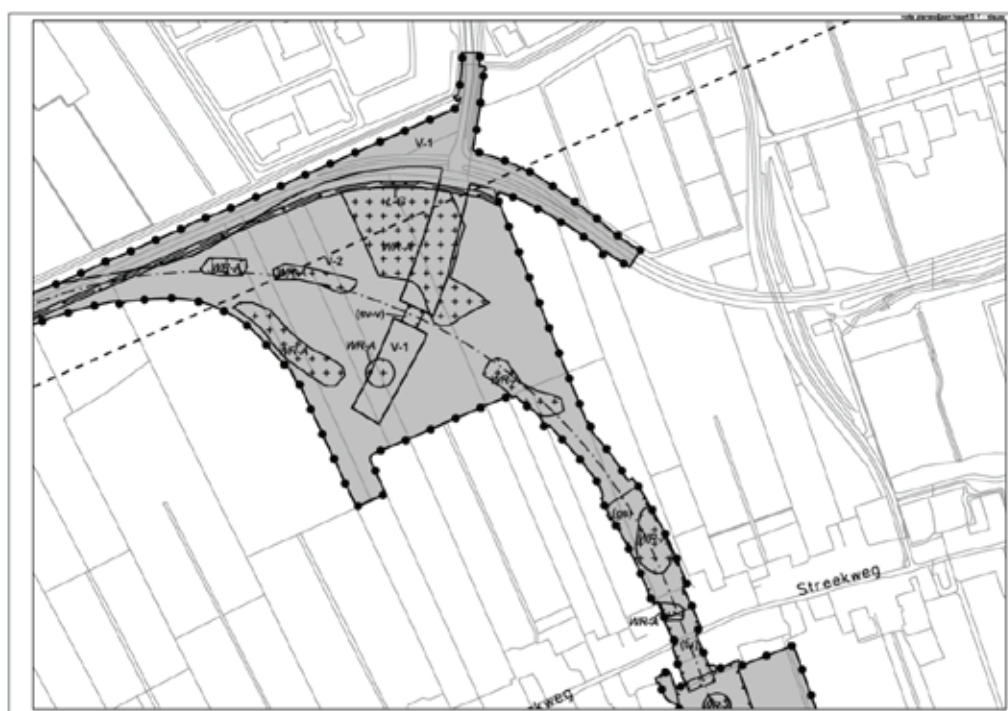
Reden: met de wijziging is een omissie hersteld en worden de papieren versie en de digitale verbeelding met elkaar in overeenstemming gebracht.

Wijziging 4: vervallen van de bestemming natuur nabij de Proeftuin Zwaagdijk

Situatie oud



Situatie nieuw



Reden: heroverweging van de gewenste natuurcompensatie.

Wijziging 5: Vervallen van de bestemming Verkeer- voorlopig ter hoogte van de percelen kadastraal bekend gemeente Drechterland, Sectie M, no. 202 en Sectie H, no 263.

Situatie oud



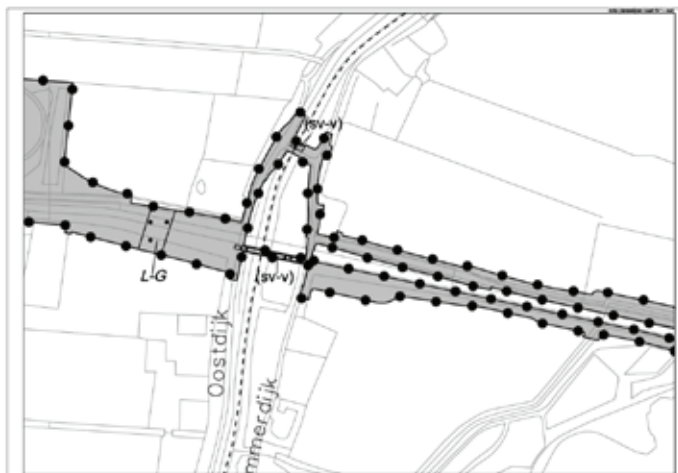
Situatie nieuw



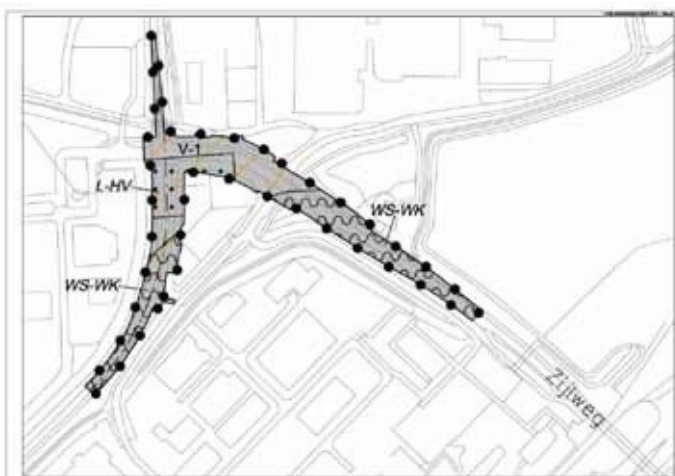
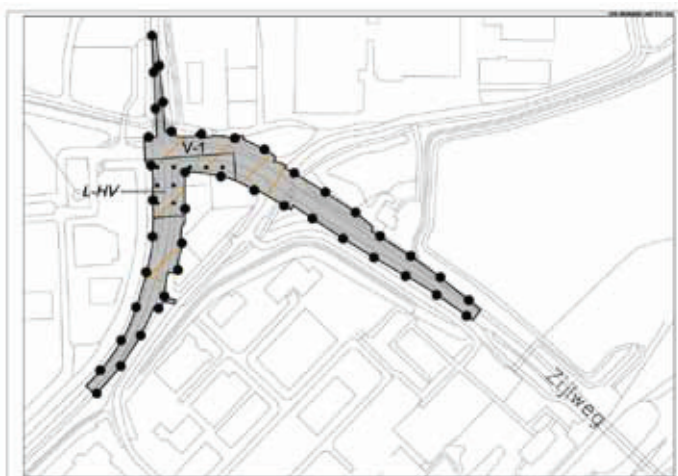
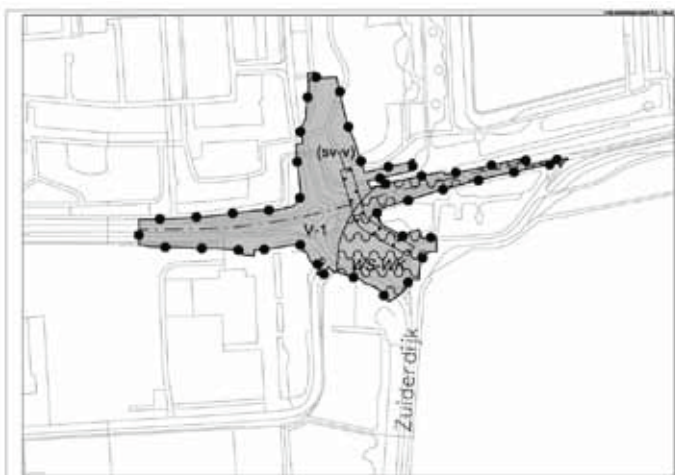
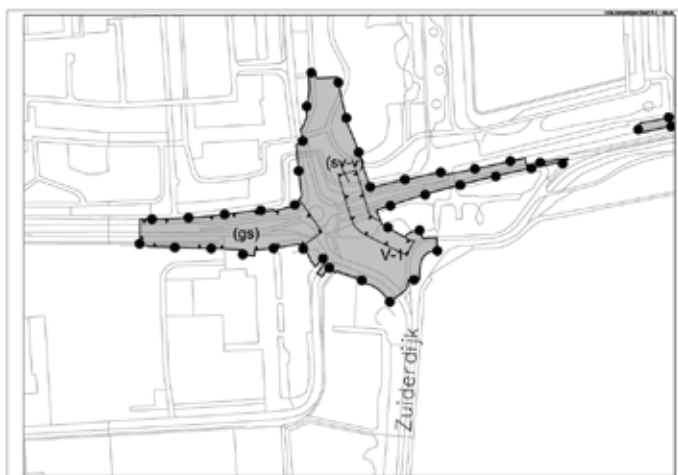
Reden: Deze bestemming kan elders binnen het PIP worden gerealiseerd met minder belastende gevolgen voor de grondeigenaar.

Wijziging 6: Toevoegen van de binnen de PIP grenzen aanwezige waterkeringen en de vrijwaringzones.

Situatie oud



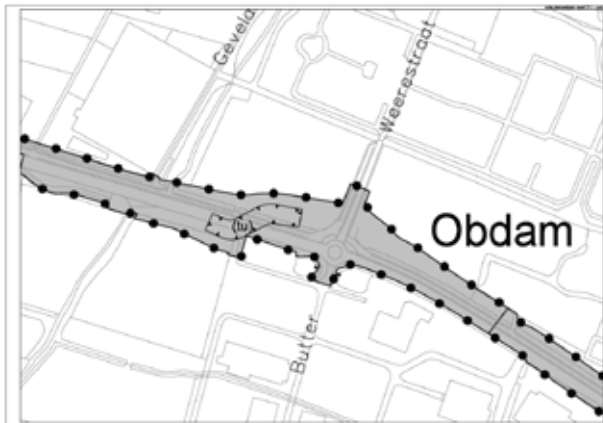
Situatie nieuw



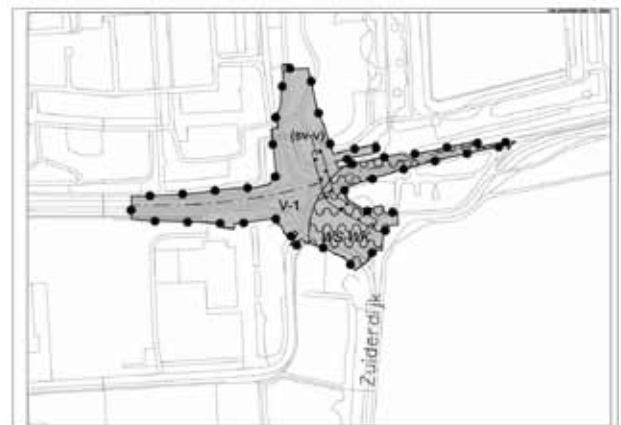
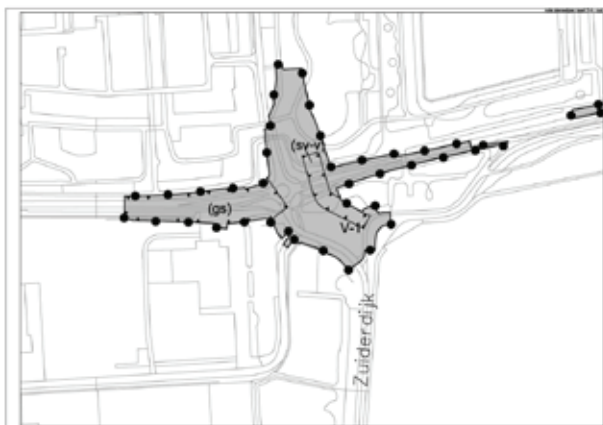
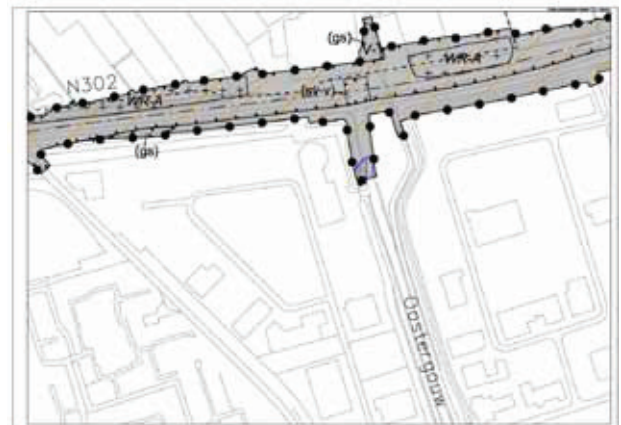
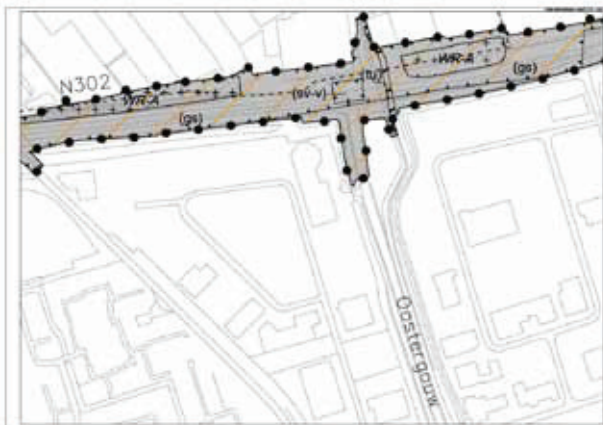
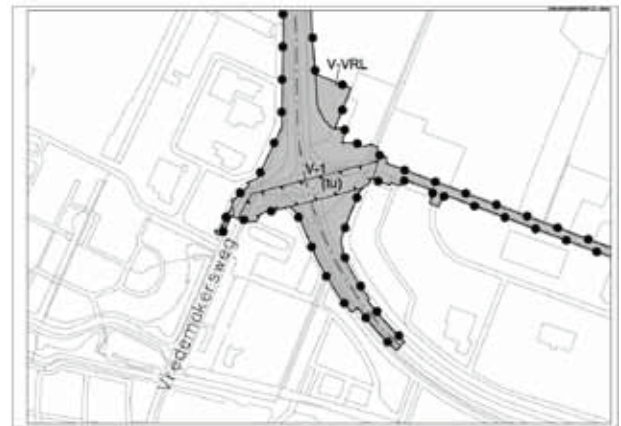
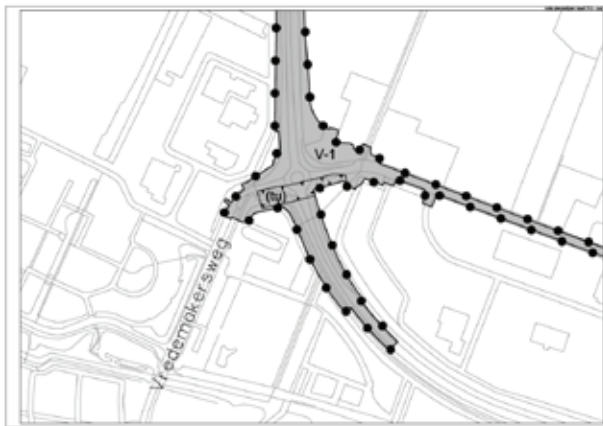
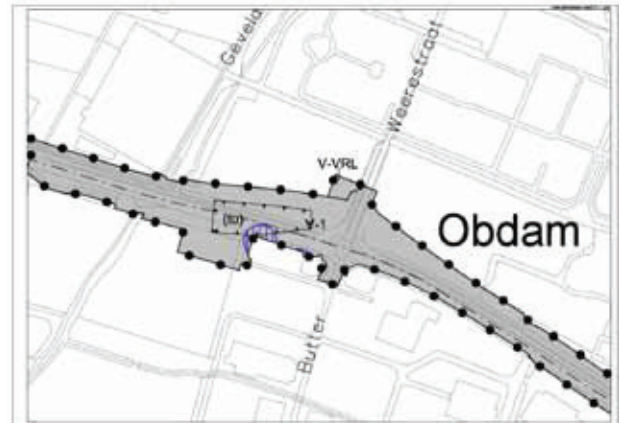
Reden: In het O-PIP ontbrak een bestemmingsregeling voor waterkeringen met de daarbij horende vrijwaringzone alsmede de aanduiding daarvan op de verbeelding. Met deze aanvulling wordt in deze omissie voorzien.

Wijziging 7: toevoegen van de binnen de PIP grenzen aanwezige risicocontouren van de LPG tankstations.

Situatie oud



Situatie nieuw



Reden: in het O-PIP zijn de risicocontouren abusievelijk niet opgenomen. Met deze aanvulling wordt in deze omissie voorzien.

Wijziging 8: Het digitale bestand is in overeenstemming met de analoge versie (geen aparte deelkaartjes toegevoegd).

Reden: Opheffen van een omissie.

4.2.3 Wijzigingen in de toelichting

Paragraaf 1.1

Wijziging 1: in paragraaf 1.1 is Figuur 1. Westfrisiaweg als onderdeel van de verbinding Alkmaar – Zwolle vervangen door een alternatieve figuur waarop duidelijker te zien is hoe het tracé tussen Alkmaar en Zwolle loopt. Het onderschrift is vervangen door de tekst:

Figuur 1. N23Westfrisiaweg als onderdeel van de verbinding Alkmaar – Zwolle.

Reden: het kaartje in het ontwerp Inpassingsplan Westfrisiaweg geeft niet voldoende duidelijk weer hoe het tracé van de verbinding tussen Alkmaar en Zwolle verloopt. Met het opnemen van een alternatieve figuur wordt hierin meer inzicht gegeven.

Paragraaf 1.2

Wijziging 2: In de opsomming in paragraaf 1.2 is onder aandachtspunt 4 de tekst vervangen door de volgende tekst:

“De provinciale weg N302 tussen de A7 en de Markerwaardweg wordt een 100 km/u-weg met 2x2 rijstroken. Met uitzondering van de kruising met de Museumspoortram worden alle kruisingen ongelijkvloers;”

Reden: Onder aandachtspunt 4 in de opsomming binnen paragraaf 1.2 is vermeld dat alle kruisingen ongelijkvloers worden uitgevoerd. Op dit onderdeel van de weg tussen de A7 en de Markerwaardweg kruist de Museumspoortram (met een lage frequentie) echter gelijkvloers. De tekst van aandachtspunt 4 is hierop aangepast.

Paragraaf 1.5

Wijziging 3: In paragraaf 1.5 is de passage “Wanneer de Westfrisiaweg op zeker moment is gerealiseerd, nemen de gemeenten de in dit inpassingsplan vastgelegde bestemmingen over in hun bestemmingsplan(nen)” komen te vervallen.

Reden: Het voorkomen van misverstanden over de verhouding van het inpassingsplan tot bestemmingsplannen van betrokken gemeenten.

Paragraaf 2.1

Wijziging 4: in het kopje ‘Vogel- en habitatrichtlijn (Natura2000)’ is de verwijzing naar paragraaf 5.6 vervangen door een verwijzing naar paragraaf 5.7.

Reden: Op verschillende plaatsen in het document zijn verkeerde verwijzingen opgenomen. Met deze wijziging wordt dit hersteld.

Wijziging 5: in het kopje ‘Verdrag van Malta’ is de verwijzing naar paragraaf 5.7 vervangen door een verwijzing naar paragraaf 5.8.

Reden: abusievelijk zijn op verschillende plaatsen in het document verkeerde verwijzingen opgenomen. Met deze wijziging wordt dit hersteld.

Paragraaf 2.3

Wijziging 6: op blz. 19 is in de laatste zin van de tweede alinea luidt de tekst:
 “Hierop wordt in paragraaf 5.6 nader ingegaan”.

Deze is vervangen door de zin:

“Hierop wordt in paragraaf 5.7 nader ingegaan”.

Reden: abusievelijk zijn op verschillende plaatsen in het document verkeerde verwijzingen opgenomen. Met deze wijziging wordt dit hersteld.

Paragraaf 2.5

Wijziging 7: de laatste zin van het kopje Ontwikkelingsplan Ecolint Enkhuizen (blz. 25) luidende:
 “Het tracé loopt hier aan de zuidzijde langs”,

is vervangen door de volgende tekst:

“Het tracé van de N23 Westfriisiaweg volgt hier het tracé van de bestaande N506.”

Reden: De gebieden ‘De Ven’, ‘De Weelen’ en ‘Het Streekbos’ liggen noordelijk van de N23 Westfriisiaweg, ‘Zuiderdijk’ aan de zuidkant. Met de tekstuele wijziging is recht gedaan aan een betere geografische aanduiding van de ligging van de natuurgebieden ten opzichte van de N23 Westfriisiaweg. Omdat deze weg het bestaande tracé van de N506 volgt, verandert er feitelijk niets aan de ligging van de natuurgebieden.

Paragraaf 3.10

Wijziging 8: In paragraaf 3.10 is een afweging opgenomen inzake de reactie van het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, die zich niet onverkort akkoord kon verklaren met de Waterhuishoudingsplannen Westfriisiaweg.

Reden: Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft kanttekeningen geplaatst bij de nota Waterhuishoudingsplannen Westfriisiaweg. Goed onderling overleg heeft geleid tot een aanpassing van de tekst van deze paragraaf.

Paragraaf 4.1

Wijziging 9: op blz. 49 is in de eerste alinea de zin

“De definitieve tracékeuze is het concept- Landschapsplan uitgewerkt
 (‘Landschapsplan N23 Westfriisiaweg’, 2011, concept)”,

vervangen door de tekst:

“De definitieve tracékeuze is in het Landschapsplan N23 Westfriisiaweg uitgewerkt.”

Reden: abusievelijk is het woordje ‘in’ niet opgenomen in de zin. Dit is met deze wijziging hersteld en ook is een koppeling aangebracht met de uitwerking van het tracé in het definitieve Landschapsplan N23 Westfriisiaweg.

Paragraaf 5.5

Wijziging 10: Paragraaf 5.5.2 is aangevuld met de invulling van de verantwoordingsplicht inzake groepsrisico. De door de provincie wenselijk geachte maatregelen zijn opgenomen in deze paragraaf.

Reden: Naar aanleiding van de zienswijze van de VROM-inspectie.

Paragraaf 5.7.2

Wijziging 11: op blz. 75 is in de laatste zin van de paragraaf een verwijzing opgenomen naar paragraaf 5.6.5. Deze wordt vervangen door een verwijzing naar paragraaf 5.7.5.

Reden: op verschillende plaatsen zijn in het document verkeerde verwijzingen opgenomen. Met deze wijziging wordt dit hersteld.

Paragraaf 7.1

Wijziging 12: in de tweede alinea is bij de besluitvorming door de gemeente Drechterland op 1 november 2010 een voetnoot toegevoegd die onder aan de bladzijde is weergegeven, inhoudende:

De gemeenteraad van Drechterland heeft daarbij aangegeven dat zij zal overgaan tot bekrachtiging van de ondertekening van de Realisatieovereenkomst indien onomstotelijk is vastgelegd dat de dichte tunnelbakken onder de Streekweg en de spoorlijn / Binnenwijzend, de volwaardige aansluiting bij de Slimweg en de gedeeltelijke opwaardering van de Slimweg worden uitgevoerd overeenkomstig bijlage 1, onderdeel 5 van de Realisatieovereenkomst.

Reden: de gemeente Drechterland heeft een voorwaarde gekoppeld aan haar instemming met de Realisatieovereenkomst. Deze voorwaarde kwam in het ontwerp Inpassingsplan Westfrisiaweg niet naar voren. Deze ommissie is met de opgenomen voetnoot hersteld.

4.3 WIJZIGINGEN NAAR AANLEIDING VAN AMBTSHALVE OVERWEGINGEN

4.3.1 Wijzigingen in de regels

Artikel 1 Begrippen

Wijziging 1: aan artikel 1 Begrippen, zijn toegevoegd sub e, sub k, sub q en sub s, is sub r vervallen en zijn sub p en s samengevoegd en gewijzigd in sub u, onder gelijktijdige vernummering van de andere subonderdelen van het artikel in doorlopende subonderdelen a tot en met w, inhoudende:

- e. archeologische waarden: de waarden die verband houden met het zich in de bodem bevinden van voorwerpen of bewoningssporen van vroegere samenlevingen, die wegens hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde van algemeen belang zijn;
- k. ecologische verbindingsszone: zone met voorzieningen ten behoeve van het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van natuurwaarden, zoals houtsingels, faunapassages, faunaduikers, wildrasten en kleinschalige natuurontwikkeling;
- q. geluidsscherm: een bouwwerk, geen gebouw zijnde, ten behoeve van het reduceren van geluidsbelasting;
- s. natuurlijke waarde: de aan een gebied toegekende waarde voor soorten planten, dieren en vegetatietypen, waarbij het gangbaar is zich met name te richten op de bescherming, zeldzaamheid en mate van bedreiging van de natuurwaarde van de aanwezige planten, dieren en vegetatietypen;
- u. peil:
 1. voor een bouwwerk op een kunstwerk:
 - de bovenkant van het kunstwerk;
 2. voor een geluidsscherm op een aarden wal:
 - de bovenkant van de aarden wal;
 3. in overige gevallen:
 - de hoogte van het aansluitend afgewerkte maaiveld;

Reden: bij het doorvoeren van aanpassingen is gebleken dat er behoefte is aan een aantal aanvullende, verduidelijkende definities. Deze wijziging voorziet daarin. Ook voorziet de wijziging in een verduidelijking van het begrip peil. Dat is voor de plaatsing van geluidsschermen van belang.

Artikel 2 Wijze van meten

Wijziging 2: artikel 2, sub a vervalt, onder gelijktijdige vernummering van de sub b tot en met e naar sub a tot en met d, en met toevoeging van sub e, inhoudende:

- e. meetverschillen:

bij de toepassing van het bepaalde in het plan ten aanzien van het bouwen binnen bestemmingsvlakken worden afwijkingen ten gevolge van meetverschillen buiten beschouwing gelaten, mits dat meetverschil, mede gelet op de aard en omvang van hierdoor toegelaten of toe te laten bouwwerken of werkzaamheden, als van zeer beperkte betekenis moet worden aangemerkt.

Reden: gebleken is dat er behoefte bestaat aan een bepaling over meetverschillen.

Artikel 3 Natuur

Wijziging 3: artikel 3.1 Bestemmingsomschrijving, sub a luidende:

- a. het ontwikkelen behouden van natuurlijke waarden;;

is vervangen door:

- a. het ontwikkelen en behouden van natuurlijke waarden.

Reden: de wijziging corrigeert een taalkundige omissie.

Wijziging 4: artikel 3.2 Bouwregels, sub b luidende:

- b. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- 1. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 m bedragen,

is vervangen door:

- b. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende regel:

- 1. de bouwhoogte mag niet meer dan 3 m bedragen,

Reden: de wijziging betreft een taalkundige aanscherping.

Artikel 4 Water

Wijziging 5: in artikel 4.2 Bouwregels, zijn de onderdelen c en d vernummerd tot a en b en is sub d luidende:

- d. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- 1. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 m bedragen,

vervangen door:

- b. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende regel:

- 1. de bouwhoogte mag niet meer dan 3 m bedragen,

Reden: de wijziging betreft het herstel van een verkeerde nummering en een taalkundige aanscherping.

Artikel 5 Verkeer - 1

Wijziging 6: in artikel 5.1 Bestemmingsomschrijving, zijn sub h tot en met r , met inachtneming van de hiervoor eerder vermelde toevoegingen, vernummerd naar sub a tot en met l.

Reden: abusievelijk is een verkeerde opsomming gegeven. Met deze wijziging wordt dit hersteld.

Wijziging 7: in artikel 5.2 Bouwregels zijn sub e en f vernummerd naar sub a en b en is sub b onder 1 luidende:

de bouwhoogte van geluidswerende maatregelen ten behoeve van geluidgevoelige functies ter plaatse van de aanduiding 'geluidscherm' mag niet

meer dan 6 m bedragen, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding ‘geluidsscherf’ het straatpeil als bedoeld in artikel 1 onder q geldt in afwijking van het peil als bedoeld in artikel 1 onder p.

vervangen door:

de bouwhoogte van geluidsbepurende voorzieningen ten behoeve van geluidgevoelige functies ter plaatse van de aanduiding “geluidsscherf” mag niet meer dan 6 m bedragen.

Reden: abusievelijk is een verkeerde opsomming gegeven. Met deze wijziging wordt dit hersteld. Ook is het onderdeel aangepast aan de gewijzigde definitie van peil.

Wijziging 8: de laatste zin van artikel 5.3 Nadere eisen, luidende:

nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde,

is vervangen door:

nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van bouwwerken.

Reden: Het is gewenst om ook bij gebouwen nadere eisen te kunnen stellen.

Wijziging 9: artikel 5.4 Afwijken van de bouwregels, sub a luidende:

a. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 5.2, sub b onder 1 voor het bouwen van geluidswerende maatregelen ten behoeve van geluidgevoelige functies buiten de gronden ter plaatse van de aanduiding “geluidsscherf” tot een bouwhoogte van niet meer dan 6 m,

is vervangen door:

a. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 5.2, sub b onder 1 voor het bouwen van geluidsbepurende voorzieningen ten behoeve van geluidgevoelige functies buiten de gronden ter plaatse van de aanduiding ‘geluidsscherf’ tot een bouwhoogte van niet meer dan 6 m.

Reden: het aanbrengen van consistentie bij het hanteren van het begrip geluidsbepurende voorzieningen.

Wijziging 10: artikel 5.5 Specifieke gebruiksregels, sub b en sub c luidende:

- b. De gronden met de bestemming ‘Verkeer - 1’ bedoeld voor de rijstroken voor de Westfriisaweg, mogen na aanleg niet eerder voor doorgaand gemotoriseerd verkeer in gebruik worden genomen, dan nadat de maatregelen ten behoeve van de landschappelijke inpassing, zoals weergegeven in het als bijlage bij deze regels opgenomen Landschapplan.
- c. De gronden met de bestemming ‘Verkeer - 1’ bedoeld voor de rijstroken voor de Westfriisaweg, mogen na aanleg niet eerder voor doorgaand gemotoriseerd verkeer in gebruik worden genomen, dan nadat de maatregelen ten behoeve van de compensatie ten behoeve van de ecologische hoofdstructuur, zoals weergegeven in het als bijlage bij deze regels opgenomen Compensatieplan Ecologische Hoofdstructuur.

is vervangen door:

- b. De gronden met de bestemming 'Verkeer -1' bedoeld voor de rijstroken voor de N23 Westfriisiaweg, mogen na aanleg niet eerder voor doorgaand gemotoriseerd verkeer in gebruik worden genomen, dan nadat de maatregelen ten behoeve van de landschappelijke inpassing, zoals weergegeven in het als bijlage 2 bij deze regels opgenomen Landschapsplan en die vallen binnen de grenzen van dit inpassingsplan en zijn opgenomen in de als bijlage 3 opgenomen tabel met maatregelen, zijn gerealiseerd.
- c. De gronden met de bestemming 'Verkeer - 1' bedoeld voor de rijstroken voor de N23 Westfriisiaweg, mogen na aanleg niet eerder voor doorgaand gemotoriseerd verkeer in gebruik worden genomen, dan nadat de maatregelen ten behoeve van de compensatie ten behoeve van de ecologische hoofdstructuur zoals weergegeven in het als bijlage 4 bij deze regels opgenomen Compensatieplan Ecologische Hoofdstructuur, de daarbij behorende oplegnotitie (bijlage 5) en tabel met maatregelen (bijlage 6) zijn gerealiseerd.

Reden: het voorkomen van verwarring over de inhoud van deze onderdelen, door het aanbrengen van een nadere aanscherping. De wijziging van sub a van het artikel is als gevolg van een ingediende zienswijze hiervoor al beschreven.

Artikel 6 Verkeer - 2

Wijziging 11: in artikel 6.1 Bestemmingsomschrijving, zijn sub d tot en met k vernummerd naar sub e tot en met m, onder gelijktijdige invoeging van sub d luidende:

- d. ter plaatse van de aanduiding "ecologische verbindingszone" tevens voor een ecologische verbindingszone;

Reden: hiermee is het bestemmen van gronden als ecologische verbindingszone beter verankerd in de regels.

Wijziging 12: in artikel 6.2 Bouwregels is sub b onder 1 luidende.

de bouwhoogte van geluidswerende maatregelen ten behoeve van geluidgevoelige functies ter plaatse van de aanduiding 'geluidsscherf' mag niet meer dan 6 m bedragen, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'geluidsscherf' het straatpeil als bedoeld in artikel 1 onder q geldt in afwijking van het peil als bedoeld in artikel 1 onder p.

vervangen door:

de bouwhoogte van geluidsbepalende voorzieningen ten behoeve van geluidgevoelige functies ter plaatse van de aanduiding "geluidsscherf" mag niet meer dan 6 m bedragen.

Reden: Het onderdeel is aangepast aan de gewijzigde definitie van peil.

Wijziging 13: de laatste zin van artikel 6.3 Nadere eisen, luidende:

nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde,

is vervangen door:

nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van bouwwerken.

Reden: Het is gewenst om ook bij gebouwen nadere eisen te kunnen stellen.

Wijziging 14: in artikel 6.4 Specifieke gebruiksregels, zijn sub b en sub c luidende:

- b. De gronden met de bestemming 'Verkeer - 2' bedoeld voor de rijstroken voor de Westfriisaweg, mogen na aanleg niet eerder voor doorgaand gemotoriseerd verkeer in gebruik worden genomen, dan nadat de maatregelen ten behoeve van de landschappelijke inpassing, zoals weergegeven in het als bijlage bij deze regels opgenomen landschapplan.
- c. De gronden met de bestemming 'Verkeer - 2' bedoeld voor de rijstroken voor de Westfriisaweg, mogen na aanleg niet eerder voor doorgaand gemotoriseerd verkeer in gebruik worden genomen, dan nadat de maatregelen ten behoeve van de compensatie ten behoeve van de ecologische hoofdstructuur, zoals weergegeven in het als bijlage bij deze regels opgenomen Compensatieplan Ecologische Hoofdstructuur,

is verplaatst naar artikel 6.5, sub b en sub c en vervangen, luidende:

- b. De gronden met de bestemming 'Verkeer -2' bedoeld voor de rijstroken voor de N23 Westfriisaweg, mogen na aanleg niet eerder voor doorgaand gemotoriseerd verkeer in gebruik worden genomen, dan nadat de maatregelen ten behoeve van de landschappelijke inpassing, zoals weergegeven in het als bijlage 2 bij deze regels opgenomen Landschapsplan en die vallen binnen de grenzen van dit inpassingsplan en zijn opgenomen in de als bijlage 3 opgenomen tabel met maatregelen, zijn gerealiseerd.
- c. De gronden met de bestemming 'Verkeer - 2' bedoeld voor de rijstroken voor de N23 Westfriisaweg, mogen na aanleg niet eerder voor doorgaand gemotoriseerd verkeer in gebruik worden genomen, dan nadat de maatregelen ten behoeve van de compensatie ten behoeve van de ecologische hoofdstructuur zoals weergegeven in het als bijlage 4 bij deze regels opgenomen Compensatieplan Ecologische Hoofdstructuur, de daarbij behorende oplegnotitie (bijlage 5) en tabel met maatregelen (bijlage 6) zijn gerealiseerd."

Reden: het voorkomen van verwarring over de inhoud van deze subonderdelen, door het aanbrengen van een nadere aanscherping. Sub a van het artikel is als gevolg van een ingediende zienswijze al aangepast.

Wijziging 15: artikel 6.5 Afwijken van de bouwregels, sub a luidende:

- a. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 6.2, sub b onder 1 voor het bouwen van geluidswerende maatregelen ten behoeve van geluidgevoelige functies buiten de gronden ter plaatse van de aanduiding "geluidsschermd" tot een bouwhoogte van niet meer dan 6 m,

is verplaatst naar artikel 6.4, sub a en vervangen, luidende:

- a. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 6.2, sub b onder 1 voor het bouwen van geluidsbepalende voorzieningen ten behoeve van geluidgevoelige functies buiten de gronden ter plaatse van de aanduiding "geluidsschermd" tot een bouwhoogte van niet meer dan 6 m,

Reden: het aanbrengen van consistentie bij het hanteren van het begrip geluidsbepalende voorzieningen.

Artikel 7 Verkeer – Voorlopig

Wijziging 16: in artikel 7.1 Bestemmingsomschrijving, sub l toegevoegd luidende:

- l. gronddepots.

Reden: door deze toevoeging wordt het mogelijk om de voor realisatie van de N23 Westfriisaweg benodigde gronddepots in te richten.

Wijziging 17: artikel 7.1 Bestemmingsomschrijving, sub g luidende:

- g. geluidwerende voorzieningen,

is vervangen door:

- g. geluidsbeperkende voorzieningen.

Reden: Het aanbrengen van consistentie bij het hanteren van het begrip geluidsbeperkende voorzieningen.

Wijziging 18: de laatste zin van artikel 7.3 Nadere eisen, luidende:

nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde,

is vervangen door:

nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van bouwwerken.

Reden: Het is gewenst om ook bij gebouwen nadere eisen te kunnen stellen.

Wijziging 19: Het eerste gedeelte van artikel 7.5 Bestemmingsomschrijving definitieve bestemming, luidende:

De voor 'Verkeer – Voorlopig' aangewezen gronden zijn na het verstrijken van de geldigheidstermijn als bedoeld in artikel 7.4 bestemd voor:

- a. grasland voor agrarisch gebruik;
- b. groenvoorzieningen,

is vervangen door:

De voor 'Verkeer – Voorlopig' aangewezen gronden zijn na het verstrijken van de geldigheidstermijn als bedoeld in artikel 7.4 bestemd voor "Agrarisch" waaronder begrepen:

- a. agrarisch gebruik;
- b. groenvoorzieningen,

Reden: Met de wijziging wordt een duidelijker definitieve bestemming gegeven aan de gronden die tijdens de uitvoering van het project de bestemming 'Verkeer – Voorlopig' hebben gekregen.

Artikel 8 Leiding - Gas

Wijziging 20: artikel 8.1 Bestemmingsomschrijving, luidende:

De voor 'Leiding – Gas' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor aardgastransportleidingen.

is vervangen door:

De voor 'Leiding – Gas' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen (basisbestemming), tevens bestemd voor aardgastransportleidingen.

Reden: Door toevoeging van het woordje 'basisbestemming' wordt duidelijker dat de bestemming 'Leiding-Gas' van dit artikel een dubbelbestemming is.

Wijziging 21: artikel 8.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, sub b onder 5 luidende:

5. mechanisch worden uitgevoerd en daarmee vallen onder de werking van de Wet Informatie Uitwisseling Ondergrondse Netwerken,

is vervangen door:

5. mechanisch worden uitgevoerd en daarmee vallen onder de werking van de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten.

Reden: Abusievelijk was een verkeerde citeertitel voor de wet gebruikt. De wijziging heft deze omissie op.

Artikel 9 Leiding - Hoogspanningsverbinding

Wijziging 22: artikel 9.1 Bestemmingsomschrijving, luidende:

De voor 'Leiding – Hoogspanningsverbinding' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor bovengrondse hoogspanningsleidingen.

is vervangen door:

De voor 'Leiding – Hoogspanningsverbinding' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen (basisbestemming), tevens bestemd voor bovengrondse hoogspanningsleidingen.

Reden: Door toevoeging van het woordje 'basisbestemming' wordt duidelijker dat de bestemming 'Leiding-Hoogspanningsverbinding' van dit artikel een dubbelbestemming is.

Artikel 10 Waarde - Archeologie

Wijziging 23: artikel 10.1 Bestemmingsomschrijving, luidende:

De voor 'Waarde – Archeologie' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen (basisbestemming), tevens bestemd voor het herstel en behoud van archeologische waarden,

is vervangen door:

De voor 'Waarde – Archeologie' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen (basisbestemming), tevens bestemd voor het behoud en bescherming van archeologische waarden,

Reden: De wijziging betreft een taalkundige wijziging. Spreken over 'behoud en bescherming' verdient de voorkeur boven 'herstel en behoud'.

Wijziging 24: De kapitalen in opening van de opsomming van artikel 10.2 Bouwregels, zijn vervangen door ondercast.

Reden: De wijziging betreft het herstel van een taalkundige omissie.

Wijziging 25: De aanvangszin van sub a van artikel 10.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, sub a onder 1, de aanvangszin van sub e en sub f onder 2, luidende:

- a. Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:
 - 1. het ontgronden, afgraven, egaliseren, mengen, diepploegen en ontginnen van gronden met dien verstande dat het werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden betreft met een oppervlakte groter dan 50 m² en dieper dan 30 cm;
- e. Indien uit het onder d genoemde archeologisch onderzoek blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het uitvoeren van het aangevraagde werken [...]
- 2. bij de beoordeling van de omgevingsvergunningplichtige activiteiten krijgen archeologische belangen voorrang boven de belangen die met de omgevingsvergunningplicht van de hoofdbestemming beoogt worden gediend,

zijn vervangen door:

- a. Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:
 - 1. het ontgronden, afgraven, egaliseren, mengen, diepploegen en ontginnen van gronden met een oppervlakte groter dan 50 m² en dieper dan 30 cm;
- e. Indien uit het onder d genoemde archeologisch onderzoek blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het uitvoeren van de aangevraagde werken [...]
- 2. bij de beoordeling van de omgevingsvergunningplichtige activiteiten krijgen archeologische belangen voorrang boven de belangen die met de omgevingsvergunningplicht van de hoofdbestemming worden gediend,

Reden: Met de wijzigingen zijn taalkundige dubbelingen en omissies hersteld.

Wijziging 26: De artikelen 11 tot en met 15, zijn vernummerd als 12 tot en met 16.

Reden: Door de invoeging van artikel 11 Waterstaat – Waterkering als gevolg van een zienswijze zijn de opvolgende artikelnummers vernummerd.

Artikel 14 Algemene aanduidingsregels

Wijziging 27: In het vernummerde artikel 14 is artikel 13.2 Vrijwaringszone – straatpad vervallen en vervangen door artikel 14.2 veiligheidszone – lpg, luidende:

14.2 Veiligheidszone – lpg**a. Aanduidingsomschrijving**

Ter plaatse van de aanduiding “veiligheidszone – lpg” zijn de gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het tegengaan van een te hoog veiligheidsrisico van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten vanwege de aanwezigheid van een risicovolle inrichting.

b. Bouwregels

Ter plaatse van de aanduiding “veiligheidszone – lpg” geldt voor het bouwen van bouwwerken de volgende regel:

- anders dan in de basisbestemming is bepaald, mogen op onder a bedoelde gronden geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten worden gebouwd.

c. Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen ten behoeve van afwijking van het bepaalde onder b en toestaan dat beperkt kwetsbare objecten worden gebouwd, mits het afwijken van de toepasselijke richtwaarden om gewichtige redenen wordt afgewogen.

d. Specifieke gebruiksregels

Ter plaatse van de aanduiding “veiligheidszone – lpg” worden in ieder geval de volgende gebruiksvormen aangemerkt als strijdig met deze aanduiding:

- het gebruik van gronden en bouwwerken als kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object (met uitzondering van het bestaande gebruik, voor zover het gebruik betreft dat niet reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan).

e. Wijzigingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag kan het plan het plan wijzigen door:

1. de aanduiding “veiligheidszone – lpg” te verwijderen op voorwaarde dat de betreffende risicovolle inrichting ter plaatse is beëindigd;
2. de aanduiding “veiligheidszone – lpg” te wijzigen (verkleinen), onder de volgende voorwaarden:
 - voor de risicovolle inrichting is een vergunning ingevolge de Wet milieubeheer verleend of gewijzigd;
 - de ligging van de zone is afgestemd op de met deze vergunning corresponderende veiligheidsafstand ingevolge het Besluit externe veiligheid inrichtingen;
 - binnen de gewijzigde zone bevinden zich geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten.

Reden:

Het opnemen van de risicocontouren van tankstations als gevolg van een zienswijze leidt tot de wenselijkheid van aanvullende regels op dit gebied. Met de wijziging is hieraan invulling gegeven.

Wijziging 28: artikel 14.2 Overgangsrecht gebruik, sub a en b luidende:

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in sub a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind,

is vervangen door:

artikel 15.2 Overgangsrecht gebruik, sub a en b luidende:

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het inpassingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met het inpassingsplan strijdige gebruik, bedoeld in sub a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

Reden: Abusievelijk is de term bestemmingsplan gehanteerd in plaats van inpassingsplan. Met deze wijziging is deze omissie hersteld.

4.3.2 Wijzigingen in de verbeelding

Wijziging 1: Opgenomen in bijlage 2, kaart 1: Plangebied

In de bijlage(n) zijn de verschillen aangegeven van de grenzen van het gehele Plangebied die een gevolg zijn van de wijzigingen tussen het O-PIP en het PIP

Wijziging 2: Opgenomen in bijlage 2, kaart 2: Natuur

In de bijlage(n) zijn de verschillen aangegeven voor de bestemming Natuur die een gevolg zijn van de wijzigingen tussen het O-PIP en het PIP.

Wijziging 3: Opgenomen in bijlage 2, kaart 3: Verkeer -1

In de bijlage(n) zijn de verschillen aangegeven voor de bestemming Verkeer - 1 die een gevolg zijn van de wijzigingen tussen het O-PIP en het PIP.

Wijziging 4: Opgenomen in bijlage 2, kaart 4: Verkeer - 2

In de bijlage(n) zijn de verschillen aangegeven voor de bestemming Verkeer - 2 die een gevolg zijn van de wijzigingen tussen het O-PIP en het PIP.

Wijziging 5: Opgenomen in bijlage 2, kaart 5: Verkeer - Voorlopig

In de bijlage(n) zijn de verschillen aangegeven voor de bestemming Verkeer - Voorlopig die een gevolg zijn van de wijzigingen tussen het O-PIP en het PIP.

Wijziging 6: Opgenomen in bijlage 2, kaart 6: Water

In de bijlage(n) zijn de verschillen aangegeven voor de bestemming Water die een gevolg zijn van de wijzigingen tussen het O-PIP en het PIP.

Wijziging 7: Opgenomen in bijlage 2, kaart 7: Leiding - Gas

In de bijlage(n) zijn de verschillen aangegeven voor de bestemming Leiding - Gas die een gevolg zijn van de wijzigingen tussen het O-PIP en het PIP.

Wijziging 8: Opgenomen in bijlage 2, kaart 8: Leiding - Hoogspanningsverbinding

In de bijlage(n) zijn de verschillen aangegeven voor de bestemming Leiding - Hoogspanningsverbinding die een gevolg zijn van de wijzigingen tussen het O-PIP en het PIP.

Wijziging 9: Opgenomen in bijlage 2, kaart 9: Waarde - Archeologie

In de bijlage(n) zijn de verschillen aangegeven voor de bestemming Waarde - Archeologie die een gevolg zijn van de wijzigingen tussen het O-PIP en het PIP.

Wijziging 10: Opgenomen in bijlage 2, kaart 10: Waterstaat - Waterkering

In de bijlage(n) zijn de verschillen aangegeven voor de aanduiding Waterstaat - Waterkering die een gevolg zijn van de wijzigingen tussen het O-PIP en het PIP.

Wijziging 11: Opgenomen in bijlage 2, kaart 11: Geluidzone - Industrie

In de bijlage(n) zijn de verschillen aangegeven voor de aanduiding Geluidzone - Industrie die een gevolg zijn van de wijzigingen tussen het O-PIP en het PIP.

Wijziging 12: Opgenomen in bijlage 2, kaart 12: Veiligheidszone - Lpg

In de bijlage(n) zijn de verschillen aangegeven voor de aanduiding Veiligheidszone - Lpg die een gevolg zijn van de wijzigingen tussen het O-PIP en het PIP.

Wijziging 13: Opgenomen in bijlage 2, kaart 13: Geluidscherm

In de bijlage(n) zijn de verschillen aangegeven voor de aanduiding Geluidscherm die een gevolg zijn van de wijzigingen tussen het O-PIP en het PIP.

Wijziging 14: Opgenomen in bijlage 2, kaart 14: specifieke vorm van Verkeer - Viaduct

In de bijlage(n) zijn de verschillen aangegeven voor de aanduiding specifieke vorm van Verkeer - Viaduct die een gevolg zijn van de wijzigingen tussen het O-PIP en het PIP.

Wijziging 15: Opgenomen in bijlage 2, kaart 15: Tunnel

In de bijlage(n) zijn de verschillen aangegeven voor de aanduiding Tunnel die een gevolg zijn van de wijzigingen tussen het O-PIP en het PIP.

Wijziging 16: Opgenomen in bijlage 2, kaart 16: As van de weg

In de bijlage(n) zijn de verschillen aangegeven voor de verklaring As van de weg die een gevolg zijn van de wijzigingen tussen het O-PIP en het PIP.

4.3.3 Wijzigingen in de toelichting

Ten opzichte van het O-PIP zijn in de toelichting delen van de tekst aangepast. De belangrijkste zijn hieronder weergegeven:

Hoofdstuk 1:

- Het doel van het project is verduidelijkt.
- Het project van de aanleg van de Westfrisiaweg is opgenomen in Bijlage II van de Crisis- en herstelwet. De consequenties hiervan zijn toegevoegd.

Hoofdstuk 2:

- Par. 2.1 Inhoud van de Kaderrichtlijn Water en Richtlijn overstromingsrisicobeheer zijn nader toegelicht.

Hoofdstuk 3:

- Par. 3.1 Inleiding is nader uitgewerkt.

Hoofdstuk 4:

- In par. 4.3 is het onderscheid tussen plangebied en studiegebied verduidelijkt.

Hoofdstuk 5:

- In par. 5.3.1 is vermeld dat het onderzoek naar geluidseffecten vanwege het wegverkeer is herzien en in het plan verwerkt. Het laatste rapport is hier vermeld. Als gevolg van de geactualiseerde akoestische gegevens is ook het in de tabel opgenomen maatregelenpakket daarop aangepast.
- In par. 5.4 is de tekst over het toetsingskader (NSL) herzien.
- In par. 5.5 is aanvullend aandacht besteed aan de effecten van LPG-stations grenzend aan het plangebied. Verder is hier inhoud gegeven aan de verantwoordingsplicht inzake het groepsrisico. Ten slotte is in deze paragraaf de informatie betreffende de hogedrukgastransportleidingen gecorrigeerd.
- In par. 5.7.5 zijn de maatregelen uit de aangepaste oplegnotitie inzake het compensatieplan weergegeven.
- In par. 5.8 is melding gemaakt van de uitkomsten van archeologisch veldonderzoek dat in het kader van het project wordt uitgevoerd vooruitlopend op de uitvoering van het project.

Hoofdstuk 6:

- In par. 6.2 is melding gemaakt van de aangepaste bestemming “Verkeer – voorlopig”.

OVERZICHT WIJZIGINGEN LANDSCHAPSPLAN

5.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk zijn de wijzigingen beschreven die zijn doorgevoerd in het concept Landschapsplan. Er is een onderscheid gemaakt tussen de wijzigingen naar aanleiding van:

- ingediende zienswijzen (5.2);
- ambtshalve overwegingen (5.3).

5.2 WIJZIGINGEN NAAR AANLEIDING VAN INGEDIENDE ZIENSWIJZEN

Hoofdstuk 3 - Tekening 'Kruising Dorpsstraat Obdam' (par. 3.10)

Wijziging 1: lage beplanting (maximumhoogte 75 cm) toegevoegd aan de noordzijde van de aansluiting van de N23 Westfrisiaweg op de Dorpsstraat (zuidelijk van de N23 Westfrisiaweg).

Reden: Nog beter voldoen aan het uitgangspunt van een terughoudende verschijningsvorm van de N23 Westfrisiaweg.

Tekening 'Aansluiting Laan van Meerweijde' (par. 3.11)

Wijziging 2: bomenrij langs de zuidelijke tak van de Laan van Meerweijde is verwijderd.

Reden: door de plaatsing van de bomenrij aan de zuidtak van de Laan van Meerweijde zou de Wipwatermolen te Obdam te weinig wind kunnen vangen. Het niet opnemen van deze bomen in het Landschapsplan voorkomt dit probleem.

Tekening 'Aansluiting N243' (par 3.23)

Wijziging 3: wijzigen benaming 'Vredemaker-West' in 'Vredemaker-Oost'.

Reden: abusievelijk is de benaming 'Vredemaker-West' gebruikt op de tekening. Deze wijziging herstelt deze fout.

Tekst bij paragraaf 3.29

Wijziging 4: toegevoegd is een referentie met de volgende tekst:

"Een groene stadsrand houdt in dat de grens van het bebouwde gebied, vanuit het landelijke gebied gezien, bestaat uit beplanting of bebouwing afgewisseld met beplanting."

Reden: Door de opname van deze aanvullende referentie in het Landschapsplan, wordt meer inzicht gegeven in de wijze waarop de N23 Westfrisiaweg in het landschap wordt ingepast. Ook wordt beter aangegeven wat de bedoeling is van de groene scheggen, zoals die onder meer in de Toekomstvisie Drechterland zijn beschreven.

Ontwerpprincipe 54 (par. 3.37)

Wijziging 5: de tekst van ontwerpprincipe 54 luidende:

"De inrichting van de vrijkomende ruimte tussen de N23 Westfrisiaweg en de woonwijk Bangert-Oosterpolder sluit aan op het groene karakter van de parkzone rondom het bedrijventerrein en zorgt ervoor dat de beleving van de weg binnen de woonwijk minimaal blijft."

is vervangen door:

“De gemeente Hoorn ontwikkelt de vrijkomende ruimte tot nieuwe stadsrand met een groen karakter. De grasbermen met solitaire bomen langs de toeritten bij de Strip en het gras op de kabels en leidingenstrook sluiten hier op aan en geven de eerste aanzet voor het groene karakter.”

Reden: met de wijziging wordt tegemoet gekomen aan een wens van de gemeente Hoorn. Deze gemeente ontwikkelt dit gebied zelf en dient daarbij maximale flexibiliteit te houden.

Tekst bij par. 3.41

Wijziging 6: toegevoegd is een referentie met de volgende tekst:

3.41 Nieuwe erfsingel

Een nieuwe erfsingel is een drie meter hoge groeiwand, die de open ruimte op de overkapping begrenst. Deze groeiwand moet lijken op een erfafscheidende beplanting, zoals die op meerdere plaatsen langs de Streekweg achter de bebouwing voorkomt. Wanneer men vanaf de Streekweg over de overkapping heen kijkt, mag het beeld niet bestaan uit geluidsschermen, maar roepen de beplante groeiwanden het beeld van een hoge haag op.”

Reden: Door de opname van deze aanvullende referentie in het Landschapsplan, wordt meer inzicht gegeven in de wijze waarop de N23 Westfrisiaweg in het landschap wordt ingepast. Ook wordt beter aangegeven wat de bedoeling is van de groene scheggen, zoals die onder meer in de Toekomstvisie Drechterland zijn beschreven.

Tekening ‘Profiel onderdoorgang Streekweg 1:500’ (par. 3.41)

Wijziging 7: de breedte van het profiel van de N23 Westfrisiaweg (Verdiepte ligging) is aangepast naar het profiel van een weg met 2x2 rijstroken. De breedtemaat van 11,6 is daarop aangepast.

Reden: de N23 Westfrisiaweg wordt ter hoogte van de Streekweg uitgevoerd als een regionale stroomweg met 2x2 rijstroken. In de tekening was daarin niet voorzien. Deze is met deze wijziging daarop aangepast.

Tekening ‘Voorstel nieuwe situatie Binnenwijzend’ (par.3.42)

Wijziging 8: de waterloop zuidelijk van de Wijzend (aansluitend aan de onderdoorgang Binnenwijzend) is aangepast, zodat deze watergang niet langer op het perceel van Binnenwijzend 104 is gelegen.

Reden: op verzoek van de perceeleigenaar is het voor hem bestemde water op zijn perceel verwijderd uit het Landschapsplan.

Tekening ‘Profiel onderdoorgang Binnenwijzend 1:500’ (par 3.43)

Wijziging 9: de breedte van het profiel van de N23 Westfrisiaweg (Verdiepte ligging) is aangepast naar het profiel van een weg met 2x2 rijstroken. De breedtemaat van 11,6 is daarop aangepast.

Reden: de N23 Westfrisiaweg wordt ter hoogte van de Binnenwijzend uitgevoerd als een regionale stroomweg met 2x2 rijstroken. In de tekening was daarin niet voorzien. Deze is met deze wijziging daarop aangepast.

Hoofdstuk 3 - Tekening ‘Kruising Florasingel’(par. 3.50)

Wijziging 10: de tekening ter hoogte van stoomgemaal “Het Grootslag 2” en de woning aan de Zuiderdijk 3 te Stede Broec is aangevuld met de bestaande beplanting.

Reden: ten onrechte is de bestaande en te handhaven beplanting rondom het stoomgemaal en de woning van Zuiderdijk 3 niet op de tekening in het Landschapsplan weergegeven, waardoor de indruk wordt gewekt dat er meer beplanting wordt verwijderd dan is bedoeld. De wijziging strekt ertoe dit misverstand op te heffen.

5.3 Wijzigingen naar aanleiding van ambtshalve overwegingen

Alle ambtshalve wijzigingen vloeien voort uit de ambtshalve wijzigingen van het PIP. Het betreffen onder andere de volgende aspecten:

- redactionele wijzigingen;
- aanvulling referentielijst;
- aangepaste Inleiding vanwege verduidelijking juridische status Landschapsplan;
- consistent maken van de inhoud t.o.v. Beeldkwaliteitsplan;
- consistent maken van de inhoud t.o.v. akoestisch onderzoek.

BEGRIPPENLIJST

Om de tekst van de Nota beantwoording zienswijzen leesbaar en compact te houden, is gekozen voor het hanteren van een aantal begrippen en het gebruik van afkortingen. Deze begrippen en afkortingen worden in deze verklarende begrippenlijst toegelicht.

Akoestisch onderzoek

Het door Grontmij ten behoeve van het project N23 Westfrisiaweg uitgevoerde onderzoek naar de geluidsaspecten, d.d. 16 mei 2012, (akoestisch onderzoek N23 Westfrisiaweg, kenmerk GM-0060647. rev. D1) inclusief de daarvoor uitgevoerde actualisaties.

Beeldkwaliteitsplan

Het door de provincie vastgestelde Beeldkwaliteitsplan N23 Westfrisiaweg, d.d. 19 maart 2009.

Besluit hogere waarde

Een besluit van gedeputeerde staten van de provincie tot het vaststellen van een hogere grenswaarde voor geluid in het kader van de Wet geluidhinder. Het vaststellen van een hogere waarde komt in beeld wanneer de toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend is, dan wel overwegende bezwaren ontmoet vanuit stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Bevi-inrichting

Een inrichting zoals bedoeld in artikel 2 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen, zoals bijvoorbeeld een benzineverkooppunt.

Compenserende maatregel

Maatregel die de nadelige invloed van een ingreep/activiteit compenseert door elders een positief effect te genereren.

Ecologische Hoofdstructuur

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is een Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden.

Ecologisch onderzoek

Het in het kader van het project N23 Westfrisiaweg verrichte onderzoek naar de ecologische effecten van de aanleg van de weg en naar de mogelijkheden om nadelige effecten voor de ecologie te beperken, dan wel te compenseren. Dit onderzoek is vastgelegd in de opgestelde rapportages: de Natuurtoets reconstructie Westfrisiaweg, toetsing wet- en regelgeving van natuur, d.d. 26 oktober 2010 en het Compensatieplan Ecologische Hoofdstructuur omtrent Westfrisiaweg, d.d. 5 november 2010 (inclusief de daarbij horende oplegnotitie).

Erbi-normen

De "Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten". Deze bevatten eisen en richtlijnen, opgesteld door de provincie Noord-Holland, directie Beheer & Uitvoering, waaraan te realiseren objecten van bouw- en infrastructurele projecten dienen te voldoen. Ook bevatten ze de eisen van beheer en onderhoud aan de objecten. In grote lijnen omvatten de Erbi-normen de landelijk gestelde eisen en richtlijnen, aangevuld met specifiek door de provincie Noord-Holland gestelde eisen en richtlijnen.

Grenswaarde

Kwaliteitsniveau van water, bodem, geluid of lucht, dat ten minste moet worden bereikt of gehandhaafd.

Hoogheemraadschap

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

InrichtingsMER

Het door bureau Tauw opgestelde en door de provincie geaccordeerde inrichtingsMER, (2010, projectnummer 4587835).

(Concept) Landschapsplan

Met concept Landschapsplan is aangeduid het concept van het Landschapsplan N23 Westfriisiaweg. Met Landschapsplan is aangeduid het door Provinciale Staten vastgestelde definitieve Landschapsplan N23 Westfriisiaweg.

Luchtonderzoek

Het ten behoeve van het project N23 Westfriisiaweg uitgevoerde onderzoek naar de luchtkwaliteit, d.d. 14 maart 2011 (inclusief de daarbij horende oplegnotitie).

MER

Milieueffectrapportage.

Mitigerende maatregel

Maatregel die de nadelige gevolgen van de aanleg van een weg voor het milieu voorkomt of beperkt.

N23 Westfriisiaweg

De door de provincie gehanteerde benaming voor de opwaardering van de verkeersverbinding tussen Heerhugowaard en Enkhuizen.

NRM

Nieuw Regionaal Verkeersmodel voor de Randstad 2.3.

(O-)PIP

Met O-PIP is aangeduid het in opdracht van de provincie opgestelde ontwerp Inpassingsplan Westfriisiaweg.

Met PIP is aangeduid het door Provinciale Staten vastgestelde Inpassingsplan Westfriisiaweg.

planMER

Het door bureau Tauw opgestelde en door de provincie geaccordeerde MilieuEffectRapport (2007 projectnummer 4468856).

Provincie

De provincie Noord-Holland.

QRA N23

Het onderzoek naar externe veiligheid, zoals vastgelegd in het QRA rapport van de N23 (Westfriisiaweg) met behulp van RBMII, d.d. 14 maart 2011 (inclusief de daarbij horende oplegnotitie).

Quickscan

Een beoordeling van ideeën en inrichtingsvarianten, zoals deze door een in het kader van het project ingestelde klankbordgroep naar voren zijn gebracht. Deze beoordelingen geven inzicht in de technische uitvoerbaarheid en de betaalbaarheid van de onderzochte, aangedragen alternatieven. De quickscans zijn opgenomen in de door Grontmij opgestelde onderliggende rapportage N23 Westfriisiaweg Quick Scans.

Reactienota

De Reactienota MER en voorontwerp-inpassingsplan Westfrisiaweg.

Realisatieovereenkomst

De Realisatieovereenkomst N23 Westfrisiaweg, d.d. 26 augustus 2010.

Regioakkoord

Het Regioakkoord N23 Westfrisiaweg, d.d. 17 oktober 2007.

Tracé

Verloop van de N23 Westfrisiaweg in het gebied.

Verkeersonderzoek

Het door Goudappel Coffeng in opdracht van de provincie uitgevoerde Verkeersonderzoek Westfrisiaweg, d.d. 6 juni 2005.

Waterhuishoudingsplannen Westfrisiaweg

De rapportage over waterhuishoudkundige aspecten, zoals deze zijn opgenomen in de Waterhuishoudingsplannen Westfrisiaweg, Voorontwerp +, d.d. 13 april 2011.

Waterhuishoudkundig ontwerp

Het door Grontmij opgestelde Waterhuishoudkundig ontwerp Westfrisiaweg, d.d. 2 juni 2008.

BIJLAGE 1

REACTIE GRONTMIJ

Reactie Grontmij d.d. 16 mei 2012 op de Peutzrapportage
zoals ingebracht namens prof. dr. G. Nijpels en mw. M. Weeber
bij brief d.d. 21 december 2011.

Notitie

Referentienummer
GM-0060599

Datum
16 mei 2012

Kenmerk
214706

Betreft
Reactie op zienswijze 2008601951.TO_ZienswijzeGSNoordHolland002

1. Inleiding

Op 21 december 2011 is door VvAA Rechtsbijstand, namens cliënten Prof. Dr. G. Nijpels en mevrouw M. Weeber, wonende aan de Zwaagdijk 445 te Zwaagdijk-West, de in de zienswijze van 23 november 2011 aangekondigde aanvulling ingediend. Als bijlage bij deze zienswijze is een rapport van het Bureau Peutz bv (hierna te noemen Peutz) toegevoegd. In deze rapportage is een aantal kritische punten opgenomen, die rechtstreeks betrekking hebben op het geluidsonderzoek dat is opgesteld ten behoeve van het Ontwerp Inpassingsplan. In opdracht van provincie Noord-Holland is door Grontmij Nederland B.V., het bureau dat het akoestisch onderzoek heeft uitgevoerd, door middel van deze notitie een reactie op deze zienswijze geformuleerd. Opge-merkt wordt dat in deze notitie alleen wordt ingegaan op de volgende punten uit de zienswijze:

- Kanttekening bij geluidrapport - Gegevens onvolledig of onduidelijk.
 - Kanttekening bij Ontwerp PIP in relatie tot geluid - Effect van spoorwegovergang ontbreekt.
- Op de overige onderdelen van de zienswijze van Peutz wordt op de Nota zienswijzen ingegaan.

2. Gegevens onvolledig of onduidelijk

Peutz signaleert in de rapportage de volgende onvolledigheden c.q. onduidelijkheden:

1. De Invoergegevens van de rekenmodellen zijn niet in de vorm van een numerieke uitdraai van het rekenprogramma weergegeven.
Met name ontbreken:
 - hoogte van gebouwen;
 - plaatsen en afmetingen van de huidige geluidafschermende voorzieningen;
 - aard van geluidreflecterende en geluidafschermende objecten;
 - bodemfactor van de toegepaste bodemgebieden.Dit is strijdig met Bijlage 1, hoofdstuk 1, paragraaf 3 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.
2. De gehanteerde snelheidsregimes voor de eindsituatie 2028 kloppen niet. Het gaat dan specifiek om de toe- en afritten Wogmergouw en Oostergouw. Peutz constateert op basis van de snelheidskaarten in bijlage 4 dat hier een snelheid van 70 km/uur wordt ingesteld, terwijl dit strijdig is met hetgeen in bijlage 3 is gesteld.
3. De onderbouwing van de maatgevende verkeersintensiteiten per etmaal en gemiddelde dag-, avond- en nachtuur ontbreekt.

Hieronder wordt per punt op de hierboven opgesomde zienswijzen ingegaan.

Invoergegevens rekenmodel

Het is inderdaad correct dat niet alle invoergegevens in een numerieke uitdraai van het rekenprogramma zijn weergegeven. Het is niet gebruikelijk om (delen van) het rekenmodel te publiceren en vanwege de omvang ook niet voor de hand liggend. In hoofdstuk 1 paragraaf 3 van bijlage 1 van het Reken- en meetvoorschrift 2006 is gesteld dat alleen de situering, akoestisch relevante dimensies en de aard van de doorgerekende geluidsafschermende maatregelen, zowel op

oorspronkelijk kaartmateriaal als in de vorm van de geschematiseerde computerinvoer dient te worden opgenomen. Deze zaken zijn in de rapportage (hoofdttekst en bijlagen) opgenomen. De invoergegevens zijn daarom voldoende kenbaar waardoor van strijd met het Reken- en meetvoorschrift 2006 geen sprake is..

Peutz stelt dat de onduidelijkheden van invoergegevens, anders dan degene die wel in hoofdstuk 3 en in de bijlagen 3 en 4 zijn weergegeven, kan worden ondervangen door inzage te geven in de gebruikte elektronische rekenmodellen (Geomilieu-formaat). Hoewel uit het akoestisch rapport de invoergegevens duidelijk volgen, is inzage van de modellen uiteraard mogelijk. Indien gewenst kan Peutz hierover contact opnemen met het projectbureau N23 Westfrisiaweg.

Gehanteerde snelheidsregimes 2028

De in het onderzoek gehanteerde snelheidsregimes kloppen. Ter hoogte van de Wormergouw en de Oostergouw geldt op het hoofdwegennet een snelheid van 100 km/uur. Dit is ook als dusdanig in de akoestische rapportage in de bijlagen 3 en 4 weergegeven. Voor de toe- en afritten geldt dat deze conform de Handleiding Akoestisch Onderzoek Wegverkeer zijn gemodelleerd. Dit betekent dat op de toe- en afritten een verloop van de snelheid, op- of aflopend afhankelijk van het feit of het gaat om een toe- of afrit van 80, 65 en 50 km/uur. Dit betreft alleen de op- en afritten, niet de hoofdrijbaan. Deze situatie is in bijlage 4 weergegeven. Op de hoofdwegen is daarom niet gerekend met een snelheid van 70 km/u. Van een tegenstrijdigheid is geen sprake.

Onderbouwing maatgevende verkeersintensiteiten

De veronderstelling dat de onderbouwing van de maatgevende verkeersintensiteiten per etmaal ontbreekt, is niet correct. In zowel in hoofdstuk 3 als bijlage 3 zijn de verkeersgegevens uitvoerig beschreven. Voor de uitgangspunten die zijn gehanteerd ten behoeve van de verkeersmodellen wordt verwezen naar de rapportage van Goudappel Coffeng voor het aspect verkeer dat is opgesteld voor het Ontwerp Inpassingsplan. Van strijd met Bijlage 1, hoofdstuk 1, paragraaf 4 van Rmg 2006 is geen sprake.

3. Effect van spoorwegovergang ontbreekt

Peutz stelt dat het effect van de spoorwegovergang in de N23 niet is opgenomen in het geluidrapport. Dit effect is niet in het geluidonderzoek ten behoeve van het Ontwerp Inpassingsplan opgenomen. Enerzijds omdat dit aspect binnen de Wet geluidhinder niet getoetst hoeft te worden. Anderzijds omdat dit effect in de onderhavige situatie ook niet aan de orde is. De spoorwegovergang betreft de spoorwegovergang van de Museumstoomtram Hoorn- Medemblik. Deze lijn wordt slechts zeer incidenteel gebruikt en is evenmin opgenomen in het zogenoemde akoestische spoorboekje ASWIN ten behoeve van het maken van geluidberekeningen. In het seizoen dat loopt van april tot en met oktober wordt 1-2 maal per dag een rit vice versa tussen Hoorn en Medemblik met deze stoomtrein gemaakt.

Derhalve is er slechts zeer incidenteel sprake van een situatie dat verkeer ter plaatse van deze overgang optrekt en afremt. Het toepassen van een optrektoeslag ΔL_{op} als gevolg van het afremmen en optrekken van verkeer door de aanwezigheid van een kruispunt of een situatie die de gemiddelde snelheid van het verkeer sterk beperkt, zoals beschreven in paragraaf 2.5 van bijlage III het Reken- en meetvoorschrift Geluid is derhalve niet aan de orde.

Paragraaf 2.5.2 van bijlage III het Reken- en meetvoorschrift Geluid geeft ook aan dat er in bepaalde gevallen een obstakeltoeslag $\Delta L_{obstakel}$ toegepast dient te worden in die situaties dat de snelheid van het verkeer sterk wordt beperkt. Aangegeven wordt dat voor het toekennen van deze toeslag de gemiddelde snelheid van het verkeer als gevolg van het obstakel ten minste gehalveerd wordt.

In de onderhavige situatie is dit geenszins het geval. De spoorwegovergang is zo ontworpen dat het verkeer er met de reguliere snelheid overheen kan rijden en niet hoeft af te remmen. Het is daarom terecht dat deze correctie niet is toegepast.

Ter informatie zijn twee foto's toegevoegd van de spoorwegovergang waaruit blijkt dat hier geen sprake is van een obstakel zoals omschreven onder paragraaf 2.5.2 van bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift Geluid waardoor van een toeslag geen sprake is.



Ook indien vanuit het aspect goede ruimtelijke ordening de effecten van het geluid van de West-frisiaweg op de omgeving wordt beschouwd, is het terecht dat de aspecten van de spoorwegovergang niet nader zijn beschouwd, omdat deze spoorwegovergang geen invloed heeft op de in de omgeving optredende geluidniveaus.

Bureau Peutz stelt voorts dat als gevolg van de opening van de geluidsschermen ter hoogte van de spoorwegovergang, het geluid vanwege de spoorwegovergang relatief duidelijk naar voren zal komen, omdat het geluid impulsvormig van karakter is, waardoor dit relatief hinderlijk zal zijn. De geluidberekeningen met standaardrekenmethode II van bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift Geluid houden rekening met de hoogte van geluidsschermen en de openingen tussen geluidsschermen en al de obstakels die de overdracht beïnvloeden. Als zodanig is bij de berekeningen rekening gehouden met de opening in het geluidsscherm ter plaatse van de spoorovergang. De Wet geluidhinder toetst de berekende geluidbelasting aan de grenswaarden. De norm-

effect). Als zodanig is de invloed van de opening ter plaatse van de spoorwegovergang op de optredende hinder mee beschouwd in het onderhavige onderzoek. De spoorwegovergang bevindt zich op circa 150 m van de woning van de indiener van de zienswijze, terwijl de kantstreep van de Westfrisiaweg zich op circa 60 m afstand van deze woning bevindt. De grotere afstand van de spoorwegovergang tot de woning betekent een lager geluidniveau, waardoor het geluidniveau van individuele voertuigen $20\log(150/60) = 8$ dB lager is dan dat van een direct voor de woning passerend voertuig. Met een afscherming voor de woning neemt de bijdrage van het geluid van het direct voor de woning passerende voertuig af. Doch niet in zo'n sterke mate (niet veel meer dan 8 dB) dat het geluid van het verkeer dat niet door een geluidsscherm wordt afgeschermd - ter plaatse van de spoorwegovergang - het geluidniveau hier overstemt en dat er gesproken zou kunnen worden van geluid met een impulsvormig karakter.

BIJLAGE 2 TEKENINGEN

Tekeningen ten behoeve van de vergelijking van het ontwerp en
het vast te stellen plan



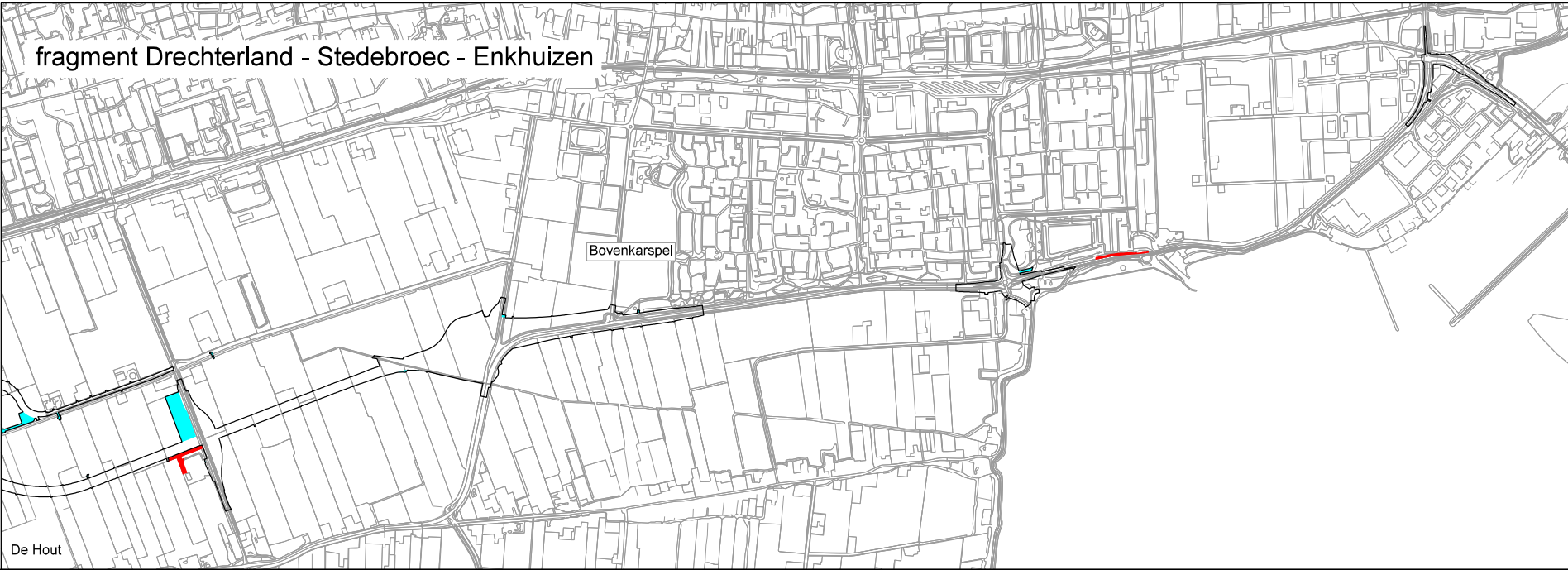
BIJLAGE 2
TEKENINGEN TEN BEHOEVE VAN DE VERGELIJKING VAN
HET ONTWERP EN HET VAST TE STELLEN PLAN



VERKLARING

-  plangebied vaststelling
-  plangebied vervallen ten opzichte van ontwerp - PIP
-  plangebied toegevoegd ten opzichte van ontwerp - PIP
-  topografische gegevens

Inpassingsplan Westfriisweg
Verschil tussen ontwerp en vaststelling
kaart 1: plangebied
blad oost
datum 16-07-2012



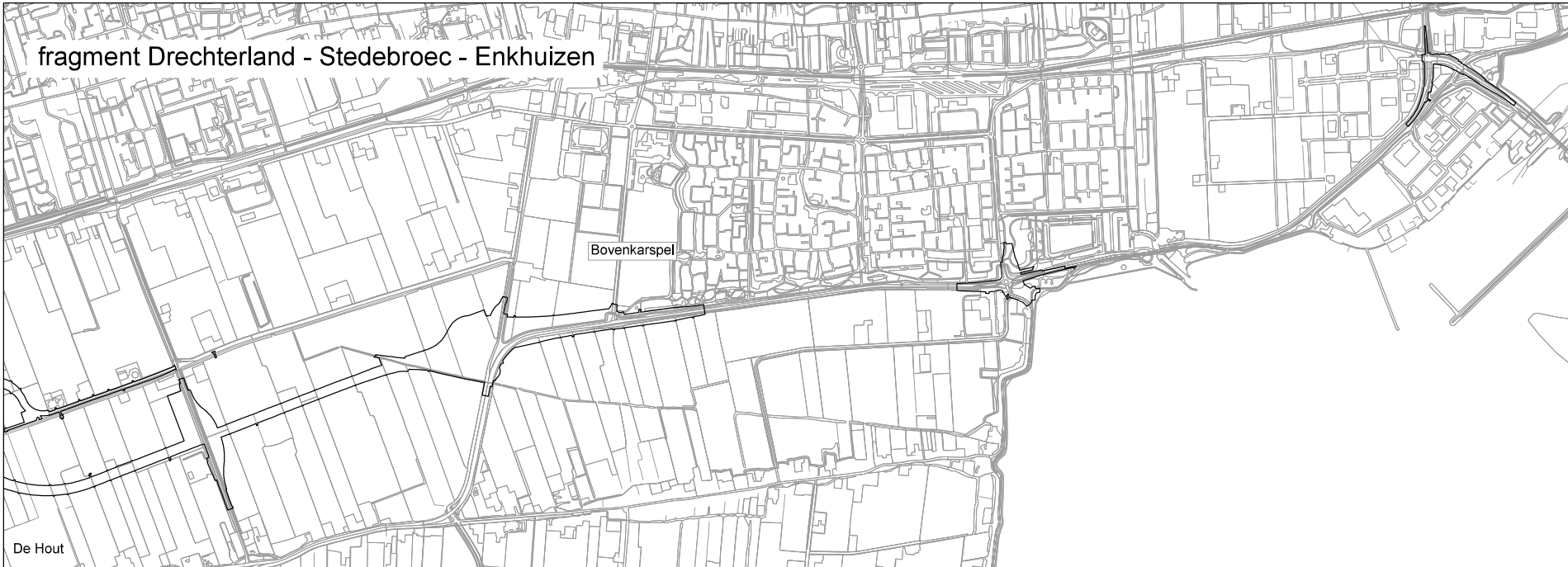




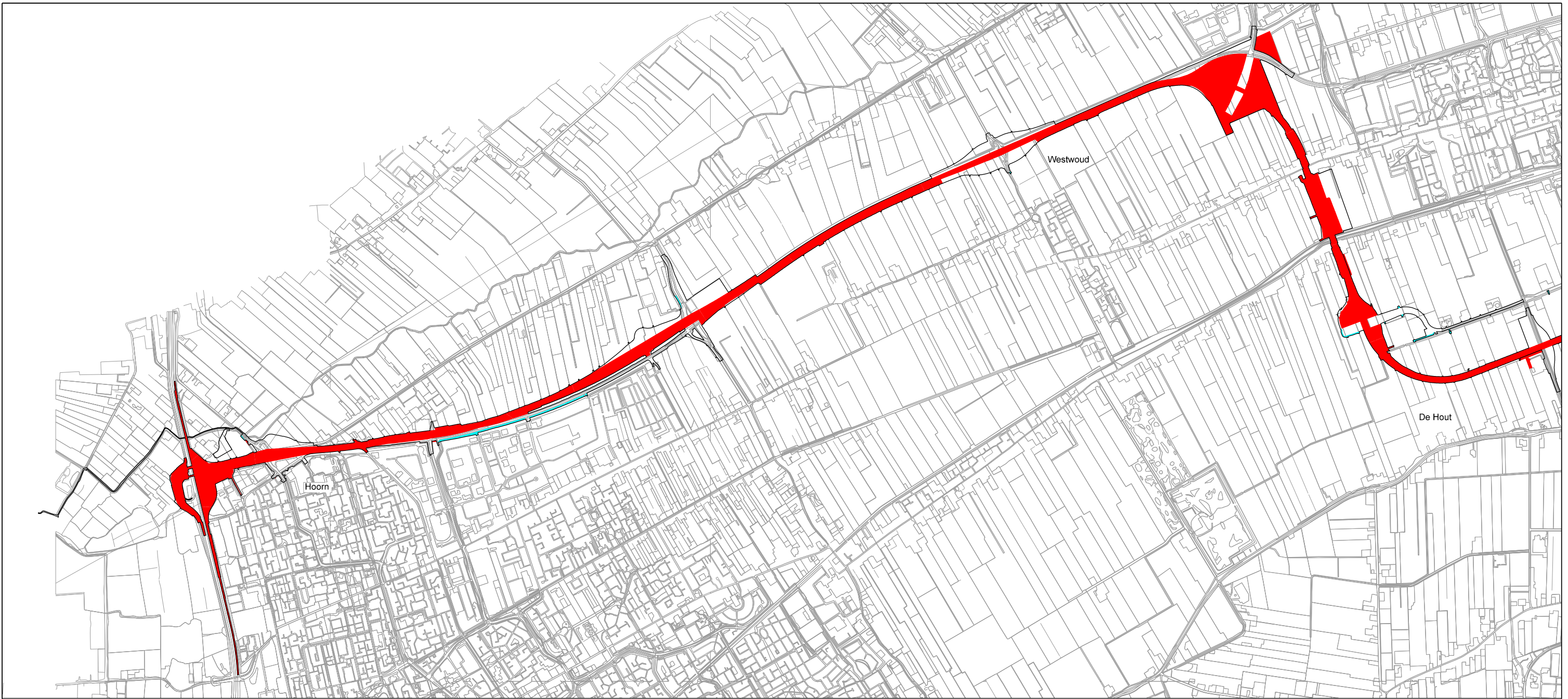
VERKLARING

-  plangebied
-  bestemming natuur vervallen ten opzichte van ontwerp - PIP
-  bestemming natuur toegevoegd ten opzichte van ontwerp - PIP
-  topografische gegevens

Inpassingsplan Westfrisiaweg
Verschil tussen ontwerp en vaststelling
kaart 2: bestemming natuur
blad oost
datum 16-07-2012



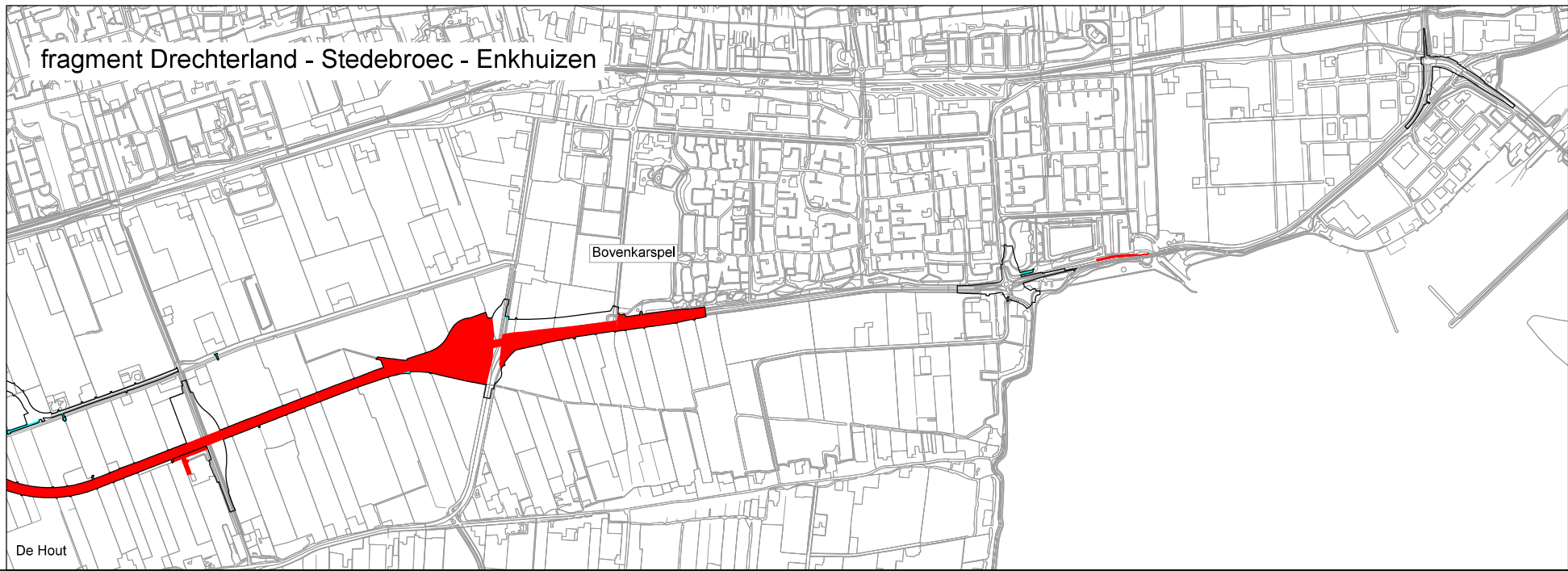




VERKLARING

-  plangebied
-  bestemming verkeer -1 vervallen ten opzichte van ontwerp - PIP
-  bestemming verkeer - 1 toegevoegd ten opzichte van ontwerp - PIP
-  topografische gegevens

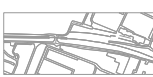
Inpassingsplan Westfriisaweg
Verschil tussen ontwerp en vaststelling
kaart 3: bestemming verkeer - 1
blad oost
datum 16-07-2012



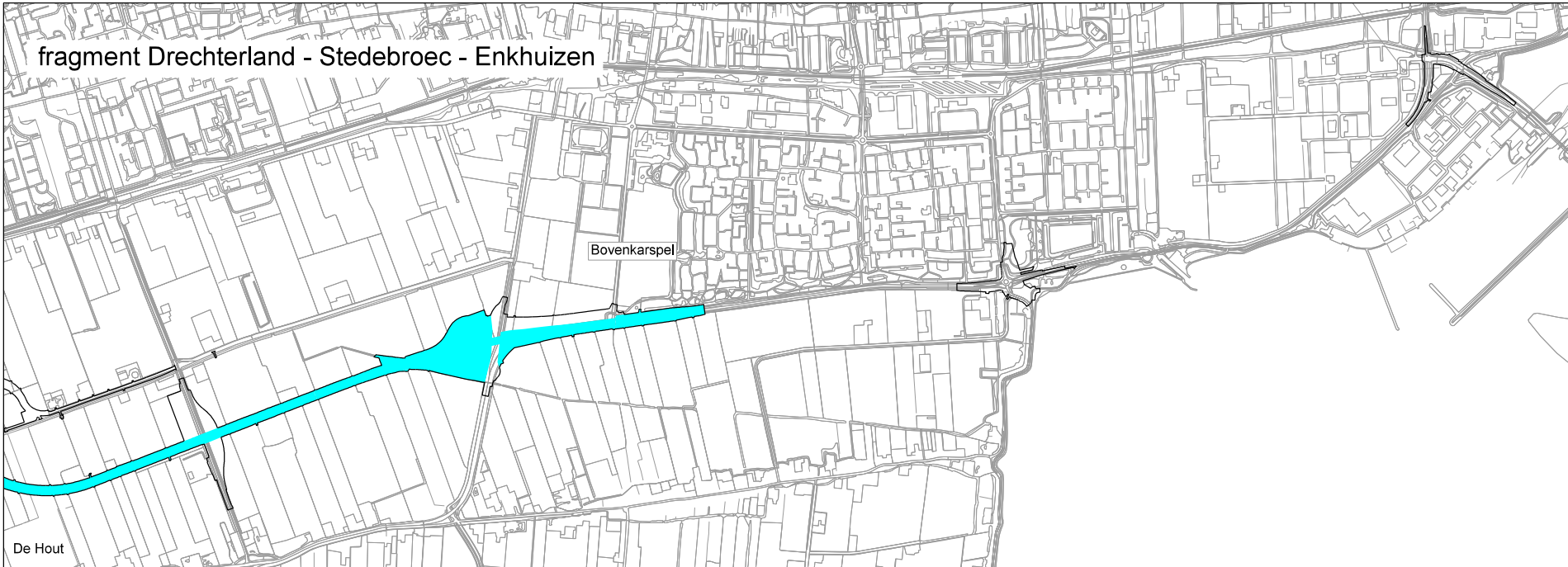




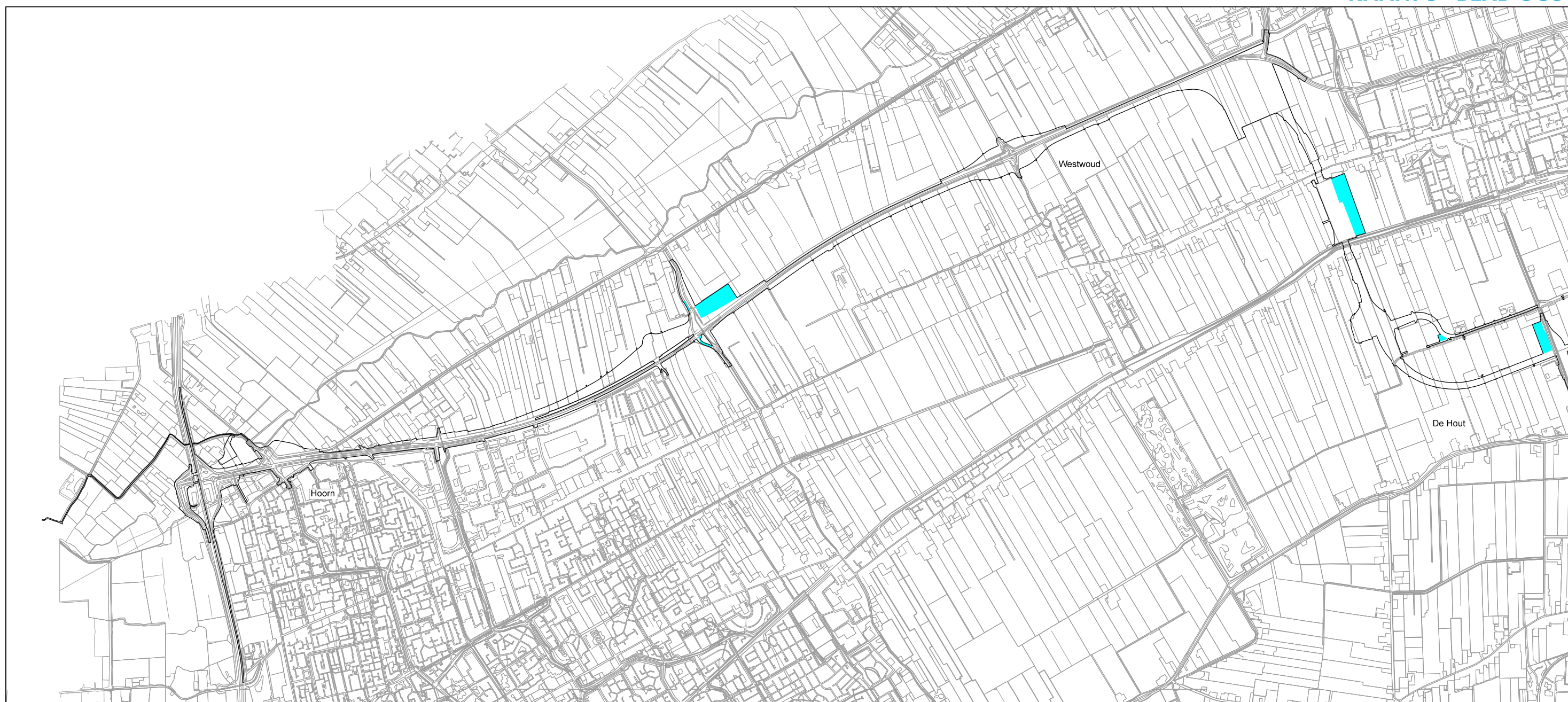
VERKLARING

-  plangebied
-  bestemming verkeer - 2 vervallen ten opzichte van ontwerp - PIP
-  bestemming verkeer - 2 toegevoegd ten opzichte van ontwerp - PIP
-  topografische gegevens

Inpassingsplan Westfriaweg
Verschil tussen ontwerp en vaststelling
kaart 4: bestemming verkeer - 2
blad oost
datum 16-07-2012



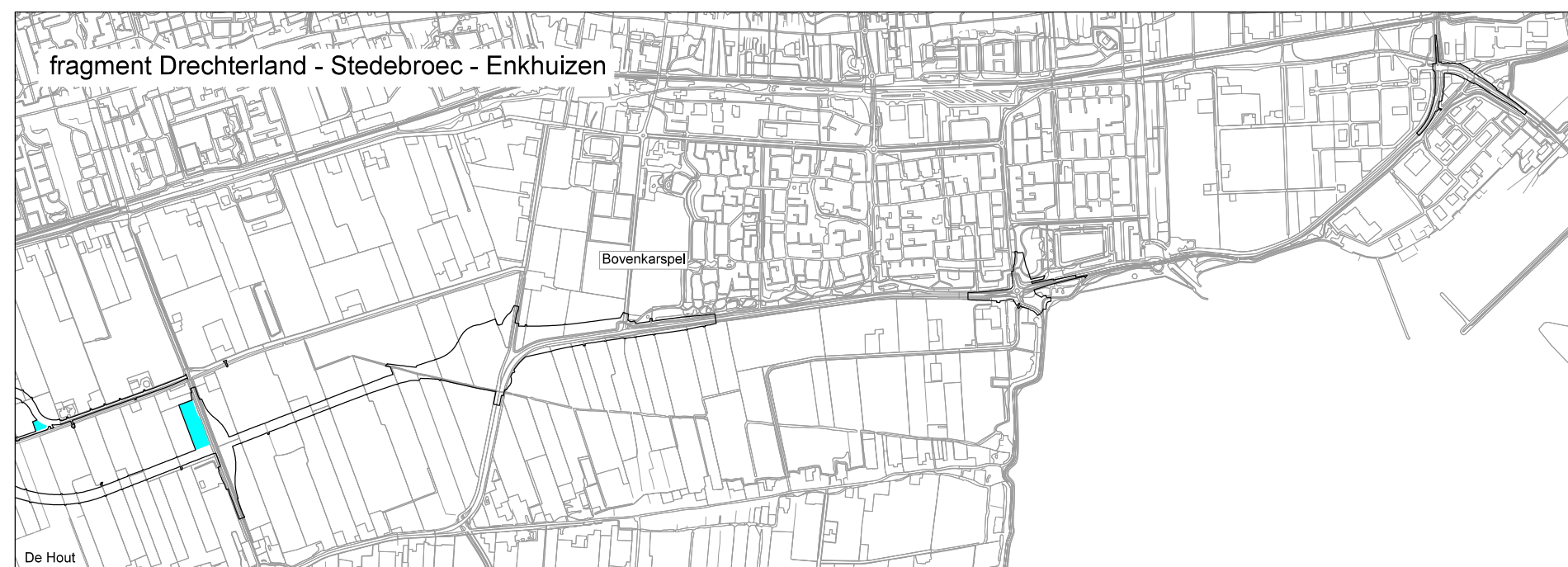




VERKLARING

-  plangebied
-  bestemming verkeer - voorlopig toegevoegd ten opzichte van ontwerp - PIP
-  topografische gegevens

Inpassingsplan Westfriisaweg
 Verschil tussen ontwerp en vaststelling
 kaart 5: bestemming verkeer - voorlopig
 blad oost
 datum 16-07-2012



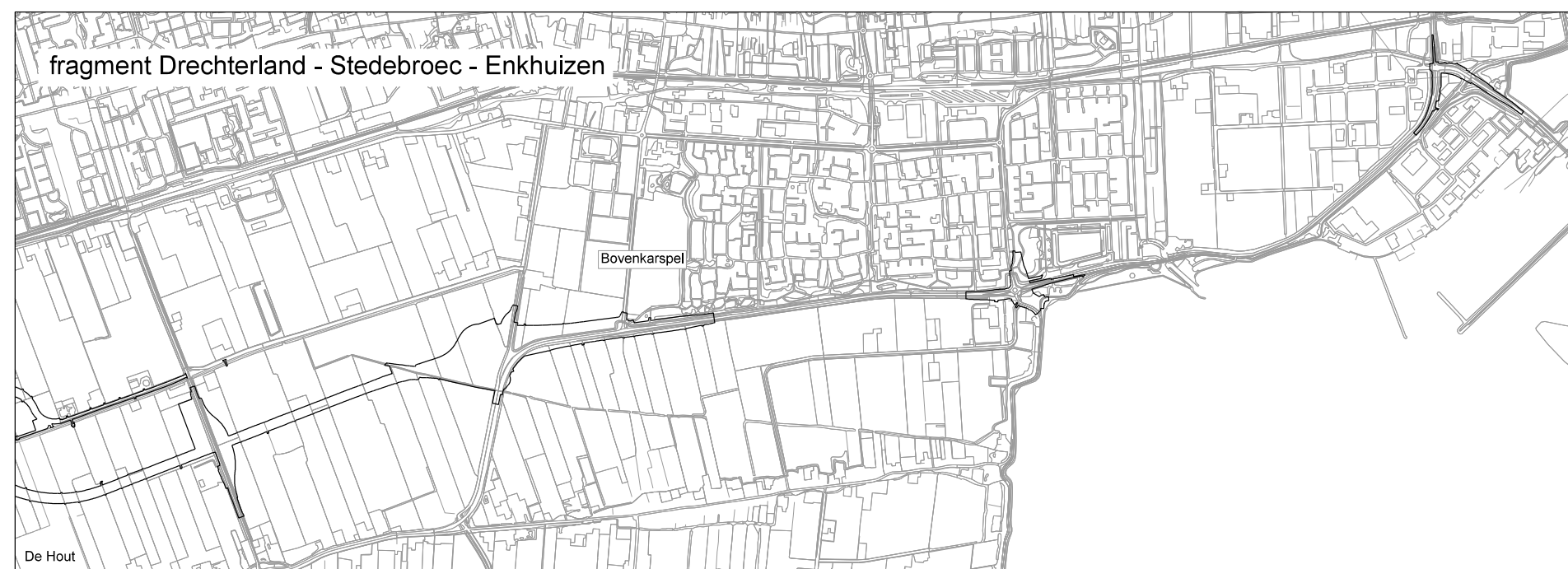




VERKLARING

-  plangebied
-  bestemming water vervallen ten opzichte van ontwerp - PIP
-  topografische gegevens

Inpassingsplan Westfriisaweg
Verschil tussen ontwerp en vaststelling
kaart 6: bestemming water
blad oost
datum 16-07-2012



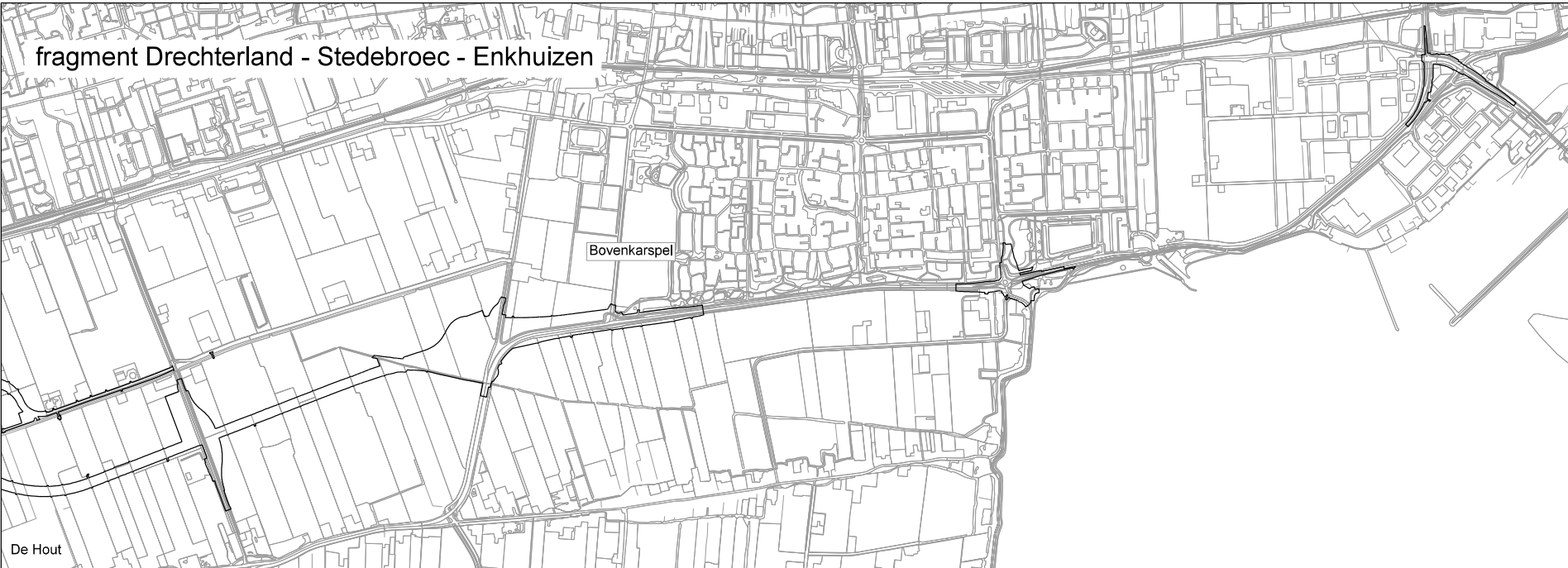




VERKLARING

-  plangebied
-  dubbelbestemming leiding-gas vervallen ten opzichte van ontwerp - PIP
-  dubbelbestemming leiding-gas toegevoegd ten opzichte van ontwerp - PIP
-  topografische gegevens

Inpassingsplan Westfrisiaweg
Verschil tussen ontwerp en vaststelling
kaart 7: dubbelbestemming leiding - gas
blad oost
datum 16-07-2012







VERKLARING

-  plangebied
-  dubbelbestemming hoogspanningsverbinding vervallen ten opzichte van ontwerp - PIP
-  dubbelbestemming hoogspanningsverbinding toegevoegd ten opzichte van ontwerp - PIP
-  topografische gegevens

Inpassingsplan Westfriiswag

Verschil tussen ontwerp en vaststelling

kaart 8: dubbelbestemming hoogspanningsverbinding

blad oost

datum 16-07-2012



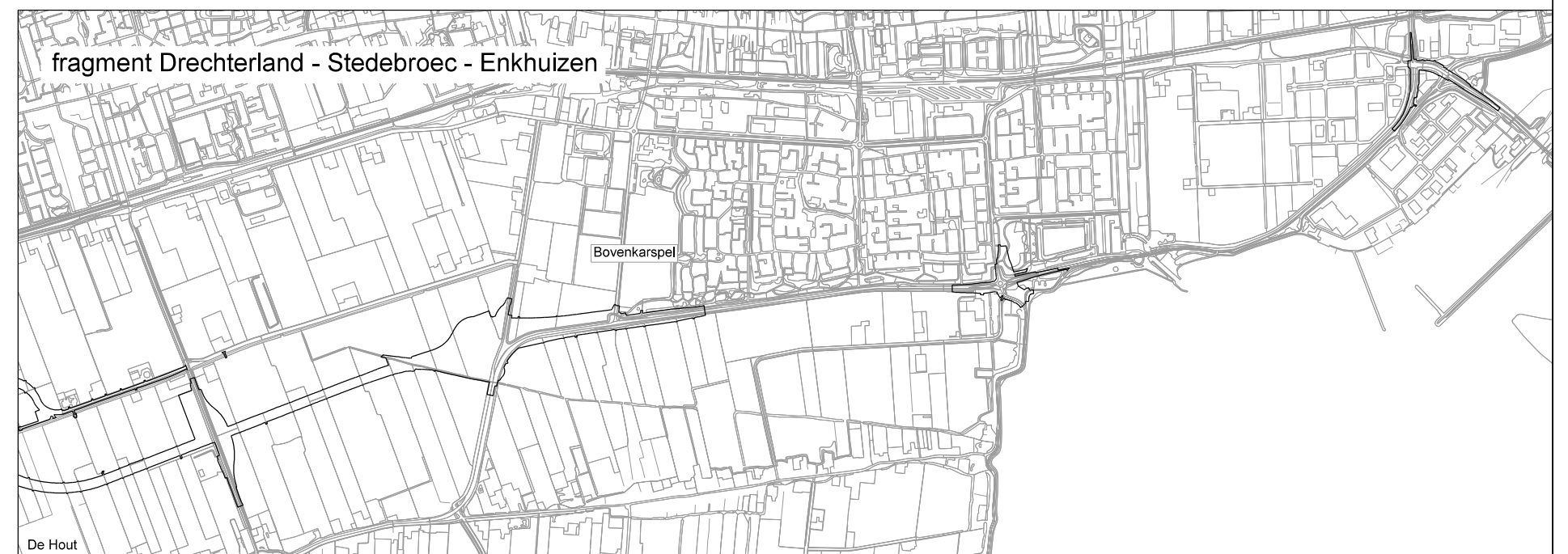




VERKLARING

-  plangebied
-  dubbelbestemming waarde - archeologie
toegevoegd ten opzichte van ontwerp - PIP
-  topografische gegevens

Inpassingsplan Westfrisiaweg
Verschil tussen ontwerp en vaststelling
kaart 9: dubbelbestemming waarde - archeologie
blad oost
datum 16-07-2012



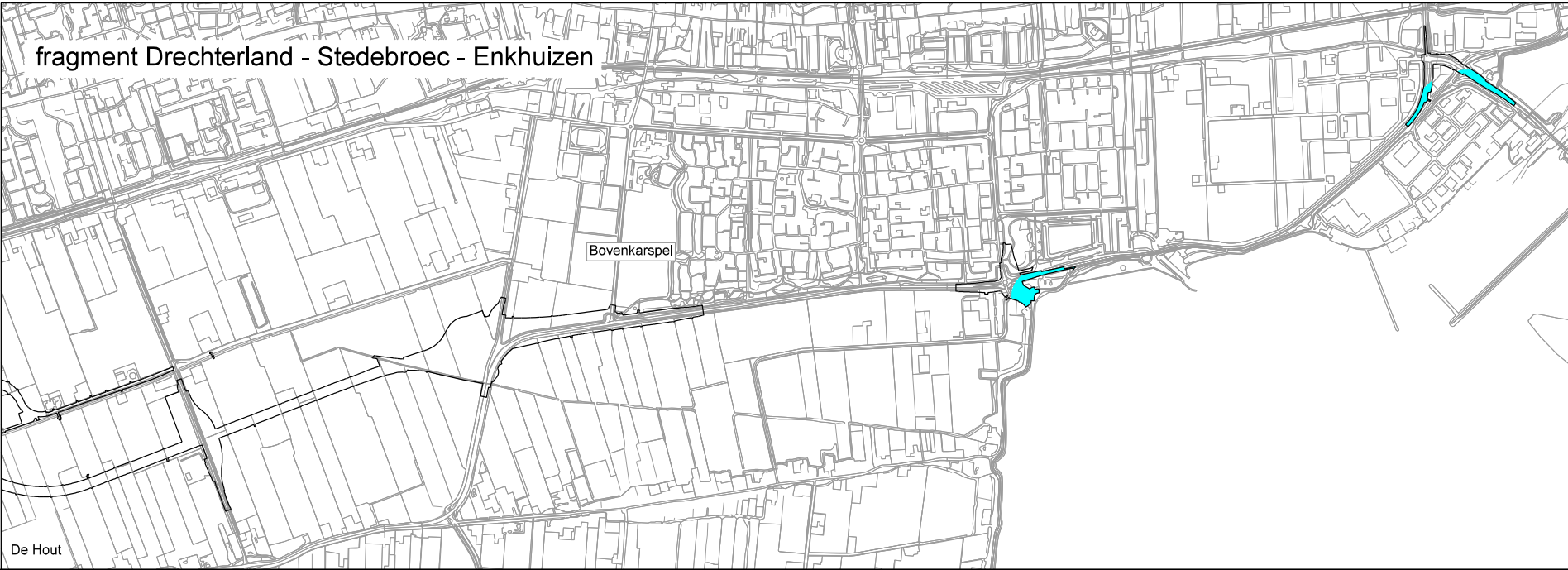




VERKLARING

-  plangebied
-  dubbelbestemming waterstaat - waterkering toegevoegd ten opzichte van ontwerp - PIP
-  topografische gegevens

Inpassingsplan Westfrisiaweg
Verschil tussen ontwerp en vaststelling
kaart 10: dubbelbestemming waterstaat - waterkering
blad oost
datum 16-07-2012



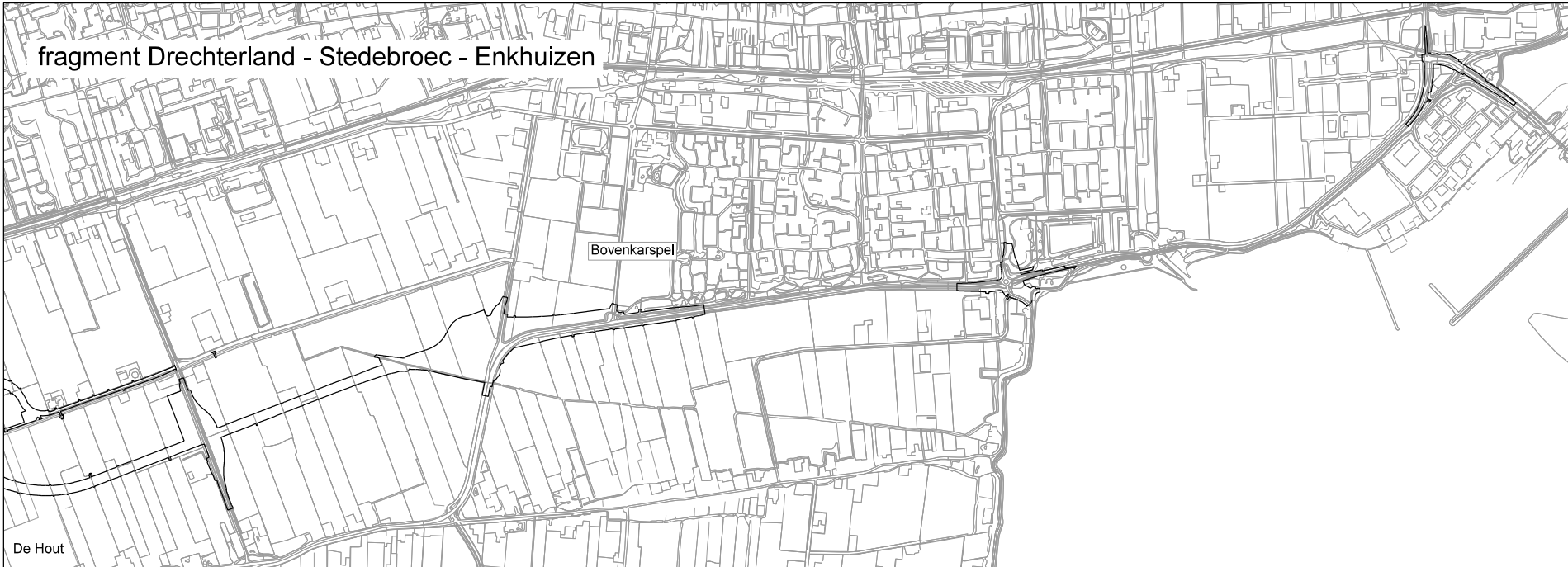




VERKLARING

-  plangebied
-  gebiedsaanduiding geluidzone - industrie vervallen ten opzichte van ontwerp - PIP
-  gebiedsaanduiding geluidzone - industrie toegevoegd ten opzichte van ontwerp - PIP
-  topografische gegevens

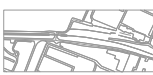
Inpassingsplan Westfrisiaweg
Verschil tussen ontwerp en vaststelling
kaart 11: gebiedsaanduiding geluidzone - industrie
blad oost
datum 16-07-2012



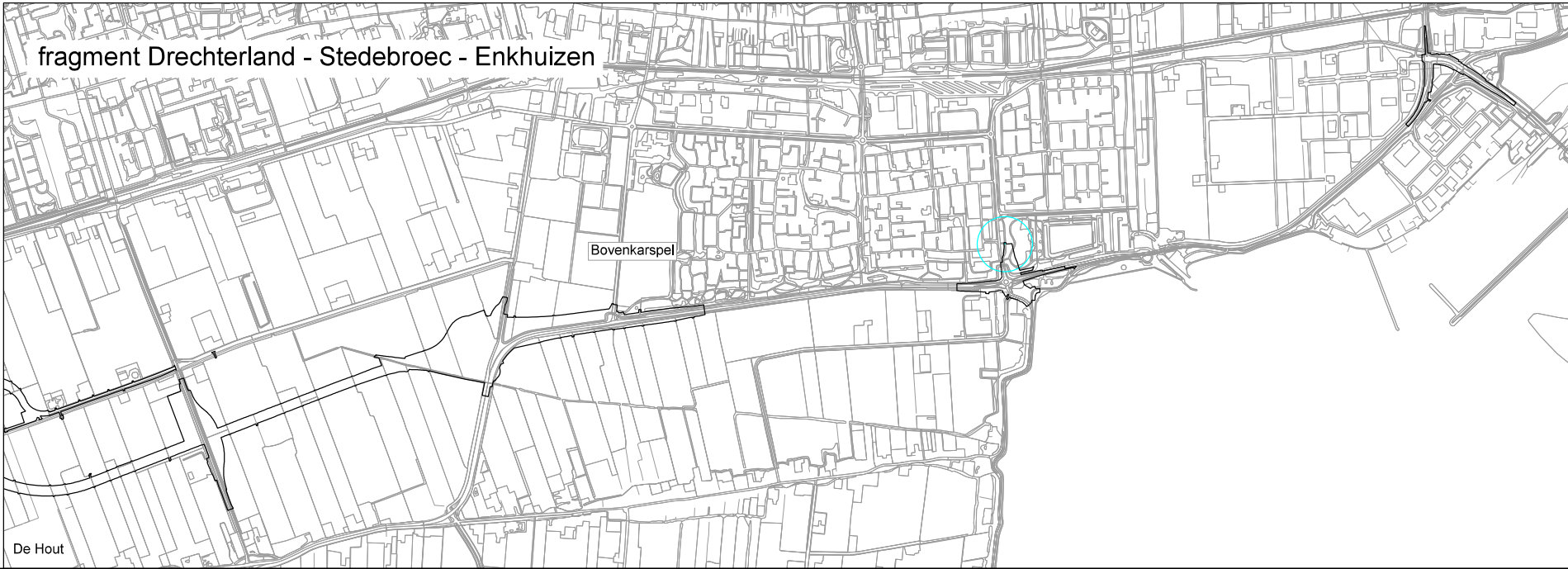




VERKLARING

-  plangebied
-  gebiedsaanduiding veiligheidszone - lpg toegevoegd ten opzichte van ontwerp - PIP
-  topografische gegevens

Inpassingsplan Westfrisiaweg
Verschil tussen ontwerp en vaststelling
kaart 12: gebiedsaanduiding veiligheidszone - lpg
blad oost
datum 16-07-2012



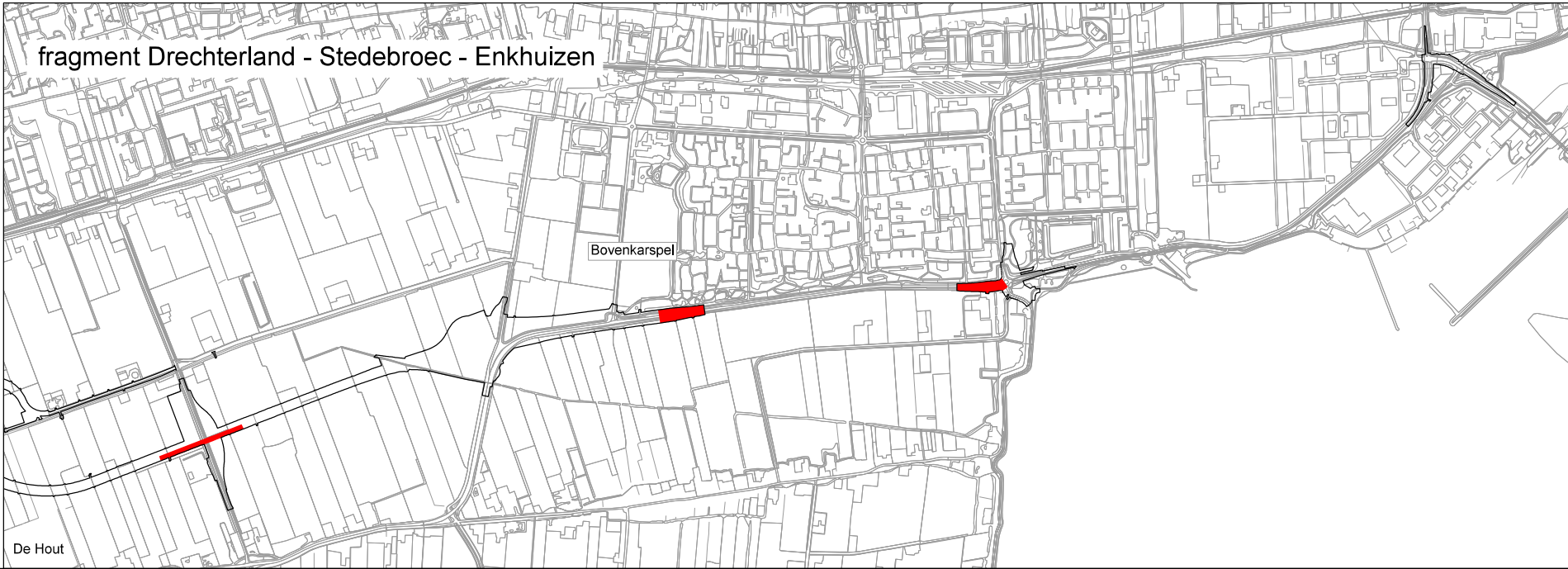




VERKLARING

-  plangebied
-  aanduiding geluidscherm vervallen ten opzichte van ontwerp - PIP
-  aanduiding geluidscherm toegevoegd ten opzichte van ontwerp - PIP
-  topografische gegevens

Inpassingsplan Westfrisiaweg
Verschil tussen ontwerp en vaststelling
kaart 13: aanduiding geluidschermen
blad oost
datum 16-07-2012



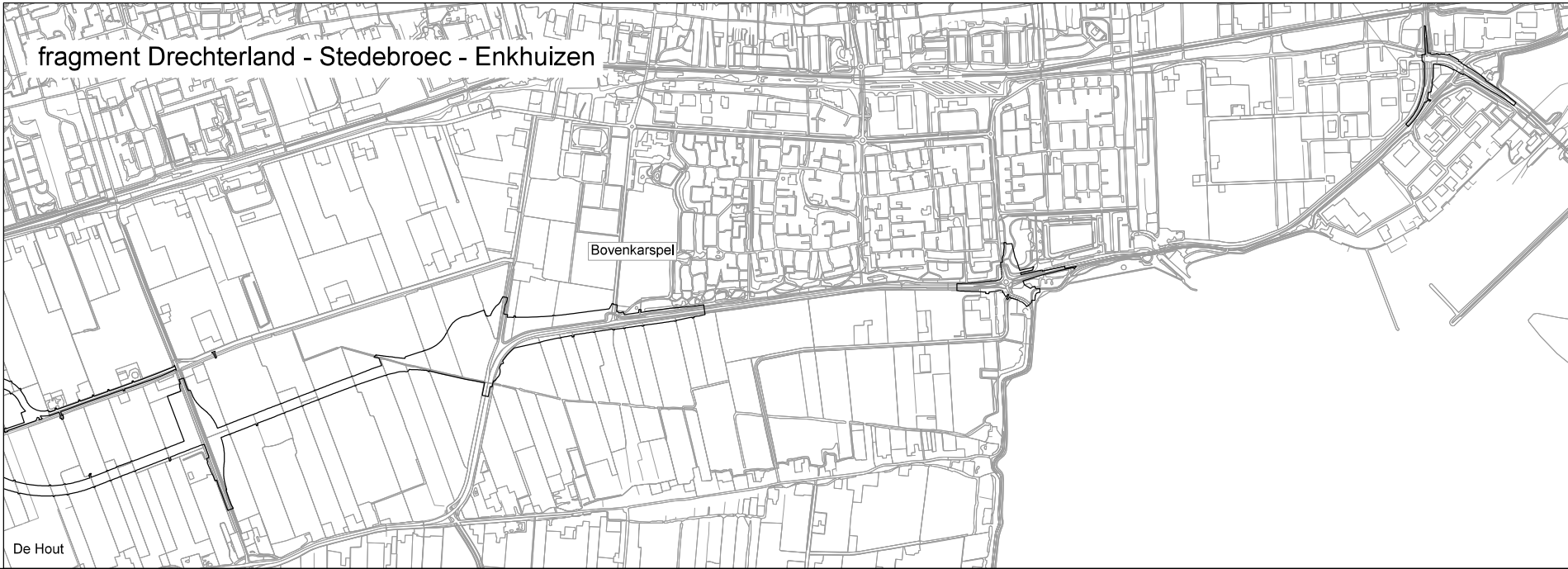




VERKLARING

-  plangebied
-  aanduiding viaducten vervallen ten opzichte van ontwerp - PIP
-  aanduiding viaducten toegevoegd ten opzichte van ontwerp - PIP
-  topografische gegevens

Inpassingsplan Westfrisiaweg
 Verschil tussen ontwerp en vaststelling
 kaart 14: aanduiding viaducten
 blad oost
 datum 16-07-2012



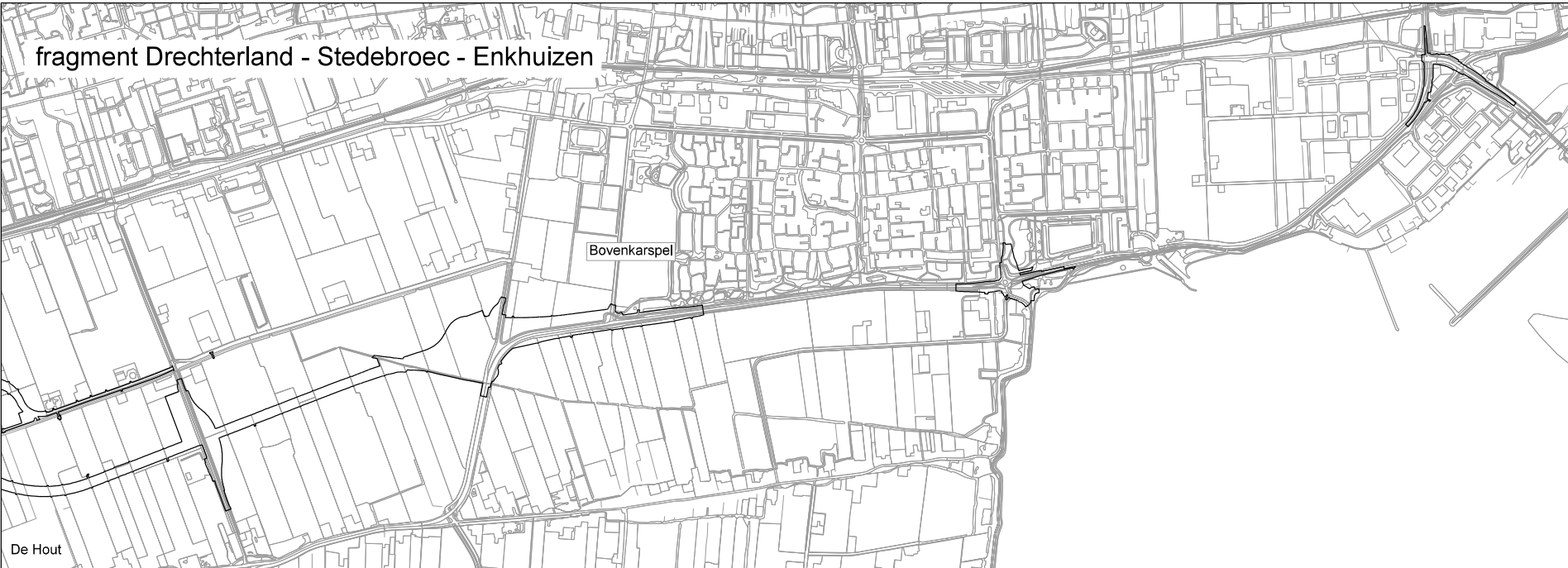




VERKLARING

-  plangebied
-  aanduiding tunnel vervallen ten opzichte van ontwerp - PIP
-  topografische gegevens

Inpassingsplan Westfrisiaweg
Verschil tussen ontwerp en vaststelling
kaart 15: aanduiding tunnel
blad oost
datum 16-07-2012







VERKLARING

-  plangebied
-  aanduiding as van de weg toegevoegd ten opzichte van ontwerp - PIP
-  topografische gegevens

Inpassingsplan Westfriaweg
Verschil tussen ontwerp en vaststelling
kaart 16: aanduiding as van de weg
blad oost
datum 16-07-2012

