

Provinciaal Inpassingsplan (PIP)

Project Herinrichting A.C. de Graafweg (N241)

Bijlage 18 bij PIP herinrichting A.C. de Graafweg (N241)

Status : Vast te stellen
Datum : 4 maart 2019

Nota zienswijzen Provinciaal Inpassingsplan Herinrichting N241 A.C. de Graafweg

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Zienswijzen	4
2.1	Samenvatting en beantwoording van zienswijzen.....	4
3	Samenvatting wijzigingen ten opzichte van het ontwerp PIP	126

1 Inleiding

Het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan Herinrichting N241 A.C. de Graafweg (verder: PIP) heeft op grond van artikel 3.8, in samenhang met artikel 3.26, lid 2 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) van 8 juni 2018 tot en met 19 juli 2018 ter inzage gelegen. Binnen deze periode kon door een ieder zienswijzen worden ingediend bij Provinciale Staten van Noord-Holland. Omdat gebleken is dat de eerdere kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerp abusievelijk niet in de Staatscourant is gepubliceerd, is het ontwerp nogmaals ongewijzigd van 1 oktober tot en met 12 november 2018 ter inzage gelegd. De zienswijzen die reeds in de eerste periode van terinzagelegging zijn ingediend worden meegenomen in de beantwoording van de zienswijzen en behoeven niet opnieuw te worden ingediend. In deze antwoordnota worden de zienswijzen samengevat en geeft het bevoegd gezag aan wat haar reactie is op de ingebrachte zienswijzen.

Na vaststelling door Provinciale Staten wordt het definitieve besluit op dezelfde plaats ter inzage gelegd als waar het ontwerpbesluit ter inzage lag, namelijk op het gemeentehuis van de betrokken gemeentes: Heerhugowaard, Hollands Kroon, Opmeer en Medemblik, bij het Noord-Hollands Archief van de provincie Noord-Holland, op de website van de provincie, en op www.ruimtelijkeplannen.nl. Belanghebbenden kunnen tegen de besluiten beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, postbus 20019, 2500 EA, Den Haag. De termijn voor het indienen van een beroepschrift bedraagt zes weken en vangt aan met ingang van de dag na die waarop het besluit ter inzage is gelegd. Geen beroep kan worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen zienswijze over het ontwerp van het besluit waartegen zijn beroep is gericht naar voren heeft gebracht. Op het besluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent onder andere dat de belanghebbende in het beroepschrift moet aangeven welke beroepsgronden hij aanvoert tegen het desbetreffende besluit. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevoerd.

2 Zienswijzen

Naar aanleiding van de publicatie van de kennisgeving en de terinzagelegging van het PIP zijn in totaal 73 zienswijzen binnengekomen waarvan 60 unieke zienswijzen (dubbelingen en zienswijzen zonder inhoudelijke gronden eruit gefilterd). Hieronder worden de zienswijzen inhoudelijk behandeld.

2.1 Samenvatting en beantwoording van zienswijzen

In onderstaande tabel zijn alle ingekomen zienswijzen samengevat en voorzien van een inhoudelijke reactie. Per zienswijze is aangegeven of deze leidt tot een aanpassing van het PIP. Bij een aantal nummers is aangegeven dat de zienswijze is komen te vervallen. Dit is het gevolg van dezelfde zienswijzen die zowel per mail, fax of post zijn binnengekomen.

Nr.	Inhoud zienswijze	Reactie provincie
1a.	Indiener vraagt of de provincie meer kan melden over het geluid dat het verkeer verspreid en de fietstunnel die wordt aangelegd in Opmeer.	<p>Voor het inpassingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd in het kader van de Wet geluidhinder. Onderzocht is in hoeverre de (fysieke) wijzigingen aan de N241 A.C. de Graafweg tussen de aansluiting met de N242 en de A7, bij geluidsgevoelige gebouwen binnen het onderzoeksgebied leiden tot een verhoging van de geluidsbelasting van 2 dB of meer. In dat geval is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. In de akoestische rapportage zijn de rekenresultaten van alle onderzochte woningen weergegeven. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de toename van de geluidsbelasting op geen enkel geluidsgevoelig gebouw binnen het onderzoeksgebied groter is dan 2 dB. Dit betekent dat aanvullend onderzoek naar eventueel te treffen maatregelen niet vereist is.</p> <p>Tevens is er in het kader van een goede ruimtelijke ordening een gezondheidseffectscreening uitgevoerd ten aanzien van de aanvaarbaarheid van de optredende geluidsbelastingen. Uit de gezondheidseffectscreening (GES) blijkt dat gemiddeld genomen over alle woningen langs de N241 A.C. de Graafweg er een lichte verbetering plaats vindt van het milieugezondheidseffect. In de huidige situatie 2018 varieert de GES-score ter hoogte van de woningen tussen de 0 en 7 (Zeer goed tot Ruim onvoldoende). In de plansituatie 2032 varieert de GES-score ter hoogte van de woningen tussen de 0 en 6 (Zeer goed tot Onvoldoende). In de plansituatie 2032 zijn er hiermee geen woningen meer met GES-score 7 (Ruim onvoldoende). Daarbij neemt het aantal woningen met GES-score 6 (Onvoldoende) ook af.</p>

		<p>Kortom, afgezet tegen het algemene belang van de verbetering van de verkeersveiligheid en de lichte toename in milieugezondheidskwaliteit langs het gehele traject, vinden wij dat ook buiten de normstelling van de Wet geluidhinder, sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat.</p> <p>De realisatie van een fietstunnel in Opmeer maakt geen onderdeel uit van dit inpassingsplan. Voor de planvorming en besluitvorming met betrekking tot de aanleg van een fietstunnel wordt verwezen naar de gemeente Opmeer.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het PIP.	
2.	<p>Indiener heeft de situatie bekeken en is tot de conclusie gekomen dat de provincie zijn land niet nodig heeft. Daarvoor worden onderstaande argumenten benoemd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nog 7 meter bij geluidswal aanwezig (geluidswal weg). • Tussen geluidswal en huis 15 meter: optie geluidswal kan verplaatst worden. • indiener wil geen grond kwijt, omdat hij dit nodig heeft voor zijn bedrijfsvoering en zijn vader heeft beloofd niet te verkopen. • Graag zou indiener de optie grondcompensatie willen als dat mogelijk is. • In verleden heeft indiener waterberging gecreëerd in sloot (de wijzend) bij ruilverkaveling. Indiener vraagt hoe het daarmee zit. Hierin ziet indiener niks op tekening en m³. • Indiener vraagt of het mogelijk om de aankoop van grond te optimaliseren (de helft). Want OMROIX401 heeft u geen grond nodig. Komt er een knik in sloot. Kan het van 0 meter naar benodigde meters? • Waarom wordt er voor deze situatie gekozen i.p.v. verbreding andere (noord)zijde wat richting Wadway/na mij van toepassing is. • De provincie vraagt volgens indiener in eerste instantie 6 meter. Die is aanwezig noordzijde tussen weg en geluidswal. 	<p>Indiener heeft deze zienswijze aangevuld met zienswijze nummer 3. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt daarom verwezen naar zienswijze nummer 3.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het PIP.	

<p>3.</p>	<p>Indiener heeft de situatie bekeken en is tot de conclusie gekomen dat de provincie zijn land niet nodig heeft. Daarbij worden de volgende punten benoemd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Indiener heeft foto's opgestuurd naar de provincie en telefonisch is bevestigd dat deze zijn ontvangen. • Aan de andere zijde (noordzijde) van de weg ligt nog 7 meter (tussen weg en geluidswal). • Tussen geluidswal en huis ligt nog 15 meter: optie geluidswal kan verplaatst worden. Na de geluidswal wordt de verbreding ook gerealiseerd aan de noordzijde. • Indiener wil geen grond kwijt want de grond is volgens hem nodig voor zijn bedrijfsvoering en indiener heeft zijn vader beloofd om geen grond te verkopen. • De prijs die de provincie biedt is nu 10/m², wat volgens indiener de normale grondprijs in de buurt is op het ogenblik. Schadeloosstelling ziet indiener niet. • Graag zou indiener de optie grondcompensatie willen als dat mogelijk is bij de grond van de buurman. • Indiener benoemt dat in het verleden waterberging is gecreëerd in de sloot (de wijzend) bij ruilverkaveling. Indiener vraagt hoe het daarmee zit. Indiener ziet hierover niets terug en de provincie kan volgens indiener hierop tot op heden geen antwoord op geven. • Indiener vraagt of het mogelijk is om de aankoop van de grond te optimaliseren (de helft) van 0 naar 6 meter. • Graag zou indiener zien dat alle prijzen die qua grondaankopen voor deze verbreding worden gehanteerd aan hem bekend worden gemaakt. Dit om een eerlijke en rechtvaardige bieding te hebben ontvangen voor zijn grond. • De provincie vraagt 6 meter die aanwezig is aan de noordzijde. • Indiener vraagt waar hij zijn tijd en kosten kan indienen voor de tijd die hij bezig is met de onteigening. Want stelt hier niet om te hebben gevraagd. De medewerkers van 	<p>Het perceel van indiener ligt circa 235 meter ten oosten van het kruispunt N241 A.C. de Graafweg (N241 A.C. de Graafweg) – Floris van Noordwijklaan. Aan het kruispunt vinden geen werkzaamheden plaats, deze voldoet aan de <i>Eisen en Richtlijnen Bouw en Infraprojecten (ERBI)</i>. De breedtes van de berm en het fietspad ten zuiden van de N241 A.C. de Graafweg voldoen in de bestaande situatie niet aan de ERBI. Om in de toekomstige situatie te voldoen aan de ERBI en zo een verkeersveilige situatie te creëren verschuift de berm langs de N241 A.C. de Graafweg en het fietspad als volgt in zuidelijke richting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - berm tussen N241 A.C. de Graafweg en fietspad wordt 1,5 meter breder ten opzichte van de bestaande situatie, zodat in totaal een berm (obstakelvrije zone) van 4,50 meter (vanaf binnenkant kantstreep) wordt gerealiseerd; - het fietspad wordt verbreedt van 2,5 meter naar 3 meter; <p>Tussen het fietspad en de watergang Achterwijzend wordt de berm verbreed en een berm aangehouden van 3 meter vanwege de aanwezigheid en bereikbaarheid houden van een PWN hoofdtransportwaterleiding.</p> <p>De consequentie van deze verschuiving in zuidelijke richting is dat ook de watergang Achterwijzend gewijzigd wordt. Deze verschuift mee in zuidelijke richting, waarbij de eisen en uitgangspunten van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) in acht worden genomen. Voor de Achterwijzend is een profiel van 6,5 meter aangehouden en een talud aan weerszijden van minimaal 1:2. Aanvullend dient binnen het peilgebied rekening gehouden te worden met extra watercompensatie als gevolg van de toename van de verharding. Ter hoogte van het perceel van de indiener betekent dit een verbreding van 1 meter wat resulteert in een watergangprofiel van 7,50 meter.</p> <p>Tot slot maakt de bestaande bomenrij aan de noordzijde van het perceel van indiener onderdeel uit van een essentiële vliegroute voor dwergvleermuizen. Als gevolg van de verschuiving in zuidelijke richting van het profiel (berm en fietspad) wordt deze bomenrij gekapt. De Wet natuurbescherming eist dat de functie van een essentiële vliegroute in stand</p>
-----------	--	---

	<p>de provincie worden wel betaald als ze hiermee bezig zijn.</p>	<p>blijft (zowel tijdens de aanleg- als gebruiksfase), wat betekent dat deze bomenrij gecompenseerd dient te worden.</p> <p>Indiener geeft aan dat de provincie de grond op het betreffende perceel niet nodig heeft en stelt voor om de ruimte aan de noordzijde van de N241 A.C. de Graafweg te benutten. Onder andere door de geluidswal ter hoogte van A.C. de Graafweg 9 in noordelijke richting op te schuiven. De provincie deelt deze visie niet: zoals hierboven aangegeven is vanaf de kruising N241 A.C. de Graafweg – Floris van Noordwijklaan tot aan het perceel van indiener een profielwijziging nodig ten behoeve van de berm en het fietspad ten zuiden van de N241 A.C. de Graafweg. Aan de kruising zelf vinden geen werkzaamheden plaats. Het bestaande geluidscherm is geplaatst tijdens de reconstructie van het kruispunt met de Floris van Noordwijklaan en blijft gehandhaafd. De noordelijke variant houdt in dat de weg en het gehele wegprofiel in noordelijk richting verschuift ten behoeve van de verbreding van het fietspad en de berm. Het verschuiven van het gehele wegprofiel ten behoeve van de verbreding van het fietspad en de berm is vanuit kostenbatenoogpunt niet doelmatig. De voorgeschreven budgetten, wet- en regelgeving en technische (on)mogelijkheden in overweging nemend stelt de provincie hier geen middelen voor beschikbaar.</p> <p>In het ontwerp is wel rekening gehouden om de overgang in noordelijk richting (van het perceel van indiener af) aan te houden. Om deze reden wordt al voor het bereiken van het oostelijke einde van het geluidscherm de weg geleidelijk in noordelijke richting verlegd. In het kader van het ontwerp en de verwerving wordt rekening gehouden met en waar mogelijk aangesloten op de bestaande situatie. Voor wat betreft de opmerking van indiener over de gecreëerde waterberging tijdens de ruilverkaveling merkt de provincie op dat zij bij het ontwerp en de verwerving rekening dient te houden met de kadastrale grenzen en met het bestaande wateroppervlakte om de benodigde watercompensatie te bepalen.</p> <p>De provincie is gestart met de onderhandelingen met de indiener en over de aankoop van gronden van indiener. De voorwaarden voor een grondoverdracht kan indiener aan de orde stellen tijdens de onderhandelingen.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het PIP.	

4.	<p>Perceel in Wognum. In het plan is de ontsluiting gewijzigd van een bestaande dam in de hoek naar een nieuw aan te leggen dam meer westelijk. De strook tussen de bestaande dam en de nieuw aan te leggen dam ligt binnen de plangrens. Indiener wenst de plangrens zo te wijzigen dat dit deel buiten de plangrens valt waardoor verwerving door de Provincie niet noodzakelijk is. Tevens vindt indiener het wenselijk dat het pad dat nu als ontsluiting dient voor een aantal kavels grond en is afgescheiden door een sloot ten opzichte van het tracé N241, zo wordt aangelegd dat de sloot zo verschuift dat per kavel een dam wordt aangelegd zodat er geen ontsluiting meer noodzakelijk is over elkaars grond. De parallelweg en de N241 komen dan op hetzelfde tracé te liggen. Reden is dat dit voorkomt dat gebruikers over grond rijden welke niet hun eigendom is. Dit heeft ook bedrijfshygiënische redenen.</p>	<p>De provincie gaat niet mee in de zienswijze op de plangrenzen aan te passen. De door indiener aangegeven ruimte is benodigd om een zogenaamde 'hop-over' te realiseren voor de essentiële vleermuisroute tussen Opmeer en Sijbekarspel (en zo de vliegroute in stand te houden) in het kader van de Wet natuurbescherming.</p> <p>Ook de overige gronden zijn noodzakelijk voor uitvoering van het inpassingsplan. Hier moet een dam worden gerealiseerd en voldoende waterbreedte van de Achterwijdend gerealiseerd worden tussen de nieuwe duiker in de nieuwe N241 A.C. de Graafweg en het betreffende perceel.</p> <p>De wens om de sloot en het kavelpad zo te verschuiven, dat er per kavel een dam wordt aangelegd zodat er geen ontsluiting meer noodzakelijk is over elkaars grond, neemt de provincie over. Dit leidt tot een aanpassing van de plangrens van het inpassingsplan ter plaatse van het perceel kadastraal bekend gemeente Wognum, Sectie O, nummer 3 en het perceel kadastraal bekend gemeente Wognum, Sectie O, nummer 69.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt tot wijziging van het inpassingsplan	
5a.	<p>In totaal zijn er drie uitritten op de A.C. de Graafweg, één van de bedrijfs- en woonlocatie en twee uitritten van het land. Deze uitritten zien indieners graag verbeterd worden na de reconstructie van de A.C. de Graafweg.</p> <p>Na bezoek van de rentmeester van de provincie bij de eigenaren en het bezoeken van de informatieavond voor het indienen van een zienswijze, zijn indieners niet overtuigd dat de situatie voor hen gaat verbeteren. De voorgestelde aanpassingen zijn de minimale vereisten voor verbetering, dit in tegenstelling tot de N241 (Schagen/Verlaat) waar de verbeteringen veel verder zijn gegaan.</p> <p>Op dit moment zijn de uitwegen op de A.C. de Graafweg volgens indieners erg gevaarlijk vanwege het ontbreken van opstelstroken en uitvoegstroken. Indieners zijn nog niet zo lang eigenaar van de locatie, maar er hebben zich al diverse gevaarlijke situaties voorgedaan bij het afslaan</p>	<p>De provincie kan zich niet vinden in de door indiener aangedragen eerste variant omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De situatie op het noordelijk deel van de N241 (Schagen/Verlaat) niet vergelijkbaar is aan de situatie op de N241 A.C. de Graafweg. Op het noordelijk deel van de N241 (Schagen/Verlaat) is een parallelweg aangelegd. Deze keuze is gemaakt op basis van de grote intensiteit aan landbouwverkeer. Die situatie wijkt af van het gedeelte tussen het Verlaat en Wognum (N241 A.C. de Graafweg), waar substantieel minder landbouwverkeer rijdt. Een parallelweg is daarom niet de aangewezen keuze voor dit traject. • De aanleg van een parallelstructuur zoals voorgesteld door indieners betekent een situatie waar landbouwverkeer en fietsers gezamenlijk aanwezig zijn. Vanuit veiligheidsoogpunt is dit onwenselijk. Er zou ook in een gescheiden structuur voor fietsers voorzien moeten worden. Dit betekent een grotere ruimteclaim en meer grondverwerving. In relatie tot het aandeel landbouwverkeer dat hier gebruik van maakt vindt de provincie dit geen verantwoorde investering. De voorgeschreven budgetten, wet- en regelgeving en technische (on)mogelijkheden in

	<p>van agrarisch verkeer naar het land en de bedrijfs- woonlocatie. Het achteropkomende verkeer heeft vaak niet in de gaten dat er afgeslagen gaat worden en dit levert paniek remsituaties op, gelukkig tot op heden toe nog niet met schade of letsel tot gevolg. Indieners kunnen zich zeker vinden in de noodzaak om de weg veiliger te maken. Echter het huidige plan biedt naar onze mening niet voldoende waarborgen voor een goede veiligheid voor de bewoners, medewerkers en bezoekers op de locatie die zij bezitten.</p> <p>De zienswijze is om het plan zo te verbeteren dat er een duidelijke verbetering van de veiligheid optreedt. Hiervoor is een aantal aanpassingen nodig op het plan, die hieronder uiteen gezet worden. De volgorde van de punten geeft ook de prioriteit aan van de aanpassingen.</p> <p>1. In het huidige plan staat aangegeven dat de weg iets breder wordt en dat tevens het fietspad 25 cm breder gaat worden. Dit levert naar de mening van indieners niet voldoende verbetering op van de veiligheid. Zij willen graag dat het plan als volgt wordt veranderd: De provincie legt een parallelweg aan langs de gehele A.C. de Graafweg zodat het autoverkeer gescheiden wordt van het landbouwverkeer en fietsverkeer. Dit in navolging van de weg van het Verlaat naar Schagen waar dit afgelopen jaar heeft plaatsgevonden. Dit betekent een duidelijke vermindering van het aantal uitritten van landbouwpercelen en erfpercelen op de weg. Verder dient in het bijzonder voor de situatie van indieners een parallelweg van 5 meter aangelegd te worden vanaf de Schapenweg naar de inrit van de locatie A.C. de Graafweg nr. 8 en 8 a. Hierop dient zowel het inkomende verkeer als het uitgaande verkeer te kunnen rijden, waarna zij op de kruising Schapenweg/A.C. de Graafweg op een veilige manier de weg kunnen oprijden of verlaten. Het gedeelte van de Schapenweg naar de</p>	<p>overweging nemend stelt ze hier ten behoeven van de N241 A.C. de Graafweg geen middelen voor beschikbaar.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Daarnaast wordt de aansluiting van de Schapenweg op de N241 A.C. de Graafweg gesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Deze aansluiting is na de herinrichting alleen nog toegankelijk voor langzaam verkeer en voor bestemmingsverkeer van het plaatselijk gelegen perceel.
--	---	--

	<p>inrit heeft een lengte van circa 300 meter. Voor zowel de doorstroming van de A.C. de Graafweg als de veiligheid op die weg een structurele en aanmerkelijke verbetering. Naar de mening van indieners dient deze parallelweg een verbreed fietspad te zijn waarop het landbouw- en bestemmingsverkeer te gast is.</p> <p>Indieners vinden het onbegrijpelijk waarom niet de redenering van de weg Verlaat Schagen is gevolgd: Uit Bestemmingplan N241 (Schagen/Verlaat): Op hoofdlijnen is het ontwerp als volgt. De N241 krijgt een ander gezicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de weg wordt breder; • het landbouwverkeer wordt gescheiden van het doorgaande verkeer; • kruispunten worden vervangen door rotondes; • erftoegangswegen sluiten niet meer direct aan op de hoofdrijbaan; • verruimen van de fietsvoorzieningen. <p>Als deze uitgangspunten tevens voor de A.C. de Graafweg worden gehanteerd, wordt volgens indieners ook hier de veiligheid enorm verbeterd. Indieners begrijpen niet dat er voor een vergelijkbare weg die bijna in het verlengde van elkaar liggen niet dezelfde uitgangspunten zijn gehanteerd. Indieners verzoeken de provincie daarom om de uitgangspunten wel gelijk te schakelen, zodat ook deze weg gaat voldoen aan het predicaat duurzaam veilig.</p>	
<p>5b.</p>	<p>Aangezien in een eerste sondering van bovengenoemde wijziging bij een vertegenwoordiger van de provincie de kans op succes hierop laag werd ingeschat hebben indieners ook een tweede visie als de bovengenoemde duurzaam veilig resultaat om welke reden dan ook niet wordt gehanteerd;</p> <p>De situatie op de weg is erg gevaarlijk voor afslaand verkeer en verkeer dat de weg op wil rijden. Hiervoor</p>	<p><i>Geen uitvoegstroken voor afslaand verkeer (in de richting Opmeer – Verlaat) ter plaatse van uitritten</i></p> <p>In de bestaande situatie is ter hoogte van de in/uitrit naar de woningen van indieners een parkeer-, vlucht- (pech-) of onderhoudshaven aanwezig. Parkeerhavens langs de weg zijn niet gewenst en worden opgeheven. Vlucht- (pech-) of onderhoudshavens langs de weg zijn niet noodzakelijk onder voorwaarde dat de bermvoldoende draagkrachtig zijn. Dit is het geval voor de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg. De parkeer-, vlucht- (pech-) of onderhoudshaven wordt daarom opgeheven.</p>

	<p>dienen de volgende aanpassingen op het traject te worden uitgevoerd.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dat er een opstelstrook voor afslaand verkeer vanaf Opmeer richting het Verlaat wordt gecreëerd in de middenstrook zodat (achteropkomend) verkeer goed kan anticiperen op het afslaand verkeer en er geen gevaarlijke situaties ontstaan op de weg. Deze aanpassing wensen indieners bij alle drie in/uitritten langs de A.C. De Graafweg. Deze strook zal duidelijk in het wegdek dienen te worden aangelegd. Het verkeer dat achter het verkeer rijdt dat wil afslaan zal door de aanpassing in de weg duidelijk merken dat er hier mogelijkheden zijn om af te slaan en zal er daardoor meer rekening mee houden en de snelheid aanpassen. • Dat er tevens een uitvoegstrook wordt aangelegd in de richting Verlaat Opmeer, zodat het afslaand verkeer redelijk kan afremmen en op de uitvoegstrook tot stilstand kan komen om zodoende veilig het fietspad te kunnen kruisen, zonder dat het doorgaande verkeer op de A.C. de Graafweg hier last van heeft. • Dat een brede inrit wordt gecreëerd zodat groot verkeer zoals vrachtwagens, trekkers met aanhanger goed kunnen manoeuvreren naar de bedrijfslocatie toe. 	<p>In de herinrichting worden ter plaatse van uitritten geen linksafstroken gerealiseerd. Linksafstroken wordt gerealiseerd op kruispunten waar gemotoriseerd verkeer frequent gebruik maakt van deze richting. De hoeveelheid verkeer welke linksafslaand een perceel wil bereiken is beperkt. Daarnaast betekent een het een grotere ruimteclaim en meer grondverwerving.</p> <p><i>Geen uitvoegstroken voor afslaand verkeer in de richting Verlaat – Opmeer ter plaatse van uitritten</i></p> <p>In de herinrichting worden ter plaatse van uitritten geen rechtstafstroken gerealiseerd. Een rechtsafstrook kan leiden tot zogenaamde afdekongevallen tussen het rechtdoorgaand verkeer op de N241 A.C. de Graafweg richting Opmeer en verkeer vanaf de uitrit. Een rechtsafslaand voertuig op een rechtsafstrook ontnemt het zicht op het rechtdoorgaande verkeer, waardoor een bestuurder vanaf de uitrit in de veronderstelling verkeert dat de weg vrij is om op te rijden. De provincie Noord-Holland (maar ook vele andere wegbeheerders in Nederland) heeft als beleid om geen rechtsafstroken toe te passen op aansluitingen (kruispunten) zonder verkeerslichten. Daar waar nog steeds een rechtsafstrook ligt, zal deze worden verwijderd bij groot onderhoud. Alleen in bijzondere gevallen, bijvoorbeeld als een uitrit een verkeersaantrekkende karakter heeft (ziekenhuis of bedrijventerrein) kan van de eisen worden afgeweken. In de herinrichting worden geen uitvoegstroken ('opstelstroken') ter plaatse van uitritten gerealiseerd.</p> <p><i>Inrit ten behoeve van groot verkeer</i></p> <p>Indien de uitrit wordt gebruikt door vrachtwagencombinaties kan in de nadere uitwerking van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg met en rijcurve-programma worden onderzocht of de maatvoering van de uitrit moet worden aangepast en welke maatvoering gehanteerd wordt. In het overleg tussen de indiener en de Rentmeester kan indiener de maatvoering van de vrachtwagencombinaties aangeven waarna deze door de provincie Noord-Holland getoetst kan worden. In de herinrichting wordt voor iedere uitrit, tenzij anders bekend, uitgegaan van de eisen zoals verwoordt in de ERBI van de provincie Noord-Holland.</p>
--	--	---

5c.	Uit de tekeningen blijkt dat er diverse leidingen in de weg zijn gesitueerd. Indieners willen graag dat indien deze verplaatst dienen te worden, deze worden gelegd in het eigendom van de provincie en niet in de eigendommen van indieners.	De kabels en leidingen welke nu langs de N241 A.C. de Graafweg in het beheergebied van de provincie Noord-Holland liggen en die verlegd worden in verband met de herinrichting N241 A.C. de Graafweg, worden teruggelegd in het beheergebied van de provincie Noord-Holland. Voor kabels en leidingen welke met zakelijk recht liggen wordt door het desbetreffende nutsbedrijf contact opgenomen met de percee-eigenaar. Binnen het nieuw op te bouwen profiel met voldoende brede obstakelvrije zones is voldoende ruimte voor een nieuw kabel- en leidingentracé.
5d.	Op dit moment kunnen indieners niet overzien wat de gevolgen zijn voor de locatie met woningen en bedrijfsgebouwen en het land. Indieners willen niet beperkt worden in hun ontwikkelingsmogelijkheden van de bouwlocatie en het land door deze wijziging van het bestemmingsplan. Indien indieners schade lijden door de reconstructie van de weg, komen deze punten geheel voor rekening van de provincie, aldus indieners.	Als indieners van mening zijn dat zij planschade lijden dan kunnen zij binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek tot planschadevergoeding indienen bij de provincie Noord-Holland. Nadat een aanvraag voor tegemoetkoming in planschade is ingediend, wordt beoordeeld of sprake is van planschade.
5e.	Indieners geven de volgende samenvatting van hun zienswijze: <ul style="list-style-type: none"> • Het plan wijzigen, zodat de aanleg van een parallelweg mogelijk wordt; • Als secundair standpunt: opstelstroken in het midden van de weg en uitvoegstroken aan de zuidkant van de weg; • Provincie is aansprakelijk voor alle schade die indieners lijden door de reconstructie. <p>Indieners vragen het college om het plan gewijzigd vast te stellen, rekening houdend met bovengenoemde punten.</p>	Ter kennisgeving aangenomen.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot wijziging van het PIP.	
6a.	Indieners zijn woonachtig naast/tegen de kruising N241/Pade. Door de nieuwe plannen zal er een strook benodigd zijn voor de aanpassingen van de N241 en de kruising. In dit kader brengen indieners de volgende zienswijzen in:	Voor het inpassingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd in het kader van de Wet geluidhinder. Het in de Wet geluidhinder voorgeschreven onderzoeksgebied voor een tweebaansweg bedraagt 200 meter aan weerszijden van de weg in stedelijk gebied en 250 meter buiten stedelijke gebied. Bij dit onderzoek is allereerst de uitgangssituatie berekend: de

	<p>1) Door de aankoop van de strook van het perceel van indieners verdwijnt de huidige bomen/windsingel waardoor de overlast van het verkeer op het gebied van geluid, zicht etc. zullen toenemen en het woongenot/privacy zal volgens indieners afnemen. In het huidige plan is volgens indieners geen enkele voorziening opgenomen om dit te compenseren. Uit de rapportage blijkt o.a. ook een toename van het aantal dB op de woning.</p> <p>2) De aanwezige oude bomen naast de kassen dienen gekapt te worden door het verleggen van de sloot waardoor de beschermde functie van deze bomen t.o.v. de kas komt te vervallen (wind etc). In het huidige plan is volgens indieners hiervoor geen enkele voorziening opgenomen.</p>	<p>situatie voor de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg (N241 A.C. de Graafweg) binnen het onderzoeksgebied (2018). Daarna is de geluidsbelasting berekend voor de toekomstige situatie (2032), zonder geluidsbeperkende maatregelen. De bestaande bomenrij is niet opgenomen in het model en er is dus geen rekening gehouden met een eventuele geluidsbufler/-absorptie als gevolg van deze bomen (worst-case). De geluidsbelastingen afkomstig van de wegen zijn bepaald op de gevels (waarneempunten) van de woningen. Ten opzichte van 2018 neemt de geluidsbelasting op de gevel van de indieners in 2032 met maximaal 0,46 dB toe tot 58,54 dB. Dit is minder dan een toename van 2 dB. Daarmee is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en zijn er geen aanvullende geluidsreducerende maatregelen vereist.</p> <p>In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een gezondheidseffectscreening (GES) uitgevoerd ten aanzien van de aanvaarbaarheid van de optredende geluidsbelastingen. Deze is als bijlage toegevoegd aan het vastgestelde inpassingsplan. Uit de GES blijkt dat gemiddeld genomen over alle woningen langs de N241 A.C. de Graafweg er een lichte verbetering plaats vindt van het milieugezondheidseffect. In de huidige situatie 2018 varieert de GES-score ter hoogte van de woningen tussen de 0 en 7 (Zeer goed tot Ruim onvoldoende). In de plansituatie 2032 varieert de GES-score ter hoogte van de woningen tussen de 0 en 6 (Zeer goed tot Onvoldoende). In de plansituatie 2032 zijn er hiermee geen woningen meer met GES-score 7 (Ruim onvoldoende). Daarbij neemt het aantal woningen met GES-score 6 (Onvoldoende) ook af. De geluidswaarde op de gevel van de indiener blijft onder 63 dB. De provincie vindt dit – conform haar Actieplan Geluid 2018-2022 – aanvaardbaar.</p> <p>Tevens acht de provincie, gelet op:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het beperkte projecteffect binnen het totaal aan verkeerstoename (autonome effect); • de beperkte geluidstoename op de gevel van indiener; • de gemaakte belangenafweging; <p>de aantasting van het woongenot aanvaardbaar nu de situatie ter plaatse nog steeds beoordeeld kan worden als een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.</p>
--	--	---

		Als gevolg van de werkzaamheden ter plaatse van het perceel van indieners is de kap van twee of mogelijk drie bomen noodzakelijk. De provincie treedt met indieners in overleg over het terugplanten van bomen op het perceel. Dit mede in relatie tot de gevraagde beschermende functie t.o.v. de kas. Opgemerkt wordt dat in het kader van dit inpassingsplan de provincie dit geen noodzakelijke maatregel vindt. In dat kader wordt verwezen naar de opgenomen voorwaardelijke verplichting voor het op te stellen landschapsplan en de minimale invulling daarvan.
6b.	Er treedt volgens indieners o.a. waarde vermindering aan het onroerend goed op wegens het verkleinen van het perceel en met name door de het verdwijnen van de tuin t.b.v. woning en vermindering van de privacy.	Als indieners van mening zijn dat zij planschade lijden dan kunnen zij binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek tot planschadevergoeding indienen bij de provincie Noord-Holland. Nadat een aanvraag voor tegemoetkoming in planschade is ingediend, wordt beoordeeld of sprake is van planschade. Opgemerkt wordt dat bij nadere bestudering de plangrens van het ontwerp inpassingsplan in het verlengde van Pade te ver naar buiten is gelegd waardoor een gedeelte van de tuin van indieners is wegbestemd. Dit wordt aangepast. In het vastgestelde inpassingsplan wordt in het verlengde van Pade de kadastrale grens aangehouden.
6c.	Indieners benoemen dat de toegang naar het bedrijf/kwekerij rechtstreeks plaatsvindt op de Pade. Met name vrachtverkeer neemt de inrit naar het bedrijf achteruit en dit zal door de toename van het verkeer van de N241 naar de Pade en het dichterbij komen van de afrit van de N241 naar de Pade zorgen voor extra verkeershinder en mogelijk gevaarlijke situatie. Hiermee is volgens indieners in het plan geen rekening gehouden of een voorziening aangebracht in de weg.	Als gevolg van het extra opstelvak voor rechtsafslaand verkeer zal er geen sprake zijn van extra verkeershinder en verslechtering van de verkeerssituatie ter plaatse. Het aantal voertuigbewegingen richting Pade zal als gevolg van het opstelvak, anders dan de autonome groei, niet substantieel toenemen.
6d.	De Pade als weg wordt breder waardoor dit volgens indieners voor overstekend verkeer/fietsers/voetgangers van en naar de kwekerij t.b.v. de aanwezige verkoopruimte voor planten etc. gevaarlijkere situatie zullen opleveren. Hiermee is volgens indieners in het plan geen rekening gehouden of een voorziening aangebracht in de weg (bijvoorbeeld een vluchtheuvel tussen de 2 rijstroken)	De weg wordt inderdaad breder waardoor fietsers en voetgangers in plaats van twee rijstroken, drie rijstroken dienen over te steken richting de verkoopruimte. Het toevoegen van een voorziening in de vorm van een vluchtheuvel zal een extra obstakel vormen voor het vrachtverkeer dat gebruik maakt van de inrit naar het bedrijf van indieners.

		Ook vanuit veiligheidsoverwegingen worden er aan de weg (binnen de bebouwde kom) geen wettelijke eisen gesteld ten aanzien van overstekend fiets- en wandelverkeer richting het perceel van de indieners. Het is een 50 km/u-weg waar door tegemoetkomend gemotoriseerd verkeer afgeremd en stilgestaan kan worden voor overstekend langzaam verkeer, zonder dat dit de veiligheidssituatie verslechtert. Er is geen aanleiding om de voorgestelde voorzieningen te treffen. De weg is in eigendom van de gemeente Opmeer. In overleg met de gemeente kan gekeken worden of de situatie geoptimaliseerd kan worden.
6e.	Indieners benoemen dat door de voorgenomen werkzaamheden er schade aan de aanwezig gebouwen kan optreden. Wij verwachten dat voordat er werkzaamheden worden uitgevoerd, een 0-situatie bepaald wordt voor de huidige staat van de gebouwen.	Dit is niet ruimtelijk relevant in het kader van het inpassingsplan. In het uitvoeringscontract voor de aannemer zullen specifieke eisen worden gesteld, zodat de werkzaamheden zonder onnodige overlast of schade voor aanwonenden of bedrijven kunnen worden uitgevoerd. Daar waar nodig wordt een 0-opname gemaakt.
Conclusie	De zienswijze leidt tot wijziging van het PIP.	
7a.	Indieners hebben vanaf hun woonperceel een vrij uitzicht over de velden achter dat perceel tot aan de bestaande bebouwing aan de noordzijde van de N241. Die bebouwing neemt het zicht op de N241 weg en draagt eraan bij dat het verkeer op die weg voor indieners in de huidige situatie niet hoorbaar is. Het ontwerp inpassingsplan voorziet in een verlegging van wegas van de N241 ter hoogte van de woonplaats van indieners. Die wegas zal vanaf de bestaande S-bocht in rechte lijn wordt doorgetrokken. De N241 komt daardoor ten noorden van de bestaande bebouwing langs de weg te liggen. Het gevolg is dat indieners in de toekomstige situatie wel zicht krijgen op de N241, die ook nog eens wordt verbreed. Bovendien komt de geprojecteerd rotonde ter hoogte van de huidige S-bocht direct in het zicht van indieners te liggen en zal die rotonde leiden tot meer geluid vanwege optrekkend en afremmend verkeer. Indieners vrezen door dit alles aantasting van hun woongenot en een toename van het geluid van het wegverkeer en daarmee ook een waardevermindering van hun woning.	<p>Voor het inpassingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd in het kader van de Wet geluidhinder. Het in de Wet geluidhinder voorgeschreven onderzoeksgebied voor een tweebaansweg bedraagt 200 meter aan weerszijden van de weg in stedelijk gebied en 250 meter buiten stedelijke gebied. Bij dit onderzoek is allereerst de heersende geluidbelasting berekend: de situatie vóór de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg (N241 A.C. de Graafweg) binnen het onderzoeksgebied (2018). Daarna is de geluidsbelasting berekend voor de toekomstige situatie (2032), zonder geluidsbeperkende maatregelen.</p> <p>Onderzocht is in hoeverre de (fysieke) wijzigingen aan de N241 A.C. de Graafweg tussen de aansluiting met de N242 en de A7, bij geluidsgevoelige gebouwen binnen het onderzoeksgebied leiden tot een verhoging van de geluidsbelasting van 2 dB of meer. In dat geval is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. In de akoestische rapportage zijn de rekenresultaten van alle onderzochte woningen weergegeven. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de toename van de geluidsbelasting op geen enkel geluidsgevoelig gebouw binnen het onderzoeksgebied groter is dan 2 dB. Dit betekent dat aanvullend onderzoek naar eventueel te treffen maatregelen op grond van de Wet geluidhinder niet vereist is. De woning van indiener is gelegen op ruim 450</p>

		<p>meter van de as van de weg in de toekomstige situatie en valt daarmee ruim (200 meter) buiten het onderzoeksgebied van de N241 A.C. de Graafweg. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn aanvullend puntberekeningen uitgevoerd op de dichtbij gelegen woningen in Sijbekarspel (waaronder die van indiener). Hieruit blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB nergens wordt overschreden. Gelet op:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) de afstand tot het onderzoeksgebied; (2) de afstand tot de daadwerkelijke wegas; (3) de verkeerstoename in de toekomstige situatie is toe te wijzen aan de autonome groei van het verkeersaanbod; (4) de geluidbelasting op de gevel van indiener in de toekomstige situatie onder de 48 dB blijft; (5) de gemaakte belangenafweging; <p>acht de provincie de aantasting van het woongenot aanvaardbaar nu zij de situatie ter plaatse nog steeds beoordeeld als een goed woon- en leefklimaat.</p> <p>Ten aanzien van het zicht van de indieners wordt opgemerkt dat de provincie een landschapsplan opstelt voor de inpassing van de N241 A.C. de Graafweg. Het opstellen hiervan en de minimale invulling wordt geborgd in de planregels van het inpassingsplan. Conform de Uitvoeringsnota Groenzones is voor het gebied langs de Achterwijdend een open landschapsbeeld het uitgangspunt.</p> <p>Niet kan worden uitgesloten dat er een waardedaling van de onroerende zaken van indieners optreedt als gevolg het nieuwe inpassingsplan. Als indieners van mening zijn dat zij planschade lijden dan kunnen zij binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek tot planschadevergoeding indienen bij de provincie Noord-Holland. Nadat een aanvraag voor tegemoetkoming in planschade is ingediend, wordt beoordeeld of sprake is van planschade.</p>
7b.	<p>In de toelichting bij het ontwerp inpassingsplan en de daarbij behorende onderzoeksrapporten wordt geconcludeerd dat de reconstructie van de N241 geen onaanvaardbare negatieve gevolgen voor landschap, natuur en milieu hebben. Indieners kunnen zich daar niet in vinden.</p>	<p>In de plantoelichting bij het inpassingsplan is, in combinatie met de bijlagen bij de plantoelichting, inzicht gegeven in de effecten van het plan voor de omgeving. De provincie acht de effecten van het plan dan ook aanvaardbaar en is van mening dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.</p>

		Onduidelijk is op grond waarvan indieners zich niet kunnen vinden in de overweging van de provincie. Voor zover indieners hun standpunt verder hebben toegelicht in het vervolg van de zienswijze wordt gereageerd onder 7c en verder.
7c.	In de aanmeldnotitie mer-beoordeling (bijlage 1 bij de plantoelichting) wordt gesteld dat de reconstructie van de N241 geen wezenlijke invloed heeft op de ruimtelijke karakteristieken van het gebied, omdat de reconstructie hoofdzakelijk een verbreding van het bestaande profiel betreft. Dit geldt echter niet voor de verlegging van de wegas ter hoogte van Sijbekarspel. Daar wordt de ruimtelijke karakteristiek, waar indieners nu nog vrij uitzicht op hebben, wel degelijk aangetast.	In de Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling wordt geconstateerd dat tussen Opmeer en Wognum zich aan weerszijden van de bestaande N241 A.C. de Graafweg de vanuit cultuurhistorisch oogpunt kenmerkende verkaveling van Wadway aanwezig is. Aan de rand van dit gebied wordt de N241 A.C. de Graafweg over een lengte van circa 1,5 km in noordelijke richting verlegd waardoor de bestaande S-bocht verdwijnt. Het zoveel mogelijk behouden van de herkenbaarheid van de verkaveling na de maatregelen aan beide kanten van de N241 A.C. de Graafweg is één van de aspecten die wordt meegenomen in het op te stellen landschapsplan. Dit wordt tevens opgenomen als voorwaardelijke verplichting in de planregels van het inpassingsplan.
7d.	Datzelfde geldt voor de aantasting van het weidevogelleefgebied. De verlegging van de wegas vindt precies in dit gebied plaats, terwijl het gebied aan de oostzijde van de bestaande S-bocht buiten het weidevogelleefgebied ligt. In de aanmeldnotitie mer-beoordeling wordt wel gesteld dat de aantasting van het weidevogelleefgebied wordt gecompenseerd in de vorm van financiële of fysieke compensatie conform de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland. Waar en op welke wijze dat concreet zal gebeuren, is echter ten onrechte niet beschreven en gewaarborgd.	<p>In de toelichting van het inpassingsplan staat beschreven dat het extra verstoorde oppervlak van weidevogelleefgebied als gevolg van de herinrichting N241 A.C. de Graafweg 2,6 hectare bedraagt. Deze wordt gecompenseerd conform de provinciale uitvoeringsnota natuurcompensatie. Omdat het hier een netto verstoring kleiner dan 5 hectare betreft, zal er conform de provinciale uitvoeringsnota natuurcompensatie financiële compensatie plaatsvinden.</p> <p>In dit geval is de provincie Noord-Holland zelf initiatiefnemer van de ruimtelijke ingreep en dient er een financiële verrekening plaats te vinden tussen het project N241 A.C. de Graafweg aan het provinciaal Groenfonds.</p> <p>Het te storten bedrag aan het provinciaal Groenfonds dient plaats te vinden conform artikel 6, lid 2 van de uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland:</p> <p>Een bijdrage als bedoeld in artikel 1, derde lid, omvat voor een weidevogelleefgebied de volgende kostenelementen:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. de kosten voor 30 jaar actief weidevogelbeheer voor een gebied dat minimaal gelijk is aan de oppervlakte van het aangetaste weidevogelleefgebied rekening houdende met een jaarlijkse

		<p>rustperiode in de nestfase waarin agrarische werkzaamheden niet zijn toegestaan jaarlijks van 1 april tot en met 15 juni;</p> <p>b. de kosten voor de planontwikkeling en planuitvoering, deze zijn bepaald op 20 procent van de kosten genoemd bij a.</p> <p>Het weidevogelcompensatieplan met een onderbouwing van het te storten bedrag is als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het inpassingsplan.</p>
7e.	<p>Indieners plaatsen ook vraagtekens bij het akoestisch onderzoek, het luchtkwaliteitsonderzoek en de AERIUS-berekening stikstof. Deze onderzoeken nemen als uitgangspunt dat de reconstructie van de N241 geen extra verkeersaantrekkende werking zal hebben bovenop de autonome groei van het verkeer. Dat is echter niet aannemelijk. Als gevolg van de reconstructie neemt het aantal rijbanen en rijstroken weliswaar niet toe, maar de verbreding van de weg (van 6,10 naar 7,60 meter), het laten vervallen van enkele aansluitingen, het rechte trekken van de weg ter hoogte van Sijbekarspel en het verbeteren van de verkeersveiligheid in algemene zin, zal naar verwachting de doorstroming op de weg verbeteren, waardoor de weg aantrekkelijker en dus ook drukker zal worden. Het enkele feit dat de wegcapaciteit als zodanig niet verandert, doet daaraan niet af. Indieners zijn daarom van mening dat ten onrechte zonder nader onderzoek is aangenomen dat de hoeveelheid verkeer niet zal toenemen.</p>	<p>De provincie gaat niet mee in redenering van indiener. De verkeerstoename in de toekomstige situatie is toe te wijzen aan de autonome groei van het verkeersaanbod. De ingrepen hebben effect op de verkeersveiligheid en hebben weinig invloed op de reistijden en daarmee op het verplaatsingsgedrag. Het gaat immers om de afsluiting van zijwegen, de beperkte herinrichting van kruispunten en een verlegging inclusief aanleg van een rotonde. Door de voorgestelde maatregelen treden geen snelheidsveranderingen op. Ook de verkorting van reistijden door de verlegging (weghalen van de S-bocht) wordt teniet gedaan door afremming op de rotonde. Het omrijden, wat soms nodig zal zijn door afsluitingen van zijwegen kan op een enkel wegvak enige verhoging van intensiteiten op de N241 A.C. de Graafweg tot gevolg hebben, en op andere plaatsen afnames, maar het gaat daarbij nergens om grote hoeveelheden verkeer in vergelijking met de stromen over de N241 A.C. de Graafweg zelf (verwaarloosbaar effect).</p>
7f.	<p>Daar komt bij dat het niet duidelijk is op welke verkeersgegevens de diverse onderzoeken zijn gebaseerd. In het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai van Sweco (bijlage 4 bij de plantoelichting) wordt slechts gesteld dat de verkeersgegevens (intensiteit en verdeling van het verkeer) zijn aangeleverd door de afdeling Mobiliteit van Sweco. Niet vermeld is echter of het daarbij gaat om gegevens die zijn gebaseerd op actuele verkeerstellingen dan wel op verouderde tellingen of zelfs aannames. Temeer omdat Sweco heeft gekozen voor het jaar 2032</p>	<p>Voor de regio rondom de N241 A.C. de Graafweg zijn twee modellen beschikbaar, het Verkeersmodel Regio Alkmaar (VMRA) van samenwerkende gemeenten Alkmaar, Heerhugowaard, Langedijk, Bergen, Heiloo en Castricum en het Nederlands Regionaal Model (NRM) West van Rijkswaterstaat (RWS). Het VMRA-model is ontwikkeld en getoetst voor het basisjaar 2016. De N241 A.C. de Graafweg ligt aan de rand van het studiegebied. Het NRM West beslaat heel West-Nederland, waaronder de provincie Noord-Holland. Het NRM West heeft als basisjaar 2014. Beide modellen gaan uit van de economische scenario's van het Centraal Planbureau (CPB). De actuele scenario's zijn die uit de CPB-studie Welvaart en Leefomgeving (WLO) voor 2030 en 2040, elk met twee</p>

	<p>als toetsjaar, kan niet worden uitgegaan van verkeersgegevens op basis van tellingen die nu, in 2018, al jaren oud zijn. Nu hierin geen inzicht wordt geboden, betwisten indieners de juistheid van de onderzoeken die op de verkeergegevens van Sweco zijn gebaseerd. Daarmee staat voor indieners ook niet vast dat de reconstructie van de N241 géén reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder is en niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit en/of significante effecten op natuurwaarden.</p>	<p>varianten, HOOG en LAAG. De CPB-scenario's bepalen de hoofdlijnen, inclusief een grove verdeling over het land. De verschillende overheidslagen bepalen samen de gedetailleerde verdeling over gemeenten en wijken.</p> <p>De realisatie van de N241 A.C. de Graafweg wordt voorzien in 2022. Prognoses zijn derhalve nodig voor 2032. Deze zijn voor het project N241 A.C. de Graafweg afgeleid uit de standaardprognoses voor 2030. De basis is daarbij gelegd vanuit het VMRA, gegeven dat daarin het voor deze studie gewenste detailniveau van wegen beschikbaar is.</p> <p>De beschrijving van de verkeersintensiteiten in de huidige situatie is gebaseerd op het basisjaar van het VMRA: 2016. De intensiteiten uit het model zijn getoetst aan beschikbare tellingen over de jaren 2016-2018, waaronder aan tellingen voor de N241 A.C. de Graafweg die in 2018 zijn uitgevoerd. Op basis van de tellingen zijn de uitkomsten uit het model aangescherpt (gekalibreerd). De intensiteiten uit het basisjaar 2016 zijn doorvertaald naar 2018 (het jaar voor de uitvoering van de werkzaamheden), die zijn gebruikt voor de analyses van de geluidhinder. De verkeersintensiteiten zijn toegevoegd in de bijlage van de toelichting.</p> <p>De verkeersintensiteiten voor 2032 zijn bepaald aan de hand van de prognoses 2030 vanuit het WLO-scenario HOOG. Door de keuze voor het hoge scenario is de prognose van de verkeersintensiteiten robuust (worst-casebenadering). Aannemelijk is dat in werkelijkheid in 2030 de intensiteiten lager liggen: tussen het lage en hoge scenario. Bij deze aanpak is het gecorrigeerde beeld voor het basisjaar 2016 uit het VMRA opgehoogd volgens de algemene groeilijnen uit het NRM. Deze lijnen zijn 2 jaar verlengd om het beeld voor 2032 te krijgen. Dit levert een groei op van 17% tot 2032. De zo bepaalde verkeersintensiteiten voor 2032 zijn gebruikt voor de analyses van de geluidhinder. De verkeersintensiteiten zijn toegevoegd in de bijlage van de toelichting.</p>
<p>7g.</p>	<p>Indieners vrezen persoonlijk vooral een aantasting van hun uitzicht en een toename van geluid. Indieners zouden daarom graag zien dat ter hoogte van de wegasverlegging in de N241 extra fysieke (inpassings)maatregelen worden genomen om die</p>	<p>De provincie Noord-Holland is in het derde en vierde kwartaal van 2018 gestart met het opstellen van het landschapsplan van de N241 A.C. de Graafweg uit. Dit is een participatief proces met belanghebbenden. Als globale planning wordt in het 1e kwartaal 2019 verder invulling gegeven aan de inhoud van het landschappelijk inpassingsplan en gestreefd naar</p>

	<p>negatieve gevolgen voor indieners (en anderen) weg te nemen. Indieners verzoeken het gestelde in deze zienswijze te betrekken bij de verdere besluitvorming en aan de genoemde wens van indieners tot het nemen van extra fysieke (inpassings)maatregelen tegemoet te komen.</p>	<p>vaststelling van het landschappelijk inpassingsplan door Gedeputeerde Staten in het 2e kwartaal / 3e kwartaal van 2019.</p> <p>Ten aanzien van het uitzicht van de indieners wordt opgemerkt dat de provincie een landschapsplan opstelt voor de inpassing van de N241 A.C. de Graafweg. Het opstellen hiervan en de minimale invulling wordt geborgd in de planregels van het inpassingplan. Gelet op het grondeigendom, financiële middelen en de geldende bestemmingen mag de provincie in staat worden geacht om de gewenste landschappelijke maatregelen te treffen.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt tot aanpassing van het PIP	
8a.	<p>In verband met het toenemende verkeer en de verkeersbelasting op deze weg tussen de kruispunten binnen de gemeente Opmeer vindt de Dorpsraad Spanbroek en Opmeer dat er geluidswerende maatregelen moeten worden getroffen door bijvoorbeeld geluidswerend asfalt toe te passen en waar mogelijke de bestaande (verzakke) geluidswal achter de Koekoeksbloem aan te passen en waar mogelijk uit te breiden langs de A.C. de Graafweg binnen de aangrenzende bewoning in de gemeente Opmeer.</p>	<p>Ten aanzien van de woningen gelegen binnen het onderzoeksgebied van de her in te richten N241 is geen sprake van een reconstructie van de weg, zie beantwoording 7a. Dit betekent dat aanvullend onderzoek naar eventueel te treffen maatregelen niet vereist is. Nu de geluidbelasting ook ruimtelijk aanvaardbaar wordt geacht is geen reden om aanvullende geluidswerende maatregelen te nemen.</p> <p>Tevens is er in het kader van een goede ruimtelijke ordening een gezondheidseffectscreening (GES) uitgevoerd ten aanzien van de aanvaardbaarheid van de optredende geluidsbelastingen. Hieruit blijkt dat gemiddeld genomen over alle woningen langs de N241 A.C. de Graafweg er een lichte verbetering plaats vindt van het milieugezondheidseffect. In de huidige situatie 2018 varieert de GES-score ter hoogte van de woningen tussen de 0 en 7 (Zeer goed tot Ruim onvoldoende). In de plansituatie 2032 varieert de GES-score ter hoogte van de woningen tussen de 0 en 6 (Zeer goed tot Onvoldoende). In de plansituatie 2032 zijn er hiermee geen woningen meer met GES-score 7 (Ruim onvoldoende). Daarbij neemt het aantal woningen met GES-score 6 (Onvoldoende) ook af.</p> <p>Kortom, afgezet tegen het algemene belang van de verbetering van de verkeersveiligheid en de lichte toename in milieugezondheidskwaliteit langs het gehele traject, vinden wij dat ook buiten de normstelling van de Wet geluidhinder, sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat.</p>

		De geluidswal maakt geen onderdeel uit van het beheerareaal van de provincie en valt buiten de grens van het inpassingsplan.
8b.	Voorgesteld wordt om de kruispunten Pade/A.C. de Graafweg en Breestraat/Middelweg/A.C. de Graafweg voorzien van gescheiden fiets- en voetgangersoversteekplaatsen te voorzien. Dit in verband met de huidige onduidelijke onveilige situatie. Daarnaast kunnen verkeerslichten met een goede signalering die de wachttijd aangeeft, bij ongeduldige overstekers rust creëren tijdens de spitsmomenten.	Het ontwerp voorziet in gescheiden fiets- en voetgangersoversteekplaatsen, inclusief middensteunpunten.
8c.	Ook dient er voldoende rekening worden gehouden met grote groep fietsende kinderen die overstekken bijvoorbeeld van en naar het zwembad en sportterrein het Weijver voor een veilige langere oversteeftijd bij Pade/A.C. de Graafweg. Hetzelfde geldt ook voor grote groepen fietsende schooljeugd bij de oversteek van de Breestraat/Middelweg/A.C. de Graafweg ruim voldoende tijd krijgen om met elkaar veilig te kunnen oversteken.	De bestaande verkeersregelingsinstallatie (VRI) wordt vervangen inclusief regelapplicatie, lantaarns, lantaarnbekabeling en drukknoppen. De groentijden van de VRI worden meegenomen in het ontwerp VRI. Dit is geen onderdeel dat in het PIP wordt geregeld.
8d.	Het hoogte verschil tussen het fietspad langs de A.C. de Graafweg en de as (midden) van de A.C. de Graafweg is veel te groot in de huidige situatie, met als gevolg dat ouderen bij het oversteken moeite hebben met het opstappen en op tijd weg te komen van het kruispunt. De fietsoversteekplaats moet na reconstructie op dezelfde hoogte liggen als de as (midden) van de A.C. de Graafweg.	In verband met de afvoer van regenwater van de weg is het niet mogelijk om de fietsoversteekplaats op exact dezelfde hoogte te leggen als de as (midden) van de A.C. de Graafweg. Vanuit de as van de N241 A.C. de Graafweg wordt een helling (verkanting) aangehouden van 1:40 om er voor te zorgen dat de afwatering naar de zijkant van de weg loopt. Vervolgens moet het regenwater de mogelijkheid hebben om, via de berm en het fietspad, in de wegsloot te komen. De fietsoversteekplaats tussen de N241 A.C. de Graafweg en het fietspad kan daarom niet op dezelfde hoogte worden gelegd.
8e.	Tussen het straks verlegde fietspad, langs de A.C. de Graafweg moet voldoende veiligheidsbarrière komen om de veiligheid van de fietsers op het fietspad te verbeteren, mocht er toch met welke reden ook een auto richting fietspad terecht komen. Verder wordt gepleit voor een goede verlichting op het fietspad voor een beter veiligheid.	Een van de doelstellingen van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg is het realiseren van voldoende veiligheidsbarrière tussen de A.C. de Graafweg en het fietspad. Langs het tracé wordt een afstand van 4,50 meter aangehouden tussen de A.C. de Graafweg (vanaf binnenkant kantstreep) en het fietspad. Voor de openbare verlichting ter plaatse van het fietspad zijn de richtlijnen van de provincie Noord-Holland van toepassing.
8f.	Doordat er veel bomen en struiken, dus veel openbaar groen verdwijnt door de reconstructie en de verbreding van de A.C. de Graafweg, dient er een nieuwe groenplan	De provincie ziet landschappelijke inpassing als een belangrijk aspect bij de voorbereiding en realisatie van deze ontwikkeling. De provincie Noord-Holland is in het derde en vierde kwartaal van 2018 gestart met het

	<p>te worden opgesteld voor nieuwe aanplant en aanleg van openbaar groen in overleg met gemeente Opmeer, Dorpsraad en aangrenzende bewoners.</p>	<p>opstellen van het landschapsplan van de N241 A.C. de Graafweg uit. Dit is een participatief proces met belanghebbenden. Als globale planning wordt in het 1e kwartaal 2019 verder invulling gegeven aan de inhoud van het landschappelijk inpassingsplan en gestreefd naar vaststelling van het landschappelijk inpassingsplan door Gedeputeerde Staten in het 2e kwartaal / 3e kwartaal van 2019. De landschappelijke inrichting wordt vervolgens in hetzelfde contract met de aanleg van de weg aanbesteed en gelijktijdig uitgevoerd.</p> <p>Voor het op te stellen landschapsplan worden vanuit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018 en de Uitwerkingsnota Groenzones Provinciale Infrastructuur West-Friesland uitgangspunten en beleidskaders meegegeven. Het opstellen hiervan en de minimale invulling wordt geborgd in de planregels van het inpassingsplan. Gelet op het grondeigendom, financiële middelen en de geldende bestemmingen mag de provincie in staat worden geacht om de gewenste landschappelijke maatregelen te treffen.</p>
<p>9.</p>	<p>Indiener van de zienswijze vraagt waarom zijn huis niet is weergegeven. Op de schema's is alleen de naastgelegen woning te zien, De afslag van de A.C. de Graafweg, vanuit Verlaat naar Opmeer (Pade) komt pal voor de oprit van indieners uit. Indieners hebben begrepen dat de burens van een stuk tuin inleveren. Indieners vragen</p> <ul style="list-style-type: none"> - of er stoplichten komen. - of de 50km zone vanaf de afslag telt. - waar het fietspad van de A.C. de Graafweg komt te liggen? <p>Uiteindelijk draait het indieners om de vraag of zij nog overzicht houden om uit de oprit te rijden en met de kleinkinderen rustig over te steken naar het fiets-/voetpad aan de overkant?</p>	<p>Het ontwerp-inpassingsplan heeft met bijbehorende ontwerptekeningen fysiek ter inzage gelegen bij het Noord-Hollands Archief en op het gemeentehuis van de betrokken gemeentes: Heerhugowaard, Hollands Kroon, Opmeer en Medemblik. Het fietspad komt ter hoogte van de kruising Pade – A.C. de Graafweg net als in de bestaande situatie aan de zuidzijde van de A.C. de Graafweg te liggen. In de toekomstige situatie is dan sprake van een obstakelvrije zone tussen de A.C. de Graafweg en het fietspad van 4,50 meter (vanuit binnenkant kantstreep) en is het fietspad 3,00 meter breed in plaats van 2,50 meter.</p> <p>Het is niet duidelijk welke schema's de indiener bedoelt. De betreffende woning is meegenomen bij de relevante onderzoeken, zoals het akoestisch onderzoek. Het kruispunt A.C. de Graafweg – Pade wordt ingericht met verkeerslichten (VRI's). De 50 km zone in de bestaande situatie blijft gehandhaafd.</p> <p>Als gevolg van het extra opstelvak voor rechtsafslaand verkeer zal er geen sprake zijn van extra verkeershinder en verslechtering van de verkeerssituatie ter plaatse. Het aantal voertuigbewegingen richting Pade</p>

		zal als gevolg van het opstelvak, anders dan de autonome groei, niet toenemen.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
10.	<p>Indiener is het er niet mee eens dat hij op basis van het ontwerp een groot gedeelte van zijn percelen kwijt raakt. Percelen grond welke van groot belang zijn voor zijn agrarische bedrijfsvoering.</p> <p>Voor één perceel is van belang dat het hierbij gaat om een perceel dat deel uit maakt van zijn huiskavel en bovendien voorzien is van een bouwvlak. Een deel van het talud van de weg is gesitueerd op het bouwvlak. Indiener is van mening dat met de herinrichting van de A.C. de Graafweg voorkomen moet worden dat reclamant een deel van zijn bouwvlak kwijt raakt. De herinrichting van de A.C. de Graafweg heeft tevens tot gevolg dat indiener een deel van de voor zijn bedrijfsvoering belangrijke huiskavel kwijt raakt. Indiener is van mening met enige aanpassingen het verlies van grond in de huiskavel beperkt kan worden. Op basis van het ontwerp is een brede strook grond langs de weg nodig teneinde met de aanleg van de sloot aanwezige kabels en waterleiding te vermijden. Indiener is van mening dat het verlies van een deel van de huiskavel beperkt kan worden door het aanwezige elektra netwerk van Liander te verplaatsen. Het is bekend dat Liander bezig is om het elektra netwerk ter plaatse aan te passen. Met de door reclamant gewenste aanpassing zal de sloot direct grenzend aan de weg gesitueerd kunnen worden. Met de door reclamant gewenste aanpassing zal een kleiner deel van zijn huiskavel nodig zijn voor de herinrichting van de A.C. de Graafweg.</p> <p>Voor wat betreft andere percelen is indiener van mening dat het verlies van een deel van genoemde percelen beperkt kan worden door een verplaatsing van de brug.</p>	<p><i>Perceel bij huiskavel</i> Het klopt dat op basis van het ontwerp inpassingsplan een deel van het talud en de watergang (56 m²) is gesitueerd in de noordoostzijde het bouwvlak. Dit betreft echter de bestaande watergang. In het vast te stellen inpassingsplan wordt de bestaande watergang uit de plangrens van het inpassingsplan gelaten en vindt er geen verkleining van het bouwvlak plaats. De aansluiting op de bestaande watergang wordt in overleg met indiener verder vormgegeven.</p> <p>Voor dit deel van het tracé is tot en met de bebouwing op het erf van indiener voor de noordelijke variant gekozen omdat in de zuidelijke variant het fietspad en de weg te dicht op de gevel van de woning van indiener kwam te liggen. Hierdoor was er onvoldoende ruimte om een acceptabele ontsluiting van en naar het perceel te creëren. De consequentie van de noordelijke richting is dat de oever van de Westerlangereis aan beide zijden van de watergang aangepast moet worden, om het doorstroomprofiel van de Westerlangereis te behouden. De oever van de Westerlangereis vervult een belangrijke functie in het kader van de waterveiligheid (regionale waterkering). De waterkering voldoet aan de norm voor zowel stabiliteit als hoogte. Er is daarom geen noodzaak om behoudens het creëren van voldoende ontsluitingsruimte ter plaatse van de woning van indiener om de oevers van de Westerlangereis verder aan te passen. Dat betekent dat vanaf het bereiken van de woning in oostelijke richting de weg geleidelijk richting het zuiden wordt verlegd.</p> <p>De provincie deelt niet de zienswijze van indiener dat het verlies van grond op de zogenoemde huiskavel beperkt kan worden. Het is nog onbekend wat en op welke wijze Liander aanpassingen gaat uitvoeren. Het is onbekend of de bestaande leiding in dat kader verlegd moet worden. Het verleggen van de kabel van Liander is in het kader van doelmatigheid wel overwogen, maar weegt niet op tegen de extra grond die nodig is om zowel de bestaande kabel te laten liggen als het graven van een nieuwe watergang.</p>

	<p>Indiener raakt nu grond kwijt ten behoeve van het realiseren van een nieuw kruispunt recht tegenover de bestaande brug. Met het verplaatsen van de brug, welke overigens dringend aan vervanging toe is, zal minder dan wel geen grond van indiener nodig zijn ten behoeve van de aanleg van een (nieuw) kruispunt. Verzocht wordt om bij de vaststelling van het inpassingsplan voor de A.C. de Graafweg rekening te houden met de inhoud van de zienswijze.</p>	<p>Als gevolg van de herinrichting vindt achtereenvolgens een verschuiving in zuidelijke richting plaats door:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de verbreding van de rijbaan naar 7,60 meter; • de realisatie van een obstakelvrije zone tussen de N241 en het fietspad van 4,50 meter (vanaf binnenkant kantstreep); • de verbreding van het fietspad naar 3,00 meter; • het verplaatsen van de watergang conform de eisen vanuit de Keur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier • tussenberm tussen fietspad en de watergang, ten behoeve van de aanwezigheid en bereikbaarheid van de aanwezige kabels en leidingen; de aanwezigheid van elektrakabels onder de watergang is niet acceptabel. <p><i>Andere percelen</i></p> <p>Het door indiener voorgestelde alternatief (verplaatsen brug Skarpetweg recht tegenover bestaande Frik) is ten opzichte van het gekozen ontwerp niet doelmatig. De redenen hiervoor zijn dat in het voorgestelde alternatief:</p> <ul style="list-style-type: none"> • werkzaamheden en aanpassingen aan de regionale waterkering langs de Westerlangereis benodigd zijn; • extra kabels en leidingen verlegd moeten worden; • de bestaande brug gesloopt en opnieuw teruggebracht dient te worden; • er in oppervlakte weliswaar minder grondverwerving benodigd is, maar als gevolg van de hogere grondprijs per m² dit een duurdere variant is; • aanvullend op de grondverwerving ook de bestaande opstallen gesloopt dienen te worden. <p>Concluderend: de situatie van indiener is door de provincie beoordeeld. De benodigde gronden zijn noodzakelijk voor de uitvoering van het inpassingsplan en maken afgezet tegen het algemene belang van de verbetering van de verkeersveiligheid geen onevenredige inbreuk op de voortzetting van het huidige gebruik op de betreffende percelen.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt tot aanpassing van het PIP.	
11.	Is vervallen	

<p>12a.</p>	<p>Indiener heeft in het kader van het vooroverleg op het eerste concept inpassingsplan (PIP) aangegeven in te stemmen met het doel van het PIP; het verbeteren van de verkeersveiligheid van de A.C. de Graafweg. Wel heeft indiener voor een aantal aspecten van het PIP om (meer) aandacht gevraagd.</p> <p>Onder verwijzing naar deze vooroverlegreactie dient indiener ten aanzien van deze twee punten de volgende zienswijze in over het ontwerp pip.</p>	<p>Ter kennisgeving aangenomen</p>
<p>12 b.</p>	<p>Gebiedsinrichting Opmeer Volgens indiener is in het ontwerp PIP het behoud van voldoende woon- en leefklimaat in de vorm van bomen of groen langs het wegvak tussen de Pade en de woonwijk Heerenweide (juridisch) niet verzekerd. Dit wordt in het ontwerp PIP doorgeschoven naar een later stadium via een apart landschapsplan. Indiener vindt dit niet logisch omdat de precieze impact van de wegconstructie zoals die op grond van het ontwerp PIP mogelijk wordt op het huidige bomenbestand in dit wegvak in het ontwerp PIP niet duidelijk is onderzocht en beoordeeld. Indiener vraagt daarom om het nog op te stellen landschapsplan (alsnog) juridisch te koppelen aan het PIP via een op te nemen voorwaardelijke verplichting in de bestemming Verkeer 1 van dit PIP Meer specifiek met betrekking tot groenstrook ten noorden van de woonwijk Heerenweide benadrukt indiener dat ze de feitelijke opoffering daarvan zoals die in het ontwerp PIP is voorzien ruimtelijk niet acceptabel vindt.</p>	<p>Ten aanzien van de landschappelijke inpassing wordt opgemerkt dat de provincie een landschapsplan opstelt voor de inpassing van de N241 A.C. de Graafweg. Het opstellen hiervan en de minimale invulling wordt geborgd in de planregels van het inpassingplan. In de kern Opmeer is een afwisselend beplantingsbeeld met overwegend laanbeplanting in samenhang met open zones, bosvakken, parken en afschermdende beplanting het uitgangspunt.</p> <p>Ter hoogte van de groenstrook bij Heerenweide is in het ontwerp-PIP planologisch sprake van een wijziging naar de bestemming 'Verkeer - 1'. Volgens de bestemming 'Verkeer – 1' kan alleen ter plaatse van de figuur 'as van de weg' aanpassing aan de rijweg van de N241 plaatsvinden. Ter hoogte van de groenstrook bij Heerenweide is deze figuur 'as van de weg' niet opgenomen. Reden hiervoor is dat ter hoogte van het door indiener bedoelde wegvak tussen hectometerring 17,4 en de kruising A.C. de Graafweg – Floris van Noordwijklaan bij Heerenweide er geen wijzigingen plaatsvinden aan het profiel van de rijweg van de N241 A.C. de Graafweg (N241 A.C. de Graafweg). Wel is ten behoeve van het profiel van vrije ruimte de berm en het fietspad in zuidelijke richting opgeschoven. Met als gevolg dat ook de watergang in zuidelijke richting wordt verlegd. Tevens is er ruimte benodigd voor de instandhouding van de essentiële vliegroute van de Gewone Dwergvleermuis tussen Opmeer en Sijbekarspel.</p> <p>Om de zorg van indiener verder weg te nemen wordt naar aanleiding van de zienswijze van indiener in het inpassingsplan de betreffende groenstrook ten noorden van Heerenweide nadrukkelijk geborgd. Ten zuiden van de in het nieuwe profiel te realiseren watergang wordt conform het vigerende</p>

		bestemmingsplan de onderliggende gronden bestemd als 'Groen'. Waarbij zoals aangegeven inrichting zorgvuldig wordt afgestemd op het ontwerp van de nieuwbouwwijk Heerenweide.
12c.	<p>Verkeerslawaaai</p> <p>Ten aanzien van het verkeerslawaaai wordt in de toelichting van het ontwerp pip verwezen naar een akoestisch onderzoek. Volgens dat onderzoek is de wegreconstructie geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh) omdat de geluidsbelasting op geluidsgevoelige gebouwen (waaronder woningen) binnen de geluidszone van de weg niet groter is dan 2 dB. Uit de tekst van de toelichting en regels van het ontwerp pip blijkt verder niet dat de wegreconstructie van de N241 in de kern Opmeer/Spanbroek met stil asfalt zal worden uitgevoerd en er maatregelen worden overwogen ter beperking van de geluidsbelasting van woningen.</p> <p>In de opvatting van indiener is in het ontwerp PIP niet onderkend dat een goede ruimtelijke ordening voor het aspect geluid niet uitsluitend wordt ingevuld door de Wet geluidhinder (Wgh). Een goede ruimtelijke ordening heeft buiten de Wgh een zelfstandige betekenis (RvS, 23 oktober 2013, ECLI:NL:RVS:2013:1654). Dat betekent dat ook op basis van het criterium van een goed woon- en leefklimaat, buiten de normstelling van de Wgh om, moet worden onderzocht en worden afgewogen of de geluidsbelasting van de voorziene ruimtelijke ontwikkeling acceptabel is voor (het woon- en leefklimaat van) de omgeving. Daarbij moet ook aandacht worden besteed aan de cumulatie met bestaande geluidsbronnen (zoals bijvoorbeeld het geluid van bestaande bedrijvigheid). Dat de herinrichting van de A.C. Graafweg voldoet aan de normstelling van de Wgh betekent, nog niet dat deze herinrichting ook acceptabel is voor het woon- en leefklimaat van de omgeving en dat maatregelen ter beperking of voorkoming van geluidshinder niet nodig zijn. Indiener verzoekt alsnog maatregelen, in de vorm</p>	<p>Ook buiten de normstelling van de Wgh om, is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat als gevolg van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg. Daarbij heeft de provincie het volgende overwogen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De verkeerstoename in de toekomstige situatie is toe te wijzen aan de autonome groei van het verkeersaanbod. De ingrepen hebben effect op de verkeersveiligheid en hebben geen invloed op de reistijden binnen de woonkern van Opmeer en daarmee op het verplaatsingsgedrag. Het gaat immers om de beperkte herinrichting van kruispunten en een verlegging van het fietspad. Door de voorgestelde maatregelen treden geen snelheidsveranderingen op. • Aan het geluidsonderzoek is een cumulatieberekening toegevoegd. • De verandering in cumulatieve geluidsbelasting van relevante wegen ligt tussen minimaal – 0,48 dB en maximaal 1,85 dB. Opgemerkt wordt dat onder normale omstandigheden een verschil van 3 dB net waarneembaar is en er vanaf 5 dB verschil sprake is van een duidelijk hoorbaar verschil. • De herinrichting van de N241 heeft geen invloed op de cumulatieve geluidsbelasting ter plaatse van de woningen aan de Middelweg 23 t/m 12. De Middelweg is daar de maatgevende geluidsbron. Het cumulatie-effect van bedrijventerrein De Veken leidt daarbij niet tot een ander oordeel. Door de herinrichting van de N241 is in zoverre dus geen sprake van een aantasting van het woon- en leefklimaat. Geluidsreducerende maatregelen aan de provinciale weg zouden niet het gewenste effect hebben, te weten een afname van de cumulatieve geluidsbelasting. Het inpassingsplan getuigt daarmee van een goede ruimtelijke ordening. • Daar waar sprake is van een cumulatieve geluidsbelasting van 63 dB (A.C. de Graafweg 1, Breestraat 1, Breestraat 2, Breestraat 3, Middelweg 36 en Pade 6) of hoger en de N241 A.C. de Graafweg de maatgevende weg is wordt een maatregelonderzoek uitgevoerd en adequate maatregelen getroffen die er toe leiden dat de maximale gevelbelasting op het object 63 dB bedraagt of door maatregelen aan de gevelwering de binnenwaarde maximaal 33 dB

	<p>van het aanbrengen van stil asfalt op de heringerichte weg en het treffen van aanvullende geluidmaatregelen bij de woningen bij de Koekoeksbloem alsnog onderdeel te laten zijn van het pip.</p>	<p>bedraagt. Via een voorwaardelijke verplichting in het inpassingsplan wordt dit geborgd.</p> <p>In aanvulling hierop heeft de provincie op de resultaten van het reconstructieonderzoek de gezondheidseffectscreening toegepast (GES). Hieruit blijkt dat gemiddeld genomen over alle woningen langs de N241 A.C. de Graafweg er een lichte verbetering plaats vindt van het milieugezondheidseffect.</p> <p>In de huidige situatie 2018 varieert de GES-score ter hoogte van de woningen tussen de 0 en 7 (Zeer goed tot Ruim onvoldoende). In de plansituatie 2032 varieert de GES-score ter hoogte van de woningen tussen de 0 en 6 (Zeer goed tot Onvoldoende). In de plansituatie 2032 zijn er hiermee geen woningen meer met GES-score 7 (Ruim onvoldoende). Daarbij neemt het aantal woningen met GES-score 6 (Onvoldoende) ook af.</p> <p>Daarnaast heeft de provincie beleid vastgesteld t.a.v. een aanvaardbaar woon- en leefklimaat middels het vigerende Actieplan geluid 2018-2022. Ter plaatse van de woningen aan de Koekoeksbloem blijft de geluidsbelasting op de gevel (max 60,12 dB in 2032) onder de binnenstedelijke doelstelling van de provincie van 63 dB.</p> <p>Kortom, afgezet tegen het:</p> <ul style="list-style-type: none"> • algemene belang van de verbetering van de verkeersveiligheid; • er naast een autonome groei geen toename is van het verkeersaanbod; • er geen sprake is van een reconstructie; • het uitvoeren van een maatregelenonderzoek en het treffen van adequate maatregelen voor woningen met een geluidsbelasting van 63 dB of hoger waarbij de N241 maatgevend is; • en de lichte toename in milieugezondheidskwaliteit langs het gehele traject; <p>is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt wel tot aanpassing van het PIP.	
13a.	<p>Indiener mist in de plannen de invloed op de aanliggende agrarische grond. Met name de keus voor de achtersteek (de verlegging van de weg ten noorden van de Tramweg)</p>	<p>Ter hoogte van de Tramweg is gekozen voor de variant die voorziet in een verlegging van de weg in noordelijke richting. Belangrijk bij de keuze voor deze variant is dat de potentieel gevaarlijk S-bocht en 15 kavelinritten uit het</p>

	<p>wordt in de PIP niet onderbouwd. Tevens wordt er voorbijgegaan aan de gevolgen voor de melkveehouders die hiermee een deel van hun huiskavel kwijt raken. Het voortbestaan van beide bedrijven staat op het spel. In dit kader vindt de indiener het bijzonder storend dat in december 2016 17 ha grasland te koop stond tussen beide veehouders en de plannen pas in augustus 2017 werden gepresenteerd. Gelijktijdig begon men te dreigen met onteigening terwijl voor een soepele verkrijging van de grond volop mogelijkheden aanwezig waren. De planvorming door de Stivas na augustus 2017 beschouwt indiener dan ook als onderdeel van de dossiervorming om onteigening mogelijk te maken. Bij dit plan waren te veel grondeigenaren betrokken om van een reëel plan te kunnen spreken.</p>	<p>traject verdwijnen wat de verkeersveiligheid verbetert doordat het aantal conflictpunten afneemt. Ook is van belang geweest bij de keuze voor de noordelijke verlegging dat het mogelijke sluipverkeer naar Wognum afneemt, de bestaande bomenrij langs de huidige N241 A.C. de Graafweg gehandhaafd kan blijven (die onderdeel is van een essentiële vleermuisroute) en minder werkzaamheden aan kabels en leidingen noodzakelijk zijn dan bij een verlegging richting het zuiden.</p> <p>Om er van verzekerd te zijn dat de provincie de werkzaamheden ten behoeve van de herinrichting daadwerkelijk kan uitvoeren wenst de provincie deze grond te verwerven. De situatie van indiener is door de provincie beoordeeld. De benodigde gronden zijn noodzakelijk voor de uitvoering van het inpassingsplan en maken afgezet tegen het algemene belang van de verbetering van de verkeersveiligheid geen onevenredige inbreuk op de voortzetting van het huidige gebruik op de betreffende percelen</p>
13b.	<p>Aansluitend aan het bovenstaande is indiener van mening dat de Crisis- en herstelwet niet toegepast moet worden in dit project. Ten eerste omdat er geen crisis meer is. Ten tweede omdat de achtersteek een dusdanige impact heeft op de omgeving en de belanghebbende dat deze hier niet thuis hoort.</p>	<p>De Crisis- en herstelwet (Chw) is, zoals reeds in de toelichting op inpassingsplan is opgenomen, van toepassing op het provinciale inpassingsplan. Dit volgt uit artikel 1.1 lid 1 sub a van de Chw en 2.1 van Bijlage I bij de Chw. Deze bepalingen zorgen ervoor dat afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Chw (voorzover relevant voor dit project) van toepassing is op het project. Dit zijn de artikelen 1.3 tot en met 1.10 Chw en zien op de te volgen procedure.</p>
13c.	<p>Mocht de achtersteek toch doorgaan dan heeft indiener bezwaar tegen de intekening van de weg voor de ontsluiting van de agrarische percelen. Vanaf het eerste inspraakmoment is er aangegeven dat de aanliggende eigenaren waarde hechten aan een goede en veilige ontsluiting van de agrarische percelen. Voor de aanliggende eigenaren en indiener betekent dit een ontsluitingsweg die deel uitmaakt van de nieuw aan te leggen weg. Tussen de ontsluitingsweg en de aanliggende percelen een sloot waarbij de percelen op de weg worden aangesloten met een dam. Dit is op de langere termijn het meest veilig.</p>	<p>De wens om de sloot en het kavelpad zo te verschuiven, dat er per kavel een dam wordt aangelegd zodat er geen ontsluiting meer noodzakelijk is over elkaars grond, neemt de provincie over. Dit leidt tot een aanpassing van de plangrens van het inpassingsplan ter plaatse van het perceel kadastraal bekend gemeente Wognum, Sectie O, nummer 3 en het perceel kadastraal bekend gemeente Wognum, Sectie O, nummer 69.</p>
13d.	<p>De bij het plan gepresenteerde watertoets voldoet niet aan de eisen. In de gepresenteerde plannen staat iets</p>	<p>Onduidelijk is naar welke passage uit de watertoets indiener verwijst. De watertoets is in het kader van het Bro-overleg voorgelegd aan het</p>

	<p>over te handhaven waterlopen wat absoluut nog niet is vast te stellen gezien de onduidelijkheid over de eigendomsverhoudingen van de aanliggende agrarische gronden. Voordat dit plan gerealiseerd kan worden moet er duidelijkheid zijn over het hele gebied tot aan de Westerstraat aan toe. Je kunt niet volstaan met de eerste 20 meter. Omdat dit watergebiedsplan weer sterke samenhang laat zien met de eigendomsverhoudingen van de grond is dit wederom een reden om niet door te gaan met de Crisis- en herstelwet. Te veel onzekerheden. Duidelijk is al wel dat HHNK de huidige hoofdwaterlopen wil verleggen in het gebied. Dit is lastig want de hoofdwaterlopen zijn kadastraal in eigendom van het HHNK.</p>	<p>Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Tevens zijn met HHNK voorafgaand aan dit inpassingsplan, de uitgangspunten, wensen en eisen besproken ten aanzien van de totstandkoming van het wegontwerp. De herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg. De watertoets voldoet aan de toetsingskaders van het HHNK en vormt derhalve geen belemmering voor de uitvoering van het PIP.</p> <p>Los van het PIP N241 en de watertoets wordt er een watergebiedsplan opgesteld. Hierin worden ook de bredere effecten binnen de polder Vier Noorder Koggen opgenomen. Zoals hierboven aangegeven is de Crisis- en herstelwet op grond van artikel 1.1 eerste lid onder a van de Chw, gelezen in samenhang met bijlage I onder 2.1 bij de Chw, van toepassing. Dit betekent dat afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Chw van toepassing is.</p>
13e.	<p>In de plannen wordt gesuggereerd dat het onderhoud van de waterloop langs de huidige A.C. de Graafweg bij het HHNK ligt en de aanliggende eigenaar. De huidige situatie is dat deze door de provincie wordt uitgevoerd. Aan beide zijde en dat zou ik graag zo houden.</p>	<p>Op verzoek van indiener wordt het kavelpad anders gesitueerd ten opzichte van de watergang (zie 13c). Dit betekent dat het beheer en onderhoud voor de helft van de sloot voor rekening van de aanliggende eigenaren komt.</p>
13f.	<p>In het geval van indiener speelt er nog een extra complicerende factor. Op basis van een besluit van gedeputeerde staten van 26 augustus 1998 (referentienummer bekend bij provincie) heb ik ingestemd met de overdracht van kadastrale grond aan het HHNK ten behoeve van de aanleg van een hoofdwaterloop. Deze grond is door mij geleverd maar op geen enkele wijze vergoed. Uw kunt verwijzen naar het sluiten van de landinrichting op 7 maart 2013, maar dat is gebeurd op basis van valse verklaringen van betrokken ambtenaren in samenspraak met een belanghebbend bestuurder van de commissie die tevens bestuurder was van het HHNK. Het gevolg is dat er op dit moment nog een rekening openstaat van X euro (het genoemde bedrag is bij provincie bekend). Voordat indiener weer een keer zaken mag doen met de provincie zou indiener dit graag geregeld willen zien. Zonder vertrouwen is er volgens indiener moeilijk zaken te doen. Bij een onderlinge uitruil</p>	<p>Dit deel van de ingebrachte zienswijze is niet relevant in het kader van het inpassingsplan.</p>

	<p>wil indiener meedoen, bij een onteigening is dat vertrouwen er niet, in 2007 is de grond geleverd, maar de uitwerking van de lijst geldelijke regelingen is een puinhoop en ook nog niet afgerond.</p> <p>Gezien het bovenstaande ziet indiener het project met weinig vertrouwen tegemoet, op het gebied van de grondverwerving is men te traag gebleken. Inspraak op het gebied van de ontsluiting is voor de Bühne. En de ervaring van indiener op het gebied van eerlijke handel met het openbaar bestuur is tot onder het nulpunt gedaald.</p>	
Conclusie	Zienswijze 13 leidt tot een wijziging van het inpassingsplan.	
14.	<p>Indiener wil een wijziging van het plan t.a.v. de N241 vragen.</p> <p>De nieuwe inrit voor een perceel in Heerhugowaard krijgt in het ontwerp volgens indiener een vreemde bocht, waardoor je op een vreemde manier op het perceel komt. Als je de inrit 4 meter naar de bovenkant van het perceel verplaatst en er geen bocht is zal dat voor indieners veel beter zijn. In dat geval heb je een paar m² minder wateroppervlak, dat is te halen op de punt die is ontstaan op het perceel van mijn buurman. Dit is een niet bewerkbaar puntje geworden.</p> <p>Indiener hoopt dat met zijn zienswijze mee gegaan wil worden. Indiener verwijst naar de bijlage voor een tekening van de voorgestelde aanpassing.</p>	<p>In het ontwerp is ten onrechte aangesloten op een watergang, die in werkelijkheid niet aanwezig is. Dit wordt gewijzigd in het ontwerp waarmee ook de plangrens van het inpassingsplan wijzigt en er tevens minder grondverwerving benodigd is. De wens om de inrit 4 meter naar de bovenkant van het perceel te plaatsen wordt meegenomen bij de overleggen ten aanzien van de grondverwerving. De eventuele verplaatsing is mogelijk binnen de huidige grenzen van het inpassingsplan.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt tot aanpassing van het PIP.	
15a.	<p>Als direct betrokkenen zijn indieners eerder dit jaar via een informatiebrief op de hoogte gebracht van de plannen rondom de herinrichting van de N241 AC de Graafweg. Afgelopen week hebben indieners op afspraak de plannen ingezien die ter inzage lagen bij het gemeentehuis te Opmeer. Via deze zienswijze willen indieners hun ernstige zorgen uiten over de plannen</p>	<p>Ter kennisgeving aangenomen. Onder 15b t/m 15e wordt inhoudelijk ingegaan op de zienswijzen van indieners.</p>

	zoals ze nu uitgewerkt en beschreven zijn. Daarnaast hebben indieners aanvullende vragen over situaties die niet duidelijk in de plannen terug te vinden zijn.	
15b	<p>In de plannen wordt melding gemaakt dat verbreding van de N241 noodzakelijk is om de verkeersveiligheid te verbeteren en de doorstroming te bevorderen. Dit roept bij indieners voor het traject waaraan zij woonachtig zijn (tussen Langereis en Verlaat) toch enige vraagtekens op. Zij vragen zich af hoe de doorstroming op dit traject kan worden bevorderd, zijnde een traject van 3 km tussen de rotonde bij de Langereis en de stoplichten bij Verlaat door de weg te verbreden. Zij vragen zich af uit welke documenten blijkt dat in zo'n situatie wegverbreding de doorstroming bevordert. In de plannen wordt volgens indieners helemaal geen melding gemaakt hoe de provincie de verkeersveiligheid bevordert. Indieners stellen dat bovengenoemde traject volstrekt onveilig is voor en door invoegend en afslaand bestemmingsverkeer. De maximum snelheid en inhaalverbod worden volgens indieners niet gehandhaafd. Veilig Verkeer Nederland (VVN) is hiervan op de hoogte gesteld. Een wegverbreding zonder dat er maatregelen en of aanpassingen worden uitgevoerd om de snelheid op maximaal 80 km/u te handhaven alsmede het inhaalverbod te handhaven is voor indieners als bewoners c.q. bestemmingsverkeer volstrekt onacceptabel. Graag willen indieners de onderliggende stukken/rapporten inzien waaruit blijkt dat de geplande verbreding van de weg leidt tot bevordering van de verkeersveiligheid met betrekking tot handhaving maximum snelheid en inhaalverbod alsmede plannen met maatregelen die moeten leiden tot handhaving maximum snelheid en inhaalverbod. Daarnaast zien indieners ook graag de plannen tegemoet die de veiligheid van het bestemmingsverkeer moet garanderen. In 2013 is er door de ANWB en rapport gepresenteerd (ANWB onderzoek verkeersveiligheid provinciale wegen) waarin wordt</p>	<p>De provincie wil hier graag benadrukken dat het primaire doel van de herinrichting is om de verkeersveiligheid van de weg te verbeteren en nuanceren dat het gaat om het garanderen (en niet verbeteren) van de doorstroming.</p> <p>De provincie ziet het als haar taak om de veiligheid zoveel mogelijk te borgen. Zij moet zich daarbij echter wél houden aan met name voorgeschreven budgetten, wet- en regelgeving en technische (on)mogelijkheden. De provincie verdeelt de budgetten die zij ter beschikking heeft zo optimaal mogelijk. Ten aanzien van de verkeersveiligheid wordt door middel van de volgende aanpassingen een bijdrage geleverd aan het verkeersveiliger maken van de N241 A.C. de Graafweg (N241 A.C. de Graafweg).</p> <p>Voor het gehele traject is van toepassing:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de weg wordt verbreed van 6,10 meter naar 7,60 meter; • de weg wordt omgeven door een obstakelvrije zone van 4,50 meter aan weerszijden van de weg (vanaf binnenkant kantstreep); • de breedte van het fietspad wordt gewijzigd van 2,50 meter naar 3,00 meter; <p>Aanvullend voor het traject Verlaat – Langereis is van toepassing:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de aansluiting Niedorperdijk op de N241 A.C. de Graafweg vervalt; • de aansluiting Schapenweg op de N241 A.C. de Graafweg vervalt; • de bestaande 'bajonet-aansluiting' ter plaatse van de kruising Frik/Skarpetweg wordt gewijzigd. De aansluiting van Frik en Skarpetweg op de N241 A.C. de Graafweg komen in elkaars verlengde te liggen; <p>Aanvullend voor het traject Langereis – Wognum is van toepassing:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het kruispunt A.C. de Graafweg - Pade wordt in beide richtingen voorzien van opstelvakken voor rechtsafslaand verkeer; • vanaf circa 1 kilometer ten oosten van de kruising Floris van Noordwijklaan / A.C. de Graafweg wordt tot en met de S-bocht de

	<p>geopperd dat aanpassing van de provinciale wegen door m.n. wegverbreding moet leiden tot aanzienlijk minder (dodelijke) ongevallen. Inmiddels zijn er al een aantal provinciale wegen verbreed. Indieners vragen zich af of er al onderbouwende cijfers beschikbaar zijn waaruit blijkt dat verbreding van provinciale wegen inderdaad heeft geleid tot vermindering van het aantal (dodelijke) ongevallen.</p>	<p>wegas verlegd. De wegas wordt ten noorden van de woningen langs de N241 A.C. de Graafweg in een rechte lijn doorgetrokken, om vervolgens weer aan te sluiten op de bestaande N241 A.C. de Graafweg ter hoogte van de Achterwijzend. De tussenliggende voormalige weg wordt afgewaardeerd naar een fietspad en parallelle ontsluitingsweg voor de woningen ter plaatse.</p> <p>Als gevolg van de wegverbreding is er meer ruimte op de weg met als gevolg dat weggebruikers minder dicht op en langs elkaar rijden en er tevens meer overzicht ontstaat. Door de vermindering van het aantal uitritten zal er een meer gelijkmatige snelheid op de N241 A.C. de Graafweg ontstaan met minder risicovolle invoegmanoeuvres en remgedrag tot gevolg. Tevens zal er duidelijke wegmarkering worden aangebracht en neemt door de toepassing van obstakelvrije zones de 'vergevingsgezindheid' van de weg toe, indien een weggebruiker buiten de weg beland.</p> <p>Het handhaven van de maximum snelheid is een verantwoordelijkheid van de politie en het openbaar ministerie en wordt niet in het inpassingsplan geregeld.</p> <p>De provincie beschikt niet over deze cijfers. Wel is in algemene zin te stellen dat toegepaste ontwerprichtlijnen uit de Eisen en Richtlijnen Bouw en Infraprojecten (ERBI) onderbouwd zijn op basis van onderzoek waaruit blijkt dat deze richtlijnen leiden tot een grotere verkeersveiligheid ten opzichte van de huidige situatie.</p>
<p>15c.</p>	<p>Indieners benoemen dat het traject is gelegen in een gebied met cultuurhistorische waarde, grenzend aan de Veenhuizerpolder met weilanden, water, traditionele bebouwing (stolpboerderijen en molens) en bomenpartijen. In de plannen wordt hier gelukkig ook melding van gemaakt, aldus indieners. Wat indieners helaas niet in de plannen terug vinden is wat er exact met deze informatie gaat gebeuren en welke gevolgen de plannen hebben voor de cultuurhistorische waarde. Zo is het indieners niet duidelijk wat het lot is van de diverse bomenpartijen langs het traject (tussen Langereis en</p>	<p>De cultuurhistorische waarden zijn geborgd middels de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie'. De dubbelbestemming 'Waarde-Cultuurhistorie' is overgenomen uit het bestemmingsplan Buitengebied 2014 van de gemeente Heerhugowaard. De op de verbeelding voor "Waarde - Cultuurhistorie" aangewezen gronden zijn, mede bestemd voor het behoud, de bescherming en het herstel van de cultuurhistorische, bouwhistorische en beeldbepalende elementen in de op die grond gelegen bouwwerken en objecten, die in de nota 'Gemeente Heerhugowaard een historisch - geografische inventarisatie' zijn opgenomen. Binnen de bestemming zijn de mogelijkheden voor het bouwen en aanleggen beperkt. Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van deze regels, indien dit</p>

	<p>Verlaat). Van bewoners van aangrenzende traditionele stolpboerderijen hebben indieners inmiddels ook vernomen dat er gesprekken zijn voor sloop van hun woningen om plaats te maken voor de geplande wegverbreding. In de plannen die ter inzage liggen hebben indieners hiervan niets kunnen terugvinden. Als referentiekader willen indieners graag verwijzen naar de afgeronde werkzaamheden herinrichting N241 tussen Verlaat en Schagen en de nog lopende werkzaamheden N507 waar de herinrichting heeft geleid tot enorme kaalslag en waar een aanzienlijk deel van het cultureel erfgoed heeft plaatsgemaakt voor asfalt.</p>	<p>niet strijdig is met de waarde cultuurhistorie, zoals dat in de gemeentelijke nota is vastgelegd. Hiertoe moet vooraf advies worden ingewonnen bij een deskundige op het gebied van cultuur.</p> <p>Tevens wordt opgemerkt dat de provincie een landschapsplan opstelt voor de inpassing van de N241 A.C. de Graafweg. Het opstellen hiervan en de minimale invulling wordt geborgd in de planregels van het inpassingplan. Gelet op het grondeigendom, financiële middelen en de geldende bestemmingen mag de provincie in staat worden geacht om de gewenste landschappelijke maatregelen te treffen.</p>
15d.	<p>Zowel uit de beschrijving van de plannen voor de nieuwe situatie als uit de schetsen die ter inzage waren gelegd kunnen indieners niet destilleren wat dit voor gevolgen heeft voor de situatie in de directe omgeving van het woonperceel van indieners. Graag willen indieners het gedetailleerde plan in zien voor dit deel van het traject (tot waar komt de weg, fietspad en oprit naar woning), beplanting, verlichting etc.) en hoe de veiligheid kan worden gegarandeerd voor afslaan naar- en invoegen vanuit het woonperceel.</p>	<p>Het ontwerp inpassingsplan heeft met bijbehorend ontwerptekeningen fysiek ter inzage gelegen bij het Noord-Hollands Archief en op het gemeentehuis van de betrokken gemeentes: Heerhugowaard, Hollands Kroon, Opmeer en Medemblik. Daarnaast is de provincie voornemens om op regelmatige basis een informatiebijeenkomst te organiseren om het ontwerp en verloop van het traject toe te lichten. Ten aanzien van de verbetering van de veiligheid als gevolg van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg wordt verwezen naar de beantwoording bij 15b. Binnen de plangrens van het inpassingsplan wordt voorzien in een oplossing, waarbij de situatie ter plaatse in ieder geval niet verslechtert.</p>
15e.	<p>Indieners doen een beroep op de provincie om hun zorgen om de verkeersveiligheid (invoegen, afslaan, inhalen, te hoge snelheid (ook het zware vrachtverkeer) maar ook om het woongenot (toename geluidshinder, (ultra)fijnstof door het alsmar toenemende autoverkeer m.n. zware vrachtwagens) en handhaving cultuurhistorische waarde serieus te nemen. Door bovenstaande evenals een gebrek aan gedetailleerde informatie welke consequenties de plannen voor indieners als direct betrokkenen hebben willen indieners via deze zienswijze bezwaar maken tegen de huidige plannen met betrekking tot de herinrichting N241.</p>	<p>Verwezen wordt naar de beantwoording onder 15a tot en met 15d. Tevens benadrukt de provincie dat in de plantoelichting bij het inpassingsplan, in combinatie met de bijlagen bij de plantoelichting, inzicht is gegeven in de effecten van het plan voor de omgeving. De provincie acht de effecten van het plan dan ook aanvaardbaar en is van mening dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt tot aanpassing van het PIP	

<p>16a.</p>	<p>Indieners benoemen dat de plannen om de A.C. de Graafweg te verbreden alsmede het naastgelegen fietspad te verleggen richting de bewoners van de Koekoeksbloem pal achter de geluidswal, er mede voor zorgen dat hierdoor de geluidsoverlast nog dichterbij de achtertuinen van de woningen komt.</p> <p>Indieners benoemen dat de afgelopen 30 jaren, sinds de periode dat de wijk gebouwd is, het verkeer verveelvoudigd is. De huidige geluidswal voldoet volgens indieners al niet meer aan normen die men ervan mag verwachten. Indieners geven aan dat de geluidsoverlast binnen de woningen beperkt is, maar dat als zij in hun tuin zitten veel overlast van het voorbijrazende verkeer hebben.</p>	<p>In de nieuwe situatie zal de geluidbelasting op de gevel van de woning van indieners slechts beperkt toenemen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er geen sprake is van een reconstructie van de weg in de zin van de Wet geluidhinder en dat er geen aanvullende geluidsreducerende maatregelen vereist zijn. In het onderzoek is rekening gehouden met de geluidwerende functie van de bestaande geluidswal.</p> <p>Een tuin betreft geen geluidsgevoelig object in de zin van de Wet geluidhinder. In het kader van de beoordeling van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is aanvullend akoestisch onderzoek gedaan naar de geluidbelasting bij niet gevoelige functies, waaronder de tuin van indieners. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting in de tuin van de woning van indiener gelijk blijft (55 dB) in de periode 2018-2032, waarbij rekening is gehouden met de herinrichting zoals opgenomen in het ontwerp inpassingsplan. Tevens is er in het kader van een goede ruimtelijke ordening een gezondheidseffectscreening (GES) uitgevoerd ten aanzien van de aanvaardbaarheid van de optredende geluidsbelastingen. Uit het GES blijkt dat gemiddeld genomen over alle woningen langs de N241 A.C. de Graafweg er een lichte verbetering plaats vindt van het milieugezondheidseffect.</p> <p>In de huidige situatie 2018 varieert de GES-score ter hoogte van de woningen tussen de 0 en 7 (Zeer goed tot Ruim onvoldoende). In de plansituatie 2032 varieert de GES-score ter hoogte van de woningen tussen de 0 en 6 (Zeer goed tot Onvoldoende). In de plansituatie 2032 zijn er hiermee geen woningen meer met GES-score 7 (Ruim onvoldoende). Daarbij neemt het aantal woningen met GES-score 6 (Onvoldoende) ook af. De geluidswaarde op de gevel van de indiener blijft onder 63 dB. De provincie vindt dit – conform haar Actieplan Geluid 2018-2022 – aanvaardbaar.</p> <p>Overwegende dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • net als op de gevel van de woningen de geluidsbelasting in de tuin niet meer dan 2 dB toeneemt (maximaal 1 dB); • deze geluidsbelasting hoofdzakelijk is toe te wijzen aan autonome groei (en hoe dan ook optreedt) en niet of nauwelijks wordt veroorzaakt door de maatregelen aan de N241 A.C. de Graafweg;
--------------------	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> • de tuin geen geluidgevoelig terrein of bestemming is in het kader van de Wet geluidhinder maar ook de gemeten waarde in de tuin de maximale ontheffingswaarde niet overschrijdt; • de tuin geen permanente verblijfslocatie is; • de geluidsbelasting onder de maximale binnenstedelijke waarde (63 dB) blijft uit het Actieplan Geluid 2018-2022 op basis waarvan, mits doelmatig en toepasbaar, de provincie geluidsbeperkende maatregelen treft; <p>wordt de geluidsbelasting en het woon- en leefklimaat in de tuinen van indieners aanvaardbaar geacht.</p>
16b.	Indieners vragen wat zij kunnen verwachten van de verbreding en verplaatsing van de AC de Graafweg richting de Koekoeksbloem in relatie tot geluidsoverlast.	<p>Het perceel van indieners valt binnen het onderzoeksgebied in de zin van de Wet geluidhinder en is daarom mee genomen in het uitgevoerde akoestisch onderzoek. Op het adres aan de Koekoeksbloem stijgt de geluidbelasting met 0,75 dB van 55,46 dB naar 56,21 dB. Dit is minder dan een toename van 2 dB. Daarmee is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en zijn er geen aanvullende geluidsreducerende maatregelen vereist. Tevens acht de provincie gelet op:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het beperkte projecteffect binnen het totaal aan verkeerstoename (autonome effect); • de beperkte geluidstoename op de gevel van indiener; • de gemaakte belangenafweging; <p>de aantasting van het woongenot aanvaardbaar nu de situatie ter plaatse nog steeds beoordeeld kan worden als een acceptabel woon- en leefklimaat.</p>
16c.	Indieners stellen dat de geluidswal al jaren te laag is en nu de provincie nieuwe aanpassingen wil doen aan de A.C. de Graafweg, dit voor indieners het moment is om deze wensen hierbij kenbaar te maken.	De geluidswal maakt geen onderdeel uit van het beheerareaal van de provincie en valt buiten de grens van het inpassingsplan.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
17.	De zienswijze is identiek aan zienswijze 16.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 16 met dien verstande dat de geluidsbelasting op de gevel van indiener stijgt met 0,75 dB van 55,84 dB naar 56,59 dB. De geluidbelasting in de tuin van de woning van indiener neemt met 1 dB toe van 54 dB naar 55 dB. Waarbij wordt opgemerkt dat een tuin geen geluidsgevoelig object betreft in de zin van de Wet geluidhinder.

Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
18a.	<p>Indieners benoemen dat de plannen om de A.C. de Graafweg te verbreden alsmede het naastgelegen fietspad te verleggen richting de bewoners van de Koekoeksbloem pal achter de geluidswal, er mede voor zorgen dat hierdoor de geluidsoverlast nog dichterbij de achtertuinen van de woningen komt.</p> <p>Indieners benoemen dat de afgelopen 30 jaren, sinds de periode dat de wijk gebouwd is, het verkeer verveelvoudigd is. De huidige geluidswal voldoet volgens indieners al niet meer aan normen die men ervan mag verwachten. Indieners geven aan dat de geluidsoverlast binnen hun woning aanwezig is, maar dat als zij in hun tuin zitten veel overlast van het voorbijrazende verkeer hebben.</p>	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 16a en 17.
18b.	Indieners vragen wat zij kunnen verwachten van de verbreding en verplaatsing van de AC de Graafweg richting de Koekoeksbloem in relatie tot geluidsoverlast.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 16b.
18c.	Indieners stellen dat de geluidswal al jaren te laag is en nu de provincie nieuwe aanpassingen wil doen aan de A.C. de Graafweg, is dit voor indieners het moment om onze wensen hierbij kenbaar te maken.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 16c.
18d.	Indiener verzoekt om aanpassingen asfaltlaag waardoor geluidsoverlast minder wordt.	Ten aanzien van de woningen gelegen binnen het onderzoeksgebied van de herinrichting N241 is geen sprake van een reconstructie van de weg, zie beantwoording 7a. Dit betekent dat aanvullend onderzoek naar eventueel te treffen maatregelen niet vereist is. Nu de geluidbelasting ook ruimtelijk aanvaardbaar wordt geacht is geen reden om aanvullende geluidswerende maatregelen te nemen.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
19a.	De zienswijze is identiek aan zienswijze 16.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 16 met dien verstande dat de geluidbelasting op de gevel van indiener stijgt met 0,70 dB van 55,19 dB naar 55,89 dB. De geluidbelasting in de tuin van de woning van indiener neemt met 1 dB toe van 46 dB naar 47 dB. Waarbij

		wordt opgemerkt dat een tuin geen geluidsgevoelig object betreft in de zin van de Wet geluidhinder.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
20a.	De zienswijze is identiek aan zienswijze 16.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 16 met dien verstande dat de geluidsbelasting op de gevel van indiener stijgt met 0,75 dB van 56,12 dB naar 56,87 dB. De geluidbelasting in de tuin van de woning van indiener neemt met 1 dB toe van 54 dB naar 55 dB. Waarbij wordt opgemerkt dat een tuin geen geluidsgevoelig object betreft in de zin van de Wet geluidhinder.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
21a.	De zienswijze is identiek aan zienswijze 16.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 16 met dien verstande dat de geluidsbelasting op de gevel van indiener stijgt met 0,72 dB van 55,42 dB naar 56,14 dB. De geluidbelasting in de tuin van de woning van indiener neemt met 1 dB toe van 54 dB naar 55 dB. Waarbij wordt opgemerkt dat een tuin geen geluidsgevoelig object betreft in de zin van de Wet geluidhinder.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
22.	De zienswijze is identiek aan zienswijze 16.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 16 met dien verstande dat de geluidsbelasting op de gevel van indiener stijgt met 0,77 dB van 55,93 dB naar 56,70 dB. De geluidbelasting in de tuin van de woning van indiener neemt met 1 dB toe van 54 dB naar 55 dB. Waarbij wordt opgemerkt dat een tuin geen geluidsgevoelig object betreft in de zin van de Wet geluidhinder.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
23.	De zienswijze is identiek aan zienswijze 16.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 16 met dien verstande dat de geluidsbelasting op de gevel van indiener stijgt met 0,76 dB van 54,77 dB naar 55,53 dB. De geluidbelasting in de tuin van de woning van indiener neemt met 1 dB toe van 55 dB naar 56 dB. Waarbij wordt opgemerkt dat een tuin geen geluidsgevoelig object betreft in de zin van de Wet geluidhinder.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	

24.	De zienswijze is identiek aan zienswijze 16.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 16 met dien verstande dat de geluidsbelasting op de gevel van indiener stijgt met 0,74 dB van 52,48 dB naar 53,22 dB. De geluidbelasting in de tuin van de woning van indiener neemt met 1 dB toe van 55 dB naar 56 dB. Waarbij wordt opgemerkt dat een tuin geen geluidsgevoelig object betreft in de zin van de Wet geluidhinder.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
25a.	Indiener is hoofdzakelijk geïnteresseerd in de aanpassing gelegen binnen de kadastrale grenzen van de gemeente Opmeer waar de N241 doorheen kruist. Gezien de ligging van de woning van indiener direct aan de N241 ter plaatse van het kruispunt met de N241/Breestraat/Middelweg richt indiener zich voornamelijk op de situatie aldaar. Indiener vermeldt dat hier recentelijk (maart 2018) nog een ernstig ongeluk heeft plaats gevonden. Dit geldt volgens indiener ook voor de voorliggende kruising met de Veken/Lindegracht (dodelijk). Indiener benoemt dat ook de studie van de provincie bevestigt dat kruisingen gevaarlijk zijn, zeker in het geval van de N241 waar dit beduidend hoger is. Indiener pleit er daarom voor om de kruising met verkeerslichten te vervangen door een O-tonde of dubbele rotonde. Los gezien van het motief van verkeersveiligheid om de kruising met verkeerslichten te vervangen voor een O-tonde of dubbele rotonde vermindert dit tevens enorm verkeerslawaaï en wordt de doorstroming ook gezien vanuit de kruisende wegen Breestraat en Middelweg enorm vergroot alsmede de verkeersveiligheid op die wegen, aldus indiener.	De provincie is van mening dat het ontwerp voldoet aan de eisen van een verkeersveilige weg. Ter plaatse van het kruispunt N241 A.C. de Graafweg (N241 A.C. de Graafweg)/Breestraat/Middelweg wordt aangesloten op de bestaande verkeerssituatie die wordt verbeterd. Wat betreft de suggestie van indiener om een o-tonde of dubbele rotonde toe te passen, wordt opgemerkt dat met verkennende rotondeberekeningen een enkelstrookronde nog net zou kunnen voldoen maar daarmee geen toekomstvaste oplossing is. Een meerstrooksrotonde ('dubbele rotonde') heeft een veel grotere ruimtelijke impact en is moeilijk inpasbaar. Voor de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg wordt het kruispunt verbeterd, verruimd en voorzien van een nieuwe verkeerslichtenregelininstallatie (VRI).
25b.	In het door Sweco opgestelde rapport wordt voor de woning van indiener is een geluidbelasting van ongeveer 62 dB aangegeven. Indiener kan zich hier totaal niet in vinden en trekt de juistheid ernstig in twijfel. Zelf heeft indiener metingen gedaan die ruimschoots boven de 65 dB zijn uitgekomen in huis (het is wat beter geworden nu indiener de gevel heeft geïsoleerd, hier wil indiener nog	De geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer is berekend conform de Standaard Rekenmethode II uit de bijlage 3 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Hiervoor is gebruikgemaakt van het computermodel Geomilieu (v. 4.30). De geluidsbelasting is invallend bepaald ter hoogte van de gevels van de geluidgevoelige bestemmingen per verdieping (waarneemhoogte). Verwezen wordt naar de beantwoording zienswijze 7f voor de toegepaste verkeersgegevens in het geluidsmoedel.

	<p>nader over in gesprek in relatie tot de kosten, omdat indiener dit aspect eerder aan de Provincie heeft aangegeven). Het verkeerslawaai is volgens indiener buiten in de tuin enorm. Waarden van 80dB tot 90dB vormen geen uitzondering, aldus indiener. Indiener nodigt de provincie van harte uit om dit te ervaren en te meten. Indiener heeft geconstateerd dat de bron van het verkeerslawaai vooral door optrekkend verkeer wordt veroorzaakt en in minder mate door rollend verkeer. Verder stelt indiener dat het een feit is dat de hoge snelheid van 80km/h van vrachtverkeer wel weer een hoger niveau van geluid produceert t.o.v. rollend verkeer met een lagere snelheid.</p>	<p>Uit de berekening blijkt dat de geluidbelasting op de gevel van indiener met 0,49 dB toeneemt van 61,67 dB naar 62,16 dB. In de normstelling wordt overigens uitgegaan van een dosismaat Lden (day-evening-night). Onduidelijk is welke dosismaat gehanteerd is bij de metingen van indiener.</p>
25c.	<p>Indiener benoemt dat door het aanbrengen van een O-tonde danwel dubbele rotonde de snelheid eruit wordt gehaald en optrekkend verkeer grotendeels wordt vermeden. Indiener wil zeker in de combinatie verkeersveiligheid, verkeerslawaai en luchtkwaliteit zeer sterk pleiten ter plaatse van de gehele doorsnijding van de N241 door de gemeente Opmeer om de snelheid van 80 km/h te verlagen naar 50 km/h.</p>	<p>Met een snelheidsregime van 80km/h binnen de gemeente Opmeer wordt voldaan aan de wettelijke eisen ten aanzien van verkeersveiligheid, verkeerslawaai en luchtkwaliteit. De provincie ziet in het kader van dit inpassingsplan onvoldoende reden de maximum snelheid te verlagen.</p>
25d.	<p>De geluidshinder gaat volgens indiener de komende jaren enkel maar toenemen als gevolg van verkeersdrukke en de hinder daarvan met minimaal gelijke tred. Vandaar dat indiener graag ziet dat maatregelen worden genomen ten laste van de provincie aan zijn woning en zeer zeker aan de erfgrans om daarmee het verblijven in de tuin aangenaam te laten zijn. Kortom, indiener verwacht/pleit voor een geluidswal. Indiener vermeldt bij deze dat bij de andere kruising van de N241/Lindegracht een woning verder van de weg en de kruising afstaat (minder geluid overlast) waar een geluidscherm is aangebracht. De uitvoeringsvorm van dit scherm i.c.m. de functionaliteit wil indiener graag in overleg bepalen. Indiener wil de provincie, zonder onuitputtelijk onderzoek te verstrekken, wijzen op het wetenschappelijk aangetoonde feit wat hinder door lawaai voor effect heeft op mensen.</p>	<p>Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op het perceel van de indiener met 0,49 dB toeneemt van 61,67 dB naar 62,16 dB. Dit is een toename kleiner dan 2 dB. Daarmee is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en zijn er geen aanvullende geluidsreducerende maatregelen vereist. Een tuin betreft geen geluidsgevoelig object in de zin van de Wet geluidhinder. In het kader van de beoordeling van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is aanvullend akoestisch onderzoek gedaan naar de geluidbelasting bij niet gevoelige functies, waaronder de tuin van indieners. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting in de tuin van de woning van indiener gelijk blijft (60 dB) in de periode 2018-2032, waarbij rekening is gehouden met de herinrichting zoals opgenomen in het ontwerp inpassingsplan.</p> <p>Tevens is er in het kader van een goede ruimtelijke ordening een gezondheidseffectscreening (GES) uitgevoerd ten aanzien van de aanvaardbaarheid van de optredende geluidsbelastingen. De toegepaste</p>

	<p>Graag ontvang indiener een bevestiging van ontvangst van dit schrijven en is hij verwachtingsvol en staat open om samen met de provincie dit mooie project in goede harmonie en met bevredigend resultaat voor betrokkenen tot een goed einde te brengen.</p>	<p>geluidsbelastingen in de GES-systematiek liggen in relatie tot het akoestisch reconstructieonderzoek hoger omdat voor de GES de aftrek uit de Wet geluidhinder niet van toepassing is. Hieruit blijkt dat gemiddeld genomen over alle woningen langs de N241 A.C. de Graafweg er een lichte verbetering plaats vindt van het milieugezondheidseffect.</p> <p>In de huidige situatie 2018 varieert de GES-score ter hoogte van de woningen tussen de 0 en 7 (Zeer goed tot Ruim onvoldoende). In de plansituatie 2032 varieert de GES-score ter hoogte van de woningen tussen de 0 en 6 (Zeer goed tot Onvoldoende). In de plansituatie 2032 zijn er hiermee geen woningen meer met GES-score 7 (Ruim onvoldoende). Daarbij neemt het aantal woningen met GES-score 6 (Onvoldoende) ook af. In het kader van het beleid van de provincie verwoord in het Actieplan Geluid 2018-2022 merken wij het volgende op:</p> <p>De provincie definieert in haar Actieplan Geluid 2018 – 2022 een optredende geluidsbelasting hoger dan 63 dB voor bestaande binnenstedelijke situaties als onvoldoende. Voor binnenstedelijke woningen met een geluidsbelasting hoger dan 63 dB is het voorgenomen provinciaal beleid dat hiervoor geluidsbeperkende maatregelen worden getroffen mits doelmatig en toepasbaar. In het geval van indiener was reeds in de bestaande situatie sprake van een GES-geluidsbelasting hoger dan 63 dB, namelijk 63,67 dB, en in de toekomstige situatie van 2032 betreft dit 64,16 dB. Daarom gaat de provincie een maatregelenonderzoek uitvoeren ter plaatse van de woning van indiener en adequate maatregelen treffen die er toe leiden dat de maximale gevelbelasting op het object 63 dB bedraagt of door maatregelen aan de gevelwering de binnenwaarde maximaal 33 dB bedraagt. In afweging nemende dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de verkeerstoename in de toekomstige situatie is toe te wijzen aan de autonome groei van het verkeersaanbod; • er sprake is van een geluidsbelasting hoger dan 63 dB (bestaand en nieuw) • de beperkte geluidstoename op de gevel van indiener als gevolg van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg; • een mogelijke bronmaatregel zoals stil asfalt niet technisch uitvoerbaar is ter plaatse van de kruising waaraan de woning van indiener is gelegen; • de woning van indiener boven de maximale aanvaardbare waarde valt van het actieplan geluid
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> • het opnemen van de woning in de voorwaardelijke verplichting van het inpassingsplan waarin staat opgenomen dat een maatregelenonderzoek plaatsvindt naar het geluidgevoelige object van indiener en adequate maatregelen worden getroffen die er toe leiden dat de maximale gevelbelasting op het object 63 dB bedraagt of door maatregelen aan de gevelwering de binnenwaarde maximaal 33 dB bedraagt; • de gemaakte belangenafweging; <p>beoordeelt de provincie in relatie tot dit inpassingsplan het woon- en leefklimaat als aanvaardbaar, gelet op de gevolgen van dit inpassingenplan in verhouding tot de bestaande situatie.</p> <p>Voor wat betreft het door indiener aangehaalde voorbeeld van de geluidswal ter plaatse van de kruising N241/Lindegracht: dit betrof een saneringssituatie in het kader van de 'eindmelding saneringsvoorraad'. Hiervoor geldt een apart wettelijk kader. Dit is niet op de situatie van indiener van toepassing.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt tot aanpassing van het PIP.	
26a.	Indieners hebben geen bezwaar tegen de herinrichting van de A.C. de Graafweg (N241) an sich, wél echter tegen de manier waarop die herinrichting volgens het ontwerp PIP lijkt te gaan gebeuren ter hoogte van het perceel van indieners, te weten door (al dan niet geheel) gebruik te gaan maken van hun particuliere grondeigendom (hetzij door minnelijke verwerving, hetzij door onteigening).	Ter kennisgeving aangenomen. Ter hoogte van het perceel van indieners zal de herinrichting van de N241 plaatsvinden in zuidelijke richting waardoor een gedeelte van de gronden van indieners nodig zal zijn om de herinrichting uit te kunnen voeren. Om er van verzekerd te zijn dat de provincie de werkzaamheden ten behoeve van de reconstructie daadwerkelijk kan uitvoeren wenst de provincie deze grond te verwerven. Het uitgangspunt is om de benodigde grond minnelijk te verwerven. Indien het echter niet mogelijk is om de gronden minnelijk te verwerven, is onteigening (op grond van onteigeningstitel II a) een laatste mogelijkheid, om de uitvoerbaarheid van het plan te borgen.
26b.	Inmiddels is volgens indieners komen vast te staan dat de tekeningen die tot nu toe in het kader van de reconstructie en de verwerving voor de herinrichting zijn gebruikt, afwijken van de werkelijke situatie bij/op het perceel van indieners, bijvoorbeeld ten aanzien van de ligging van de opstallen en de verbindingen tussen sloten.	Voor het opstellen van het referentie-ontwerp welke als basis dient voor het ontwerp-PIP is gebruik gemaakt van de gegevens uit het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN). Hieruit zijn de hoogtegegevens overgenomen. Zo is bijvoorbeeld het bestaande maaiveld op circa -1,5 m NAP berekend. Vervolgens zijn delen van het perceel ingemeten om de gegevens te verifiëren. Hieruit bleek de hoogte van het maaiveld nagenoeg overeen te komen met de AHN. Bij de inmeting zijn ook aspecten van de terreininrichting inrichting ingemeten. Deze elementen zijn en worden

	<p>Ook lijken de hoogte van de weg en de hoogte van het perceel van indieners, en het daarbij behorende hoogteverschil, niet correct te zijn meegenomen in de thans gebruikte tekeningen. De hoogtes zullen volgens indieners exact moeten worden bepaald om eventuele aanpassingen in de nieuwe situatie te kunnen maken. Met name het talud naar het erf van indieners lijkt in de thans door de provincie gebruikte tekeningen onnodig breed.</p> <p>Het voorgaande laat volgens indieners zien dat de uitgangspunten die de provincie tot nu toe hanteert in het kader van de herinrichting van de A.C. de Graafweg en het ontwerp PIP, niet juist zijn. Dat maakt volgens indieners ook dat het ontwerp PIP en het huidige ontwerp van de nieuwe weg, in elk geval ter hoogte van het perceel van indieners, niet zorgvuldig is voorbereid, en bovendien niet correct en onvolledig is en derhalve ook niet goed beoordeeld kan worden.</p>	<p>toegepast bij de nadere uitwerking van het ontwerp van de herinrichting. Van onzorgvuldige voorbereiding en het gebruik van onjuiste gegevens is volgens de provincie geen sprake.</p>
<p>26c.</p>	<p>Indieners benoemen dat indien het zo zou zijn dat de plannen ten aanzien van de reconstructie van de A.C. de Graafweg worden gerealiseerd op basis van de bestaande (en dus onjuiste) verwervingstekeningen, dan zou dit betekenen dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de erfgrans aan de voorzijde van de woning van indieners, waar zich tevens een slaapkamer bevindt, op circa 4 meter van de woning komt te liggen; • er onvoldoende ruimte beschikbaar is voor het parkeren van auto's en paardentrailer; • er onvoldoende ruimte beschikbaar is voor het veilig laden en lossen van de paarden van cliënten (op eigen terrein met gesloten hekwerk); • er onvoldoende plaats is voor de opslag van mest, alsmede dat er onvoldoende ruimte is voor het ophalen van het mestafval per vrachtwagen (hetgeen in de huidige situatie met een afgesloten hek op eigen perceel plaatsvindt); 	<p>De situatie van indiener is door de provincie beoordeeld. De benodigde gronden zijn noodzakelijk voor de uitvoering van het inpassingsplan en maken afgezet tegen het algemene belang van de verbetering van de verkeersveiligheid geen onevenredige inbreuk op de voortzetting van het huidige gebruik op de betreffende percelen.</p> <p>Tevens is de provincie gestart met de onderhandelingen met de indiener en over de aankoop van gronden van indiener. De voorwaarden voor een grondoverdracht kan indiener aan de orde stellen tijdens de onderhandelingen. In het kader van het ontwerp en de verwerving wordt rekening gehouden met de bestaande situatie, om een zo goed mogelijk ruimtelijke situatie te behouden en garanderen voor de eigenaar. Binnen de bestaande PIP-grenzen worden in het kader van de verwerving met indiener mogelijkheden verkend om zo efficiënte en effectieve ontsluiting van het perceel te realiseren.</p> <p>Als indieners van mening zijn dat zij planschade lijden dan kunnen zij binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek tot planschadevergoeding indienen bij de provincie Noord-Holland.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • er onvoldoende plaats is om aan de voorzijde van de woning op een harde ondergrond paarden te longeren; • het perceel niet meer veilig omgrensd wordt door sloten in combinatie met begroeiing en hekwerk; • de voortuin, die thans geheel begroeid is en fungeert als buffer voor privacy en geluidsdemping geheel zal verdwijnen; <p>waardoor cliënten dusdanig in hun woongenot zouden worden aangetast dat indieners in het kader van compensatie bij eventuele onteigening ook alle kosten vergoed willen zien voor de reconstructie c.q. herinrichting van hun perceel en opstallen (reconstructievergoeding).</p> <p>Indieners benoemen dat afgezien hiervan, maar óók als wordt uitgegaan van correcte feitelijke informatie over het perceel van indieners, het zeer goed mogelijk lijkt te zijn om de reconstructie ter hoogte van het perceel van indieners alternatief vorm te geven, en wel op zodanige manier dat verwerving van de eigendom van indieners tot een minimum beperkt blijft, en met zo min mogelijk impact op de huidige inrichting van het erf en de opstallen (o.a. mestpunt, stallen, privacy, veiligheid, geluidshinder, et cetera).</p> <p>Intussen is in dit verband al gesproken over de mogelijkheid van een alternatieve ontsluiting aan de oostzijde. Dit geniet overigens niet de voorkeur van indieners omdat het slechts een deel van de bovenstaande problemen geheel of gedeeltelijk kan compenseren.</p>	<p>Nadat een aanvraag voor tegemoetkoming in planschade is ingediend, wordt beoordeeld of sprake is van planschade.</p>
<p>26d.</p>	<p>Andere alternatieven waarvan indieners menen dat die in het kader van het ontwerp PIP en de herinrichting van de A.C. de Graafweg het overwegen waard zijn, zijn de volgende:</p> <p>Alternatief 1:</p>	<p>Ten aanzien van de in overweging genomen alternatieven van indiener het volgende:</p> <p>Algemeen: Het primaire doel van de herinrichting is het verbeteren van de verkeersveiligheid van de N241 A.C. de Graafweg. Dit wordt gekoppeld aan het moment van het benodigd groot onderhoud aan de weg, zodat de</p>

	<p>Het versmallen van het fietspad en het versmallen van de groenstrook tussen het fietspad en de A.C. de Graafweg ter hoogte van het perceel van indieners zal, gezien de ligging van het fietspad ten opzichte van de rijbaan, geen bijzonder nadelig effect opleveren voor de verkeersveiligheid. Gecombineerd met het slaan van damwanden aan de beide zijden van de sloot is een breed talud overbodig. Daardoor zal er geen grond onteigend dienen te worden van indieners en kan de bestaande situatie gehandhaafd blijven.</p> <p>Alternatief 2: De bocht in de rijbaan van de A.C. de Graafweg, die thans ter hoogte van het perceel van indieners begint, meer richting het noordwesten verleggen (lees: de A.C. de Graafweg langer parallel laten lopen aan het water). Zie de bijgevoegde afbeelding.</p> <p>Alternatief 3: Als alternatief 3 kunnen indieners zich voorstellen dat de provincie de onteigeningsplannen wenst door te zetten zoals men nu voor ogen heeft. De compensatie die in dat geval aan indieners geboden wordt, zou toereikend moeten zijn om een nieuwe woning inclusief stallen elders op het perceel van indieners te laten bouwen. Daartoe zou er dan in het voorliggende PIP moeten worden meegenomen dat er een bestemmingsplanwijziging komt voor deze nieuwe woning inclusief stallen. Thans is die wijziging van het bestemmingsplan niet voorzien. Voordeel van deze optie is dat de toegang tot het perceel van indieners wordt verlegd naar de zuidkant van het perceel van indieners en dus dat de huidige oprit naar de A.C. de Graafweg zou kunnen worden gesloten.</p>	<p>meerkosten beperkt blijven. Om aan de vereiste veiligheidsprofielen te voldoen is er een extra ruimte benodigd aan ofwel ten noorden ofwel ten zuiden van de bestaande weg van de N241 A.C. de Graafweg. Dit extra ruimtebeslag komt voor uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbreding rijbaan naar 7,60 meter; • Realisatie obstakelvrije zone tussen de N241 en het fietspad van 4,50 meter (vanaf binnenkant kantstreep); • Verbreding van het fietspad naar 3,00 meter; • Tussen het fietspad en de te verplaatsen watergang wordt een berm van 3 meter aangehouden ten behoeve van het bereikbaar houden van de aanwezige kabels en leidingen; • De omvang van de te verplaatsen watergang dient te voldoen aan de eisen vanuit de Keur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier <p>Ter hoogte van de woning en het perceel van indiener is de afweging gemaakt om ten opzichte van de bestaande N241 A.C. de Graafweg te kiezen voor de noordelijke variant zodat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de weg verder van de bestaande gevel van indiener af komt te liggen, ten gunste van het akoestisch leefklimaat (ondanks toename van autonome groei blijft de belasting op de gevel in de toekomstige situatie gelijk) • door de noordelijke oriëntatie van het te verschuiven profiel aankoop en sloop van het pand worden voorkomen <p>Alternatief 1: Versmallingen in het standaardprofiel van bijvoorbeeld het fietspad brengt voor fietsers onduidelijkheid en onoverzichtelijke situaties met zich mee. Een versmalling ter hoogte van het perceel van indiener, die bovendien in de bocht is gelegen, is vanuit verkeersveiligheid niet acceptabel. Zoals hierboven reeds is aangegeven wordt tussen het fietspad en de watergang een berm aangehouden van 3 meter vanwege de aanwezigheid en verleggingen van kabels en leidingen.</p> <p>Alternatief 2: Vanuit technisch en kosten-baten oogpunt is dit geen doelmatig alternatief omdat dit zou betekenen dat de N241 A.C. de Graafweg verder</p>
--	--	--

		<p>doorgetrokken wordt over de regionale waterkering langs de Westerlangereis met alle technische maatregelen ten behoeve van het behoud van de stabiliteit en het garanderen van de waterveiligheid.</p> <p>Alternatief 3: De provincie is gestart met de onderhandelingen tussen de indiener en de initiatiefnemer over de aankoop van gronden van indiener. De voorwaarden voor een grondoverdracht kan indiener aan de orde stellen tijdens de onderhandelingen.</p> <p>Met betrekking tot het voorgestelde alternatief wordt opgemerkt dat van verwerving van het gehele perceel inclusief opstallen geen sprake is. Verplaatsing van de woning en stallen en een bestemmingsplanwijziging is daarmee niet aan de orde.</p>
26e.	<p>Alternatief 4: Op de tekeningen wordt zichtbaar dat onteigening van een deel van het perceel van indieners noodzakelijk lijkt vanwege de verbreding van de A.C. de Graafweg, de (brede) strook tussen de weg en het fietspad (dat ook breder wordt dan in de huidige opzet). De provincie zou kunnen afzien van onteigening van het perceel van indieners als men zou kiezen om ter hoogte van de huidige burens (aan de A.C. de Graafweg aan de oostzijde van het perceel) een fietstunnel te graven naar de huidige Niedorperdijk. Het fietspad voor het perceel van indieners, alsmede het fietspad ten westen van het perceel van indieners tot het Verlaat, kan dan volgens indieners komen te vervallen). Met andere woorden: een overweging om de kosten en ellende van onteigenen te compenseren via een nieuwe tunnel voor fietsers, aldus indieners.</p> <p>Alternatief 5: Door de provincie is al richting de burens van indieners en de burens van die burens medegedeeld dat de huidige plannen van de provincie tot gevolg zullen hebben dat de provincie deze woningen wil laten slopen. Dit is volgens</p>	<p>Alternatief 4: Voorgestelde alternatief is niet doelmatig. De realisatie van een fietstunnel onder de bestaande weg is in verband met de kabels en leidingen en de doorsnijding van de regionale waterkering ten opzichte van de huidige variant niet doelmatig. In relatie tot het aandeel fietsverkeer wat hier gebruik van maakt vindt de provincie dit geen verantwoorde investering. De voorgeschreven budgetten, wet- en regelgeving en technische (on)mogelijkheden in overweging nemend stelt ze hier ten behoeve van de herinrichting N241 A.C. de Graafweg geen middelen voor beschikbaar.</p> <p>Alternatief 5: De realisatie van een nieuw fietspad langs de Frik/Skarpetweg vraagt evengoed om de benodigde verwervingen en ruimteclaims. Tevens vergroot dit de reistijd voor de fietsers. Met het vervallen van het fietspad tussen Verlaat en de Frik vervalt ook de mogelijkheid voor indiener en de burens, bezoekers en anderen om het perceel met de fiets of lopend te bereiken. De provincie vindt dit geen acceptabel alternatief.</p> <p>Alternatief 6: De provincie is gestart met de onderhandelingen tussen de indiener en de initiatiefnemer over de aankoop van gronden van indiener. De voorwaarden voor een grondoverdracht kan indiener aan de orde stellen tijdens de onderhandelingen. Uitgangspunt is dat in het kader van het ontwerp en de</p>

	<p>indieners een dure oplossing voor de provincie en een situatie waarop beide bewoners niet zitten te wachten. Indieners benoemen dat de sloop noodzakelijk is in verband met de verbreding van de weg in combinatie met een brede strook tussen de weg en het fietspad, alsmede de verbreding van het fietspad.</p> <p>Stel: de weg wordt verbreed en er zou géén fietspad (+ brede strook tussen de weg en het fietspad) nodig zijn, dan is onteigening en sloop van deze woningen naar alle waarschijnlijkheid niet noodzakelijk, aldus indieners. Er kan dan volgens indieners bespaard worden op kosten van onteigening bij drie percelen. Het alternatief hier zou volgens indieners kunnen zijn om het fietspad van het Verlaat tot en met de Frik te laten vervallen (zie rood gearceerd in de bijgevoegde tekening bij de zienswijze). Met andere woorden: als de provincie ter hoogte van de kruising A.C. de Graafweg - Frik het nieuwe fietspad zou ombuigen (met een tunnel?) naar de Skarpetweg en/of Frik, dan zijn volgens indieners indieners als anderen geholpen.</p> <p>Alternatief 6: Het volledig dempen van de sloot aan de voorzijde van het perceel van indieners. Immers, de huidige sloot is doodlopend en kan dus volgens indieners eenvoudig meer ten noordwesten van het perceel gedempt worden. Hierbij dient er volgens indieners te worden meegenomen dat er in het totale PIP meer water wordt gegraven dan gedempt. Dus zullen eventuele bezwaren van het Hoogheemraadschap HHNK volgens indieners eenvoudig kunnen worden gepareerd. Indieners verzoeken het voorgaande mee te nemen bij de vaststelling van het definitieve PIP, en het huidige ontwerp PIP te heroverwegen. Indieners zijn graag bereid om desgewenst waar nodig een en ander nader in een persoonlijk gesprek nader toe te lichten.</p>	<p>verwerving wordt rekening gehouden met en waar mogelijk aangesloten op de bestaande situatie.</p>
--	--	--

Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
27a.	<p>Vanaf de woning van indieners aan de Sneekerhof hebben zij vrij uitzicht richting de huidige N241. Op dit moment staan er een aantal huizen en bossages die de N241 uit het zicht van indieners onttrekken. Tevens houdt deze bebouwing en bossage geluid volgens indieners tegen. In het ontwerp inpassingsplan wordt gesproken over het verleggen van de weg richting ons dorp Sijbekarspel en het plaatsen van een rotonde ter hoogte van onze woonwijk.</p> <p>Indieners benoemen dat de weg wordt verbreed en er een zogenaamde “ventweg” voor langzaamrijdend verkeer komt, tevens aan de zijde van de woonwijk van indieners te liggen. Door deze ingrepen komt de genoemde N241 volgens indieners ruwweg 20% meer richting hun wijk te liggen en volledig in het zicht te liggen, bovendien wordt de weg verbreed. Doordat er geen bebouwing of bossage meer tussen de N241, ventweg en onze wijk ligt, zal volgens indieners meer geluid hun wijk bereiken. Bij de rotonde zal volgens indieners verkeer moeten afremmen om op de rotonde te komen en optrekken om daarna weer op de gewenste 80 km snelheid te komen. Indieners verwachten daarom dat door al deze ingrepen meer geluid te horen zal zijn en er vanuit onze woning meer verkeer te zien zal zijn. Door de verplichte verlichting bij een rotonde en de auto’s op de rotonde zal er volgens indieners bovendien meer sprake zijn van lichtvervuiling.</p>	<p>Zie beantwoording onder 7.</p> <p>Ten aanzien van het zicht van de indieners wordt opgemerkt dat de provincie een landschapsplan opstelt voor de inpassing van de N241 A.C. de Graafweg (N241 A.C. de Graafweg). Het opstellen hiervan en de minimale invulling wordt geborgd in de planregels van het inpassingsplan. Conform de Uitvoeringsnota Groenzones is voor het gebied langs de Achterwijdend een open landschapsbeeld het uitgangspunt.</p> <p>De provincie Noord-Holland is in het derde en vierde kwartaal van 2018 gestart met het opstellen van het landschapsplan van de N241 A.C. de Graafweg uit. Dit is een participatief proces met belanghebbenden. Als globale planning wordt in het 1e kwartaal 2019 verder invulling gegeven aan de inhoud van het landschappelijk inpassingsplan en gestreefd naar vaststelling van het landschappelijk inpassingsplan door Gedeputeerde Staten in het 2e kwartaal / 3e kwartaal van 2019. In dit kader zal ook – waar dat mogelijk is binnen de uitgangspunten van het landschapsplan - gekeken kunnen worden naar mogelijke maatregelen om het zicht op de (verlichte) rotonde te beperken. Tevens merkt de provincie op dat voor wat betreft de verlichting van de rotonde rekening wordt gehouden met een vlakbij gelegen vleermuizenroute.</p>
27b.	<p>Al deze ingrepen in combinatie met de nieuwbouwwijk “Heerenweide” en uitbreiding van bedrijventerrein “De Veken” zal volgens indieners een hogere verkeersintensiteit betekenen. Deze factoren zien indieners niet terug in (de berekeningen van) het Ontwerp inpassingsplan. Het totaal maakt dat indieners vrezen voor een vermindering van hun huidig woongenot</p>	<p>Verwezen wordt naar de beantwoording onder 7e. In de gehanteerde verkeersprognoses voor 2030 (en voor akoestiek 2032) is uitgegaan van de eindsituatie inclusief alle planvorming. Alle ‘harde plannen’, dat wil zeggen planologisch vastgestelde plannen (zoals Heerenweide en De Veken) zijn verwerkt in de verkeersprognoses, aangevuld met de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg. Het planeffect, de invloed van de herinrichting op de verkeersintensiteiten op de N241 is gering.</p>

	<p>en een waardedaling van hun woning. De keuze om de weg en rotonde richting hun woonwijk te leggen is voor indieners dan ook niet wenselijk.</p>	<p>In de plantoelichting bij het inpassingsplan is, in combinatie met de bijlagen bij de plantoelichting, inzicht gegeven in de effecten van het plan voor de omgeving. De provincie acht de effecten van het plan dan ook aanvaardbaar en is van mening dat er voor indieners sprake blijft van een goed woon- en leefklimaat.</p> <p>Niet valt uit te sluiten dat er een waardedaling van de onroerende zaken van indieners optreedt als gevolg het nieuwe inpassingsplan. Als indieners van mening zijn dat zij planschade lijden dan kunnen zij binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek tot planschadevergoeding indienen bij de provincie Noord-Holland. Nadat een aanvraag voor tegemoetkoming in planschade is ingediend, wordt beoordeeld of sprake is van planschade.</p>
27c.	<p>In het ontwerp inpassingsplan wordt gesproken van “geen onaanvaardbare negatieve gevolgen voor landschap, natuur en milieu” en “geen wezenlijke invloed op de ruimtelijke karakteristieken van het gebied”. Indieners kunnen zich daar om de genoemde redenen niet in vinden en zien graag een voorstel van de provincie om hen daarin tegemoet te komen.</p>	<p>Verwezen wordt naar de beantwoording onder 7b en 7c en 27a</p>
27d.	<p>Volgens indieners is er geen noodzaak om een rotonde te plaatsen, die bedoeld is voor het bestemmingsverkeer. De bewoning is nihil en het te verwachte aantal verkeersbewegingen kan volgens indieners makkelijk geregeld worden met een stoplicht. Daarnaast zal het invoegen van een rotonde de doorstroom van het verkeer volgens indieners niet bevorderen, maar juist belemmeren.</p> <p>Als er toch wordt besloten om een rotonde op te nemen in het traject, willen indieners dat de provincie in de overweging meeneemt om de rotonde te verplaatsen in westelijke richting, voorbij de bebouwing (xxxx). Dit betekent voor de woonwijk Molenwei Zuid een vermindering van geluids- en lichtoverlast.</p>	<p>Doordat de N241 ter plaatse van de huidige S-bocht in een rechte lijn wordt door getrokken bestaat de kans op snelheidsverhoging van het verkeer. Met een rotonde wordt de snelheid van het verkeer op de N241 A.C. de Graafweg ter plaatse van de aansluiting op de parallelweg laag gehouden.</p>
27e.	<p>Tevens zouden indieners willen zien dat, als er dan toch een rotonde wordt opgenomen in het traject, deze wordt</p>	<p>Voor wat betreft de verlichting van de rotonde wordt rekening gehouden met de vlakbij gelegen vleermuizenroute.</p>

	voorzien van aangepaste verlichting (verlichting gaat aan bij benadering van het verkeer), als gevolg van de aanvliegroute van vleermuizen. De nachtelijke duisternis is voor veel dieren van groot belang.	
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
28a.	Indieners zijn van mening dat er bij het opstellen van het PIP geen deugdelijke belangenafweging heeft plaatsgevonden. Belangen van omwonenden en ter plaatse gevestigde bedrijven (waaronder indieners) zijn niet betrokken bij het opstellen van het PIP, althans daarvan is volgens indieners niets gebleken.	De situatie van indiener is door de provincie beoordeeld. De benodigde gronden zijn noodzakelijk voor de uitvoering van het inpassingsplan en maken afgezet tegen het algemene belang van de verbetering van de verkeersveiligheid geen onevenredige inbreuk op de voortzetting van het huidige gebruik op de betreffende percelen. Het ontwerp inpassingsplan lag met bijbehorend ontwerptekeningen fysiek ter inzage bij het Noord-Hollands Archief en op het gemeentehuis van de betrokken gemeentes: Heerhugowaard, Hollands Kroon, Opmeer en Medemblik. Hierin is ook de beoogde herinrichting van de weg opgenomen en zijn in de voorbereidende fase inloopbijeenkomsten belegd.
28b.	Indieners stellen met het PIP c.q. de uitvoering hiervan ernstig benadeeld te worden, aangezien alsdan het wegtracé dichter op het perceel en het bedrijf van indieners komt te rusten en er niet of nauwelijks nog manoeuvreerruimte is tussen de voorzijde van het bedrijfsgebouw van indieners en het wegtracé. Hiermee wordt de bedrijfsvoering van indieners onmogelijk gemaakt, althans ernstig gefrustreerd, aldus indieners. Los daarvan stellen indieners dat zij ook op andere wijze in hun belangen worden geraakt, zoals hierna nog nader wordt toegelicht.	De situatie van indiener is door de provincie beoordeeld. De benodigde gronden zijn noodzakelijk voor de uitvoering van het inpassingsplan en maken afgezet tegen het algemene belang van de verbetering van de verkeersveiligheid geen onevenredige inbreuk op de voortzetting van het huidige gebruik op de betreffende percelen. In het kader van het ontwerp en de verwerving wordt rekening gehouden met de bestaande situatie, om een zo goed mogelijk ruimtelijke situatie te behouden en garanderen voor de eigenaar. Binnen de bestaande PIP-grenzen worden in het kader van de verwerving met indiener mogelijkheden verkend om zo efficiënte en effectieve ontsluiting van het perceel te realiseren. Tevens heeft de provincie de overleggen in het kader van de grondverwerving gestart. Indieners kunnen zaken en aandachtspunten ten aanzien van de verwerving kenbaar maken in deze overleggen met de rentmeesters. Niet kan worden uitgesloten dat er een waardedaling van de onroerende zaken van indieners optreedt als gevolg het nieuwe inpassingsplan. Als indieners van mening zijn dat zij planschade lijden dan kunnen zij binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek tot

		planschadevergoeding indienen bij de provincie Noord-Holland. Nadat een aanvraag voor tegemoetkoming in planschade is ingediend, wordt beoordeeld of sprake is van planschade.
28c.	Blijkens het PIP is de voornaamste overweging om over te gaan tot herinrichting en verbreding van de N241, ingegeven door de wens om de weg veiliger te maken; de weg zou nu gevaarlijk zijn. Voorts zou de weg niet aan de eisen van deze tijd voldoen en aan het einde van de levensduur zijn. Deze stellingen zijn volgens indieners niet deugdelijk onderbouwd, en naar de mening van indieners niet juist. Op zich is juist dat de afgelopen jaren veel ongelukken hebben plaatsgevonden. Echter, om de verkeersonveilige situatie tegen te gaan en de weg veiliger te maken, is reeds besloten om maatregelen te treffen (waaronder de aanleg van een ovonde), welke maatregelen recentelijk zijn geëffectueerd. Daarmee is een veiligere situatie tot stand gebracht, zodat de verbreding van de weg c.q. de thans beoogde maatregelen reeds hierom volgens indieners niet noodzakelijk is c.q. de nut en noodzaak niet kan worden ontleend aan verkeersonveiligheid van de oude situatie.	<p>Op de N241 A.C. de Graafweg (N241 A.C. de Graafweg) tussen Wognum en Verlaat geldt een maximum snelheid (80 km/u) en een inhaalverbod (tractoren uitgezonderd). Wordt de snelheid overschreden of het inhaalverbod genegeerd, dan wordt de N241 een gevaarlijke weg. De meeste ongelukken op de A.C. de Graafweg zijn te wijten aan het ongeoorloofd inhalen van vrachtwagens door personenauto's. Ondanks dat dit niet is toegestaan, gebeurt het helaas regelmatig. De snelheid en lengte van die vrachtwagens wordt vaak verkeerd ingeschat, waardoor de inhaalmanoeuvre relatief (te) lang duurt. Het handhaven van de maximum snelheid is een verantwoordelijkheid van de politie en het openbaar ministerie. De provincie ziet het als haar taak om de verkeersveiligheid op de provinciale wegen te verbeteren.</p> <p>De door indiener aangehaalde ovonde is één van de maatregelen van de provincie om de verkeersveiligheid op de N241 A.C. de Graafweg te verbeteren. Met de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg wordt een algehele verbetering van de verkeersveiligheid gerealiseerd.</p> <p>Als gevolg van de wegverbreding is er meer ruimte op de weg met als gevolg dat weggebruikers minder dicht op en langs elkaar rijden en er tevens meer overzicht ontstaat. Door de vermindering van het aantal uitritten zal er een meer gelijkmatige snelheid op de N241 A.C. de Graafweg ontstaan met minder risicovolle invoegmanoeuvres en remgedrag tot gevolg. Tevens zal er duidelijke wegmarkering worden aangebracht en neemt door de toepassing van obstakelvrije zones de 'vergevingsgezindheid' van de weg toe, indien een weggebruiker buiten de weg belandt.</p>
28d.	Dat de weg niet aan de "eisen van deze tijd" zou voldoen, is volgens indieners niet juist en blijkt verder ook niet. Het feit dat het breedteprofiel van nieuwe wegen tegenwoordig groter c.q. breder is, maakt volgens indieners niet dat alle bestaande wegen in Nederland die niet beschikken over de afmetingen die thans worden gehanteerd voor nieuwe wegen, nu onbruikbaar zouden zijn en/of vernieuwd zouden moeten worden. Uit het	Zoals in paragraaf 2.2 van de toelichting reeds benoemd voldoet de N241 A.C. de Graafweg op meerdere onderdelen niet meer aan de Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten (hierna: ERBI) voor de inrichting van gebiedsontsluitingswegen. De toegepaste ontwerprichtlijnen uit de Eisen en Richtlijnen Bouw en Infraprojecten (ERBI) zijn onderbouwd op basis van onderzoek waaruit blijkt dat deze richtlijnen leiden tot een grotere verkeersveiligheid ten opzichte van de huidige situatie.

	<p>inpassingsplan blijkt volgens indieners ook dat dit niet zo zeer de aanleiding is, doch dat de voornaamste reden voor het inpassingsplan gelegen is in de wens om een einde te maken aan de verkeersonveiligheid op deze weg c.q. het aantal ongelukken.</p>	<p>Ten aanzien van de verkeersveiligheid wordt door middel van de volgende aanpassingen een bijdrage geleverd aan het verkeersveiliger maken van de N241 A.C. de Graafweg.</p> <p>Voor het gehele traject is van toepassing:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de weg wordt verbreed van 6,10 meter naar 7,60 meter; • de weg wordt omgeven door een obstakelvrije zone van 4,50 meter (vanaf binnenkant kantstreep) aan weerszijden van de weg; • de breedte van het fietspad wordt gewijzigd van 2,50 meter naar 3,00 meter. <p>Aanvullend voor het traject Verlaat – Langereis is van toepassing:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de aansluiting Nedorperdijk op de N241 A.C. de Graafweg vervalt; • de aansluiting Schapenweg op de N241 A.C. de Graafweg vervalt; • de bestaande 'bajonet-aansluiting' ter plaatse van de kruising Frik/Skarpetweg wordt gewijzigd. De aansluiting van Frik en Skarpetweg op de N241 A.C. de Graafweg komen in elkaars verlengde te liggen. <p>Aanvullend voor het traject Langereis – Wognum is van toepassing:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het kruispunt A.C. de Graafweg - Pade wordt in beide richtingen voorzien van opstelvakken voor rechtsafslaand verkeer; • vanaf circa 1 kilometer ten oosten van de kruising Floris van Noordwijklaan / A.C. de Graafweg wordt tot en met de S-bocht de wegas verlegd. De wegas wordt ten noorden van de woningen langs de N241 A.C. de Graafweg in een rechte lijn doorgetrokken, om vervolgens weer aan te sluiten op de bestaande N241 A.C. de Graafweg ter hoogte van de Achterwijzend. De tussenliggende voormalige weg wordt afgewaardeerd naar een fietspad en parallelle ontsluitingsweg voor de woningen ter plaatse. <p>Als gevolg van de wegverbreding is er meer ruimte op de weg met als gevolg dat weggebruikers minder dicht op en langs elkaar rijden en er tevens meer overzicht ontstaat. Door de vermindering van het aantal uitritten zal er een meer gelijkmatige snelheid op de N241 A.C. de Graafweg ontstaan met minder risicovolle invoegmanoeuvres en remgedrag tot gevolg. Tevens zal er duidelijke wegmarkering worden aangebracht en</p>
--	---	---

		neemt door de toepassing van obstakelvrije zones de 'vergevingsgezindheid' van de weg toe, indien een weggebruiker buiten de weg belandt.
28e.	Afgezien van het feit dat het beoogde doel volgens indieners reeds is gerealiseerd door de aanleg van de ovonde en overige maatregelen, geldt bovendien dat een verbreding van de weg niet leidt tot een verkeersveiligere situatie c.q. dat dit niet zou leiden tot minder ongelukken. Integendeel, een bredere weg nodigt volgens indieners uit tot hard rijden. Uit de verkeersstudies blijkt volgens indieners dat de meeste ernstige ongelukken die hebben plaatsgevonden, zich voordeden in perioden dat het rustig was op de weg. Indien het rustig is, nodigt een bredere weg volgens indieners nog meer uit tot hardrijden c.q. overtreding van de maximumsnelheid, met als gevolg een toename van het risico op ernstige ongelukken. Daarbij wordt door indieners bovendien opgemerkt dat aan de weg woningen en bedrijven zijn gelegen. Bewoners keren vanaf hun erf de weg op, en vanaf de weg hun erf op, terwijl de weg niet voorziet in opstelplaatsen voor afslaand of opkomend verkeer. Indieners voorzien dat met een bredere weg de verkeerssituatie nog gevaarlijker wordt met betrekking tot het op- en afrijden op de weg naar, en vanaf, de inritten van woningen en bedrijven.	Voor de verbetering van de verkeersveiligheid wordt verwezen naar het antwoord bij 28d. De provincie ziet het als haar taak om de veiligheid zoveel mogelijk te borgen. Zij moet zich daarbij echter wél houden aan met name voorgeschreven budgetten, wet- en regelgeving en technische (on)mogelijkheden. De provincie verdeelt de budgetten die zij ter beschikking heeft zo optimaal mogelijk.
28f.	Bovendien geldt volgens indieners dat het beoogde doel (te weten het tegengaan van de verkeersonveilige situatie) ook kan worden bereikt door betere, minder vergaande en efficiëntere maatregelen. Een groot deel van de ongelukken wordt volgens indieners veroorzaakt doordat er op de weg te hard wordt gereden. Indien er toezicht zou worden gehouden op de maximumsnelheid (bijvoorbeeld door vaste of mobiele flitsinstallaties) en/of er verkeersmaatregelen zouden worden genomen die een hoge snelheid ontmoedigen (bijvoorbeeld aanleg van rotondes, drempels en/of de	Verwezen wordt naar het antwoord bij 28d en 28e. Het handhaven van de maximum snelheid is een verantwoordelijkheid van de politie en het openbaar ministerie en wordt niet in het inpassingsplan geregeld.

	<p>maximumsnelheid van 80 kilometer per uur wordt teruggebracht naar 50 kilometer per uur) zal er volgens indieners een veiligere situatie ontstaan. Dergelijke maatregelen zijn volgens indieners beter geschikt dan de maatregelen die in het PIP worden beoogd. Daarbij komt dat voornoemde alternatieve maatregelen volgens indieners minder ingrijpend zijn voor de omgeving en voor indieners.</p>	
28g.	<p>Indieners benoemen dat afgezien van de vraag of het PIP resulteert in een nieuwe stedelijke ontwikkeling, geldt dat in ieder geval wel dient te worden voldaan aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening en aan een goede planologische inpassing van het beoogde plan. Op geen enkele wijze blijkt volgens indieners dat een zorgvuldige afweging is gemaakt ten aanzien van de planologische/stedenbouwkundige effecten van het PIP. Er is volgens indieners niet onderzocht wat de planologische effecten zijn, terwijl voorts onbekend is hoe de voorgenomen plannen ingepast zullen worden in het landschap, en of wordt voldaan aan de daaraan te stellen stedenbouwkundige/ruimtelijke eisen van goede ruimtelijke ordening. In het PIP wordt volgens indieners slechts gesteld dat men erkent dat er zorgvuldig dient te worden omgegaan met de planologische inpassing. Gesteld wordt dat daarom een landschapsplan zal worden opgesteld. Echter, er is bij het opstellen van dit PIP volgens indieners nog geen onderzoek gedaan naar de vraag of, en hoe, de herinrichting van de weg op goede wijze landschappelijk kan worden ingepast en of er voldaan kan worden aan een goede ruimtelijke ordening. Er wordt volgens indieners slechts gesteld dat er naar zal worden gekeken en dat er rekening zal worden gehouden met het landschap; maar dat is volgens indieners niet gedaan, en hiervoor is ook geen enkele waarborg opgenomen. Op geen enkele wijze staat volgens indieners vast dat er bij uitvoering van het PIP</p>	<p>In de plantoelichting bij het inpassingsplan is, in combinatie met de bijlagen bij de plantoelichting, inzicht gegeven in de (planologische) effecten van het plan voor de omgeving. De provincie acht de effecten van het plan dan ook aanvaardbaar en is van mening dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De aangehaalde aspecten zijn beschouwd in het kader van de beoordeling en betrokken in de belangenafweging.</p> <p>Ten aanzien van het uitzicht van de indieners wordt opgemerkt dat de provincie een landschapsplan opstelt voor de inpassing van de N241 A.C. de Graafweg. Het opstellen hiervan en de minimale invulling wordt geborgd in de planregels van het vastgestelde inpassingsplan. Gelet op het grondeigendom, financiële middelen en de geldende bestemmingen mag de provincie in staat worden geacht om de gewenste landschappelijke maatregelen te treffen.</p>

	daadwerkelijk sprake zal zijn van een goede ruimtelijke ordening.	
28h.	<p>Indieners benoemen dat het plangebied valt binnen een weidevogelleefgebied. Ingevolge de Provinciale Ruimtelijk Verordening geldt dat er in beginsel geen werken mogen worden uitgevoerd binnen een weidevogelleefgebied, aangezien dat tot aantasting of verstoring leidt van de ter plaatse aanwezige habitat. In het PIP wordt gesteld dat er sprake zou zijn van een groot openbaar belang dat aantasting/verstoring zou rechtvaardigen. Daarvan is volgens indieners echter geen sprake. Door indieners wordt verwezen naar hetgeen hiervoor is gesteld omtrent de belangen die (niet) worden gediend met het PIP. En voor zover er al enig reëel belang zou zijn bij (de uitvoering van) het PIP, geldt volgens indieners dat dit niet een groot openbaar belang is. Bovendien geldt dat het beoogde doel (verkeersveiligheid) volgens indieners ook op andere wijze middels alternatieve kan worden geëffectueerd. Gelet hierop is een aantasting of verstoring van het weidevogelleefgebied middels het PIP volgens indieners niet aanvaardbaar en in strijd met de Provinciale Ruimtelijke Verordening.</p>	<p>Een deel van het tracé van de her in te richten N241 A.C de Graafweg leidt tot oppervlakteverlies van door de provincie aangewezen weidevogelleefgebied. Conform artikel 25 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening is dit alleen mogelijk indien aangetoond wordt dat er geen aanvaardbaar alternatief aanwezig is en er een groot openbaar belang wordt gediend. De ingreep dient een groot openbaar belang, omdat het behoud en de verbetering van het regionale wegennet - waar de N241 A.C. de Graafweg deel van uitmaakt - nodig is voor een goede verkeersveiligheid, bereikbaarheid en ontsluiting van de regio. Op dit moment voldoet de N241 A.C. Graafweg niet aan de huidige veiligheidseisen. Daarnaast bevinden taluds, watergangen en niet afgeschermd objecten (waaronder bomen) zich binnen de vereiste obstakelvrije zone.</p> <p>Ten behoeve van de compensatie is een weidevogelcompensatieplan opgesteld. Doel van het compensatieplan is het motiveren van de nut en noodzaak van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg, het vaststellen van het oppervlakteverlies aan weidevogelleefgebied vanwege de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg en hoe dit oppervlakteverlies wordt gecompenseerd.</p> <p>In de toelichting op het inpassingsplan zal het compensatieplan worden benoemd en het plan zal als bijlage bij de toelichting worden gevoegd.</p>
28i.	<p>Voorts geldt volgens indieners dat er in en nabij het plangebied sprake is van een leefgebied van dieren die op grond van de Wet Natuurbescherming, bescherming genieten. Indieners benoemen dat uit het PIP blijkt dat het onder andere gaat om; (nesten van) de buizerd, boomvalk, ransuil, steenuil, de huismus. Voorts is gebleken dat in en nabij het plangebied rugstreeppadden leven. Door de aanleg en realisatie van de maatregelen zoals omschreven in het PIP, wordt het leefgebied van deze dieren volgens indieners verstoord. Ook indien de graafwerkzaamheden worden uitgevoerd buiten de voortplantingsperiode van de</p>	<p>Uit het uitgevoerde ecologisch onderzoek blijkt dat de werkzaamheden ten behoeve van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg niet leiden tot aantasting van aangetroffen nesten en/of slaapplekken van de genoemde jaarrond beschermde nesten. De genoemde mitigerende maatregelen ten aanzien van de rugstreeppad in acht nemende is er geen sprake van overtreding van de verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming ten aanzien van habitat en verstoring van de rugstreeppad. Onduidelijk is op grond waarvan indieners dit betwisten.</p>

	rugstreeppad en/of indien de helling van het nieuw te realiseren talud tenminste gelijk wordt gehouden aan de helling in de huidige situatie, wordt volgens indieners niet voorkomen dat het leefgebied van de rugstreeppad wordt verstoord.	
28j.	Het PIP is volgens indieners niet uitvoerbaar zonder te beschikken over de percelen/perceelgedeelten van derden. In het PIP wordt gesteld dat getracht zal worden in minnelijk overleg dan wel middels onteigening de benodigde gronden te verwerven. In het PIP is volgens indieners niet inzichtelijk gemaakt of dit mogelijk is en welke kosten hiermee gepaard gaan. Gelet op het feit dat de financiële gevolgen van (de uitvoering van) het PIP niet inzichtelijk zijn gemaakt, kan volgens indieners geen deugdelijke belangenafweging plaatsvinden, zodat volgens indieners niet kan worden overgegaan tot vaststelling van het PIP. Voorts kan volgens indieners hierdoor niet worden vastgesteld of het PIP uitvoerbaar is. Indieners verzoeken om het PIP niet vast te stellen.	Het plan, zoals in deze toelichting beschreven, wordt gerealiseerd door middel van vrijgehouden budget door de provincie Noord-Holland. Ook de benodigde bedragen voor de verwerving van de gronden en het treffen van landschappelijke maatregelen zijn in dit budget opgenomen.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
29a.	Indieners wonen aan de A.C. de Graafweg en hebben momenteel een directe ontsluiting van hun woning naar deze weg. Indieners hebben tevens een bedrijf aan huis, dit betreft een Stoeterij. Een goede bereikbaarheid van zowel de woning voor indieners, als een goede bereikbaarheid van het bedrijf voor de klanten is voor indieners essentieel. Uit de toelichting bij het ontwerp inpassingsplan volgt volgens indieners dat directe ontsluitingen voor woningen aan de A.C. de Graafweg niet gewenst zijn vanuit het perspectief van de verkeersveiligheid. Onduidelijk is volgens indieners waar de provincie dit op baseert en waarom dit ten aanzien van het perceel van indieners ook het geval zou zijn. Het zicht op de weg vanuit de ontsluitingsweg bij de woning/het bedrijf van indieners is volgens indieners voldoende. Er is volgens indieners dan ook geen sprake	In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan is inderdaad aangegeven dat erf- en perceelontsluitingen op gebiedsontsluitingswegen ongewenst zijn. Waar nodig en mogelijk worden deze ontsluitingen in het kader van de herinrichting N241 A.C. de Graafweg er af gehaald. Zoals indiener aangeeft is het zicht op de weg voldoende en is er in het kader van de ontsluiting geen sprake van een verkeersonveilige situatie. In het plan blijft de directe ontsluiting van en op de N241 A.C. de Graafweg van(af) het perceel van de indieners dan ook gehandhaafd.

	<p>van een onveilige situatie. Verder is volgens indieners niet gebleken dat juist op dit punt veel ongelukken plaatvinden, althans dat volgt niet uit de stukken die de provincie beschikbaar heeft gesteld. Indien ten aanzien van de woning/het bedrijf van indieners al sprake zou zijn van een verkeersonveilige situatie door een direct ontsluiting aan de A.C. de Graafweg, komt de provincie volgens indieners niet met een alternatief om de woning/het bedrijf te ontsluiten naar de weg.</p>	
<p>29b.</p>	<p>Indieners benoemen dat de situering van de weg, het fietspad en de obstakelvrije zone vlak langs de woning en over het perceel van indieners loopt. Het perceel van indieners is overigens aangewezen als bestaand bebouwd gebied. Onduidelijk is voor indieners waarom de weg verbreed dient te worden op de wijze zoals nu is voorgesteld en niet in de richting van de Westerlangereis kan worden verlegd. De weg hoeft in dat geval niet dichter langs de woning van indieners te worden geplaatst. Uit de beschikbare stukken volgt volgens indieners niet dat de provincie met betrekking tot dit gedeelte van de weg en het water een onderzoek heeft uitgevoerd. Ter hoogte van de Tramweg vindt: een aanpassing van de Westerlangereis plaats; te weten een verplaatsing richting het noorden. Onduidelijk is voor indieners waarom dit niet kan worden doorgetrokken naar de weg ter hoogte van de woning/het bedrijf van indieners. Overigens ligt de bestaande weg reeds voor het overgrote deel langs het Westerlangereis en is voor indieners onduidelijk waarom dit niet op die manier kan worden doorgetrokken ter hoogte van de woning/het bedrijf van indieners. De provincie heeft volgens indieners onvoldoende meegenomen en afgewogen dat het plan grote impact heeft voor indieners en heeft daarbij geen alternatief plan overwogen. Tevens heeft de provincie volgens indieners geen onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van een alternatief plan.</p>	<p>Niet duidelijk is wat indiener bedoelt met bestaand bebouwd gebied. De plangrens kruist gedeeltelijk het planologisch bouwvlak. Er wordt echter geen bestaande bebouwing doorkruist. Als indieners van mening zijn dat zij ten aanzien hiervan planschade lijden dan kunnen zij binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek tot planschadevergoeding indienen bij de provincie Noord-Holland. Nadat een aanvraag voor tegemoetkoming in planschade is ingediend, wordt beoordeeld of sprake is van planschade.</p> <p>Ten aanzien van afweging om de weg te verbreden op de wijze zoals deze nu is voorgesteld en niet (verder) in de richting van de Westerlangereis wordt gelegd het volgende:</p> <p>Algemeen: Het primaire doel van de herinrichting is het verbeteren van de verkeersveiligheid van de N241 A.C. de Graafweg. Dit wordt gekoppeld aan het moment van het benodigd groot onderhoud aan de weg, zodat de meerkosten beperkt blijven. Om aan de vereiste veiligheidsprofielen te voldoen is er een extra ruimte benodigd aan ofwel ten noorden ofwel ten zuiden van de bestaande weg van de N241 A.C. de Graafweg. Dit extra ruimtebeslag komt voort uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbreding rijbaan naar 7,60 meter; • Realisatie obstakelvrije zone tussen de N241 en het fietspad van 4,50 meter (vanaf binnenkant kantstreep); • Verbreding van het fietspad naar 3,00 meter; • Tussen het fietspad en de te verplaatsen watergang wordt een berm van 3 meter aangehouden ten behoeve van het bereikbaar houden van de aanwezige kabels en leidingen;

	<p>Verder merken indieners op dat uit de toelichting niet volgt wat de onderbouwing is voor het verbreden van het fietspad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> De omvang van de te verplaatsen watergang dient te voldoen aan de eisen vanuit de Keur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. <p>Voor wat betreft het fietspad: als gevolg van de verbreding is er meer ruimte op het fietspad met als gevolg dat de fietsers minder dicht op en langs elkaar rijden en er tevens meer overzicht ontstaat.</p> <p>Voor wat betreft de voorgestelde variant om – in het aangehaalde voorbeeld van indiener (waarbij er vanuit wordt gegaan dat indiener Schapenweg in plaats van Tramweg bedoelt) – de weg in de richting van de Westerlangereis te verleggen, het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> De door indiener aangehaalde situatie is niet volledig vergelijkbaar met de situatie ter plaatse van perceel van de indiener. Ter plaatse van de Schapenweg is gekozen voor een noordelijke verschuiving om te voorkomen omdat in de zuidelijke variant het fietspad en de weg te dicht op de gevel van de betreffende woning kwam te liggen. Hierdoor was er onvoldoende ruimte om nog een ontsluiting te creëren vanaf de woning te creëren en diende de woning geamoveerd te worden. In de situatie van indiener is ten opzichte van de bestaande situatie er ook voor gekozen om de weg in noordelijke richting te verplaatsen. Om te voorkomen dat de weg te dicht op het perceel van indiener zou komen. De aan de noordzijde gelegen Westerlangereis vervult een belangrijke functie in het kader van waterveiligheid (regionale waterkering). De waterkering voldoet aan de norm voor zowel stabiliteit als hoogte. Er is daarom geen reden om de weg verder naar het noorden op te schuiven en hiervoor maatregelen ten aanzien van het doorstroomprofiel te treffen.
<p>29c.</p>	<p>Doordat de weg verbreed zal worden en dichterbij de woning/het bedrijf van indieners zal komen te liggen, stellen indieners dat zij een groot deel van hun perceel niet langer meer kunnen gebruiken. Het gehele voorerf van indieners is volgens hen nodig ten behoeve van de uitvoering van het ontwerp inpassingsplan. De woning van indieners komt daardoor direct aan de weg te liggen.</p>	<p>In de plantoelichting bij het inpassingsplan is, in combinatie met de bijlagen bij de plantoelichting, onderzocht en inzicht gegeven in de effecten van het plan voor de omgeving (o.a. op akoestiek en luchtkwaliteit). De provincie acht de effecten van het plan dan ook aanvaardbaar en is van mening dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.</p>

	<p>De consequenties hiervan voor indieners ten aanzien van geluids-, stankoverlast en uitstoot van auto's is volgens indieners onvoldoende meegewogen en daar is onvoldoende onderzoek naar gedaan. Doordat de woning van indieners direct aan de weg zal komen te liggen, zal volgens indieners tevens geen parkeerruimte meer voor auto's en de veewagen bestaan. Leveranciers kunnen het erf volgens indieners niet meer op. De achterste twee schuren op het perceel kunnen voor indieners niet meer gebruikt worden voor het stallen van een trailer, camperaanhangen o.i.d., omdat de ingang te klein wordt en de mestplaats weg moet. Verder zal volgens indieners geen ruimte meer bestaan voor de opslag van kuilballen. Voor de klanten zal volgens indieners een gevaarlijke situatie ontstaan, omdat het bedrijf van indieners dicht op de weg komt te liggen. Verder benoemen indieners dat beschoeiing zal worden geplaatst voor de woning en de schuur die één meter diep wordt. Ook dit zal volgens indieners een gevaarlijke situatie met zich meebrengen. De dam wordt verplaatst en daardoor kan de draai richting het erf van indieners niet meer gemaakt worden met een voertuig, aldus indieners.</p> <p>Concluderend verzoeken indieners de provincie om bovengenoemde punten mee te wegen bij het vaststellen van het inpassingsplan en de voorgestelde aanpassingen daarbij op te nemen.</p>	<p><i>Luchtkwaliteit</i></p> <p>Om de luchtkwaliteit in de directe omgeving van de N241 A.C. de Graafweg te bepalen zijn voor de voorgestelde plansituatie de concentraties luchtverontreinigende stoffen berekend met behulp van de NSL-rekentool. Hierbij zijn de concentraties stikstofdioxide en fijnstof inzichtelijk gemaakt voor de plansituatie 2022, het jaar van ingebruikname, en de plansituatie in het jaar 2030. Als worst case uitgangspunt zijn voor beide berekeningen de verkeersgegevens voor de plansituatie 2032 gehanteerd. De concentraties (achtergrondconcentraties incl. concentratiebijdrage wegverkeer N241 A.C. de Graafweg) zijn bepaald ter hoogte van de adreslocaties binnen 250 meter van de N241 A.C. de Graafweg.</p> <p>Uit het luchtkwaliteitsonderzoek komt naar voren dat in de plansituatie de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties niet worden overschreden. Hiermee voldoet het project aan grondslag a van artikel 5.16 lid 1 uit de Wet milieubeheer. Op het gebied van luchtkwaliteit is er geen belemmering om het plan tot uitvoering te brengen.</p> <p><i>Akoestiek</i></p> <p>Voor het inpassingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd in het kader van de Wet geluidhinder. Onderzocht is in hoeverre de (fysieke) wijzigingen aan de N241 A.C. de Graafweg tussen de aansluiting met de N242 en de A7, bij geluidsgevoelige gebouwen binnen het onderzoeksgebied leiden tot een verhoging van de geluidsbelasting van 2 dB of meer. In dat geval is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. In de akoestische rapportage zijn de rekenresultaten van alle onderzochte woningen weergegeven. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de toename van de geluidsbelasting op geen enkel geluidsgevoelig gebouw binnen het onderzoeksgebied groter is dan 2 dB. Dit betekent dat aanvullend onderzoek naar eventueel te treffen maatregelen op grond van de Wet geluidhinder niet vereist is.</p> <p>Tevens is er in het kader van een goede ruimtelijke ordening een gezondheidseffectscreening (GES) uitgevoerd ten aanzien van de aanvaarbaarheid van de optredende geluidsbelastingen. De toegepaste geluidsbelastingen in de GES-systematiek liggen in relatie tot het akoestisch reconstructieonderzoek hoger omdat voor de GES de aftrek uit</p>
--	---	---

		<p>de Wet geluidhinder niet van toepassing is. Hieruit blijkt dat gemiddeld genomen over alle woningen langs de N241 A.C. de Graafweg er een lichte verbetering plaats vindt van het milieugezondheidseffect.</p> <p>In de huidige situatie 2018 varieert de GES-score ter hoogte van de woningen tussen de 0 en 7 (Zeer goed tot Ruim onvoldoende). In de plansituatie 2032 varieert de GES-score ter hoogte van de woningen tussen de 0 en 6 (Zeer goed tot Onvoldoende). In de plansituatie 2032 zijn er hiermee geen woningen meer met GES-score 7 (Ruim onvoldoende). Daarbij neemt het aantal woningen met GES-score 6 (Onvoldoende) ook af.</p> <p>In het kader van het beleid van de provincie verwoord in het Actieplan Geluid 2018-2022 merken wij het volgende op: de provincie definieert in haar Actieplan Geluid 2018 – 2022 een optredende geluidsbelasting hoger dan 60 dB (buitenstedelijk) als onvoldoende. Voor buitenstedelijke woningen met een geluidsbelasting hoger dan 60 dB is het voorgenomen provinciaal beleid dat hiervoor geluidsbeperkende maatregelen worden getroffen mits doelmatig en toepasbaar. In het geval van indiener is in de bestaande en toekomstige situatie sprake van een GES-geluidsbelasting hoger dan 63 dB, namelijk 64,94 dB, en in de toekomstige situatie van 2032 betreft dit 64,63 dB. Als gevolg van de herinrichting vindt er een beperkte afname van de geluidsbelasting plaats maar blijft sprake van een GES-geluidsbelasting hoger dan 60 dB. Om die reden zal de provincie een maatregelenonderzoek uitvoeren en adequate maatregelen treffen die er toe leiden dat de maximale gevelbelasting op het object 60 dB bedraagt of door maatregelen aan de gevelwering de binnenwaarde maximaal 33 dB bedraagt. In afweging nemende dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de verkeerstoename in de toekomstige situatie is toe te wijzen aan de autonome groei van het verkeersaanbod; • de beperkte geluidsafname op de gevel van indiener als gevolg van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg; • een mogelijke bronmaatregel zoals stil asfalt niet technisch uitvoerbaar is ter plaatse van de kruising waaraan de woning van indiener is gelegen; • de woning van indiener boven de maximale aanvaardbare waarde van 60 dB valt van het vigerende actieplan geluid;
--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> • het opnemen van de woning in de voorwaardelijke verplichting van het inpassingsplan waarin staat opgenomen dat een maatregelenonderzoek plaatsvindt naar het geluidgevoelige object van indiener en adequate maatregelen worden getroffen die er toe leiden dat de maximale gevelbelasting op het object 60 dB bedraagt of door maatregelen aan de gevelwering de binnenwaarde maximaal 33 dB bedraagt; • de gemaakte belangenafweging; <p>beoordeelt de provincie in relatie tot dit inpassingsplan het woon- en leefklimaat als aanvaardbaar gelet op de gevolgen van dit inpassingsplan in verhouding tot de bestaande situatie.</p> <p>Concluderend: de situatie van indiener is door de provincie beoordeeld. De benodigde gronden zijn noodzakelijk voor de uitvoering van het inpassingsplan en maken afgezet tegen het algemene belang van de verbetering van de verkeersveiligheid geen onevenredige inbreuk op de voortzetting van het huidige gebruik op de betreffende percelen.</p> <p>Als indieners van mening zijn dat zij planschade lijden dan kunnen zij binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek tot planschadevergoeding indienen bij de provincie Noord-Holland. Nadat een aanvraag voor tegemoetkoming in planschade is ingediend, wordt beoordeeld of sprake is van planschade</p> <p>De provincie is gestart met de onderhandelingen tussen de indiener en de initiatiefnemer over de aankoop van gronden van indiener. De voorwaarden voor een grondoverdracht kan indiener aan de orde stellen tijdens de onderhandelingen. In het kader van het ontwerp en de verwerving wordt rekening gehouden met en waar mogelijk aangesloten op de bestaande situatie.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt tot aanpassing van het PIP.	
30a	Deze zienswijze wordt ingediend door meerdere burens uit de wijk "Molenwei-Zuid".	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 7a en 27a.

	<p>Vanaf de woning van indieners aan de Sneekerhof hebben zij vrij uitzicht richting de huidige N241. Op dit moment staan er een aantal huizen en bosssages die de N241 uit het zicht van indieners onttrekken. Tevens houdt deze bebouwing en bosssage geluid volgens indieners tegen. In het ontwerp inpassingsplan wordt gesproken over het verleggen van de weg richting ons dorp Sijbekarspel en het plaatsen van een rotonde ter hoogte van onze woonwijk.</p> <p>Indieners benoemen dat de weg wordt verbreed en er een zogenaamde “ventweg” voor langzaamrijdend verkeer komt, tevens aan de zijde van de woonwijk van indieners te liggen. Door deze ingrepen komt de genoemde N241 volgens indieners ruwweg 20% meer richting hun wijk te liggen en volledig in het zicht te liggen, bovendien wordt de weg verbreed. Doordat er geen bebouwing of bosssage meer tussen de N241, ventweg en onze wijk ligt, zal volgens indieners meer geluid hun wijk bereiken. Bij de rotonde zal volgens indieners verkeer moeten afremmen om op de rotonde te komen en optrekken om daarna weer op de gewenste 80 km snelheid te komen. Indieners verwachten daarom dat door al deze ingrepen meer geluid te horen zal zijn en er vanuit onze woning meer verkeer te zien zal zijn. Door de verplichte verlichting bij een rotonde en de auto’s op de rotonde zal er volgens indieners bovendien meer sprake zijn van lichtvervuiling.</p>	
30b.	<p>Al deze ingrepen in combinatie met de nieuwbouwwijk “Heerenweide” en uitbreiding van bedrijventerrein “De Veken” zal volgens indieners een hogere verkeersintensiteit betekenen. Deze factoren zien indieners niet terug in (de berekeningen van) het ontwerp inpassingsplan. Het totaal maakt dat indieners vrezen voor een vermindering van hun huidig woongenot en een waardedaling van hun woning. De keuze om de</p>	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 7e en 27b.

	weg en rotonde richting hun woonwijk te leggen is voor indieners dan ook niet wenselijk.	
	In het ontwerp inpassingsplan wordt gesproken van “geen onaanvaardbare negatieve gevolgen voor landschap, natuur en milieu” en “geen wezenlijke invloed op de ruimtelijke karakteristieken van het gebied”. Indieners kunnen zich daar om de genoemde redenen niet in vinden en zien graag een voorstel van de provincie om hen daarin tegemoet te komen.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 7b en 7c.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
31.	<p>Indieners wonen meer dan 28 jaar met veel plezier aan de A.C. De Graafweg en hebben de woonboerderij met zorgvuldigheid verbouwd welke pas is afgerond. Daarnaast hebben ze het overige terrein zo ingericht en beveiligd voor het houden van huisdieren en paarden. Voor deze combinatie is moeilijk een vergelijkbare andere locatie te vinden binnen een redelijke afstand en open ruimte waarbij gelijkwaardig woongenot in combinatie met het houden van de huisdieren en paarden ongestoord kan plaats vinden. Indieners vinden de nu gestelde termijnen veel te kort om tot een redelijke schadevergoeding te kunnen komen en om een vergelijkbare woonlocatie te kunnen vinden.</p> <p>In de beleving van indieners dient de partij die gebruik wil maken van het onteigeningsmiddel zich vooraf maximaal in te spannen om de gronden op een redelijke wijze minnelijk te verwerven, danwel de eigenaar/gebruiker schadeloos te stellen.</p> <p>Indieners inziens is in de situatie bij mevrouw xxx hier nu nog geen sprake van nu er nog geen biedingsvoorstel is ontvangen over de te lijden schade en er nog geen vervangende locatie is gevonden.</p> <p>Het is om vorenstaande redenen dat indieners de provincie verzoeken de zienswijzen gegrond te verklaren en het koninklijk besluit gewijzigd vast te stellen met inachtneming van bovengenoemde zienswijzen.</p>	<p>De situatie van indiener is door de provincie beoordeeld. De gronden zijn noodzakelijk voor de uitvoering van het inpassingsplan. De provincie heeft het belang van voortzetting van het huidige gebruik op de percelen afgewogen tegen het algemene belang van de verbetering van de verkeersveiligheid.</p> <p>De provincie is gestart met de onderhandelingen met de indiener en over de aankoop van gronden van indiener. De voorwaarden voor een grondoverdracht kan indiener aan de orde stellen tijdens de onderhandelingen.</p>

	Tevens maken indieners graag gebruik van de mogelijke inspreektijd om voornoemde nader toe te lichten. Indieners vernemen dan ook graag voor wanneer deze staat ingepland.	
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
32.	Gelijk aan 29 (die per fax verstuurd).	Zie beantwoording zienswijze 29
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
33.	<p>Indiener geeft aan dat de zienswijze specifiek betrekking heeft op hoofdstuk 5 paragraaf 4; Artikelgewijze toelichting op de planregels. Artikel 7 en 8 Verkeer - Voorlopige bestemming.</p> <p>In deze artikels wordt voorgesteld om de gronden nabij de Nedorperdijk te gebruiken om tijdelijk te gebruiken voor de opslag van grond en materialen, die nodig zijn voor de aanleg van de weg. Indieners verwachten hierdoor veel zwaar werkverkeer over de weg Verlaat te Heerhugowaard (huisnummers 32 tot en met 48; aan de kant van het tankstation), richting de Nedorperdijk. Dit gedeelte van het Verlaat is daar niet op ingericht, want het is namelijk een 30 kilometer zone. Bij gebruik door werkverkeer is er volgens indieners dan ook kans op grote ongelukken met bijvoorbeeld spelende kinderen. Verder is er kans op wegverzakking, geluidsoverlast en scheuren in huizen door het zware werkverkeer.</p> <p>Het eerste alternatieve voorstel dat indieners doen is om de locatie voor de opslag van gronden en materialen te verplaatsen. Een eerste mogelijk locatie is volgens indieners naar de gronden aan de westzijde van de kruising Frik - A.C. de Graafweg. Hier is er volgens indieners geen overlast voor omwonenden. Als tweede mogelijk locatie noemen indieners de zuidzijde van A.C. de Graafweg, 150 meter voor de kruising met het Verlaat. Deze locatie is volgens indieners is al eens eerder</p>	De weg Verlaat te Heerhugowaard zal bijvoorbeeld via bewegwijzering of dranghekken afgesloten worden voor het werkverkeer. Het werkterrein wordt ontsloten via de A.C. de Graafweg. Dit wordt niet geregeld in het inpassingsplan.

	<p>gebruikt voor de opslag van materialen voor een ander project.</p> <p>Een tweede alternatief is volgens indieners om bij aanvang van de werkzaamheden de Nedorperdijk op de helft van de weg (voorbij de Zeeverkennervereniging Sint Joris op Nedorperdijk nummer 3) af te sluiten. Zij benoemen dat hierdoor het weggedeelte Verlaat - Nedorperdijk een doodlopende weg wordt. Het werkverkeer kan dan de opslag gronden bereiken via de zuidoost zijde van de Nedorperdijk. Belangrijk daarbij is volgens indieners om aan het begin van het Verlaat aan te geven voor het werkverkeer dat het Verlaat geen toegang biedt tot de opslag gronden aan de Nedorperdijk, bijvoorbeeld door een dranghek te plaatsen met een bord.</p> <p>Mocht de provincie nog vragen hebben of een verdere toelichting wensen, dan hoort indiener het graag. Indiener verzoekt om naam en adres niet bekend te maken.</p>	
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
34.	<p>Om inzicht te geven in de bestaande, feitelijke, situatie laten indieners via een overzichtskaart zien dat het motorbrandstoffenverkooppunt op percelen aan de A.C. de Graafweg met aan de linkerzijde de opstelplaatsen om te kunnen tanken en aan de slootkant (watergang), het vulpunt alsmede de brandstoftanks ten behoeve van de opslag van Diesel (twee maal 6m³) en Euro 95 (12 m³). Uiterst rechts op de plattegrond bevindt zich een ondergrondse LPG-tank (20 m³).</p> <p>Indieners geven aan dat op basis van het ontwerp provinciaal inpassingsplan, en de informatie welke indieners van de door de provincie ingeschakelde rentmeester hebben ontvangen, blijkt dat de provincie ter zake van alle drie de genoemde percelen een gedeelte wenst te verwerven, althans voornemens is om tot</p>	Ter kennisgeving aangenomen.

	<p>onteigening over te gaan als een minnelijke verwerving niet tot de mogelijkheden zou behoren.</p> <p>Concreet hebben de plannen tot verwerving van de gedeeltelijke percelen betrekking op de rood gearceerde gedeeltes zoals zijn aangebracht op de transactiekaarten Voorts blijkt uit de transactiekaarten, zo begrijpen indieners althans en is haar mondeling toegelicht, dat momenteel is voorgezien om de watergang (gezien vanaf de linkerzijde) met zo'n 10 meter in te korten (te dempen), te verplaatsen alsmede te omringen met een talud - aan beide zijden van de watergang - van ongeveer 4 meter breed, waardoor het bruikbare oppervlakte significant wordt ingeperkt.</p> <p>Tevens staat er blijkbaar een geplande wijziging op stapel ter hoogte van de LPG-tank op het perceel, aldus indieners.</p>	
<p>34b.</p>	<p>Op basis van de bestaande situatie hebben de thans door de Provincie beoogde plannen volgens indieners desastreuze gevolgen voor de exploitatie van het motorbrandstoffenverkooppunt.</p> <p>In de eerste plaats wordt erop gewezen dat bij een daadwerkelijke verwerving / onteigening van een deel van het perceel er problemen gaan ontstaan met de 'indraai' van voertuigen om te komen- en te gaan naar het motorbrandstoffenverkooppunt.</p> <p>Ten tweede bevinden zich aan de watergangzijde het vulpunt en de opslagtanks ten behoeve van Diesel en Euro 95 als voornoemd. Op basis van de huidige plannen zou dat volgens indieners met zich meebrengen dat het vulpunt en de tanks (zich in de toekomstige situatie, zoals de provincie voornemens is, niet langer op eigen terrein bevinden en mede daarom) dienen te worden verplaatst en/of vervangen.</p>	<p>De provincie is op basis van het ontwerp inpassingsplan en referentieontwerp inderdaad voornemens om een gedeelte van het perceel te verwerven. Echter het is niet de bedoeling zoveel te verwerven dat dit ten koste gaat van de indraai ten behoeve van de voertuigen dit naar en van het motorbrandstofverkooppunt gaat. Dit berust op een – bij nadere beschouwing – begrijpelijk misverstand. Op de verbeelding van het inpassingsplan is de bestemming 'Verkeer – 1' ten onrechte over de genoemde indraai gelegd. Deze grens van deze bestemming wordt in het vast te stellen inpassingsplan aangepast zodat de indraai weer vrij komt te liggen.</p> <p>De provincie wil dat indieners ten behoeve van de exploitatie van het motorbrandstoffenverkooppunt in de toekomstige situatie blijven voldoen aan de van overheidswege gestelde (veiligheids)eisen. Het referentieontwerp en daarmee ook de verbeelding van het inpassingsplan is hier op aangepast. Dit betekent dat ter hoogte van het vulpunt en de brandstoftanks ten behoeve van de opslag van Diesel en Euro 95 geen wijziging plaatsvindt aan de huidige watergang. Ten aanzien van de LPG-tank op perceel S 959 neemt de provincie de wettelijke afstandseisen ten opzichte van de perceelgrens van minimaal 5 meter in acht, zodat de LPG-</p>

	<p>Daarnaast merken indieners op dat er ter zake van de LPG tank voorschriften van overheidswege gelden met betrekking tot, onder meer, afstanden. Onder verwijzing naar de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen, Autogas (LPG), in het bijzonder de passages 11.3.4 tot en met 11.3.8, is een afstand verplicht van tenminste vijf meter gerekend tussen de horizontale projectie van het reservoir met toebehoren en de verkooppunt of de erfafscheiding. Een afschrift van de betreffende pagina's waaruit een en ander volgt, zijn te vinden onder bijlage 6 bij de zienswijze.</p> <p>Op basis van de bestaande situatie wordt volgens indieners correct voldaan aan van overheidswege gestelde (veiligheids)eisen. Het is volgens indieners echter zeer de vraag of dat ook het geval is nadat de Provincie de beoogde gedeelte van perceel minnelijk heeft verworven of onteigend. Alleen al de erfgrens schuift ingevolge de transactiekaarten al enkele meters op richting de LPG-tank, los van de verplaatsing van de watergang.</p> <p>Indien blijkt dat de LPG-tank niet op de huidige locatie zou kunnen blijven liggen, is het volgens indieners de vraag of een verplaatsing überhaupt mogelijk is. De onderhavige percelen zijn immers relatief krap bemeten, hetgeen indieners voor grote problemen én kosten stelt, aldus indieners.</p> <p>Indieners hebben reeds uitvoerig nagedacht over de mogelijkheden om voor alle betrokkenen tot een passende oplossing te komen.</p> <p>Indraai naar motorbrandstoffenverkooppunt In het voorgaande is al ter sprake gekomen dat op de percelen relatief weinig plaats is, zodat zo efficiënt mogelijk met de beperkte ruimte dient te worden omgegaan.</p>	<p>tank niet hoeft te worden verplaatst. De plangrens van het inpassingsplan wordt hierop aangepast.</p>
--	---	--

	<p>Zeker vanuit het kader van de verkeersveiligheid ter plaatse achten indieners het van groot belang dat de in- en afrit om te komen- en te gaan naar/ van het motorbrandstoffenverkooppunt over voldoende ruimte beschikt. Het motorbrandstoffenverkooppunt dient immers niet alleen voor (grotere) personenvoertuigen, maar ook voor tankwagens bereikbaar te zijn. Om voor nu, en in de toekomst, een bestendige exploitatie te kunnen waarborgen, heeft indiener 1 voor enige jaren al het plan opgevat om het motorbrandstoffenverkooppunt opnieuw in te richten en te verbouwen naar een moderne locatie.</p> <p>Aangezien de huidige eigenaar/verhuurder van de percelen, indiener 2, zich kan vinden in deze ontwikkeling, heeft indiener 1 een voorlopig ontwerp - welke is bijgevoegd als bijlage 7 bij de zienswijze – laten opstellen. Voorde goede orde; dit ontwerp is geprojecteerd op de huidige situatie: aldus zonder de beoogde verplaatsing van de watergang en talud. Zowel thans, maar ook voor de toekomst, is het van belang dat voertuigen onbelemmerd het motorbrandstoffenverkooppunt kunnen (blijven) bereiken. Op basis van het huidige plan van de provincie, waarbij de watergang wordt verplaatst en een talud zou worden gerealiseerd, zouden kostbare meters van de percelen worden 'afgenomen', hetgeen het onmogelijk maakt om - nu én in de toekomst - op een verantwoorde wijze de opstelplaatsen te bereiken.</p> <p>Indieners stippen nog aan, onder de verwijzing naar de tekeningen van bijlage 7, dat ook in de toekomst middels de geplande aanleg van zogenaamde stelconplaten het uitrijden verbeterd wordt. De pompeilanden schuiven namelijk meer op. Ook is op de tekening te zien dat de huidige groenstrook niet meer wordt gebruikt. Dit alles om te zorgen dat het maximale uit de bereikbaarheid en veiligheid wordt gehaald.</p>	
--	--	--

	<p>Thans wordt eveneens vrijwel de gehele ruimte van de percelen tot de watergang (nu zonder talud, maar met een houten kering) benut. Indieners stellen dan ook voor dat de beoogde watergang verder wordt ingekort / eerder wordt beëindigd, alsmede dat de watergang aan de zijde van het motorbrandstoffenverkooppunt wordt voorzien van een robuuste (betonnen) damwand met een hekwerk (ter voorkoming dat voertuigen van de damwand in de watergang geraken).</p>	
<p>34c.</p>	<p>Overigens ter aanvulling: de watergang staat hier, bij weten van indieners, niet in verbinding met andere watergangen (middels duikers), waardoor een verplaatsing / verschuiving niet op dergelijke bezwaren kan stuiten.</p> <p>Om de ideeën van indieners inzichtelijk te maken hebben zij op de Sweco transactiekaart (Bijlage 8 bij de zienswijze) een middels zwarte belijning aangegeven waar zij graag zouden zien dat de watergang start en het gedeelte dat met een damwand dient te worden voorzien. Middels een realisatie op deze wijze wordt volgens indieners (1) de verkeersveiligheid verhoogd en (2) voorkomt de Provincie dat zij een (groot) gedeelte van het perceel hoeft te verwerven - waardoor dit waarschijnlijk kostenneutraal door de Provincie kan worden verwezenlijkt -.</p> <p>Brandstoftanks Diesel en Euro95 Een belangrijk aandachtspunt is en blijft volgens indieners, vanwege de door de Provincie beoogde verplaatsing van de watergang, dat het vulpunt en de brandstoftanks voor Diesel en Euro95 zouden moeten wijken. Vervanging en verplaatsing van tanks is kostbaar. Op basis van de huidige plannen is het volgens indieners enkel mogelijk dat deze werkzaamheden door de</p>	<p>Verwezen wordt naar de beantwoording onder 34b.</p>

	<p>Provincie, in overleg met hen, worden uitgevoerd en bekostigd. Een exploitatie van het motorbrandstoffenverkooppunt is anders niet meer mogelijk.</p> <p>Volgens indieners is deze feitelijke situatie onvoldoende door de Provincie onderzocht en in kaart gebracht. Mogelijk dat de Provincie het ontwerp-plan (PIP) ter zake kan bijstellen door een (eventuele andere dan de hiervoor geschetste) oplossing te opperen.</p> <p>LPG tank</p> <p>Ten slotte de LPG-tank. Door indieners is gemeld dat er afstandseisen van overheidswege gelden. Op de betreffende transactiekaart lijkt, vanwege het gedeeltelijk dempen van de watergang en de geschetste contouren van het 'te verwerven perceel', reeds met de LPG-tank rekening te zijn gehouden. Onduidelijk voor indieners is of dat in voldoende mate het geval is.</p> <p>Indieners opperen om er in elk geval voorzorg te dragen dat de watergang, welke in de beoogde plannen al wordt onderbroken, en erfafscheiding zodanig worden ingericht dat de LPG-tank niet hoeft te worden verplaatst.</p> <p>Dit lijkt hen ook niet op bezwaren van de Provincie stuiten vanwege het feit dat een en ander de ratio van het ontwerp-inpassingsplan niet raakt.</p> <p>Conclusie en verzoek</p> <p>Indieners concluderen dat zij in dit schrijven een aantal belangrijke zienswijze en aandachtspunten naar voren hebben gebracht. Het is natuurlijk voorstelbaar dat de Provincie eerst nu van deze feitelijke situatie op de hoogte wordt gebracht.</p> <p>Indieners verzoeken de Provincie dan ook om, met inachtneming van het vorenstaande, inhoudelijk te reageren en te berichten op welke wijze aan de bezwaren en problemen tegemoet wordt gekomen, dan wel het ontwerp inpassingsplan wordt aangepast.</p>	
--	---	--

Conclusie	De zienswijze leidt tot aanpassing van het PIP	
35a.	<p>Deze zienswijze wordt ingediend door meerdere buren uit de wijk “Molenwei-Zuid”</p> <p>Een aantal buren van indieners heeft rechtstreeks zicht op de N241 en een aantal buren, waaronder indieners, geniet indirect van het prachtige uitzicht richting de huidige N241. Indieners zijn van mening dat de provincie ook hen tekort doet door de weg richting hun wijk te verleggen en een rotonde te plaatsen ter hoogte van de huidige S-bocht welke op minder dan 500 meter van hun wijk ligt.</p> <p>De wijk van indieners, de “Molenwei-Zuid” ligt dicht bij de huidige N241. Op dit moment staan er een aantal huizen en bossages die de N241 uit het zicht onttrekken. In het ontwerp inpassingsplan wordt gesproken over het verleggen van de weg richting het dorp Sijbekarspel en het plaatsen van een rotonde ter hoogte van de woonwijk van indieners.</p> <p>Indieners benoemen dat de weg wordt verbreed en er komt een zogenaamde “ventweg” voor langzaamrijdend verkeer, tevens aan de zijde van hun woonwijk komt te liggen.</p> <p>Door deze ingrepen komt de genoemde N241 volgens indieners ruwweg 20% meer richting hun wijk te liggen en volledig in het zicht te liggen, bovendien wordt de weg verbreed. Doordat er geen bebouwing of bosschage meer tussen de N241, ventweg en onze wijk ligt, zal volgens indieners meer geluid hun wijk bereiken. Bij de rotonde zal volgens indieners verkeer moeten afremmen om op de rotonde te komen en optrekken om daarna weer op de gewenste 80 km snelheid te komen. Indieners verwachten daarom meer geluid te horen zal zijn. Door de verplichte verlichting bij een rotonde en de koplampen</p>	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 7a en 27a.

	van auto's op de rotonde zal er volgens indieners bovendien meer sprake zijn van lichtvervuiling.	
35b.	Al deze ingrepen in combinatie met de nieuwbouwwijk "Heerenweide" en uitbreiding van bedrijventerrein "De Veken" zal volgens indieners een hogere verkeersintensiteit betekenen. Deze factoren zien indieners niet terug in (de berekeningen van) het ontwerp inpassingsplan. Het totaal maakt dat indieners vrezen voor een vermindering van hun huidig woongenot en een waardedaling van hun woning. De keuze om de weg en rotonde richting hun woonwijk te leggen is voor indieners dan ook niet wenselijk.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 7e en 27b.
35c.	In het ontwerp inpassingsplan wordt gesproken van "geen onaanvaardbare negatieve gevolgen voor landschap, natuur en milieu" en "geen wezenlijke invloed op de ruimtelijke karakteristieken van het gebied". Indieners kunnen zich daar om de genoemde redenen niet in vinden en zien graag een voorstel van de provincie om hen daarin tegemoet te komen.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 7b en 7c
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
36.	Indiener is onder andere eigenaar van een perceel in Opmeer welke binnen het tracé ligt en percelen in Noorder-Koggenland buiten het tracé. Voor deze percelen is indiener mede afhankelijk van ontsluiting via de huidige N 241. Indiener benoemt dat in het plan de ontsluiting is gewijzigd van een bestaande dam naar een aan te leggen parallelweg. In het plan is een parallelweg opgenomen dat als ontsluiting dient voor een aantal kavels grond en is afgescheiden door een sloot ten opzichte van het tracé N 241. Indieners vinden dit niet wenselijk omdat op deze wijze over kavels van derden moet worden gereden. Indieners wensen dat de parallelweg zo wordt aangelegd en de sloot zo verschuift dat per kavel een dam wordt aangelegd zodat er geen ontsluiting meer noodzakelijk is over elkaars grond. De	De wens om de sloot en het kavelpad zo te verschuiven, dat er per kavel een dam wordt aangelegd zodat er geen ontsluiting meer noodzakelijk is over elkaars grond, neemt de provincie over. Dit leidt tot een aanpassing van de plangrens van het inpassingsplan ter plaatse van het perceel kadastraal bekend gemeente Wognum, Sectie O, nummer 3 en het perceel kadastraal bekend gemeente Wognum, Sectie O, nummer 69.

	parallelweg en de N 241 komen dan op hetzelfde tracé te liggen. Reden is dat dit voorkomt dat gebruikers over grond rijden welke niet hun eigendom is. Dit heeft volgens indiener ook bedrijfshygiënische redenen.	
Conclusie	De zienswijze leidt tot aanpassing van het inpassingsplan.	
37a.	<p>Onderstaande zienswijze wordt ingediend door meerdere bureaus uit de wijk "Molenwei-Zuid".</p> <p>Vanaf de woning van indieners aan de Sneekerhof hebben zij vrij uitzicht richting de huidige N241. Op dit moment staan er een aantal huizen en bossages die de N241 uit het zicht onttrekken. Tevens houdt deze bebouwing en bosschage volgens indieners geluid tegen. In het ontwerp inpassingsplan wordt gesproken over het verleggen van de weg richting het dorp Sijbekarspel en het plaatsen van een rotonde ter hoogte van de woonwijk van indieners. Indieners benoemen dat de weg wordt verbreed en er een zogenaamde "ventweg" voor langzaam rijdend verkeer komt, tevens aan de zijde van hun woonwijk.</p> <p>Door deze ingrepen komt de genoemde N241 volgens indieners ruwweg 20 procent meer richting de wijk te liggen en volledig in het zicht te liggen, bovendien wordt de weg verbreed. Doordat er geen bebouwing of bosschage meer tussen de N241, ventweg en de wijk van indieners ligt, zal meer geluid de wijk bereiken, aldus indieners. Indieners benoemen dat bij de rotonde verkeer zal moeten afremmen om op de rotonde te komen en optrekken om daarna weer op de gewenste 80 km snelheid te komen. Indieners verwachten daarom dat door al deze ingrepen meer geluid te horen zal zijn en er vanuit hun woning meer verkeer te zien zal zijn. Door de verplichte verlichting bij een rotonde en de auto's op de rotonde zal er volgens indieners bovendien meer sprake zijn van lichtvervuiling.</p>	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 7a en 27a.

37b.	Al deze ingrepen in combinatie met de nieuwbouwwijk “Heerenweide” en uitbreiding van bedrijventerrein “De Veken” zal volgens indieners een hogere verkeersintensiteit betekenen. Deze factoren zien indieners ook niet terug in (de berekeningen van) het ontwerp inpassingsplan. Het totaal maakt dat zij vrezen voor een vermindering van hun huidig woongenot en een waardedaling van hun woning,. De keuze om de weg en rotonde richting onze woonwijk te leggen is voor indieners dan ook niet wenselijk.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 7e en 27b
37c.	In het ontwerp inpassingsplan wordt gesproken van “geen onaanvaardbare negatieve gevolgen voor landschap, natuur en milieu” en “geen wezenlijke invloed op de ruimtelijke karakteristieken van het gebied”. Indieners kunnen zich daar om de genoemde redenen niet in vinden en zien graag een voorstel van de provincie om hen daarin tegemoet te komen.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 7b en 7c.
37d.	Volgens indieners is er geen noodzaak om een rotonde te plaatsen, die bedoeld is voor het bestemmingsverkeer. De bewoning is volgens indieners nihil en het te verwachte aantal verkeersbewegingen kan volgens hen makkelijk geregeld worden met een stoplicht. Daarnaast zal het invoegen van een rotonde de doorstroom van het verkeer volgens indieners niet bevorderen, maar juist belemmeren. Als er toch wordt besloten om een rotonde op te nemen in het traject, willen indieners dat de provincie in de overweging meeneemt om de rotonde te verplaatsen in westelijke richting, voorbij de bebouwing (xxxx). Dit betekent voor de woonwijk Molenwei Zuid een vermindering van geluids- en lichtoverlast, aldus indieners.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 27d
37e.	Tevens zouden indieners graag zien dat als er dan toch een rotonde wordt opgenomen in het traject, deze wordt voorzien van aangepaste verlichting (verlichting gaat aan bij benadering van het verkeer), als gevolg van de	Voor wat betreft de verlichting van de rotonde wordt rekening gehouden met de vlakbij gelegen vleermuizenvliegroute.

	aanvliegroute van vleermuizen. De nachtelijke duisternis is voor veel dieren van groot belang, aldus indieners.	
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
38.	Is vervallen.	
39.	Is vervallen.	
40a.	<p>Indiener is direct betrokken bij de gevolgen van de onteigening omdat hij belanghebbende is op (een gedeelte van) de ter onteigening voorgedragen onroerende zaken.</p> <p>Indiener benoemt dat in de openbare stukken, welke ter inzage liggen, wordt een nieuwe situatie geschetst en op een tekening weergegeven wat de plannen zijn voor de nieuw te vormen weg in het inpassingsplan. In deze weergave is de indeling als volgt zichtbaar: Gezien vanaf de oude A.C. de Graafweg, de zuidzijde van de weg wordt de weg, zoals het lijkt, als volgt opgebouwd, sloot/berm/twee rijstroken/berm/sloot/paralelweg-kavel pad.</p> <p>Voor indiener is dit niet goed werkbaar en indiener zou graag zien dat de wegbeheerder van de A.C. de Graafweg ook de eigenaar / beheerder wordt van de parallelweg/kavelpad waarbij de opbouw dan als volgt dient te zijn: sloot/berm/twee rijstroken/berm/(eventueel voorzien van een greppel), parallelweg-kavel pad/sloot.</p> <p>Indiener vindt het niet wenselijk om zijn percelen in de toekomst te moeten bereiken via een kavelpad wat over gronden van derden is gelegen en dat zijn grond alleen toegankelijk is via de openbare weg.</p> <p>Er zullen volgens indiener in ieder geval onhandige stukken overblijven. Het hele plan van het verplaatsen van de AC de Graafweg doorkruist het land van indiener en daarbij wordt volgens indiener tevens ook de bestaande waterhuishouding geraakt.</p>	De wens om de sloot en het kavelpad zo te verschuiven, dat er per kavel een dam wordt aangelegd zodat er geen ontsluiting meer noodzakelijk is over elkaars grond, neemt de provincie over. Dit leidt tot een aanpassing van de plangrens van het inpassingsplan ter plaatse van het perceel kadastraal bekend gemeente Wognum, Sectie O, nummer 3 en het perceel kadastraal bekend gemeente Wognum, Sectie O, nummer 69.

40b.	<p>In de beleving van indiener dient de partij die gebruik wil maken van het onteigeningsmiddel zich vooraf maximaal in te spannen om de gronden op een redelijke wijze minnelijk te verwerven, danwel de eigenaar/gebruiker schadeloos te stellen. Op dit moment vinden er wel gesprekken plaats en is er op hoofdlijn overeenstemming bereikt maar is er nog geen overeenstemming in de vorm van een getekende overeenkomst.</p> <p>Het is om vorenstaande redenen dat indiener de provincie verzoekt de zienswijzen gegrond te verklaren en het koninklijk besluit gewijzigd vast te stellen met inachtneming van bovengenoemde zienswijzen.</p> <p>Tevens maakt indiener graag gebruik van de mogelijke inspreektijd om voornoemde nader toe te lichten. Indiener verneemt dan ook graag wanneer deze staat ingepland</p>	De provincie is gestart met de onderhandelingen met de indiener over de aankoop van gronden van indiener. De voorwaarden voor een grondoverdracht kan indiener aan de orde stellen tijdens de onderhandelingen.
Conclusie	De zienswijze leidt tot aanpassing van het PIP.	
41a.	<p>Een aantal burens van indieners heeft rechtstreeks zicht op de N241 en een aantal burens, waaronder indieners, geniet indirect van het prachtige uitzicht richting de huidige N241. Indieners zijn van mening dat de provincie ook hen tekort doet door de weg richting hun wijk te verleggen en een rotonde te plaatsen ter hoogte van de huidige S-bocht welke op minder dan 500 meter van hun wijk ligt.</p> <p>De wijk van indieners, de “Molenwei-Zuid” ligt dicht bij de huidige N241. Op dit moment staan er een aantal huizen en bossages die de N241 uit het zicht onttrekken. In het ontwerp inpassingsplan wordt gesproken over het verleggen van de weg richting het dorp Sijbekarspel en het plaatsen van een rotonde ter hoogte van de woonwijk van indieners.</p> <p>Indieners benoemen dat de weg wordt verbreed en er komt een zogenaamde “ventweg” voor langzaamrijdend verkeer, tevens aan de zijde van hun woonwijk komt te liggen.</p>	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 7a en 27a

	<p>Door deze ingrepen komt de genoemde N241 volgens indieners ruwweg 20% meer richting hun wijk te liggen en volledig in het zicht te liggen, bovendien wordt de weg verbreed. Doordat er geen bebouwing of bossage meer tussen de N241, ventweg en onze wijk ligt, zal volgens indieners meer geluid hun wijk bereiken. Bij de rotonde zal volgens indieners verkeer moeten afremmen om op de rotonde te komen en optrekken om daarna weer op de gewenste 80 km snelheid te komen. Indieners verwachten daarom dat meer geluid te horen zal zijn. Door de verplichte verlichting bij een rotonde en de koplampen van auto's op de rotonde zal er volgens indieners bovendien meer sprake zijn van lichtvervuiling.</p>	
41b.	<p>Al deze ingrepen in combinatie met de nieuwbouwwijk "Heerenweide" en uitbreiding van bedrijventerrein "De Veken" zal volgens indieners een hogere verkeersintensiteit betekenen. Deze factoren zien indieners niet terug in (de berekeningen van) het ontwerp inpassingsplan. Het totaal maakt dat indieners vrezen voor een vermindering van hun huidig woongenot en een waardedaling van hun woning. De keuze om de weg en rotonde richting hun woonwijk te leggen is voor indieners dan ook niet wenselijk.</p>	<p>Verwezen wordt naar de beantwoording onder 7e en 27b.</p>
41c.	<p>In het ontwerp inpassingsplan wordt gesproken van "geen onaanvaardbare negatieve gevolgen voor landschap, natuur en milieu" en "geen wezenlijke invloed op de ruimtelijke karakteristieken van het gebied". Indieners kunnen zich daar om de genoemde redenen niet vinden en zien graag een voorstel van de provincie om hen daarin tegemoet te komen.</p>	<p>Verwezen wordt naar de beantwoording onder 7b en 7c.</p>
Conclusie	<p>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.</p>	
42a.	<p>Indiener heeft percelen grond die als huiskavel deel uitmaken van het melkveebedrijf te Sijbekarspel. Binnen het tracé liggen kavels.</p>	<p>De wens om de sloot en het kavelpad zo te verschuiven, dat er per kavel een dam wordt aangelegd zodat er geen ontsluiting meer noodzakelijk is over elkaars grond, neemt de provincie over. Dit leidt tot een aanpassing van de plangrens van het inpassingsplan ter plaatse van het perceel</p>

<p>Indiener benoemt dat in de openbare stukken, welke ter inzage liggen, wordt een nieuwe situatie geschetst en op een tekening weergegeven wat de plannen zijn voor de nieuw te vormen weg in het inpassingsplan. In deze weergave is de indeling als volgt zichtbaar: Gezien vanaf de oude A.C. de Graafweg, de zuidzijde van de weg wordt de weg, zoals het lijkt, als volgt opgebouwd, sloot/berm/twee rijstroken/berm/sloot/paralelweg-kavel pad.</p> <p>Voor indiener is dit niet goed werkbaar en zou het graag zien dat de wegbeheerder van de A.C. de Graafweg ook de eigenaar / beheerder wordt van de parallelweg/kavelpad waarbij de opbouw dan als volgt dient te zijn: sloot/berm/twee rijstroken/berm/(eventueel voorzien van een greppel), parallelweg-kavel pad / sloot.</p> <p>Hierbij geeft indiener een beknopte uitleg / motivering:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De waterhuishouding is eenvoudiger te realiseren voor het betreffende watertraject. • Er zullen minder dammen nodig zijn. • Het achterblijvende gedeelte kan dan op deze nieuw te graven sloot worden, gedraineerd. • Tussen de aangrenzende percelen behoeve dan onderling geen hekwerken te worden geplaatst. • Betere afscheiding voor vee ten opzichte van de nieuw aan te leggen doorgaande weg (N241). <p>Thans moet het waterhuishoudingsplan volgens indiener nog worden gemaakt. Dat maakt het volgens indiener lastig zolang nog niet bekend is hoe de kavelruil zal uitpakken. Er zullen volgens indiener in ieder geval onhandige stukken overblijven. Het hele plan van het verplaatsen van de AC de Graafweg doorkruist het land van indiener en daarbij</p>	<p>kadastraal bekend gemeente Wognum, Sectie O, nummer 3 en het perceel kadastraal bekend gemeente Wognum, Sectie O, nummer 69.</p> <p>De situatie van indiener is door de provincie beoordeeld. De benodigde gronden zijn noodzakelijk voor de uitvoering van het inpassingsplan en maken afgezet tegen het algemene belang van de verbetering van de verkeersveiligheid geen onevenredige inbreuk op de voortzetting van het huidige gebruik op de betreffende percelen.</p> <p>Als indieners van mening zijn dat zij planschade lijden dan kunnen zij binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek tot planschadevergoeding indienen bij de provincie Noord-Holland. Nadat een aanvraag voor tegemoetkoming in planschade is ingediend, wordt beoordeeld of sprake is van planschade.</p> <p>De provincie is gestart met de onderhandelingen met de indiener over de aankoop van gronden van indiener. De voorwaarden voor een grondoverdracht kan indiener aan de orde stellen tijdens de onderhandelingen. Het waterhuishoudingsplan en het verwervingsproces worden op elkaar afgestemd.</p>
--	---

	<p>wordt tevens ook de bestaande waterhuishouding geraakt.</p> <p>Graag zou indiener een voorstel willen zien hoe de provincie daarmee omgaat. Het waterplan zal volgens indiener moeten worden meegenomen in de schadeloosstelling. In overleg graag het nieuwe waterplan zo inpassen zodat er een werkbaar situatie ontstaat, aldus indiener. Op de huidige situatieschets wordt een deel van de aangrenzende sloot aangeduid als een te handhaven sloot. Indiener zou graag zien dat dit nog niet vast ligt tot het kavelplan en waterplan duidelijk is.</p> <p>Daarnaast speelt volgens indiener dat het verkleinen van het productieareaal (de huiskavel waarbij de weidegang wordt beperkt) en het moeten aanpassen van de huidige inrichting een aanzienlijke schadepost voor het bedrijf oplevert. Het gecompenseerd worden in direct aangrenzende uitruil grond kan de schade hiertoe beperken, aldus indiener.</p>	
42b.	<p>In de beleving van indiener dient de partij die gebruik wil maken van het onteigeningsmiddel zich vooraf maximaal in te spannen om de gronden op een redelijke wijze minnelijk te verwerven, danwel de eigenaar/gebruiker schadeloos te stellen.</p> <p>Indieners inziens is in de situatie bij indiener hier nu geen sprake van nu nog geen biedingsvoorstel is ontvangen over de te lijden schade. Het niet duidelijk is hoe het eindbeeld eruit ziet en daarmee ongewis is hoe de continuïteit van de bedrijfsvoering wordt gewaarborgd. Het is om vorenstaande redenen dat indiener de provincie verzoekt de zienswijzen gegrond te verklaren en het koninklijk besluit gewijzigd vast te stellen met inachtneming van bovengenoemde zienswijzen.</p> <p>Tevens maakt indiener graag gebruik van de mogelijke inspreektijd om voornoemde nader toe te lichten. Indiener verneemt dan ook graag wanneer deze staat ingepland</p>	<p>Zoals hierboven aangegeven is de provincie gestart met de onderhandelingen met de indiener over de aankoop van gronden van indiener. De voorwaarden voor een grondoverdracht kan indiener aan de orde stellen tijdens de onderhandelingen.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt tot aanpassing van het PIP.	

<p>43a.</p>	<p>De herinrichting heeft volgens indieners nogal een impact op het eigendom van indieners en dat met name voor de aanwezige septictank, de doodlopende watergang & het zeer geringe eigendom in m² langs het woonhuis wat na de herinrichting overblijft, indieners maken hier dan ook bezwaar tegen.</p> <p>De huidige septictank voldoet volgens indieners nog prima, maar dient verplaatst/verwijderd te worden voor de herinrichting. Indieners zijn van mening dat de huidige septictank niet meer zal functioneren als dat het geval is.</p>	<p>Het PIP wordt aangepast om de bestaande situatie rondom het perceel van indiener zo goed als mogelijk intact te houden. De bocht in de watergang aan de voorzijde van de woning wordt uit het ontwerp gehaald. Verplaatsing of verwijdering van de septictank is hiermee niet aan de orde.</p>
<p>43b.</p>	<p>Ook de huidige doodlopende watergang komt dichterbij het woonhuis aan gelegen en de overlast van muggen zal toenemen, ook het onderhoud (verwijderen van riet) aan de watergang zal lastiger worden. Het voorstel van indieners is dan ook om de doodlopende bocht te dempen, want deze heeft waterkundig gezien geen enkel nut en belemmert slechts het woongenot van indieners.</p>	<p>Ten behoeve van het project is het niet noodzakelijk om de bestaande watergang te dempen.</p>
<p>43c.</p>	<p>Ook dient een (dure) strook grond verworven te worden net langs het woonhuis van indieners. Als de bocht uit de watergang gehaald wordt, dan is dat volgens indieners waarschijnlijk ook niet nodig en worden er (spreekwoordelijk) "twee vliegen in één klap" geslagen.</p>	<p>Zie 43a.</p>
<p>43d.</p>	<p>Tevens zal volgens indieners door de herinrichting een kortere oprit overblijven die ook nog eens meer steil zal zijn. Tijdens de wintermaanden is het volgens indieners thans al lastig om met winterhandschoenen goede grip te krijgen op de oprit en na de herinrichting zal dat zeer waarschijnlijk nog erger worden, aldus indieners.</p>	<p>De bestaande situatie qua helling verslechtert niet. Wel resulteert de gewijzigde plaats van de oprit tot een veiligere situatie omdat de tussenberm, het fietspad en de buitenberm verbreed worden. Waardoor het voertuig niet op de helling hoeft stil te staan bij het oprijden van de N241.</p>
<p>43e.</p>	<p>Ook zullen er volgens indieners voor de herinrichting een aantal beeldbepalende & waarde verhogende bomen dienen te worden gekapt alsook de lantaarnpaal die zorgt voor veiligheid in de donkere dagen, daar hebben indieners hun bezwaren tegen. Mocht het zo zijn dat het echt niet anders kan dan dat deze worden gekapt c.q. verwijderd zien indieners graag een herplant van</p>	<p>De provincie hanteert het principe dat - in overleg met indieners - van de te kappen bomen zoveel als mogelijk wordt herplant. Voor de aanwezige lantaarnpaal geldt ook dat een lantaarnpaal teruggebracht wordt.</p>

	<p>vergelijkbare bomen en een lantaarnpaal op het resterende eigendom van indianers.</p> <p>Indianers zijn van mening dat het belangrijk is dat de A.C. de Graafweg wordt heringericht, maar verzoeken de provincie vriendelijk het plan aan te passen conform hun bezwaren, zodat ook zij hiermee akkoord kunnen gaan.</p>	
Conclusie	De zienswijze leidt tot aanpassing van het PIP.	
44a.	<p>Indianers zijn onverdeeld eigenaar van percelen aan de A.C. de Graafweg. Overgelegd wordt een uittreksel van de kadastrale kaart en van de daarmee corresponderende registratie (productie 1).</p> <p>Tevens wordt overgelegd een luchtfoto met daarop geprojecteerd een fragment van de planverbeelding, waarop het gedeelte van het plangebied zichtbaar is dat is geprojecteerd op de gronden van indianers (productie 2).</p> <p>De woning van indianers is een bedrijfswoning, behorende bij het ter plaatse aanwezige, agrarisch stoeterijbedrijf. Stoeterij richt zich op het fokken en houden van paarden en ezels.</p> <p>Indianers benoemen dat het bijzonder is, dat deze bedrijfsactiviteiten worden gecombineerd met het faciliteren van dagbesteding en individuele begeleiding van mensen met een verstandelijke beperking. Het bedrijf is dus volgens indianers tevens aan te merken als een zorgboerderij.</p> <p>Ten noorden van de bedrijfswoning bevinden zich, dichtbij het tracé van de huidige N241, twee bedrijfsgebouwen. Op het erf, direct naast het talud van de bestaande weg, bevindt zich een mestbassin.</p> <p>Aan de zuidzijde van de bedrijfswoning is een nieuw bedrijfsgebouw in aanbouw.</p> <p>Eén van de indianers heeft de bedrijfslocatie in 2012 kunnen aankopen. Er was op dat moment geen agrarisch bedrijf meer aanwezig. Er was sprake van achterstallig</p>	<p>De situatie van indiener is door de provincie beoordeeld. De benodigde gronden zijn noodzakelijk voor de uitvoering van het inpassingsplan en maken afgezet tegen het algemene belang van de verbetering van de verkeersveiligheid geen onevenredige inbreuk op de voortzetting van het huidige gebruik op de betreffende percelen.</p>

	<p>onderhoud. Een van de indieners heeft de herontwikkeling van de bedrijfslocatie ter hand genomen. Inmiddels is op deze locatie volgens indieners sprake van een volwaardig, professioneel stoeterijbedrijf met een bijzonder accent op de facilitering van dagbesteding en zorg. Het bedrijf groeit.</p> <p>De voorgenomen verbreding van de N241 op de in het inpassingsplan voorgestane wijze vormt volgens indieners een wezenlijke inbreuk op de groeipotentie van het bedrijf. Het plan houdt volgens indieners in planologische zin in dat het voorste gedeelte van het agrarische erf is wegbestemd. Binnen dat gedeelte bevindt zich het mestbassin.</p> <p>Daarnaast vormt dit gedeelte de toegang tot genoemde bedrijfsgebouwen. Met name voor het meest noordelijk gesitueerde bedrijfsgebouw geldt dat de entree van dat gebouw niet meer bereikbaar zal zijn, aldus indieners.</p>	
<p>44b.</p>	<p>Bovendien heeft een mogelijke verbreding van de N241 volgens indieners directe consequenties voor de functie van de locatie als zorgboerderij. Voor de cliënten van de zorgboerderij is rust en zekerheid van essentieel belang. Als geen duidelijkheid bestaat over de toekomst van de zorgboerderij en over de inrichting van de na de voorgestane wegverbreding nog overblijvende ruimte, leidt dat volgens indieners tot een ongewenste onzekerheid bij de cliënten van de zorgboerderij. Alleen al het feit dat het plan bestaat om de weg en het daarbij behorende talud sterk te verbreden ten koste van de boerderij, kan de bijzondere zorgfunctie van de boerderij ernstig beschadigen.</p> <p>Het ontwerp inpassingsplan houdt volgens indieners geen rekening met deze ingrijpende consequenties. De vaststelling van het inpassingsplan zou om die reden volgens indieners in strijd zijn met de in de jurisprudentie aan het bevoegd gezag gestelde eisen. Indieners benoemen dat het bevoegd gezag dat het inpassingsplan</p>	<p>In de plantoelichting bij het inpassingsplan is, in combinatie met de bijlagen bij de plantoelichting, inzicht gegeven in de effecten van het plan voor de omgeving. Naar het oordeel van de provincie is sprake geweest van het vergaren van de benodigde kennis omtrent de relevante feiten en af te wegen belangen en is de daadwerkelijke afweging daarvan gemotiveerd. De provincie acht de effecten van het plan dan ook aanvaardbaar en is van mening dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Niet valt in te zien waarom hier sprake zou zijn van een onvoldoende gemotiveerd en onvoldoende zorgvuldig genomen besluit</p> <p>De provincie neemt aan dat indiener verwijst naar artikel 3.28 lid 3 Wro. Daarin is opgenomen dat in het inpassingsplan kan worden bepaald wat de verhouding is ten opzichte van de onderliggende bestemmingsplan. Als daar in het inpassingsplan geen invulling aan wordt gegeven wordt het inpassingsplan geacht deel uit te maken van de bestemmingsplannen waar het betrekking op heeft. Uit de aangehaalde jurisprudentie volgt dat als het inpassingsplan deel uitmaakt van de bestemmingsplannen het bevoegd orgaan dat het inpassingsplan vaststelt de afweging maakt of de gevoelige</p>

	<p>vaststelt immers alle planologische consequenties van de planologische inpassing in de besluitvorming dient te betrekken, omdat het inpassingsplan ingevolge artikel 3.28 Wro geacht wordt deel uit te maken van het bestemmingsplan of de bestemmingsplannen waarop het betrekking heeft (ABRS 29 december 2010, ECLI:NL:RVS:2010:B09217, rechtsoverweging 2.20.4, derde alinea).</p>	<p>bestemmingen (die in de desbetreffende uitspraak binnen de magneetveldzone lagen) redelijkerwijs gehandhaafd kunnen worden. In voorliggende inpassingsplan is in artikel 23.1 bepaald dat de vigerende bestemmingsplannen en inpassingsplannen binnen de plangrenzen van voorliggend inpassingsplan 'Herinrichting N241 A.C. de Graafweg' komen met inwerkingtreding van dit plan te vervallen. Derhalve is er in het inpassingsplan voorzien in een bepaling ten aanzien van de verhouding tussen het inpassingsplan en de vigerende bestemmingsplannen en inpassingsplan en wordt niet toegekomen aan de tweede zin uit artikel 3.28 lid 3 Wro in combinatie met de aangehaalde jurisprudentie.</p>
44c.	<p>Indieners verzoeken de provincie dan ook af te zien van de voorgenomen besluitvorming voor zover die ingrijpt op hun woon- en bedrijfsperceel aan de A.C. de Graafweg te Heerhugowaard.</p> <p>Voor zover de provincie bij nadere afweging het voornemen handhaaft om de N241 te verbreden ten koste van de eigendom van indieners, en ten koste van de bedrijfsbelangen van stoeterij en de zorgfunctie die de boerderij vervult, verzoeken indieners de provincie nader onderzoek te verrichten naar de planologische inpassing van compensatiemaatregelen die benodigd zullen om het bedrijf op een gezonde wijze te kunnen voortzetten. Daarbij dienen volgens indieners alle planologische rechten te worden betrokken, alsmede de bedrijfsbelangen van stoeterij en de bij de stoeterij behorende zorgfunctie voor mensen met een verstandelijke beperking.</p>	<p>Verwezen wordt naar de beantwoording onder 44a en 44b.</p> <p>Niet valt uit te sluiten dat er een waardedaling van de onroerende zaken van indieners optreedt als gevolg het nieuwe inpassingsplan. Als indieners van mening zijn dat zij planschade lijden dan kunnen zij binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek tot planschadevergoeding indienen bij de provincie Noord-Holland. Nadat een aanvraag voor tegemoetkoming in planschade is ingediend, wordt beoordeeld of sprake is van planschade.</p>
44d.	<p>Voor zover uit de nadere afweging volgt dat de eigendom van het perceel van indieners op de thans voorgestane wijze werkelijk nodig is, dient volgens indieners bij die nadere besluitvorming derhalve te worden betrokken op welke wijze de bouwrechten van indieners die door de inpassing verloren gaan zullen worden gecompenseerd en op welke wijze een zodanige herinrichting van het overblijvende perceel kan plaatsvinden dat voortzetting van de bedrijfsvoering en de in gang gezette groei daarvan geborgd is. Zulks vergt nader overleg met de</p>	<p>In het kader van het ontwerp en de verwerving wordt rekening gehouden met en waar mogelijk aangesloten op de bestaande situatie.</p> <p>Naar het oordeel van de provincie is sprake geweest van het vergaren van de nodige kennis omtrent de relevante feiten en af te wegen belangen en de daadwerkelijke afweging daarvan zoals ook in de toelichting bij het inpassingsplan is gemotiveerd. Niet valt in te zien waarom hier sprake zou zijn van een onvoldoende gemotiveerd en onvoldoende zorgvuldig genomen besluit. Tevens is de provincie gestart met de onderhandelingen met de indiener over de aankoop van gronden van indiener. De</p>

	<p>Provincie, welk overleg volgens indieners dient plaats te vinden alvorens de in gang gezette inpassingsplanprocedure wordt voortgezet, omdat voortzetting van die inpassingsplanprocedure zonder dat de uitkomst van dat overleg daarin worden betrokken, in strijd zou zijn met artikel 3:2 Algemene wet bestuursrecht en het daarin vervatte zorgvuldigheidsbeginsel.</p>	<p>voorwaarden voor een grondoverdracht kan indiener aan de orde stellen tijdens de onderhandelingen.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
45a.	<p>Op 8 juni jongstleden is het provinciaal Inpassingsplan voor de aanpassing van de N241 ter hoogte van het dorp van indieners tot aan Spanbroek gepubliceerd. Op dit moment staan er een aantal huizen en bossages die de N241 uit het zicht van indieners onttrekken. Tevens houdt deze bebouwing en bosschage volgens indieners geluid tegen. In het ontwerp inpassingsplan wordt gesproken over het verleggen van de wegas richting het dorp Sijbekarspel en het plaatsen van een rotonde ter hoogte van de woonwijk van indieners. De weg wordt verbreed en er komt een zogenaamde “ventweg” voor langzaamrijdend verkeer, tevens aan de zijde van de woonwijk van indieners te liggen. Door deze ingrepen komt de genoemde N241 volgens indieners ruwweg 20% meer richting hun wijk en volledig in het zicht te liggen, bovendien wordt de weg verbreed. Doordat er geen bebouwing of bossage meer tussen de N241, ventweg en onze wijk ligt, zal volgens indieners meer geluid hun wijk bereiken. Indieners stellen dat bij de rotonde verkeer zal moeten afremmen om op de rotonde te komen en optrekken om daarna weer op de gewenste 80 km snelheid te komen.</p> <p>Indieners verwachten daarom dat door al deze ingrepen meer geluid te horen zal zijn en er vanuit hun woningen meer verkeer te zien zal zijn. Door de verplichte verlichting bij een rotonde en de auto's op de rotonde zal</p>	<p>Verwezen wordt naar de beantwoording onder 7a en 27a.</p>

	er volgens indieners bovendien meer sprake zijn van lichtvervuiling.	
45b.	Al deze ingrepen in combinatie met de nieuwbouwwijk “Heerenweide” en uitbreiding van bedrijventerrein “De Veken” zal volgens indieners een hogere verkeersintensiteit betekenen. Deze factoren zien indieners ook niet terug in (de berekeningen van) het ontwerp inpassingsplan. Het totaal maakt dat indieners vrezen voor een vermindering van hun huidig woongenot en een waardedaling van onze woning. De keuze om de weg en rotonde richting hun woonwijk te leggen is voor hen dan ook niet wenselijk.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 7a, 7e en 27b. Niet kan worden uitgesloten dat er een waardedaling van de onroerende zaken van indieners optreedt als gevolg het nieuwe inpassingsplan. Als indieners van mening zijn dat zij planschade lijden dan kunnen zij binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek tot planschadevergoeding indienen bij de provincie Noord-Holland. Nadat een aanvraag voor tegemoetkoming in planschade is ingediend, wordt beoordeeld of sprake is van planschade.
45c.	Indieners benoemen dat in het ontwerp inpassingsplan wordt gesproken van “geen onaanvaardbare negatieve gevolgen voor landschap, natuur en milieu” en “geen wezenlijke invloed op de ruimtelijke karakteristieken van het gebied”. Indieners kunnen zich daar om de genoemde redenen niet vinden en zien graag een voorstel van de provincie om hen daarin tegemoet te komen.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 7b en 7g.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
46a.	<p>Indiener exploiteert ruim 30 jaar een hoveniersbedrijf, waarvan circa 27 jaar op de huidige locatie.. Op het bedrijf werken in totaal 40 personen. Indiener is eigenaar van de percelen waarop dit hoveniersbedrijf wordt uitgeoefend. Omdat naast die percelen de huidige A.C. de Graafweg ligt, en die weg ten opzichte van die percelen wordt verplaatst in noordelijke richting, stelt indiener zich op het standpunt dat indiener aan te merken als belanghebbende bij het Ontwerp.</p> <p>Indiener benoemt dat de weg ter hoogte van het bedrijf ongeveer 210 meter parallel wordt verplaatst. Het beoogde tracé ligt op de percelen van indiener. Ten behoeve van het bedrijf zijn de afgelopen jaren gebouwen gerealiseerd op de percelen. Het</p>	Ter kennisgeving aangenomen.

	<p>hoofdgebouw waarin ook het kantoor is gevestigd, is 12 jaar oud. Het gebouw bij de beeldentuin is 20 jaar oud. Indiener benoemt dat deze beeldentuin wordt gebruikt om verschillende exposities te houden, wat extra bezoekers naar de percelen trekt. Vanwege de ligging van de percelen direct aan de A.C. de Graafweg, ligt het bedrijf van indiener en de bijbehorende gebouwen op een zichtlocatie, aldus indiener. Dagelijks rijden volgens indiener 10.000-15.000 voertuigen langs het bedrijf. Door deze unieke ligging trekt het bedrijf dagelijks bezoekers die het bedrijf op deze manier ontdekken, aldus indiener. Het bedrijf van indiener en de daarbij behorende woning, en de percelen zijn volgens indiener planologisch toegestaan en zijn gelegen in het recent vastgestelde bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Medemblik uit 2018.</p>	
<p>46b.</p>	<p>De gevolgen voor het bedrijf van indiener als gevolg van het Ontwerp, zijn op geen enkele wijze meegenomen in de voorbereiding van het Ontwerp. Dat is volgens indiener in strijd met de artikelen 3:2, 3:4 en 3:46 Awb. Indiener stelt dat de verplaatsing van de weg aanzienlijke gevolgen heeft voor het bedrijf en de percelen van indiener. De bestaande indeling van het terrein moet feitelijk worden omgedraaid om vanaf het nieuwe tracé zichtbaar te zijn, aldus indiener. Die zichtbaarheid zal volgens indiener veel beperkter zijn dan in de huidige situatie. De achtergevel van de gebouwen op het terrein van indiener moeten volgens indiener worden aangepast om representatief te zijn. Ook zullen ten behoeve van het tracé bomen op het terrein van indiener moeten worden verplaatst. De verminderde zichtbaarheid van het bedrijf heeft volgens indiener tot gevolg dat meer reclame-uitingen noodzakelijk zijn. Zo moet aan de achtergevel reclame worden gemaakt om passanten op het nieuwe tracé te attenderen op het bedrijf, en zullen de vlaggenmasten moeten worden verplaatst. De verplaatsing heeft volgens indiener ook tot gevolg dat de</p>	<p>Naar het oordeel van de provincie is sprake geweest van het vergaren van de nodige kennis omtrent de relevante feiten en af te wegen belangen en de daadwerkelijke afweging daarvan zoals ook in de toelichting bij het inpassingsplan is gemotiveerd. Niet valt in te zien waarom hier sprake zou zijn van een onvoldoende gemotiveerd en onvoldoende zorgvuldig genomen besluit.</p> <p>De eventuele nadelige gevolgen voor indieners zijn niet onevenredig in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen, het verbeteren van de veiligheid en garanderen van de doorstroming van de N241 A.C. de Graafweg. Daarbij speelt onder andere een rol dat het perceel en bedrijf van indieners goed bereikbaar blijft via de parallelle ontsluitingsweg voor de woningen ter plaatse van de voormalige wegas van de N241 A.C. de Graafweg. Niet kan worden uitgesloten dat er een waardedaling van de onroerende zaken van indieners optreedt als gevolg het nieuwe inpassingsplan. Als indieners van mening zijn dat zij planschade lijden dan kunnen zij binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek tot planschadevergoeding indienen bij de provincie Noord-Holland. Nadat een aanvraag voor tegemoetkoming in planschade is ingediend, wordt beoordeeld of sprake is van planschade.</p>

	<p>huidige infrastructuur op de percelen moet worden aangepast. Zo moet ook aan de achterzijde (dan de zichtgevel) verlichting worden geplaatst en moeten de reclame, de bomen en de gebouwen goed worden uitgelicht. Dit leidt volgens indiener tot extra aanlegkosten en extra energiekosten. Ook de huidige zichtlijnen in de kwekerij moeten worden veranderd om de zichtbaarheid te behouden. Dit betekent ook dat de drainage van de percelen geheel moet worden aangepakt.</p> <p>Het nieuwe tracé leidt volgens indieners tot meer reistijd voor de bezoekers, werknemers, leveranciers en derden van het bedrijf. Zij moeten worden geïnformeerd over de gewijzigde bereikbaarheid. Ook zal er volgens indieners vanaf de rotonde in het tracé bebording noodzakelijk zijn om bezoekers te kunnen leiden naar het bedrijf. Door de verplaatsing van het tracé rijden bezoekers volgens indieners niet meer even langs. Aan de huidige weg is ook De Boet in Hoogwoud gelegen. Dit tuin- en belevingscentrum trekt circa 1 miljoen bezoekers per jaar. Indiener stelt dat zij die bezoekers profiteert doordat zij ook langs het bedrijf van indieners rijden. Na de realisatie van het Ontwerp moeten zij gericht naar het bedrijf van indiener gaan. Dit zal volgens indiener leiden tot vermindering van omzet.</p> <p>Het realiseren van het Ontwerp zal leiden tot hinder. In het Ontwerp is niet beschreven hoe lang de werkzaamheden zullen duren. Indiener benoemt dat de ervaring met de Westfrisiaweg en andere infrastructurele projecten leert dat realisatie altijd langer duurt dan voorzien. Gedurende de uitvoering zal sprake zijn van hinder en onbekend is hoe lang en in welke mate deze hinder zich voordoet. De hinder die wordt verwacht betreft volgens indieners hinder als gevolg van de uitvoering (trillingshinder, hinder door de</p>	<p>Niet duidelijk is welke verwachte hinder volgens indiener wordt bedoeld als gevolg van 'meer verkeer' na realisatie van het tracé. Allereerst wordt opgemerkt dat de toename van verkeer niet of nauwelijks is toe te wijzen aan de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg (het projecteffect), maar het gevolg is van autonome groei. De ingrepen hebben vooral kwalitatieve effecten en hebben weinig invloed op de reistijden en daarmee op het verplaatsingsgedrag. Het gaat om afsluitingen van zijwegen, beperkte herinrichting van kruispunten en een verlegging inclusief aanleg van een rotonde. Ook de verkorting van reistijden door de verlegging (weghalen van de S-bocht) wordt weer geheel of tenminste deels teniet gedaan door vertragingen op de rotonde. Het omrijden wat soms nodig zal zijn door afsluitingen van zijwegen kan op een enkel wegvak enige verhoging van intensiteiten op de N241 tot gevolg hebben, en op andere plaatsen afnames, maar het gaat daarbij nergens om grote hoeveelheden verkeer in vergelijking met de stromen over de N241 zelf (verwaarloosbaar effect).</p> <p>Aangenomen wordt dat met hinder van meer verkeer wordt bedoeld een toename van de geluidbelasting. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat ter plaatse van de gevel van indiener een afname van de geluidsbelasting optreedt van 15,29 dB. Een aanzienlijke verbetering van het akoestisch leefklimaat. Gezien de grote afstand tot het verlegde tracé ter hoogte van het perceel van de indiener, is geluidsoverlast bij de uitvoering ook niet te verwachten.</p> <p>Ten aanzien van trillingshinder bij werkzaamheden geldt dat dit een aspect is wat betrekking heeft op de uitvoering van de ruimtelijke ontwikkeling. Dit wordt niet geregeld in het inpassingsplan. Eisen ten aanzien van het tot een minimum beperken van eventuele hinder tijdens de realisatie worden verwerkt in het contract met de toekomstige bouwer (aannemer).</p>
--	--	--

	<p>werkzaamheden, en geluidsoverlast) en hinder als gevolg van meer verkeer na de realisatie van het tracé.</p> <p>Indiener heeft een inschatting gemaakt van de kosten voor herinrichting, aanpassing drainage, verlichting etc. op het terrein. Deze kosten worden geschat op circa € 150.000,- tot € 200.000,-. Daarnaast zal het degraderen van de locatie volgens indiener tot een mindere zichtlocatie gevolgen hebben voor de waarde van de percelen. Het tracé heeft volgens indiener immers invloed op de percelen van indiener, en de verminderde bereikbaarheid, wat ook zal leiden tot een waardedaling. Tot slot verwacht indiener omzetsderving als gevolg van dit plan. Dit alles is volgens indiener niet bij het Ontwerp betrokken.</p>	
46c.	<p>Voor de realisatie van de A.C. de Graafweg is volgens indiener zijn toestemming vereist. Bij gebreke van die toestemming kan mogelijk onteigening aan de orde zijn. Indiener benoemt dat het tracé een aanzienlijk deel van de percelen van indiener doorsnijdt. Namens de provincie heeft de rentmeester laten weten dat in september 2018 een bod zal worden gedaan aan indiener om een deel van de percelen te kopen. Indiener heeft experts gevraagd hem bij te staan. Hij zal in ieder geval een inschatting maken van de als gevolg van het Ontwerp geleden en nog te lijden schade en zal indiener bijstaan in het mogelijk overleg over verkoop.</p>	<p>De provincie is gestart met de onderhandelingen met de indiener over de aankoop van gronden van indiener. De voorwaarden voor een grondoverdracht kan indiener aan de orde stellen tijdens de onderhandelingen.</p>
46d.	<p>Indiener benoemt dat de percelen van indiener nu direct zijn ontsloten op het tracé. Door het Ontwerp wordt die weg doodlopend. In artikel 5 Verkeer - 2 staat dat dit een doodlopende weg wordt. Wat de beoogde herinrichting is van die weg, blijkt niet uit het plan/de verbeelding. Zo ontbreekt een kaart waarop zichtbaar is hoe die weg wordt ingericht en of, en zo ja op welke wijze de bereikbaarheid van het bedrijf van cliënt is gegarandeerd. Dit is nu niet geregeld in het plan. Ook op dit onderdeel is het plan niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid</p>	<p>Het ontwerp inpassingsplan lag met bijbehorend ontwerptekeningen fysiek ter inzage bij het Noord-Hollands Archief en op het gemeentehuis van de betrokken gemeentes: Heerhugowaard, Hollands Kroon, Opmeer en Medemblik. Hierin is ook de beoogde herinrichting van de weg opgenomen. Uit deze tekeningen blijkt dat het asfalt van het bestaande fietspad voor de percelen van indiener wordt verwijderd. De breedte van de voormalige N241 wordt versmald naar 6 meter. Deze weg wordt in de toekomstige situatie gebruikt door bestemmingsverkeer en fietsers. In overleg met de beoogd toekomstig wegbeheerder (gemeente Medemblik) zal de huidige maximale snelheid van 80 km/u omlaag worden gebracht. De percelen van indiener blijven bereikbaar via de voormalige N241.</p>

		Bij de voorbereiding van het inpassingsplan heeft de provincie zich voldoende op de hoogte gesteld van de relevante feiten en heeft op basis daarvan een zorgvuldige afweging van belangen gemaakt, zoals ook in de toelichting bij het inpassingsplan is gemotiveerd.
46e.	<p>Indiener benoemt dat in artikel 3 van de Provinciale Verordening mei 2018 van de provincie Noord Holland een provinciaal inpassingsplan niet gelijkgesteld is met een bestemmingsplan. Wel is provinciale staten gebonden aan het in die verordening en de in de structuurvisie opgenomen ruimtelijke beleid. Indiener vervolgt dat op grond van artikel 25 van de PRV is aantasting van het weidevogelleefgebied niet toegestaan en mag een bestemmingsplan niet voorzien in nieuwe weginfrastructuur. Op 2 december 2014 is de Uitvoeringsregeling Natuurcompensatie vastgesteld. Op grond van artikel 5 van die regeling moet bij de toelichting op een bestemmingsplan een compensatieovereenkomst zijn gevoegd waarin onder andere een financiële onderbouwing is opgenomen waaruit blijkt dat de uitvoering van de fysieke maatregelen is zeker gesteld. Hier is volgens indiener niet aan voldaan.</p>	Zie voor de beantwoording ten aanzien van het weidevogelleefgebied antwoord 7d en 28h.
46f.	<p>Indiener benoemt dat de landschappelijke inpassing van het ontwerp los van het ontwerp-PIP plaatsvindt. De landschappelijke inpassing van het ontwerp maakt echter onlosmakelijk onderdeel uit van het ontwerp-PIP. In het ontwerp is met uitzondering van de hoofdlijnen volgens indiener onvoldoende aandacht besteed aan de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de gevolgen van het Ontwerp voor het landschap. Er is volgens indiener onvoldoende onderzocht en afgewogen of de gevolgen voor het landschap van het tracé aanvaardbaar zijn. Deze beoordeling mag volgens indiener niet worden doorgeschoven naar een later plan, wat geen onderdeel uitmaakt van dit Ontwerp. Op dit moment is onvoldoende geborgd dat de inrichting van het tracé moet voldoen aan de landschappelijke inpassing. Dit is volgens indiener in</p>	<p>Ten aanzien van de landschappelijke inpassing wordt opgemerkt dat de provincie een landschapsplan opstelt voor de inpassing van de N241 A.C. de Graafweg. Het opstellen hiervan en de minimale invulling wordt geborgd in de planregels van het inpassingsplan. Gelet op het grondeigendom, financiële middelen en de geldende bestemmingen mag de provincie in staat worden geacht om de gewenste landschappelijke maatregelen te treffen.</p> <p>Verwezen wordt ook naar de beantwoording onder 8f.</p> <p>Naar het oordeel van de provincie heeft zij voldoende kennis omtrent de relevante feiten en af te wegen belangen. Niet valt in te zien waarom hier sprake zou zijn van een onvoldoende gemotiveerd en onvoldoende zorgvuldig genomen besluit nu de landschappelijke inpassing volgens bovenstaand traject zal worden geborgd.</p>

	<p>strijd met de rechtszekerheid. Het Ontwerp is gelet daarop volgens indiener in strijd met de artikelen 3:2, 3:4 en 3:46 Awb en met het provinciaal beleid, omdat in het Ontwerp niet is voorzien in een voldoende landschappelijke inpassing van het tracé.</p>	
46g.	<p>Bij het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid/binnenplanse afwijkingsbevoegdheid mag de aanvaardbaarheid van de nieuwe bestemming in beginsel als een gegeven worden beschouwd. Dit brengt met zich dat provinciale staten reeds bij de vaststelling van het plan moeten hebben afgewogen of de situatie die kan ontstaan door de toepassing van deze bevoegdheid planologisch aanvaardbaar is. Het is op dit moment onduidelijk onder welke omstandigheden de wijzigingsbevoegdheid/ binnenplanse afwijkingsbevoegdheid kan worden toegepast.</p>	<p>Onduidelijk is naar welke bevoegdheid indiener refereert. In het inpassingsplan zijn de volgende wijzigingsbevoegdheden opgenomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wijzigingsbevoegdheid binnen de dubbelbestemming 'Leiding - Water'. • Wijzigingsbevoegdheid binnen de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2'. • Wijzigingsbevoegdheid binnen de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3'. • Wijzigingsbevoegdheid binnen de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4'. • Wetgevingzone wijzigingsgebied – 1 <p>Deze wijzigingsbevoegdheden zijn uit de vigerende bestemmingsplannen overgenomen waarbij destijds de aanvaardbaarheid is beschouwd. Voor een aantal van de wijzigingsbevoegdheden zijn voorwaarden opgenomen waaraan voldaan dient te worden alvorens gebruik te kunnen maken van de bevoegdheid. Daarmee worden de omstandigheden gegeven wanneer de wijzigingsbevoegdheid kan worden toegepast.</p> <p>Ten aanzien van de algemene afwijkingsregels geldt dat deze afwijkingsmogelijkheden reeds aanvaardbaar zijn bevonden en er tevens een toetsingskader is opgenomen in het tweede lid van het desbetreffende artikel.</p>
46h.	<p>Artikel 2.8 Wnb stelt dat het bestuursorgaan het plan uitsluitend vaststelt als uit de passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Het Ontwerp voorziet in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Daarvan staat vast dat die een verslechterend of significant verstorend effect kan hebben op een Natura 2000-gebied. Uit artikel 2.8, eerste lid, van de Wnb volgt dat voor het Ontwerp in beginsel een passende beoordeling van de gevolgen voor de</p>	<p>Niet duidelijk is waarom indiener stelt dat een passende beoordeling nodig is. Zoals in de toelichting van het inpassingsplan is opgenomen zijn significante effecten op Natura-2000 gebieden uitgesloten, een Passende Beoordeling is niet nodig. Het onderzoeksgebied ligt niet in de nabijheid van Natura 2000-gebieden.</p> <p>Uit deze gebiedendatabase blijkt dat de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden op een afstand van 6 kilometer van het plangebied is gelegen. Dit betreft het Habitatrictlijngebied en Vogelrichtlijngebied Markermeer en IJmeer. Het plangebied ligt daarnaast op een afstand van circa 11 kilometer</p>

<p>Natura 2000-gebieden dient te worden gemaakt. Niet alle nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn genoemd in het Ontwerp. Ook het Natura 2000-gebied Noordzeekustzone en het gebied Eilandspolder ligt nabij het plan. Er zal sprake zijn van een toename van het wegverkeer dat gebruik zal maken van het tracé.</p> <p>Er bestaat slechts een uitzondering op de verplichting om een passende beoordeling op te stellen als het plan een herhaling of voortzetting is van een project ten aanzien waarvan reeds eerder een passende beoordeling is gemaakt voor zover de passende beoordeling redelijkerwijs geen nieuwe gegevens en inzichten kan opleveren omtrent de significante gevolgen van dat plan. Daar is geen sprake van. Doordat de zekerheid ontbreekt dat het Ontwerp de natuurlijke kenmerken van een Natura 2000-gebied niet zal aantasten, is het Ontwerp in strijd met artikel 2.8, eerste lid, van de Wnb.» Bovendien leidt de uit te voeren passende beoordeling tot een verplichting om een milieueffectrapportage uit te voeren, artikel 7.2a lid 1 Wm. Onduidelijk is immers of de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet worden aangetast, dan wel of aan de ADC-toets wordt voldaan. De milieueffecten in de referentiesituatie en in de passende beoordelingen dienen te worden afgezet tegen de milieueffecten van de maximale planologische mogelijkheden.</p> <p>Uit het natuuronderzoek van Sweco blijkt niet dat dit is gedaan. Zo geldt dat uit het inpassingsplan voor de Ovonde bij Langereis ervan wordt uitgegaan dat de reconstructie van de N241, waaronder ook de verplaatsing van het tracé ter hoogte van de percelen van cliënte, zal leiden tot een toename van het verkeer, doordat sprake is van een verbeterd tracé. Ook zal de bereikbaarheid van de daaraan gelegen gemeentes voor wegverkeer en het openbaar vervoer verbeteren. De verkeerstoename door de reconstructie is</p>	<p>tot de Schoorlse Duinen, circa 12 kilometer tot het Noordhollands Duinreservaat, circa 12 kilometer tot Eilandspolder, circa 12,5 kilometer tot Abtskolk & De Putten en circa 14 kilometer tot Zwanenwater & Pettemerduinen.</p> <p>In de toegepaste verkeersgegevens zijn ook 'harde plannen' zoals het inpassingsplan voor de ovonde bij Langereis verwerkt. Zie voor de toegepaste verkeersgegevens ook de beantwoording onder 7e en 7f,</p> <p>Effecten zoals verdroging, trilling, verstoring of oppervlakteverlies zijn niet aan de orde, omdat de ingreep buiten Natura 2000-gebied plaatsvindt en de aangewezen soorten niet verstoringsoefelig zijn op deze afstand. Ten aanzien van stikstofdepositie is doormiddel van een AERIUS-berekening het effect van het project op stikstofgevoelige Natura-2000 gebied inzichtelijk gemaakt. Deze berekening is als bijlage aan de natuurtoets en het inpassingsplan toegevoegd. Nagegaan is of negatieve effecten optreden in stikstofgevoelige habitattypen en/of stikstofgevoelige leefgebieden. Op basis van de Aerijs-berekening wordt geconcludeerd dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tijdens de gebruiksfase zijn geen significante negatieve effecten te verwachten. Het maximale projecteffect is kleiner dan de drempelwaarde van 0,05 mol N/ha/jaar. • Tijdens de aanlegfase zijn er geen significante effecten te verwachten. Het maximale projecteffect is kleiner dan de drempelwaarde van 0,05 mol N/ha/jaar. <p>Hiermee is er, in het kader van de Wet natuurbescherming onderdeel stikstofdepositie Natura 2000-gebieden, voor de geplande activiteiten geen vergunningplicht en is er ook geen meldingsplicht.</p>
---	---

	<p>niet inzichtelijk, zodat ook niet bekend is of die toename ook geen gevolgen zal hebben voor de nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Voor recente bestemmingsplannen zoals het Bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Medemblik als het inpassingsplan Westfrisiaweg is een planMER en een passende beoordeling is opgesteld. Daaruit blijkt dat significante negatieve effecten waaronder de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden niet zijn uit te sluiten. Ook is daaruit gebleken dat mogelijk ontheffing van de Wet natuurbescherming is vereist. Voor het Ontwerp is het natuuronderzoek opgesteld door Sweco. Op diverse plaatsen is daarin gesteld dat geen vergunning op grond van de Wnb is vereist, mits de mitigerende maatregelen in acht zijn genomen. De te nemen mitigerende maatregelen waarmee moet worden voorkomen dat de Wnb wordt overtreden, zijn niet geborgd in het plan. Dit betekent dat de Wnb aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat, en dat ook op grond daarvan het Ontwerp in strijd is met de Wnb.</p>	
<p>46i.</p>	<p>Voor een aantal gebieden is de dubbelbestemming Waarde-Archeologie opgenomen. Aantasting van de archeologische waarden wordt volgens de toelichting op het Ontwerp voorkomen. De verbodsbepaling van artikel 16.4.1 geldt niet voor de infrastructurele werken en verhardingen ten behoeve van de aanleg van de N241. Op het merendeel van de gronden waar de dubbelbestemming voor geldt ontbreekt de bescherming voor de archeologische waarden die blijkens de plantoelichting op grond van het provinciaal beleid gewenst is. In de plantoelichting is niet toegelicht op welke wijze rekening is gehouden met de aanwezige of te verwachten waarden in deze gronden. Het Ontwerp is in strijd met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid.</p>	<p>De dubbelbestemmingen zijn opgenomen ter bescherming van de mogelijk aanwezige archeologische waarden. De dubbelbestemmingen zijn van toepassing op de gebieden waar uit het archeologisch bureauonderzoek (zie paragraaf 4.5 van de plantoelichting) is gebleken dat nader onderzoek nodig is. Binnen de bestemming wordt geregeld dat, indien de grond dieper wordt geroerd dan 40 centimeter over een oppervlakte van respectievelijk 500 m² in Waarde - Archeologie 3 en 2.500 m² in Waarde - Archeologie 4, eerst archeologisch onderzoek nodig is. Voor Waarde - Archeologie 2 geldt dit bij grondroering dieper dan 35 centimeter en over een oppervlakte groter dan 100 m². Onduidelijk is op grond waarvan indiener stelt dat de verbodsbepaling van artikel 16.4.1 niet geldt voor de infrastructurele werken en verhardingen ten behoeve van de aanleg van de N241. Ter plaatse van de dubbelbestemmingen geldt de bescherming ook voor de werkzaamheden van de N241 tenzij aan één van de daar genoemde uitzonderingen wordt voldaan.</p>

		De provincie stelt zich op het standpunt dat hiermee voldaan is aan de vereiste zorgvuldigheid.
46j.	<p>Indiener stelt dat uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening voordat het Ontwerp wordt vastgesteld zekerheid moet zijn verkregen over de oplossing die zal worden geboden om de bereikbaarheid van de gronden van indiener en het behoud van zijn bedrijf te waarborgen. Dit aspect zal indiener ook betrekken bij een eventueel gesprek met de provincie over mogelijke verkoop van een deel van de percelen. Onduidelijk is hoe zijn belangen, waaronder het belang van de verkeersveiligheid, externe veiligheid, kabels en leidingen, ligging van het tracé bij het ontwerp zijn betrokken. Indiener meent dat het Ontwerp in strijd is met (de eisen die gesteld worden in) het Rijksbeleid, Provinciaal beleid. Gemeentelijk beleid, Milieueffectrapportage, Verkeer en parkeren, Landschap, cultuurhistorie en archeologie. Bodem en water. Woon- en leefklimaat. Externe veiligheid. Duurzaamheid en klimaat. Kabels en leidingen, Juridische planbeschrijving. Inleiding, de Opzet van de planregels en de Artikelsgewijze toelichting op de planregels. Tot slot is de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het Ontwerp volgens indiener onvoldoende gewaarborgd en onvoldoende inzichtelijk.</p> <p>Het college van Gedeputeerde Staten wordt dan ook door indiener verzocht om het Ontwerp niet vast te stellen, vanwege de gevolgen van het plan voor indiener.</p>	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 46a t/m 46i. Het plan, zoals in deze toelichting beschreven, wordt gerealiseerd door middel van vrijgehouden budget door de provincie Noord-Holland. Voor de maatschappelijke uitvoerbaarheid wordt verwezen naar hoofdstuk 7 van de toelichting op het inpassingsplan.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
47.	Is vervallen.	
48.	<p>Indieners willen bezwaar maken tegen het voorgenomen besluit de provinciale weg te gaan verbreden over het perceel van indieners.</p> <p>Indieners stellen nooit te zijn ingelicht over het voornemen en indieners hebben hier wel naar gevraagd</p>	<p>Het ontwerp inpassingsplan lag vanaf 8 juni 2018 gedurende 6 weken ter inzage, waarbij door eenieder zienswijzen bij Provinciale Staten konden worden ingediend.</p> <p>Het ontwerp inpassingsplan lag met bijbehorend ontwerptekeningen fysiek ter inzage bij het Noord-Hollands Archief en op het gemeentehuis van de</p>

	<p>op de informatieavond maar toen is hen gezegd dat er voor ons eigenlijk niets zou veranderen, omdat ons perceel hier buiten zou vallen.</p> <p>Nu blijkt nadat indieners zijn benaderd door de rentmeester van de provincie waarin is aangegeven dat de provincie van hen een strook grond nodig zou hebben van 6 meter over de gehele breedte van ons perceel.</p> <p>Als de provincie dat doorzet kunnen indieners hun pand aan de rechterkant (gezien vanaf de A.C. de Graafweg) niet meer benaderen (o.a. met vrachtwagens) welke vanaf de bouwaanvraag al is ingepland als aanvoerweg naar de magazijnen.</p> <p>Tevens staat de klimaatbeheersing/ airconditioning aan deze kant opgesteld en aangesloten en dat is geen kleintje leidingsysteem met buizen in de grond van bijna 200 mm doorsnede. Deze is operationeel voor het gehele gebouw +/- 10.000 m².</p> <p>Kortom, de plannen zouden het pand van indieners in grote lijnen onbruikbaar maken.</p> <p>Indieners zijn in een ver gevorderd stadium van de verkoop met invulling voor diverse functies dus indieners zijn benieuwd hoe de provincie een en ander ziet.</p>	<p>betrokken gemeentes: Heerhugowaard, Hollands Kroon, Opmeer en Medemblik. Hierin is ook de beoogde herinrichting van de weg opgenomen.</p> <p>Tevens is de hoofdeigenaar van het perceel aangeschreven om aanwezig te zijn bij de bijeenkomst 'kleine grondeigenaren' d.d. 12 april 2018.</p> <p>In het kader van het ontwerp en de verwerving wordt rekening gehouden met en waar mogelijk aangesloten op de bestaande situatie. Voor wat betreft de klimaatbeheersing wordt het ontwerp en daarmee ook het inpassingsplan zo aangepast dat deze de klimaatbeheersing niet kruist.</p> <p>De situatie van indiener is door de provincie beoordeeld. De benodigde gronden zijn noodzakelijk voor de uitvoering van het inpassingsplan en maken afgezet tegen het algemene belang van de verbetering van de verkeersveiligheid geen onevenredige inbreuk op de voortzetting van het huidige gebruik op de betreffende percelen. De provincie is gestart met de onderhandelingen tussen de indiener en de initiatiefnemer over de aankoop van gronden van indiener. De voorwaarden voor een grondoverdracht kan indiener aan de orde stellen tijdens de onderhandelingen.</p> <p>Als indieners van mening zijn dat zij planschade lijden dan kunnen zij binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek tot planschadevergoeding indienen bij de provincie Noord-Holland. Nadat een aanvraag voor tegemoetkoming in planschade is ingediend, wordt beoordeeld of sprake is van planschade.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt tot aanpassing van het PIP.	
49.	Is vervallen.	
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
50.	Is vervallen.	
51.	Is vervallen.	
52.	Indiener pleit ervoor om de fietsoversteek ter plaatse van de Skarpetweg te beveiligen dan wel onmogelijk te	De herinrichting ter plaatse van de Frik en Skarpetweg resulteert in een veiligere verkeerssituatie voor fietsers die de N241 A.C. de Graafweg

	<p>maken. De bestaande situatie is volgens indiener te vergelijken met een onbewaakte spoorwegovergang.</p>	<p>oversteken vanaf de Skarpetweg richting de Frik en vice versa. Deze veiligere situatie komt als volgt tot stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ten opzichte van de bestaande situatie komt de as van de N241 A.C. de Graafweg verder zuidwaarts te liggen. Dit betekent dat de Skarpetweg met circa 12,00 meter wordt verlengd zodat fietsers na het passeren van de brug in de Skarpetweg niet direct de N241 A.C. de Graafweg hoeven te kruisen en fietsers meer overzicht en opstelruimte krijgen. • Er wordt een kruispunt gemaakt met gescheiden rijbanen, waarbij overstekende fietsers kunnen wachten in een fysieke middengeleider tussen de rijbanen om zo de rijstroken in twee keer over te kunnen steken. • Er worden zogenaamde opvangfietspaden rondom het kruispunt met middengeleider gerealiseerd bestaand uit een fietspad met een breedte van 3,00 meter. Dit betekent dat fietsers tegen de klok in rond het kruispunt kunnen fietsen om vanuit de Skarpetweg de Frik te bereiken en vice versa. <p>Op deze wijze wordt een verkeersveilige fietsoversteek ter plaatse gerealiseerd.</p> <p>Opgemerkt wordt dat deze opvangfietspaden rondom het gehele kruispunt een wijziging betreft ten opzichte van het ontwerp-PIP. In het ontwerp-PIP was enkel een fietsverbinding opgenomen aan de oostzijde van de Skarpetweg.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt tot aanpassing van het PIP.	
53.	<p>Indiener dient via deze weg een pro forma zienswijze in. Het ontwerp-besluit waarover de zienswijze gaat heeft betrekking op de herinrichting N241 A.C. de Graafweg. De inhoud en verdere toelichting volgt.</p>	<p>Indiener heeft de mogelijkheid gekregen om binnen twee weken de pro forma zienswijze aan te vullen.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	

<p>54</p>	<p>Indiener dient een zienswijze ten aanzien van de gekozen oplossing voor het kruispunt Frik / A.C. de Graafweg (en de aansluitende Skarpetbrug). Twee zaken:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Er is nu de keuze gemaakt om een kruispunt met gescheiden rijstroken te maken waarbij fietsers die oversteken kunnen wachten op een middenberm. Indiener vindt dit een onzalige oplossing. Vooral ook omdat na twee dodelijke slachtoffers eenzelfde constructie bij de Langereis juist vervangen is door de Ovonde. Het is voor indiener onbegrijpelijk dat er ter plaatse van kruising Frik / A.C. de Graafweg bij de Skarpetbrug ook niet gekozen is voor een rotonde of ovonde. Indiener verwacht dat door de rijstroken te scheiden het verkeer hier nog sneller zal rijden dan in de huidige situatie, waardoor de kans op ongelukken toeneemt. De wachtplek in de middenberm maakt het geheel alleen nog maar gevaarlijker. <p>Indiener stelt daarom voor om een ovonde aan te leggen bij de Skarpetbrug. Dit heeft een aantal voordelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De Frik hoeft niet omgelegd te worden (kosten besparend). • Het verkeer wordt gedwongen om af te remmen, waardoor de verkeerssituatie veiliger wordt voor overstekend verkeer. • Het overzicht wordt eenvoudiger • Fietsers worden gedwongen over de fietsstrook te gaan (Bij een kruispunt gaat de jongere jeugd gewoon recht door). <ol style="list-style-type: none"> 2. Het tweede punt betreft de belasting van de Frik. In het plan wordt de Schapenweg afgesloten van de N241 A.C. de Graafweg. Op dit moment gebruikt al het vrachtverkeer dat van de 	<p>Gelet op de beperkte hoeveelheid kruisend verkeer (circa 225 overstekende fietsers per dag (Bron: Trajectstudie N241b van 10 december 2015)) ter plaatse van de N241 A.C. de Graafweg ter plaatse van het kruispunt Frik / A.C. de Graafweg (en de aansluitende Skarpetweg) acht de provincie de realisatie van een ovonde geen verantwoorde investering. Ook uit oogpunt van verkeersveiligheid is de realisatie van een ovonde niet noodzakelijk. Op basis van voorgestelde herinrichting ter plaatse van de aansluiting wordt een verkeersveiliger situatie ten opzichte van de bestaande situatie gerealiseerd omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ten opzichte van de bestaande situatie komt de as van de N241 A.C. de Graafweg verder zuidwaarts te liggen. Dit betekent dat de Skarpetweg met circa 12,00 meter wordt verlengd zodat fietsers na het passeren van de brug in de Skarpetweg niet direct de N241 A.C. de Graafweg hoeven te kruisen en fietsers meer overzicht en opstelruimte krijgen. • Er wordt een kruispunt gemaakt met gescheiden rijbanen, waarbij overstekende fietsers kunnen wachten in een fysieke middengeleider tussen de rijbanen om zo de rijstroken in twee keer over te kunnen steken. • Er worden zogenaamde opvangfietspaden rondom het kruispunt met middengeleider gerealiseerd bestaand uit een fietspad met een breedte van 3,00 meter. Dit betekent dat fietsers tegen de klok in rond het kruispunt kunnen fietsen om vanuit de Skarpetweg de Frik te bereiken en vice versa. <p>Op deze wijze wordt een verkeersveilige fietsoversteek ter plaatse gerealiseerd.</p> <p>Opgemerkt wordt dat deze opvangfietspaden rondom het gehele kruispunt een wijziging betreft ten opzichte van het ontwerp-PIP. In het ontwerp-PIP was enkel een fietsverbinding opgenomen aan de oostzijde van de Skarpetweg.</p> <p>Wat betreft het punt van de extra belasting van de Frik met het afsluiten van de Schapenweg wordt het volgende opgemerkt:</p>
------------------	--	---

	<p>Veenhuizerweg/Harlingerstraat komt en in de richting van Wognum moet de Schapenweg, terwijl het verkeer dat richting Schagen/Nieuwe Niedorp moet over de Frik gaat. Als de Schapenweg dicht gaat betekent dit een verdubbeling van de verkeersdruk op de Frik. Omdat het over nogal zwaar verkeer gaat (trucks en tractoren) verzoekt indiener of de provincie samen met de gemeente Heerhugowaard een plan wil maken dat er voor zorgt dat de Frik veilig blijft. Want dit vrachtverkeer is vaak bestemmingsverkeer vanwege het loonwerkersbedrijf aan de Harlingerstraat. Er zou gezocht kunnen worden naar mogelijkheden om in ieder geval het tempo uit de weg te halen middels bloembakken/drempels. Het zou de Frik veiliger maken.</p>	<p>In de huidige situatie is de Schapenweg, tussen de N241 A.C. de Graafweg en de aansluiting met de Frik, gesloten voor vrachtauto's middels bord C7 conform Regelement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV). Vrachtauto's zijn hierdoor in de huidige situatie verplicht om via de Frik te rijden. In overleg met de wegbeheerder (gemeente Heerhugowaard) wordt afgewogen of er aanvullende veiligheidsmaatregelen noodzakelijk zijn.</p>
<p>Conclusie</p>	<p>De zienswijze leidt tot aanpassing van het PIP.</p>	
<p>55</p>	<p>De zienswijze van indiener gaat specifiek over de kruising met de Frik en de Skarpetweg bij Oude Niedorp. In de ontwerp situatie bij Oude Niedorp verwacht indiener dat fietsers (vooral schooljeugd) vanaf de Skarpetbrug rechtdoor fietsen en niet naar links gebruik gaan maken van de gescheiden fietsoversteek. De helling van de Skarpetbrug geeft de fietsers extra snelheid, waardoor niet rechtdoorgaan onaantrekkelijk is. In dit ontwerp zal het verkeer op de N241 niet worden vertraagd, dus blijft het sowieso een gevaarlijke kruising. Als de gepresenteerde situatie zo wordt uitgevoerd, dan zal dit het enige kruispunt op de hele N241 zijn zonder stoplichten of rotonde. Dit is niet het minst drukke kruispunt op de N241 en met de afsluiting van de Schapenweg op de N241 zal het op dit punt dus ook nog drukker worden. Om zowel het verkeer op de N241 hier te vertragen en de fietsers de aantrekkelijke afsnijdroute</p>	<p>Gelet op de beperkte hoeveelheid kruisend verkeer (circa 225 overstekende fietsers per dag (Bron: Trajectstudie N241b van 10 december 2015)) ter plaatse van de N241 A.C. de Graafweg ter plaatse van het kruispunt Frik / A.C. de Graafweg (en de aansluitende Skarpetbrug) acht de provincie de realisatie van een rotonde geen verantwoorde investering. Ook uit oogpunt van verkeersveiligheid is de realisatie van een ovonde niet noodzakelijk. Op basis van voorgestelde herinrichting ter plaatse van het kruispunt wordt een verkeersveiliger situatie ten opzichte van de bestaande situatie gerealiseerd omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ten opzichte van de bestaande situatie komt de as van de N241 A.C. de Graafweg verder zuidwaarts te liggen. Dit betekent dat de Skarpetweg met circa 12,00 meter wordt verlengd zodat fietsers na het passeren van de brug in de Skarpetweg niet direct de N241 A.C. de Graafweg hoeven te kruisen en fietsers meer overzicht en opstelruimte krijgen. Door de extra lengte wordt ook de helling flauwer.

	<p>te ontnemen stelt indiener voor een rotonde te overwegen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Er wordt een kruispunt gemaakt met gescheiden rijbanen, waarbij overstekende fietsers kunnen wachten in een fysieke middengeleider tussen de rijbanen om zo de rijstroken in twee keer over te kunnen steken. • Er worden zogenaamde opvangfietspaden rondom het kruispunt met middengeleider gerealiseerd bestaand uit een fietspad met een breedte van 3,00 meter. Dit betekent dat fietsers tegen de klok in rond het kruispunt kunnen fietsen om vanuit de Skarpetweg de Frik te bereiken en vice versa. <p>Op deze wijze wordt een verkeersveilige fietsoversteek ter plaatse gerealiseerd.</p> <p>Opgemerkt wordt dat deze opvangfietspaden rondom het gehele kruispunt een wijziging betreft ten opzichte van het ontwerp-PIP. In het ontwerp-PIP was enkel een fietsverbinding opgenomen aan de oostzijde van de Skarpetweg.</p>
<p>Conclusie</p>	<p>De zienswijze leidt tot aanpassing van het PIP.</p>	
<p>56.</p>	<p>Het voornemen om de kruising voor alle verkeersdeelnemers veiliger te maken deelt indiener van ganser harte. Zoals geconstateerd zijn er de afgelopen jaren diverse ongelukken geweest die, hoewel voor betrokkenen uitermate onaangenaam, gelukkig nog geen doden tot gevolg hadden. Met het plan moet de veiligheid dus vergroot worden. Indiener betwijfelt om de volgende redenen of dat het geval gaat zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De fietser die van de Skarpetweg naar de Frik gaat moet allereerst op de Frik naar links het fietspad oprijden, dan twee gescheiden rijstroken oversteken, vervolgens een fietskruising passeren en moet dan weer op de Frik oversteken om rechts te gaan fietsen. Dit zijn vier onlogische handelingen na elkaar, die ieder op zich gevaar in zich dragen. Het doet ook een (te?) groot beroep op de informatieverwerking van kinderen en zeker de oudere fietsers. Indiener ziet de ouderen met de 	<p>De provincie wil inspelen op het verwachtingspatroon van fietsers om rechts een fietspad op te rijden in plaats van eerst over te steken om bij het fietspad te komen. Ten opzichte van het ontwerp-PIP worden er daarom zogenaamde opvangfietspaden met middengeleider rondom het kruispunt aangebracht. De fietspaden zijn 3,00 meter breed. Via deze fietspaden kunnen de fietsers tegen de klok in rond de kruising fietsen om vanuit de Skarpetweg de Frik te bereiken en vice versa. Dit in combinatie met een grotere afstand tussen de Skarpetweg en de as van de N241 A.C. de Graafweg en een fysieke middengeleider tussen de rijbanen van de N241 A.C. de Graafweg om zo de rijstroken in twee keer over te kunnen steken, resulteert tot een veiligere verkeerssituatie ter plaatse van het kruispunt. Verkeersremmende maatregelen ter plaatse van het kruispunt zijn uit oogpunt van de verkeersveiligheid niet noodzakelijk en worden niet toegepast vanwege:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de eisen en wensen vanuit de veiligheidsdiensten: verkeersremmende maatregelen hebben negatief effect op de aanrijdtijden (ambulances worden gedwongen om langzamer te

	<p>elektrische fiets dit niet doen. Een aantal van hen zal afstappen en de route lopen hetgeen nog gevaarlijker is.</p> <p>2. Indiener verwacht dat veel fietsers het ingewikkelde fietspad vermijden en de weg rechtdoor oversteken: het principe van het zogenaamde 'olifantenpaadje'.</p> <p>3. De A.C. de Graafweg is een weg die toenemend drukker wordt. De nu geplande oversteek is, omdat de rijbanen gescheiden zijn, al een verbetering ten opzichte van de huidige situatie maar blijft gevaarlijk gezien de drukte.</p> <p>4. Er zijn aparte rijbanen voor afslaand verkeer naar links. Dit lijkt voor de automobilist die afslaat veiliger te zijn maar impliceert ook dat het doorgaande verkeer meer snelheid kan en zal maken dan nu het geval is omdat de automobilist nu moet remmen voor de automobilist die afslaat. Dat betekent weer meer onveiligheid voor de fietser maar ook een onveiligere situatie voor de invoegende automobilist uit het Skarpet en de Frik.</p> <p>Indiener denkt dat er betere en veiligere alternatieven moeten zijn voor de huidige plannen. Daarbij denkt indiener bijvoorbeeld aan een rijstrook voor fietsers aan beide kanten hetgeen de oversteek op de Frik en de Skarpetweg overbodig maakt. Indiener kan zich ook voorstellen dat de rijstroken gescheiden worden en dat er een rijstrook komt voor de links afslaande automobilist. Dit moet volgens indiener wel gepaard gaan met verkeersremmende maatregelen. Gezien de creativiteit waarmee de oplossing bij de Langereis is gerealiseerd verwacht indiener dat er een andere oplossing gevonden kan worden.</p>	<p>rijden), de veiligheid van het voertuig (van de chauffeur en de inzittenden) en het comfort van de patiënt en/of inzittenden.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt tot aanpassing van het PIP.	
57.	Indiener stelt dat zijn perceel (OMR01 X 00497 G 0000) nu wordt omringt door een brede watergang, welke niet	Vanaf de kruising N241 A.C. de Graafweg – Floris van Noordwijklaan tot aan het perceel van indiener is een profielwijzing nodig ten behoeve van de

	<p>makkelijk te overschrijden is. In de nieuwe situatie is een groenstrook gepland op de noordzijde van het perceel welke middels een verbindingsdam bereikbaar zal worden.</p> <p>Indiener ziet echter zijn natuurlijke begrenzing verloren gaan, wat zeer bezwaarlijk is. Dit is mede bezwaarlijk vanwege het grote risico op inbraak, diefstal en vandalisme. Tevens leidt dit tot een beklemmende bedrijfsvoering en opbrengstderving, wat voor indiener niet wenselijk is.</p>	<p>berm en het fietspad ten zuiden van de N241 A.C. de Graafweg. Door de profielwijziging worden de huidige bomen verwijderd en moeten deze op een nieuw aan te leggen strook opnieuw gepland worden. Aan de kruising zelf vinden geen werkzaamheden plaats. De breedtes van de berm en het fietspad ten zuiden van de N241 A.C. de Graafweg voldoen in de bestaande situatie niet aan de Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten (ERBI). Om in de toekomstige situatie te voldoen aan de ERBI en zo een verkeersveilige situatie te creëren verschuift de berm langs de N241 A.C. de Graafweg en het fietspad als volgt in zuidelijke richting:</p> <ul style="list-style-type: none"> • berm tussen N241 A.C. de Graafweg en fietspad wordt 1,5 meter breder ten opzichte van de bestaande situatie, zodat in totaal een berm (obstakelvrije zone) van 4,50 meter (vanaf binnenkant kantstreep) wordt gerealiseerd; • het fietspad wordt verbreedt van 2,5 meter naar 3 meter; <p>Tussen het fietspad en de watergang Achterwijzend wordt de berm verbreed en een berm aangehouden van 3 meter vanwege de aanwezigheid en bereikbaarheid houden van een PWN hoofdtransportwaterleiding.</p> <p>De consequentie van deze verschuiving in zuidelijke richting is dat ook de watergang Achterwijzend gewijzigd wordt. Deze verschuift mee in zuidelijke richting, waarbij de eisen en uitgangspunten van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) in acht worden genomen. Voor de Achterwijzend is een profiel van 6,5 meter aangehouden en een talud aan weerszijden van minimaal 1:2. Aanvullend dient binnen het peilgebied rekening gehouden te worden met extra watercompensatie als gevolg van de toename van de verharding. Ter hoogte van het perceel van de indiener betekent dit een verbreding van 1 meter wat resulteert in een watergangprofiel van 7,50 meter.</p> <p>Tot slot maakt de bestaande bomenrij aan de noordzijde van de watergang ten noorden van het perceel van indiener onderdeel uit van een essentiële vliegrouete voor dwergvleermuizen. Als gevolg van de verschuiving in zuidelijke richting van het profiel (berm en fietspad) wordt deze bomenrij gekapt. De Wet natuurbescherming eist dat de functie van een essentiële</p>
--	---	--

		<p>vliegroute in stand blijft (zowel tijdens de gebruiks- als aanlegfase), wat betekent dat deze bomenrij gecompenseerd dient te worden.</p> <p>Ter plaatse van het perceel van indiener wordt voorzien in een verbindingsdam om de percelen bereikbaar te houden voor onderhoud. De verbindingsdam wordt voorzien van een afsluitbaar hekwerk. Dit hekwerk is voldoende robuust om onvoorziene betredingen tegen te gaan. De voorwaarden voor de hoogte, vormgeving en afmetingen van het afsluitbare hekwerk kan indiener aan de orde stellen tijdens de onderhandelingen met betrekking tot de aankoop van de gronden.</p> <p>Een eventuele noordelijke variant om het perceel van indiener te ontzien zou betekenen dat de weg en het gehele wegprofiel in noordelijk richting verschuift ten behoeve van de verbreding van het fietspad en de berm. Het verschuiven van het gehele wegprofiel ten behoeve van de verbreding van het fietspad en de berm is vanuit kosten-batenoogpunt niet doelmatig.</p> <p>Als indieners van mening zijn dat zij planschade lijden dan kunnen zij binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek tot planschadevergoeding indienen bij de provincie Noord-Holland. Nadat een aanvraag voor tegemoetkoming in planschade is ingediend, wordt beoordeeld of sprake is van planschade.</p> <p>Tevens is de provincie gestart met de onderhandelingen tussen de indiener en de initiatiefnemer over de aankoop van gronden van indiener. De voorwaarden voor een grondoverdracht kan indiener aan de orde stellen tijdens de onderhandelingen.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
58.	<p>Indiener geeft aan dat naast het verbrede profiel van de N241 A.C. de Graafweg de provincie ook zijn grond nodig heeft ten behoeve van de instandhouding van een vleermuisroute. In het kader van de grondverwerving stelde de rentmeester hier van op de hoogte tijdens de landmeting. Indiener is van mening dat zijn grond niet nodig is om de vleermuisroute in stand te houden omdat:</p>	<p>De bestaande bomenrij aan de noordzijde van het perceel van indiener maakt onderdeel uit van een essentiële vliegroute voor Gewone Dwergvleermuizen. Deze soort vliegt gemiddeld 5 kilometer vanuit een verblijfplaats. Als gevolg van de verschuiving in zuidelijke richting van het profiel (berm en fietspad) wordt deze bomenrij gekapt. De Wet natuurbescherming eist dat de functie van een essentiële vliegroute in stand blijft (zowel tijdens de gebruiks- als aanlegfase), wat betekent dat deze bomenrij gecompenseerd dient te worden. Voor wat betreft de door indiener</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • tijdens een vleermuisexcursie indiener te kennen kreeg dat een tankstation binnen een vleermuisroute ook geen belemmering vormt; • een vleermuiskenner van IVN in het Noordhollands Dagblad van 2 november 2018 aangeeft dat 'vleermuizen eigenlijk overal zijn'. • de natuur zich aanpast aan de situatie; • vleermuizen ten hoogste 2 kilometer van hun plek vliegen en het perceel van indiener zich 3 kilometer bevindt (startpunt Sijbekarspel). <p>Indiener verzoekt de provincie de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg ter hoogte van zijn perceel aan de noordzijde te realiseren en zijn perceel niet te benutten voor een vleermuisroute en een rietkraag of plasdraszone.</p>	voorgestelde noordelijke variant wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 3. Voor wat betreft de opmerking ten aanzien van de rietkraag en/of plasdraszone kan indiener de voorwaarden voor een grondoverdracht aan de orde stellen tijdens de onderhandelingen.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
59.	Verwezen wordt naar de samenvatting bij zienswijze 7a t/m 7g.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 7a t/m 7g.
Conclusie	De zienswijze leidt tot aanpassing van het PIP.	
60.	Indiener is voor het opstellen van deze zienswijze momenteel in overleg met haar leden die belanghebbend zijn in relatie tot dit project. Dit afstemmingsproces vergt tijd, waardoor wij niet in staat zijn om binnen de termijn van terinzagelegging een inhoudelijke reactie te overleggen. Bij dezen dienen wij daartoe graag een pro forma-zienswijze in, waarbij wij u toezeggen om u binnen een termijn van twee weken de nadere inhoudelijke gronden te verstrekken.	Indiener heeft de mogelijkheid gekregen om binnen twee weken de pro forma zienswijze aan te vullen.
61.	Indiener geeft aan dat er tot 1 augustus nooit is gesproken over een vleermuisroute. Niet door de rentmeester en niet tijdens informatiebijeenkomsten. De benodigde 6 meter van zijn perceel om de weg veiliger te maken is ook beschikbaar aan de noordzijde van de weg. Indiener is van mening dat zijn grond niet nodig is om de vleermuisroute in stand te houden omdat:	De bij het ontwerp-inpassingsplan toegevoegde natuurtoets toont aan dat de bestaande bomenrij aan de noordzijde van het perceel van indiener onderdeel uitmaakt van een essentiële vliegroute voor dwergvleermuizen. Als gevolg van de verschuiving in zuidelijke richting van het profiel (berm en fietspad) wordt deze bomenrij gekapt. De Wet natuurbescherming eist dat de functie van een essentiële vliegroute in stand blijft (zowel tijdens de gebruiks- als aanlegfase), wat betekent dat deze bomenrij gecompenseerd

	<ul style="list-style-type: none"> • vleermuizen zich aanpassen aan de omgeving, als de omgeving verandert veranderen de vleermuizen mee; • “veermuizen zijn eigenlijk overal zijn”, zeggen vleermuiskenners; • de vleermuisroute is niet voldoende aangetoond en bewezen; • vleermuizen kunnen overal leven en leven in grote getallen. <p>Volgens indiener heeft de provincie daarom geen grond van indiener nodig ten behoeve van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg.</p>	<p>dient te worden. Voor wat betreft de door indiener voorgestelde noordelijke variant wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nummer 3.</p>
<p>Conclusie</p>	<p>De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.</p>	
<p>62</p>	<p>Indiener geeft aan dat er vanuit de provincie inmiddels wordt gewerkt aan de opstelling van een Landschappelijk Inpassingsplan A.C. de Graafweg. De eerste resultaten daarvan geeft indiener echter aanleiding tot grote zorgen over de uiteindelijke inpassing van dit project en het ruimtelijke beeld in Opmeer na herinrichting van de weg. Het inpassingsplan kan naar het oordeel van indiener in ieder geval niet worden vastgesteld voordat dit is uitgekristalliseerd en onderdeel uitmaakt van de toetsing aan het wettelijke criterium van een goede ruimtelijke ordening. Hoewel gesproken wordt over een landschapsplan kan uit het tot dusver bekende kaartmateriaal, de verslagen van de tot dusver gevoerde overleggen en een gemaakte computeranimatie eigenlijk alleen maar worden afgeleid dat er in werkelijkheid voornamelijk sprake is van een "bomenreductieplan". Het is indiener bekend dat het beleid van de provincie voor het bomenbestand langs provinciale wegen inhoudt dat dode of te verwijderen bomen niet worden vervangen, maar dit beleid lijkt nu ook te worden doorgevoerd in de bebouwde kom van Opmeer.</p> <p>Uit de beschikbare informatie die indiener tot nu toe van</p>	<p>De provincie wil hier graag benadrukken dat het primaire doel van de herinrichting is om de verkeersveiligheid van de N241 A.C. de Graafweg te verbeteren. Dit heeft consequenties voor het profiel rondom de N241 A.C. de Graafweg. De N241 A.C. de Graafweg is een provinciale weg gelegen buiten de bebouwde kom van Opmeer. De weg doorsnijdt als het ware de kern van Opmeer. De maximum snelheid op de weg bedraagt 80 km/u. In de bestaande situatie bevinden zich vlak naast de weg bomen en groenbeplanting. Indien weggebruikers van de weg geraken zien ze zich geconfronteerd met deze bomen.</p> <p>De verkeerstechnische maatregelen in Opmeer aan de N241 A.C. de Graafweg zelf zijn niet groot. Ter hoogte van de kruisingen Pade – N241 en Breestraat-Middelweg-N241 worden rechtsaffers toegevoegd. Daarnaast zien de maatregelen in Opmeer voor realisatie van een verkeersveilig profiel hoofdzakelijk toe op:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de berm tussen N241 A.C. de Graafweg en het fietspad verbreden ten opzichte van de bestaande situatie, zodat in totaal een obstakelvrije zone van 4,50 meter (vanaf binnenkant kantstreep) wordt gerealiseerd; • het fietspad verbreden van 2,5 meter naar 3 meter;

<p>de provincie heeft ontvangen blijkt dat in Opmeer een zeer aanzienlijk aantal bomen in Opmeer langs de A.C. de Graafweg zal verdwijnen en dat deze niet worden terugplaatst of vervangen. Per saldo is er sprake van een grote vermindering van het aantal bomen. Op sommige langs van de (heringerichte) weg, zoals bij de noordzijde van de N241 tussen de Pade en de Middelweg en aan de zuidkant van het wegvak van de N241 tussen de Breestraat en de Lindegracht, blijft vrijwel geen boom meer staan. De algemene lijn van het landschapsplan lijkt te gaan worden dat de alsdan overblijvende groenstructuur afdoende is voor een goede inpassing van de heringerichte weg. De enige algemene groenmaatregel die in het landschapsplan voor Opmeer is voorzien is de aanleg van een lage groene haag tussen de (nieuwe) A.C. de Graafweg en het (nieuwe) daar langs liggende fietspad. Dat is niet (zelfs niet bij benadering) wat verstaan kan worden onder het (streven naar) behoud van de huidige groenstructuur. Verandering van de bestaande situatie betekent in dit verband dat gezocht moet worden naar gelijkwaardige oplossingen qua omvang en kwaliteit. Dit uitgangspunt komt onvoldoende tot uiting in de landschappelijke inpassing zoals die (kennelijk) tot dusver door het provinciebestuur wordt voorbereid.</p> <p>De insteek van het in voorbereiding zijnde landschapsplan lijkt verder te zijn om het te ontstane groen tekort op te lossen door te kijken naar vergroeningsmogelijkheden op locaties buiten het wegprofiel. Dit is geen echter geen oplossing omdat daarmee de aantasting van het groenstructuur langs het wegprofiel over de gehele linie niet ongedaan wordt gemaakt. De bijvoorbeeld in het stakeholdersoverleg van 25 september 2018 geopperde locatie HOSV terrein snijdt in dit opzicht geen hout aangezien deze locatie niet in de buurt van de N241 is gesitueerd en het aanbrengen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • het realiseren van een obstakelvrije zone van 4,50 (vanaf binnenkant kantstreep) aan de noordzijde van de N241 A.C. de Graafweg. <p>Om dit werk uit te kunnen voeren en de doelstellingen ten aanzien van een verkeersveiliger weg te realiseren dient het aanwezige groen binnen het nieuwe profiel te worden verwijderd. Zo is het doel van een obstakelvrije zone om te voorkomen dat weggebruikers tegen een boom botsen indien zij van de weg geraken. Een obstakelvrije zone houdt in dat zich binnen de 4,50 meter zich geen bomen kunnen bevinden met als gevolg dat het nieuwe groenprofiel vrijwel automatisch buiten het nieuwe wegprofiel gevonden dient te worden.</p> <p>Ten aanzien van een goede ruimtelijke ordening en goede landschappelijke inpassing is in het inpassingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het opstellen van een landschapsplan. In de kern Opmeer is een afwisselend beplantingsbeeld met overwegend laanbeplanting in samenhang met open zones, bosvakken, parken en afschermdende beplanting het uitgangspunt. Voor wat volgens indiener verstaan kan worden onder het (streven naar) behoud van de huidige groenstructuur wordt tevens opgemerkt dat de gemeenteraad van Opmeer op 19 april 2018 het Groenbeleidsplan 2018-2021 heeft vastgesteld. Volgens dit Groenbeleidsplan vormen de bomen langs de N241 A.C. de Graafweg geen onderdeel van de bomenhoofdstructuur van de gemeente.</p> <p>Ter invulling van het landschappelijk inpassingsplan is de provincie een participatietraject met de omgeving gestart om invulling te geven aan de aan groene voorzieningen langs en de landschappelijke inpassing van de N241 A.C. de Graafweg. Op 3 oktober 2018, 11 oktober 2018 en 17 oktober 2018 zijn informatieavonden georganiseerd waar ook indiener voor is uitgenodigd. Tijdens de overleggen met indiener is een aantal voorstellen gedaan ter compensatie van het te verwijderen groen. Deze zijn tot op heden door de indiener afgewezen. Anderzijds kan het voorstel van indiener voor een geleiderail vanuit technisch oogpunt een potentiële maatregel zijn, ware het niet dat ook in dat geval de groenstructuur grotendeels moet wijken voor de aan te leggen geleiderail. De provincie blijft dan ook graag met indiener in overleg om tot een passende oplossing te komen voor</p>
--	---

	<p>van groen ruimtelijk geen relatie zal hebben met deze weg. In zoverre kunnen deze locaties dan ook niet gelden als compensatie waarbij het, zoals hiervoor aangegeven, naar het oordeel van indiener moet gaan om maatregelen die gericht zijn op herstel van de groenstructuur dan wel het realiseren van een vergelijkbare inpassing van het nieuwe wegtracé.</p> <p>Indiener geeft tevens aan dat bij de vijf opgenomen zoeklocaties voor vergroening buiten het wegprofiel vraagtekens kunnen worden geplaatst bij de ruimtelijke mogelijkheden en meerwaarde.</p> <p>Bij elkaar genomen is dit model van het zoeken naar 'compensatielocaties' aldus geen realistisch alternatief voor een goede landschappelijke inpassing van de herinrichting van de A.C. de Graafweg als geheel. Het is ook niet wat indiener voor ogen stond bij het eerdere pleidooi aan richting de provincie voor een goed landschapsplan voor dit project. Indiener verzoekt om meer te zoeken naar inpassingsmaatregelen die het hele wegvak van de N241 in Opmeer afdekken, zoals bijvoorbeeld meer bomen en/of beplanting op de strook tussen het fietspad en de weg en langs het (aangepaste) wegprofiel al dan niet in combinatie met verkeersveiligheidsmaatregelen (vangrail).</p> <p>Naast de vraag over de uiteindelijke ruimtelijke kwaliteit van het landschapsplan, is ook de uitvoering van dit plan (nog) onduidelijk. Tot nu toe is er geen inzicht gegeven over de uitvoeringstermijn, wie verantwoordelijk is voor welke maatregel, de financiering daarvan en de te nemen uitvoeringsbesluiten. Dit is essentiële informatie om een goed oordeel te kunnen vormen over de haalbaarheid van de inpassing van de herinrichting van de A.C. de Graafwegen de toetsing aan een goede ruimtelijke ordening. De gevoerde overleggen over het</p>	<p>realisatie van een groenstructuur rondom of langs de N241 A.C. de Graafweg – rekening houdend met de obstakelvrij zone in het kader van verkeersveiligheid – dan wel groencompensatie elders binnen de gemeentegrenzen of regio.</p> <p>Ten aanzien van de uitvoering (financiering, uitvoeringstermijn, maatregelen) van het landschappelijk inpassingsplan geldt dat de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg een provinciaal project betreft en de provincie voelt zich hier ook primair verantwoordelijk voor. Als globale planning wordt in het 1e kwartaal 2019 verder invulling gegeven aan de inhoud van het landschappelijk inpassingsplan en gestreefd naar vaststelling van het landschappelijk inpassingsplan door Gedeputeerde Staten in het 2e kwartaal / 3e kwartaal van 2019. Tevens mag indiener op grond van het vertrouwensbeginsel er op vertrouwen dat de provincie als overheid nakomt wat ze zegt te doen. In voorliggend provinciaal inpassingsplan is dit tevens geborgd via de voorwaardelijke verplichting over het landschappelijk inpassingsplan.</p>
--	---	--

	<p>landschapsplan geeft indiener de indruk dat vanuit de provincie op voorhand medewerking vanuit indiener voor de uitvoering van dit plan wordt verondersteld, terwijl het hier primair gaat om een provinciaal project. De uitvoering daarvan is volgens ons dan ook een provinciale verantwoordelijkheid. Voor zover het provinciebestuur bij de uitvoering van dit plan medewerking van indiener nodig heeft, lijkt het indiener logisch dat die medewerking is gestoeld op inhoudelijke overeenstemming tussen beide overheden over de inpassingsmaatregelen. Die overeenstemming is er nog niet.</p> <p>Zoals de zaken er nu voor staan voorziet het ontwerp PIP, ondanks de toezegging dat er in het PIP een voorwaardelijke verplichting wordt opgenomen voor een landschapsplan, niet in een goede ruimtelijke of landschappelijke inpassing van de A.C. de Graafweg. Het landschapsplan zoals dat nu wordt voorbereid bevat daarvoor onvoldoende maatregelen en bevat qua uitvoering teveel onzekerheden. Indiener verzoekt het provinciebestuur dan ook nu niet over te gaan tot vaststelling van het PIP. Voordat dit PIP kan worden vastgesteld, is het nodig dat het bij dit plan horende landschapsplan eerst inhoudelijk sterk wordt verbeterd en wordt voorzien van een concrete uitvoeringsparagraaf. Pas dan is een afgewogen besluit over de herinrichting van de A.C. de Graaf weg mogelijk.</p>	
Conclusie	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP	
63.	Is vervallen.	
64a.	Indiener geeft aan dat het ontwerp-inpassingsplan voorziet in de herinrichting van de provinciale weg de A.C.de Graafweg, waarbij de weg en het fietspad worden verbreed, en een obstakelvrije zone wordt gerealiseerd. Hiermee wordt een breder wegprofiel gerealiseerd dat is	Ter kennisgeving aangenomen.

	<p>geprojecteerd op de gronden en de woning van de familie X (hierna: de woning). De provincie zal derhalve de woning van de familie X moeten aankopen om het inpassingsplan te kunnen uitvoeren. De heer X woont sinds zijn geboorte in 1949 in de woning op de A.C. de Graafweg. Hij woont daar nu dus al 69 jaar en was voornemens hier zijn hele leven te blijven wonen. Hij heeft hier zijn gezin gesticht en zijn kinderen wonen op steenworp afstand, wat zijn oude dag om daar te blijven wonen garandeert. De woning is in 1886 gebouwd. Het betreft een geheel vrije, mooie pittoreske stolpboerderij, die in familiebezit is sinds 1929.</p>	
64b.	<p>In het kader van de verwerving van de gesproken is gesproken over drie alternatieve locaties voor een nieuw te bouwen woning voor de familie X. De familie heeft direct al aangegeven niet te willen verhuizen en het liefste in haar huidige woning te blijven. Voor het geval vast komt te staan dat dat echt niet mogelijk is, heeft de familie X aangegeven te willen praten over een vervangende locatie voor een nieuwe woning, dichtbij de locatie van haar huidige woning. De eerste optie is het bouwen van een nieuwe woning achter de huidige woning op hetzelfde kadastrale perceel. Er zou dan een ventweg gemaakt kunnen worden voor de ontsluiting van de woning. De tweede optie houdt in meer naar achter te verplaatsen, meer richting de boerderij gelegen aan de Frik 11. De huidige eigenaar van die gronden heeft echter aangegeven daar niet mee te willen werken. De derde optie staat eveneens aangegeven op bijgevoegde kaart. Deze gronden zijn reeds in eigendom van de provincie.</p>	<p>De provincie is gestart met de onderhandelingen met de familie X en over de aankoop van gronden van familie X. De voorwaarden voor een grondoverdracht kan indiener aan de orde stellen tijdens de onderhandelingen.</p>
64c.	<p>Indiener merkt op dat uit de toelichting bij het ontwerp-inpassingsplan lijkt te volgen dat is getoetst aan de oude provinciale verordening. Uit artikel 46a van de provinciale ruimtelijke verordening 2018 volgt echter dat de nieuwe verordening van toepassing is op het ontwerp-inpassingsplan. Dit betekent dat de provinciale ruimtelijke</p>	<p>De toelichting bij het inpassingsplan wordt aangepast, waarbij aan de actuele verordening wordt getoetst.</p>

	<p>verordening 2018 (hierna: de PRV 2018) van toepassing is. Zoals in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan terecht is opgenomen, zijn Provinciale Staten bij de vaststelling van een inpassingsplan in beginsel gebonden aan het ruimtelijke beleid zoals opgenomen in de provinciale ruimtelijke verordening. Dit volgt uit ook jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, waarin is geoordeeld dat bij de vaststelling van een inpassingsplan moet worden beoordeeld of het in overeenstemming is met het beleid van de provinciale ruimtelijke verordening. Naar het oordeel van de familie X in het ontwerp-inpassingsplan op verschillende punten in strijd met de PRV 2018. Dit zal hieronder nader worden toegelicht.</p>	
<p>64d.</p>	<p>Allereerst merkt de familie X op dat in artikel 15 van de PRV 2018 niet wordt gesproken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1. onder i van het Bro, maar van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied. Op pagina 36 van de toelichting op de PRV 2018 wordt juist expliciet erkend dat dit begrip ruimer is dan het begrip 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' uit het Bro. Onder het begrip nieuwe ruimtelijke ontwikkeling vallen blijkens de toelichting alle ruimtelijke ingrepen die van invloed zijn op de ruimtelijke kwaliteit. Het spreekt voor zich dat de herinrichting van de A.C. de Graafweg hieronder valt. Het gevolg hiervan is dat de artikelen 19 tot en met 25 van de PRV 2018 in acht genomen moeten worden. Overeenkomstig artikel 15 lid 2 onder a en onder b van de PRV 2018 moet met andere belangen rekening worden gehouden of erbij worden betrokken. Hieronder zal worden toegelicht wat deze wijze van doorwerking betekent voor de toepassing op het ontwerp-inpassingsplan.</p>	<p>Provinciale Staten zijn formeel niet gebonden aan de PRV. Wel is het zo dat Provinciale Staten zich zoveel mogelijk conformeert aan de PRV.</p> <p>Artikel 15 van de PRV is van toepassing op alle 'nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen' in het landelijk gebied. Daarmee is de toepassing verbreed ten opzichte van de voorgaande versie van dit artikel, waarbij dit artikel van toepassing was op 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in het landelijk gebied gaat het om bijvoorbeeld nieuwe bebouwing, agrarische bedrijven, natuurontwikkeling, infrastructuur of vormen van energieopwekking. Ook de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg is volgens deze nieuwe definitie een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied. Dit betekent dat het plan rekening dient te houden met de voor het plangebied betreffende ensembles en structuren in de Leidraad Landschap & Cultuurhistorie (Leidraad) en tevens de kansrijke ontwikkelprincipes uit deze Leidraad te betrekken.</p> <p>De toepassing van de definitie 'nieuwe ruimtelijke ontwikkeling' wordt aan de toelichting van het inpassingsplan toegevoegd en verduidelijkt. De betreffende beschrijving van de ensembles, structuren en ontwikkelprincipes maakten al onderdeel uit van het ontwerp-inpassingsplan.</p>

		De Leidraad bevat geen normstellende elementen die in acht moeten worden genomen. Voor zover ten aanzien van landschap en cultuurhistorie sprake is van harde doorwerking, is dit op andere plekken in de PRV geregeld, in het bijzonder in artikel 19 tot en met 25 PRV. Deze artikelen zijn in acht genomen. De voor het inpassingsplan relevante artikelen betreffen Artikel 19 – Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen en Artikel 25 – Weidevogelleefgebied.
64e.	Familie X geeft aan dat het gebied van het ontwerp-inpassingsplan door gebieden loopt die zijn aangewezen als Natuurverbindingen en als Natuurnetwerk Nederland (artikel 19 PRV 2018). De door familie X bijgevoegde kaart toont dat het huidige profiel van de weg op de meeste plaatsen direct grenst aan de Natuurverbindingen en Natuurnetwerken, en deze enkele plaats nu al doorkruist. Het behoeft geen nader betoog dat bij een zodanige verbreding van het wegprofiel als het ontwerp-inpassingsplan voorziet, de gronden van het Natuurnetwerk Nederland en van de natuurverbindingen zullen worden geraakt. Het huidige profiel wordt immers aanzienlijk verbreed. De stelling in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan in paragraaf 3.4.2. onder het kopje 'Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen' dat de maatregelen aan de N241 A.C. de Graafweg buiten de begrenzing van het NNN-gebied plaatsvinden, kan dan ook niet worden gevolgd. Voorts spreekt het naar de mening van cliënten voor zich dat de functieverandering van de desbetreffende gronden, van Natuurnetwerk en/of natuurverbinding naar provinciale weg, zal leiden tot een wezenlijk negatieve aantasting van die gronden.	<p>De N241 A.C. de Graafweg loopt langs een NNN-gebied. Dit deel betreft een relatief klein waterrijk natuurgebied (circa 1,2 hectare) tussen Langereis en Opmeer aan de noordzijde van de N241 A.C. de Graafweg. Daarnaast grenst de weg aan een natuurverbinding over het water (Westerlangereis) tussen de kruising N242/N241 en Langereis en een natuurverbinding tussen het waterrijk natuurgebied en de N241 A.C. de Graafweg, aan de noordzijde van de N241 A.C. de Graafweg.</p> <p>Het betreffende NNN-gebied (het waterrijk natuurgebied tussen Langereis en Opmeer) en de ecologische kenmerken en waarden ter plaatse worden als gevolg van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg niet aangetast. De maatregelen aan de N241 A.C. de Graafweg vinden buiten de begrenzing van het NNN-gebied plaats. Het ruimere profiel van de heringerichte N241 A.C. de Graafweg wordt ter hoogte van het NNN-gebied namelijk ten zuiden van de bestaande N241 A.C. de Graafweg gezocht. Daarnaast heeft het NNN, in tegenstelling tot Natura 2000-gebieden, geen 'externe werking' die een toets van gebruik aangrenzend aan het natuurgebied verplicht stelt.</p> <p>De maatregelen aan de N241 A.C. de Graafweg zijn zo vormgegeven dat de natuurverbindingen niet worden aangetast en intact blijven. Alleen ter plaatse van de Schapenweg verschuift de Westerlangereis iets in noordelijke richting. Zowel de zuidelijke en noordelijke oever komen tot circa drie meter noordelijker te liggen. De aanpassing van de waterloop zal geen invloed hebben op de ecologische verbinding. De waterloop verschuift enkele meters naar het noorden, maar blijft als verbinding intact</p>
64f.	Familie X geeft aan dat het ontwerp-inpassingsplan bovendien over een aanzienlijke lengte het Weidevogelleefgebied doorkruist zoals bedoeld in artikel	Een deel van het tracé van de her in te richten N241 A.C de Graafweg leidt tot oppervlakteverlies van door de provincie aangewezen weidevogelleefgebied. Conform artikel 25 van de Provinciale Ruimtelijke

	<p>25 PRV 2018. Dit betekent op grond van artikel 25 lid 1 PRV 2018 dat in beginsel geen verstorende activiteiten mogen plaatsvinden. In artikel 25 lid 3 PRV 2018 zijn de strikte voorwaarden geformuleerd waaronder toch sprake kan zijn van een verstoring van Weidevogelleefgebied. Enkel ten aanzien van het deel van de weg ten oosten van Opmeer wordt gemotiveerd waarom hiervoor geen aanvaardbaar alternatief is. Voor het overige deel van de weg, die immers ook wordt verbreed ten koste van Weidevogelleefgebied, is geen enkele motivering gegeven.</p>	<p>Verordening is dit alleen mogelijk indien aangetoond wordt dat er geen aanvaardbaar alternatief aanwezig is en er een groot openbaar belang wordt gediend. De ingreep dient een groot openbaar belang, omdat het behoud en de verbetering van het regionale wegennet - waar de N241 A.C. de Graafweg deel van uitmaakt - nodig is voor een goede verkeersveiligheid, bereikbaarheid en ontsluiting van de regio. Op dit moment voldoet de N241 A.C. Graafweg niet aan de huidige veiligheidseisen. Daarnaast bevinden taluds, watergangen en niet afgeschermd objecten (waaronder bomen) zich binnen de vereiste obstakelvrije zone.</p> <p>Ten behoeve van de compensatie is een weidevogelcompensatieplan opgesteld. Doel van het compensatieplan is het motiveren van de nut en noodzaak van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg, het vaststellen van het oppervlakteverlies aan weidevogelleefgebied vanwege de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg en hoe dit oppervlakteverlies wordt gecompenseerd.</p> <p>In de toelichting bij het inpassingsplan zal het compensatieplan worden benoemd en het plan zal als bijlage bij de toelichting worden gevoegd.</p>
<p>64g.</p>	<p>Familie X merkt op dat er volgens de toelichting van het ontwerp-inpassingsplan een landschapsplan wordt opgesteld, met daarin opgenomen de uitgangspunten van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018 en de Uitwerkingsnota Groenzones Provinciale infrastructuur West-Friesland. Zoals hierboven reeds beschreven, is in deze zaak door de inwerkingtreding van de PRV 2018 sprake van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Derhalve geldt het doorwerkingsregime zoals beschreven in artikel 15 PRV 2018. Nergens uit het ontwerp-inpassingsplan blijkt dat het in overeenstemming is met deze wijze van doorwerking en dat is getoetst aan de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.</p> <p>Voor zover de familie X bekend, is nog niet gestart met het opstellen van dit landschapsplan. Bovendien vormt het opstellen van dit plan geen enkele waarborg dat de</p>	<p>Voor wat betreft de toetsing aan de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie wordt verwezen naar de beantwoording bij zienswijze 64d.</p> <p>De provincie Noord-Holland is in het derde en vierde kwartaal van 2018 gestart met het opstellen van het landschapsplan van de N241 A.C. de Graafweg uit. Dit is een participatief proces met belanghebbenden. Als globale planning wordt in het 1e kwartaal 2019 verder invulling gegeven aan de inhoud van het landschappelijk inpassingsplan en gestreefd naar vaststelling van het landschappelijk inpassingsplan door Gedeputeerde Staten in het 2e kwartaal / 3e kwartaal van 2019. Het gestelde over de nieuwe woninglocaties neemt de provincie ter kennisgeving aan.</p>

	<p>weg ook daadwerkelijk conform de uitgangspunten van genoemde beleidsdocumenten zal worden gerealiseerd. Deze uitgangspunten worden in paragraaf 2.3.3. van de toelichting bij het ontwerp-inpassingsplan genoemd. Het gedeelte van de A.C. de Graafweg waar de woning van de familie X aan ligt, en waar ook de door de familie X voorgestelde opties voor een nieuwe woning liggen, valt in het deel “Langs de Westerlangereis”. Naar het oordeel van de familie X passen alle drie de voorgestelde opties voor een nieuwe woning binnen deze beleidsuitgangspunten.</p>	
<p>64h.</p>	<p>In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan staat dat door middel van een Aerius -berekening het effect op de stikstofgevoelige Natura-2000 gebieden inzichtelijk zijn gemaakt. Op basis van de Aeriusberekening wordt geconcludeerd dat tijdens de gebruiksfase noch tijdens de aanlegfase significante effecten zijn te verwachten. Het maximale projecteffect zou gedurende beide fases kleiner zijn dan de drempelwaarde van 0,05 mol N/ha/jaar. In de Aeriusberekening van 17 april 2018 en bijbehorende notitie van 30 april 2018 staat dat het maximale projecteffect kleiner is dan de drempelwaarden van 0,05 mol N/ha/jaar. Het effect NOx is -381,48, het effect NH3 is -15,74 kg/jaar. Op grond daarvan wordt geconcludeerd dat geen vergunning hoeft te worden aangevraagd of melding hoeft te worden gedaan. Deze berekening is totaal onnavolgbaar. Er is niet inzichtelijk gemaakt wat enkel de bijdrage van het ontwerp-inpassingsplan is, zonder hierbij de autonome ontwikkeling en de maatregelen uit het PAS mee te nemen. Zo kan het projecteffect niet worden beoordeeld. Evenmin is duidelijk welke Natura-2000 gebieden in de berekeningen zijn betrokken en wat de uitgangspunten hiervan waren.</p> <p>Dit is temeer relevant, aangezien het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: het Hof) zeer recent een</p>	<p>De N241 A.C. de Graafweg ligt op respectievelijk 11 km (Schoorlse Duinen), 12 km (Noordhollands Duinreservaat) en 14 km (Zwanenwater & Pettemerduinen) afstand van Natura-2000 gebieden met stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden, gemeten vanaf dichtstbij gelegen punt van de N241 A.C. de Graafweg. Ten aanzien van stikstofdepositie is door middel van een AERIUS-berekening het effect van het project op de desbetreffende Natura-2000 gebieden met stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden inzichtelijk gemaakt.</p> <p>Nagegaan is of negatieve effecten optreden in stikstofgevoelige habitattypen en/of stikstofgevoelige leefgebieden. Voor de toegepaste uitgangspunten wordt verwezen naar de betreffende Aerius-berekening bij het inpassingsplan. Op basis van de Aerius-berekening wordt geconcludeerd dat:</p> <p>Tijdens de gebruiksfase zijn geen significante negatieve effecten zijn te verwachten. Het maximale projecteffect is kleiner dan de drempelwaarde van 0,05 mol N/ha/jaar. Tijdens de aanlegfase zijn er geen significante effecten te verwachten. Het maximale projecteffect is kleiner dan de drempelwaarde van 0,05 mol N/ha/jaar. Dit is enkel het effect van het (ontwerp-) inpassingsplan. De autonome ontwikkeling en de maatregelen uit het PAS zijn daarin niet meegenomen. Hiermee is er op grond van de Wet natuurbescherming voor de geplande activiteiten geen vergunningplicht of meldingsplicht.</p> <p>Ten aanzien van het PAS geldt dat dit het geldende wettelijk kader is. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in haar</p>

	<p>aantal prejudiciële vragen heeft beantwoord over het PAS, waardoor ernstige twijfel bestaat over de verenigbaarheid van het PAS en de Habitatrichtlijn. Het Hof heeft weliswaar geantwoord dat een dergelijk stelsel waarbij een individuele beoordeling achterwege wordt gelaten indien het project een bepaalde drempelwaarde voor stikstofdepositie niet overschrijdt, verenigbaar kan zijn met de Habitatrichtlijn, maar alleen als de nationale rechter ervan overtuigd is dat de passende beoordeling die bij de vaststelling van het PAS is uitgevoerd, voldoet aan het criterium dat er geen redelijke wetenschappelijke twijfel bestaat dat die plannen of projecten geen schadelijke gevolgen kunnen hebben voor de natuurlijke kenmerken voor de betrokken gebieden. Het Hof heeft ook geantwoord dat het uitsluiten van een bepaalde categorie van projecten van de vergunningplicht en daarmee van een individuele passende beoordeling van de gevolgen van die projecten voor de betrokken gebieden in strijd is met de Habitatrichtlijn, tenzij op grond van objectieve omstandigheden met zekerheid kan worden uitgesloten dat die projecten afzonderlijk of in combinatie met andere projecten significante gevolgen kunnen hebben voor die gebieden. Daarnaast heeft het Hof zich uitgelaten over het betrekken van de gevolgen van autonome maatregelen en maatregelen uit het PAS bij de passende beoordeling. Het Hof stelt vast dat de verwachte voordelen van al dit soort maatregelen niet mogen worden betrokken in een passende beoordeling indien de verwachte voordelen van de maatregelen niet vaststaan ten tijde van die beoordeling. Nu het PAS uitgaat van bepaalde maatregelen die pas in de toekomst worden genomen en andere maatregelen in de toekomst meerdere malen zullen moeten worden herhaald, kunnen deze dus niet worden meegenomen in de beoordeling. De maatregelen zijn immers nog niet getroffen, hebben dus ook nog geen resultaat gehad en het effect daarvan staat daarom allerm minst vast. Op grond van het</p>	<p>verwijzingsuitspraak (op grond waarvan het Hof van Justitie van de Europese Unie haar uitspraak heeft gedaan) geen aanleiding gezien om het PAS te schorsen.</p> <p>Deposities van minder dan 0,05 mol N/ha/jaar zijn opgenomen in het PAS. Uit de passende beoordeling bij het PAS volgt dat, met de verwachte deposities onder deze grenswaarde, geen sprake is van significante effecten op Natura-2000 gebieden met stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden.</p> <p>Vanwege lopende procedures met betrekking tot de houdbaarheid van het PAS, is voor de aanleg van de N241 A.C. de Graafweg aanvullend een projectspecifieke toetsing uitgevoerd naar de mogelijke effecten van stikstofdepositie, zonder dat daarbij op enige manier gebruik wordt gemaakt van het PAS. Op basis van deze projectspecifieke beoordeling is geconcludeerd dat significante negatieve effecten zijn uitgesloten. Deze projectspecifieke beoordeling is als bijlage toegevoegd aan de toelichting.</p>
--	--	--

	<p>voorzorgsbeginsel en het feit dat uit de Aeriusberekeningen niet met zekerheid kan worden vastgesteld dat de gevolgen van het ontwerp-inpassingsplan geen negatieve effecten zullen hebben op de wezenlijke kenmerken van de Natura-2000 gebieden, kan het ontwerp-inpassingsplan niet worden vastgesteld. Immers, in de Aeriusberekeningen mag geen rekening gehouden worden met de voordelen van de autonome maatregelen en de maatregelen uit het PAS, zo volgt uit de uitspraak van het Hof. De gevolgen van het ontwerp-inpassingsplan op de nabijgelegen Natura-2000 gebieden zijn niet zorgvuldig en niet in overeenstemming met de Habitatrichtlijn onderzocht.</p>	
<p>64i.</p>	<p>In het rapport 'Natuuronderzoek N241 A.C. de Graafweg' van 2 mei 2018 zijn de bevindingen ten aanzien van de soortenbescherming opgenomen. Hierin is beschreven dat het vleermuisonderzoek heeft plaatsgevonden in lijn met het Vleermuisprotocol 2017, maar dat gezien de omvang van het project (12 km) het gebied geclusterd is onderzocht. Gelet op het strikte beschermingsregime voor bepaalde diersoorten uit de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn, stellen cliënten zich op het standpunt dat deze handelwijze in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel. Bovendien is ter plaatse van de woning van de familie X geen natuuronderzoek uitgevoerd. Nu deze woning zal moeten worden gesloopt zodat de A.C de Graafweg hier kan worden verbreed, zal alsnog onderzoek gedaan moeten worden naar de aldaar aanwezige soorten. Zolang dit niet is gebeurd, is het natuuronderzoek onvolledig en daarmee onzorgvuldig uitgevoerd.</p> <p>Ten aanzien van de essentiële vliegroutes van de vleermuizen wordt geconcludeerd dat een ontheffing van de Wnb benodigd zal zijn, als het water op de</p>	<p>Het Vleermuisprotocol 2017 meldt het volgende over het doel en de reikwijdte van het protocol: "Vleermuisinventarisatie blijft maatwerk dat niet volledig in protocollen is te vinden. De protocollen zijn een hulpmiddel voor de ecologisch geschoolde waarnemer en geen blind te volgen voorschriften. Afwijken van de protocollen kan nodig zijn en dient in de rapportage verantwoord te worden. De inzet is afhankelijk van de omvang en complexiteit van het onderzoeksgebied of de te onderzoeken objecten. Voorschriften daarvoor zijn met de huidige stand van de kennis niet beschikbaar; de inzet is gebaseerd op de deskundigheid van de onderzoeker"</p> <p>Om te voldoen aan de richtlijn van het protocol zijn de clusters met gebouwen door twee ecologen onderzocht en de clusters met bomen door één ecooloog. Hierdoor was bij elk bezoek minimaal 75% van elk cluster te overzien. Hiermee was het onderzoeksgebied voldoende in beeld en is sprake van een zorgvuldig uitgevoerd onderzoek.</p> <p>Het natuuronderzoek is ter verduidelijking aangevuld op bovenstaand onderdeel.</p> <p>De betreffende woning en het perceel van de familie X zijn onderzocht op nesten van gebouwbewonende soorten en nesten van boombewonende</p>

	<p>Westerlangereis wordt vermeld of verlicht. Nu uit de projectbeschrijving duidelijk is dat een deel van de Westerlangereis zal worden verlegd richting het noorden over een traject van ongeveer 200 meter, is duidelijk dat de ontheffing benodigd zal zijn. Er is echter niet beoordeeld of deze verleenbaar is. Ten aanzien van de aanwezige vogels en de jaarrond beschermde vogels wordt eveneens geconcludeerd dat hier voor enkele soorten een ontheffing benodigd is, als wordt gekozen voor de zuidelijke variant. Er is echter niet beoordeeld of deze ontheffing verleenbaar is. Verder wordt ten aanzien van verschillende verstoringen opgemerkt dat deze kunnen worden beperkt indien mitigerende maatregelen worden getroffen. Dat deze mitigerende maatregelen daadwerkelijk zullen worden getroffen, is echter op geen enkele wijze gewaarborgd.</p>	<p>soorten. Voor de verantwoording wordt verwezen naar het natuuronderzoek. Ter plaatse van het perceel en de woning van familie X zijn geen beschermde soorten aangetroffen.</p> <p>De Westerlangereis wordt verlegd maar niet versmald. Lichtverstoring op de vliegroute kan beperkt worden door middel van mitigerende maatregelen. Daarbij kan worden gedacht aan het afschermen van lantaarnpalen en andere lichtbronnen in de buitenruimte aan de zijde van het Westerlangereis of door het gebruik van op vleermuizen aangepaste armatuur. De ontheffing Wet natuurbescherming (Wnb) wordt verleenbaar geacht. Voor wat betreft de aanwezige (jaarrond) beschermde vogels nabij de Tramweg geldt dat niet is gekozen voor de zuidelijke variant en er daarmee geen ontheffing Wnb benodigd is. Dit is ter verduidelijking toegevoegd aan het natuuronderzoek.</p> <p>De Wnb voorziet in beschermend kader, als mitigerende maatregelen niet worden uitgevoerd zal vergunning/ontheffing nodig zijn of is het niet toegestaan de werkzaamheden uit te voeren.</p>
<p>64j.</p>	<p>Ten behoeve van het ontwerp-inpassingsplan is het rapport 'Watertoets reconstructie N241/A.C. de Graafweg' opgesteld. Uit dit rapport blijkt dat het plan een substantiële toename van verhard oppervlak tot gevolg zal hebben. Dit dient gecompenseerd te worden in hetzelfde peilgebied als waar gedempt wordt. Voor de mate van compensatie geldt blijkens het rapport geen vast percentage. HHNK stelt voor uit te gaan van een lagere compensatie van 10%, omdat hemelwater indirect via de berm zal worden afgevoerd. De daadwerkelijke realisatie van deze bermassage is echter niet verankerd in het ontwerp-inpassingsplan. Hetzelfde geldt voor de voorgestelde compensaties zoals opgenomen in tabel 2 van het rapport, waarin is aangegeven hoeveel water wordt gecompenseerd in welk peilgebied. Het daadwerkelijk aanleggen van deze compensatie op de aangewezen plekken is onvoldoende verankerd in het ontwerp-inpassingsplan. Daarnaast staat in het rapport</p>	<p>De realisatie van de bermassage is uitvoerbaar omdat dit past binnen de geldende bestemmingen en de bestemmingen van het inpassingsplan. Verder zal dit een voorwaarde zijn bij de te verlenen watervergunning. De ecologische inrichting betreft een aanbeveling en is geen voorwaarde voor realisatie. Borging via het inpassingsplan is dus niet noodzakelijk. Tevens vind er veelvuldig afstemming plaats met het HHNK over dit plan en kan de watertoets op instemming van HHNK rekenen.</p>

	dat wordt aanbevolen de oever zoveel mogelijk ecologisch uit te voeren. De daadwerkelijke uitvoering hiervan is evenmin voldoende verzekerd.	
64k.	De familie X merkt op dat nergens in de toelichting bij het ontwerp-inpassingsplan wordt ingegaan op de financiële uitvoerbaarheid van het plan. Iedere motivering hiervoor ontbreekt. Het enige dat hierover is opgenomen is: "Het plan, zoals in deze toelichting beschreven, wordt gerealiseerd door middel van vrijgehouden budget door de provincie Noord-Holland." Nergens wordt hierop enige toelichting gegeven. Dit is in strijd met artikel 3.1.6 lid 1 sub f Bro. Dit wordt als volgt toegelicht. Ten eerste wordt in de toelichting bij het ontwerp-inpassingsplan wel genoemd dat verschillende gronden moeten worden verworven en dat met deze grondeigenaren momenteel overleg plaats vindt, maar het is totaal onduidelijk welke bedragen hiervoor zijn gereserveerd. Iedere toelichting op dit deel van de financiële onderbouwing ontbreekt. Evenmin is duidelijk of een planschade-risicoanalyse is uitgevoerd en zo ja, wat de uitkomsten daarvan zijn. Ook ten aanzien van de andere kosten is in het geheel niet duidelijk of hiervoor een budget is opgenomen en zo ja, of dat een reëel bedrag is. Dit geldt onder meer voor de verschillende maatregelen die moeten worden getroffen in het kader van de watertoets en de mogelijke sanering van de bodem en de waterbodem. Nu iedere inzichtelijke onderbouwing van de financiële uitvoerbaarheid ontbreekt, kan het ontwerp-inpassingsplan volgens de familie X niet worden vastgesteld.	Voor het inpassingsplan is de financiële uitvoerbaarheid van belang. In dat kader heeft een analyse plaatsgevonden van de planschadekosten en aankoopkosten en zijn deze posten opgenomen in het projectbudget dat gereserveerd is. Daarmee is sprake van een uitvoerbaar project.
64l.	Voorts is besloten ten aanzien van de reconstructie van de A.C de Graafweg dat geen MER hoeft te worden opgesteld, omdat geen belangrijke gevolgen voor het milieu te verwachten zouden zijn. Cliënten menen dat hierbij onvoldoende rekening is gehouden met het toetsingskader van bijlage II bij de MER-richtlijn. De wijziging van een waterloop is m.e.r.-beoordelingsplichtig op grond van D 3.2. van de bijlage bij het Besluit m.e.r.	Verwezen wordt naar de meldnotitie m.e.r.-beoordeling bij het inpassingsplan waarin getoetst is aan bijlage III van de MER-Richtlijn. Op basis van deze toetsing heeft het bevoegd gezag – Gedeputeerde Staten van provincie Noord-Holland – geconcludeerd noch de locatie, noch de omgeving, noch de aanpassing van de watergang aanleiding geven om de (milieu-)effecten in een uitgebreide milieueffectrapportage af te wegen. De vier hoofdthema's (kenmerken van de projecten, plaats van de projecten, samenhang met andere activiteiten en kenmerken van het potentiële effect)

	<p>Nu echter de waterloop tegelijk met de verbreding van de A.C. de Graafweg wordt uitgevoerd en hiervan een direct gevolg is, dienen de milieugevolgen van het gehele project, dus inclusief de verbreding van de weg over een lente van 12 kilometer te worden gezien. De twee activiteiten zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Bij de beoordeling of een MER moet worden uitgevoerd, spelen de kenmerken van het project, de plaats van de activiteit en de kenmerken van het potentiële effect een rol. Hier kan worden gewezen op de enorme lengte van het project (12,5 km), waarbij de verbrede weg milieueffecten zal sorteren. In het besluit staat weliswaar dat de reconstructie niet of nauwelijks een verkeersaantrekkende werking zal hebben, maar ook deze stelling is niet onderbouwd. Het traject van de A.C. de Graafweg loopt voor een groot deel dwars door een Weidevogelleefgebied en zal ook de begrenzing van het Natuurnetwerk en natuurverbindingen aantasten. Bovendien ligt de weg tussen drie Natura-2000 gebieden in. Op grond van de hierboven beschreven kenmerken van het project (lengte van de weg), die dwars een beschermd gebied loopt (Weidevogelleefgebied, Natuurnetwerk en natuurverbinding) en de kenmerken van het potentiële effect (het grote bereik van het effect in verband met de lengte van de weg en de negatieve effecten van de verbreding van de weg, zonder dat vaststaat wat de verkeersaantrekkende werking van de reconstructie zal zijn) dient naar het oordeel van cliënten een MER te worden opgesteld om de milieugevolgen van het ontwerp-inpassingsplan beter te onderzoeken, voordat een afgewogen besluit kan worden genomen omtrent de herinrichting van de A.C. de Graafweg.</p>	<p>in acht nemend, zijn er geen bijzondere omstandigheden die het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure noodzakelijk maken. Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet te verwachten. De motivering voor wat betreft de beperkte verkeersaantrekkende werking is aan de toelichting van het inpassingsplan toegevoegd.</p>
<p>64m.</p>	<p>Op grond van het bovenstaande meent de familie X dat het ontwerp-inpassingsplan niet op deze wijze kan worden vastgesteld. Zij verzoekt u het ontwerp-inpassingsplan overeenkomstig de inhoud van deze zienswijze aan te passen. Daarnaast verzoekt de familie</p>	<p>De zienswijze heeft deels geleid tot aanpassing van (de toelichting) bij het inpassingsplan.</p> <p>De provincie is gestart met de onderhandelingen met de indiener en over de aankoop van gronden van indiener. De voorwaarden voor een</p>

	X u in overleg te treden over de door haar aangedragen opties voor locaties voor een nieuwe woning, zodat deze vorm van schadevergoeding voor de verwerving van haar woning zorgvuldig wordt onderzocht.	grondoverdracht kan indiener aan de orde stellen tijdens de onderhandelingen.
Conclusie	De zienswijze leidt tot aanpassing van het PIP.	
65.	<p>In de zienswijze d.d. 11 juni 2018 heeft indiener aangegeven dat de provincie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het plan wijzigt zodat de aanleg van een parallelweg mogelijk wordt • als secundair standpunt: opstel stroken in het midden van de weg en uitvoegstroken aan de zuidkant van de weg. <p>In aanvulling op de eerste zienswijze geeft indiener aan dat de parallelweg van cruciaal belang is voor een goede en veilige ontsluiting van de betreffende woningen, het bedrijf en het land. Met deze aanvulling geeft indiener aan dat in plaats van een parallelweg ook een zogenaamde fietsstraat voor acceptabel is waarop tevens beperkt autoverkeer wordt toegestaan. Verder is het gevaar dat de parallelweg/ fietsstraat een weg wordt voor sluijverkeer niet aanwezig, omdat deze weg wat indiener betreft niet doorlopend hoeft te zijn van de Schapenweg naar de Ovotonde. De weg kan gebruikt worden voor autoverkeer naar één van de twee: of naar de Schapenweg (kortste en gewenste route) of naar de Ovotonde.</p> <p>Samenvattend:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het plan wijzigen zodat de aanleg van een parallelweg of fietsstraat mogelijk wordt • Als secundair standpunt: opstel stroken in het midden van de weg en uitvoegstroken aan de zuidkant van de weg. • Provincie is aansprakelijk voor alle schade die mijn opdrachtgevers leiden door de reconstructie. 	<p>Voor wat betreft de beantwoording van de eerder ingediende zienswijze d.d. 11 juni 2018 wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 5.</p> <p>Ten aanzien van de alternatieve invulling van de parallelweg als fietsstraat waarbij autoverkeer beperkt wordt toegestaan het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ook de aanvulling op de parallelstructuur zoals voorgesteld door indieners betekent een situatie waar (landbouw)verkeer en fietsers gezamenlijk aanwezig zijn. Vanuit veiligheidsoogpunt is dit onwenselijk. Het leidt tot een grotere ruimteclaim en meer grondverwerving. In relatie tot het aandeel landbouwverkeer dat hier gebruik van maakt vindt de provincie dit geen verantwoorde investering. De beschikbare budgetten, wet- en regelgeving en technische (on)mogelijkheden in overweging nemend stelt ze hier ten behoeve van de N241 A.C. de Graafweg geen middelen voor beschikbaar. • Daarnaast wordt de aansluiting van de Schapenweg op de N241 A.C. de Graafweg gesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Deze aansluiting is na de herinrichting alleen nog toegankelijk voor langzaam verkeer en voor bestemmingsverkeer van het plaatselijk gelegen perceel. <p>Als indieners van mening zijn dat zij planschade lijden dan kunnen zij binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek tot planschadevergoeding indienen bij de provincie Noord-Holland. Nadat een aanvraag voor tegemoetkoming in planschade is ingediend, wordt beoordeeld of sprake is van planschade.</p>

Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
66a.	<p>Indiener is sinds 2015 eigenaar van het perceel gelegen aan de Breestraat 11 te Opmeer, kadastraal bekend sectie C 1708, kadastrale gemeente Opmeer. Indiener is doende om het perceel te ontwikkelen, waardoor het in de nabije toekomst in gebruik genomen kan worden.</p> <p>Het perceel aan de Breestraat 11 is aan de noordzijde gelegen langs de A.C. de Graafweg. Het nu voorliggende ontwerp-inpassingsplan is aldaar mede gelegen op gronden van indiener, zodat zij in zoverre direct door het voorgenomen plan wordt geraakt.</p> <p>Het perceel is thans gelegen binnen het bestemmingsplan "Herziening Hoogwoud, Opmeer en Spanbroek" van de Gemeente Opmeer. Binnen dit bestemmingsplan heeft het perceel de bestemming "Maatschappelijk -2". Gronden met deze bestemming zijn kort gezegd bestemd voor gebouwen ten behoeve van educatieve, sociaal-medische, sociaal-culturele, sport- en recreatieve voorzieningen en voorzieningen ten behoeve van openbare en overheidsdienstverlening, alsook ondergeschikte detailhandel en ondergeschikte horeca ten dienste van deze voorzieningen. Voorts is in dit bestemmingsplan in artikel 45 van de planvoorschriften voorzien in een wijzigingsbevoegdheid. Op grond van deze bevoegdheid kan de bestemming gewijzigd worden in een woonfunctie, een dienstverlenende functie, een bedrijfsfunctie, een maatschappelijke functie, een zorgfunctie of horecafunctie.</p> <p>Indiener geeft aan zich in een vergevorderd stadium te bevinden wat betreft de ontwikkeling van (zorg)woningen op het perceel, alsmede andere functies binnen het huidige pand.</p>	Ter kennisgeving aangenomen.

<p>66b.</p>	<p>Indiener ziet zich met het ontwerp-inpassingsplan geconfronteerd met een planologische ontwikkeling waarbij de huidige A.C. de Graafweg (N241) zal worden verbreed, onder andere in de richting van en zo mogelijk over haar perceel. Hoewel indiener begrip heeft voor de belangen die met het inpassingsplan worden behartigd, meent indiener dat zij door deze wijze van bestemmen en herinrichten van de A.G. de Graafweg onevenredig in haar belangen worden geschaad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De voorgenomen verbreding van de verkeersbestemming is mede gelegen op het perceel van indiener. In het geval binnen deze bestemming de maximale aanlegmogelijkheden — inclusief binnenplanse afwijkingmogelijkheden - voor wegen, straten, fiets- en voetpaden alsmede de overige toegelaten functies binnen deze bestemming worden gerealiseerd, dan zal de A.C. de Graafweg alsmede de overige paden en functies gelegen zijn op het perceel van indiener, dan wel op zeer korte afstand van het perceel. • Indiener kan zich niet vinden in de voorgenomen verbreding van het traject ter hoogte van haar perceel, vanwege de negatieve invloed daarvan op de gebruiksmogelijkheden van het perceel en het daarop aanwezige pand. Zo ziet zij zich geconfronteerd met toename van geluid richting haar perceel, immers er wordt op kortere afstand van het perceel gereden. Weliswaar wordt in het akoestisch onderzoek dat ten grondslag aan het inpassingsplan wordt gelegd geconcludeerd dat de toename van de geluidsbelasting op geluidsgevoelige gebouwen niet groter dan 2 dB is, echter dit onderzoek ziet niet op het perceel 	<p>Ter hoogte van het perceel van indiener vinden er ten opzichte van de bestaande situatie vrijwel geen wijzigingen plaats aan het profiel van de rijweg van de N241 A.C. de Graafweg. Ten opzichte van de bestaande as van de weg verschuift de toekomstige as circa 40 centimeter in zuidelijke richting. Als gevolg van het inpassingsplan komt de rijweg van de N241 A.C. de Graafweg dus nauwelijks dichterbij het perceel van indiener te liggen. Dit is tevens geborgd in de planregels door de aanduiding 'as van de weg'.</p> <p>De functies waar het met betrekking tot perceel van indiener omgaat betreffen de obstakelvrije zone, het fietspad en de watergang. De breedtes van de berm en het fietspad ten zuiden van de N241 A.C. de Graafweg voldoen in de bestaande situatie niet aan de Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten (ERBI). Om in de toekomstige situatie te voldoen aan de ERBI en zo een verkeersveilige situatie te creëren verschuift de berm langs de N241 A.C. de Graafweg en het fietspad als volgt in zuidelijke richting:</p> <ul style="list-style-type: none"> • berm tussen N241 A.C. de Graafweg en fietspad wordt 1,5 meter breder ten opzichte van de bestaande situatie, zodat in totaal een berm (obstakelvrije zone) van 4,50 meter (vanaf binnenkant kantstreep) wordt gerealiseerd; • het fietspad wordt verbreedt van 2,5 meter naar 3 meter; <p>De consequentie van deze verschuiving in zuidelijke richting is dat ook de watergangen op het perceel van indiener wijzigen. Deze verschuiven mee in zuidelijke richting, waarbij de eisen en uitgangspunten van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) in acht worden genomen. Er is uitgegaan van een profiel van 4 meter en een talud aan weerszijden van minimaal 1:2.</p> <p>Voor wat betreft het gegeven dat op basis van de huidige bestemming geluidsgevoelige objecten binnen het bouwvlak mogelijk worden gemaakt is het akoestisch onderzoek aangepast. Wel wordt opgemerkt dat in de bestaande situatie sprake is van een niet-geluidsgevoelig object (leegstaand museum) en een gebruiks- of bestemmingswijziging benodigd is voor het veranderen van de museumfunctie tot een andere functie. Uit de berekening volgt dat op het bouwvlak sprake is van een maximale toename van 0,78 dB en daarmee niet groter is dan 2 dB en er geen sprake is van</p>
--------------------	--	---

	<p>van indiener. Binnen het huidige bestemmingsplan "Herziening Hoogwoud, Opmeer en Spanbroek" is zoals aangegeven sprake van een wijzigingsbevoegdheid naar een woonfunctie. Indiener wenst gebruik te maken van die bevoegdheid om haar plannen voor een woonfunctie op het perceel te realiseren. In de wijzigingsbevoegdheid is als voorwaarde opgenomen dat de geluidbelasting van geluidsgevoelige objecten niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een vastgestelde hogere grenswaarde. In het geval de A.C. de Graafweg op kortere afstand tot het pand en perceel komt te liggen, is het nog maar zeer de vraag of indiener haar woningbouwplannen op haar perceel zou kunnen uitvoeren, immers daarvoor is een goed woon- en leefklimaat vereist. Deze gevolgen van de verbreding van het traject zijn in het akoestisch onderzoek niet meegenomen, kennelijk vanwege het gegeven dat er nog geen functie is ontwikkeld. Planologisch zijn geluidsgevoelige objecten echter wel toegestaan en voorzien.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Niet alleen kunnen met toepassing van de wijzigingsbevoegdheid woningen worden gerealiseerd, maar op basis van de maatschappelijke bestemming zijn educatieve en sociaal-medische voorzieningen alsmede voorzieningen ten behoeve van openbare en overheidsdienstverlening toegelaten. Het is derhalve mogelijk om op het perceel geluidsgevoelige objecten zoals onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen, verzorgingstehuizen en kinderdagverblijven te vestigen. Met deze functies op korte afstand van de verbrede A.C. de Graafweg is in het akoestisch onderzoek ten 	<p>een reconstructie-effect. Ook wordt de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet overschreden. Voorliggend inpassingsplan maakt een wijziging naar een geluidgevoelige functie op het perceel niet onmogelijk. De vigerende bestemming ter plaatse blijft realiseerbaar.</p> <p>Voor zover het betreft de aangehaalde wijzigingsbevoegdheid uit het bestemmingsplan 'Herziening Hoogwoud, Opmeer en Spanbroek' geldt dat nog geen ruimtelijke procedure is gestart. Een voorwaarde van deze wijzigingsbevoegdheid is dat de ontwikkeling mede getoetst dient te worden aan de normstelling van de Wet geluidhinder. Als gevolg van dit inpassingsplan is ten opzichte sprake van een geringe geluidstoename (0,78 dB) en wordt tevens de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet overschreden. Voorliggend inpassingsplan vormt daarom geen belemmering voor de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid.</p>
--	---	---

	<p>onrechte geen rekening gehouden. Zowel de voorgenomen ontwikkeling van de woonfunctie alsmede de maatschappelijke bestemming dienen dan ook meegenomen te worden in het onderzoek naar de gevolgen van het voorgenomen inpassingsplan. Gedeputeerde Staten hebben dit miskend.</p>	
66c.	<ul style="list-style-type: none"> • Indiener maakt zich voorts zorgen over de (externe) veiligheid van haar pand. In de toelichting van het inpassingsplan is overwogen dat op sommige locaties de veiligheidssituatie wordt verbeterd, omdat het incidenteel vervoer van gevaarlijke stoffen verder komt te liggen van de beperkt kwetsbare objecten. Voor het perceel en pand van indiener geldt het omgekeerde. De A.C. de Graafweg zal dicht op het pand komen te liggen, waardoor het verkeer ook op kortere afstand het pand passeert. Niet alleen vreest indiener voor de externe veiligheid, maar tevens voor de algemene veiligheid van het pand en haar gebruikers en toekomstige bewoners. Immers, in het geval zich ongelukken zouden voordoen op het nabij gelegen traject, dan bestaat het risico dat een auto of vrachtwagen op het perceel en tegen het pand terecht komt, met alle gevolgen van dien. Een dergelijk risico is voor indiener onaanvaardbaar. Uit het inpassingsplan blijkt niet dat de risico's op deze locatie zijn geïventariseerd. • Voorts vraagt indiener aandacht voor de bereikbaarheid van haar perceel en pand. Door de verbreding van de A.C. de Graafweg naar en op het perceel van indiener, wordt de bereikbaarheid van het pand beperkt. Er kan bij uitvoering van de herinrichting niet meer om het 	<p>De N241 A.C. de Graafweg komt nauwelijks dichterbij het perceel van indiener. De as van de weg verschuift in de toekomstige situatie 40 centimeter richting het perceel van indiener. Dit is tevens geborgd in de planregels door de aanduiding 'as van de weg'.</p> <p>Door het verbreden van de wegberm tussen weg en fietspad, het fietspad en de berm langs het fietspad, neemt de beschikbare ruimte naast de weg toe en ontstaat een 'vergevingsgezinde' ruimte. De berm biedt ruimte aan bestuurders van voertuigen die om welke reden dan ook van de rijbaan zijn geraakt. De inrichting van de berm bepaald in hoge mate de ongevalskans voor automobilisten die met hun voertuig uit de koers zijn geraakt. Deze zone (berm) beïnvloedt uitsluitend de verkeersveiligheid en dan vooral bij enkelvoudige ongevallen. Door de verbreding van de ruimte naast de weg wordt de kans verlaagd dat een voertuig (zoals een voertuig voor incidenteel vervoer van gevaarlijke stoffen) in een sloot terecht komt dan wel op het perceel of tegen het pand van indiener terecht komt.</p> <p>De situatie van indiener is door de provincie beoordeeld. De benodigde gronden zijn noodzakelijk voor de uitvoering van het inpassingsplan en maken afgezet tegen het algemene belang van de verbetering van de verkeersveiligheid geen onevenredige inbreuk op de voortzetting van het huidige gebruik op de betreffende percelen. De provincie is gestart met de onderhandelingen tussen de indiener en de initiatiefnemer over de aankoop van gronden van indiener. De voorwaarden voor een grondoverdracht kan indiener aan de orde stellen tijdens de onderhandelingen. In het kader van het ontwerp en de verwerving wordt rekening gehouden met en waar mogelijk aangesloten op de bestaande situatie. Voor wat betreft de airco-units wordt het ontwerp en daarmee ook het inpassingsplan zo aangepast dat deze de airco-units niet kruist.</p>

	<p>pand heen gereden worden. Dit zou onder andere betekenen dat het pand minder goed bereikbaar is voor brandweer en andere hulpdiensten. Aan de westzijde van het pand is sprake van een distributieweg, die bedoeld is voor bevoorrading met behulp van vrachtwagens. Door verbreding van de A.C. de Graafweg zou deze wijze van bevoorrading onmogelijk worden gemaakt. Aan de noordzijde van het pand zijn voorts airco-units geplaatst, welke van groot belang zijn voor het pand en die niet zomaar verplaatst kunnen worden. Indiener vreest voorts voor de bereikbaarheid van de naastgelegen sloot. Deze kan niet voldoende worden gebaggerd, omdat kranen deze locatie niet meer vanaf het perceel van indiener kunnen bereiken. Verder geldt dat door het verbreden van de weg ten koste van het perceel van indiener, zij zich geconfronteerd zal zien met een feitelijke verkleining van het perceel. Indiener wenst echter de huidige gebruiksmogelijkheden in zij geheel aan te wenden. Verlies van oppervlakte kan bijvoorbeeld een beperking van het aantal aan te leggen parkeerplaatsen met zich meebrengen, terwijl deze wel benodigd zijn voor de gebruikers van het pand. Indiener dient en wenst in voldoende parkeergelegenheid op eigen gronden te kunnen voorzien. De voorgestelde inrichting van het perceel aan de zijde van de A.C. de Graafweg wordt door Indiener dan ook als onevenredig belemmerend geacht.</p> <ul style="list-style-type: none"> • In het kader van de bereikbaarheid van het pand wenst indiener voorts een aansluiting op de A.C. de Graafweg. De huidige bestemmingsplannen "Herziening Hoogwoud, Opmeer en Spanbroek" 	<p>De indiener beschrijft een 'distributieweg aan de westzijde van het pand voor bevoorrading met vrachtwagens'. De provincie is niet bekend met een distributieweg in de huidige situatie op deze locatie. De provincie is ook niet bekend met een distributieweg in de toekomstige situatie. Een distributieweg op deze locatie lijkt in tegenspraak met wat de indiener in de zienswijze aangeeft dat 'zich in een vergevorderd stadium te bevinden wat betreft de ontwikkeling van (zorg)woningen op het perceel'.</p> <p>Als indieners van mening zijn dat zij planschade lijden dan kunnen zij binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan een verzoek tot planschadevergoeding indienen bij de provincie Noord-Holland. Nadat een aanvraag voor tegemoetkoming in planschade is ingediend, wordt beoordeeld of sprake is van planschade.</p> <p>Voor wat betreft de niet in gebruik zijnde aansluiting op de N241 A.C. de Graafweg is in het vergunningensysteem van de provincie Noord-Holland alleen een melding bekend van een 'uitweg naar een sportveld' ter hoogte van km 16.725 ten behoeve van de bereikbaarheid van de velden voor nood- en hulpdiensten. Aangezien het in de toekomst een nieuwe functie betreft (zorgwoningen) dient indiener een vergunningaanvraag in te dienen bij de gemeente Opmeer voor een aansluiting op de N241 A.C. de Graafweg. Omdat het een provinciale weg betreft legt de gemeente deze aanvraag ter advies voor aan de provincie. Hierbij wordt opgemerkt dat het provinciaal beleid is om alleen voor de huidige functie (nood- en hulpdiensten) de aansluiting in stand te houden.</p>
--	---	--

	<p>en "De Veken" staan een dergelijke ontsluiting in beginsel toe. Ook de planregels van het ontwerp-inpassingsplan lijken dit niet uit te sluiten. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is echter opgenomen dat erf- en perceelontsluitingen op gebiedsontsluitingen ongewenst zouden zijn. Gezien de omvang van het perceel en pand alsmede de maatschappelijke functie daarvan acht indiener een ontsluiting van haar perceel op de A.C. de Graafweg juist wenselijk. Gedeputeerde Staten worden dan ook verzocht om, voor zover indiener daarin met het inpassingsplan zou worden beperkt, het inpassingsplan daarop aan te passen</p>	
Conclusie	De zienswijze leidt tot aanpassing van het PIP.	
67.	<p>Indiener vindt dat ter plaatse van de kruising N241/Skarpetweg/Frik in het ontwerp een fietspadsituatie is ingetekend die niet zal voldoen. Indiener verwacht dat fietsers rechtdoor de brug oversteken en niet de moeite nemen het getekende fietspad links van de weg te gebruiken. Voorts is indiener er zeker van dat de snelheid van het verkeer op N241 eerder zal toenemen met de aangegeven verbreding en middenberm ter hoogte van de kruising, wat volgens indiener zal leiden tot ongewenste gevaarlijke situaties. Indiener is van mening dat de voorgestelde aanpassingen niet de "verkeersremmende" werking hebben die wel zeer wenselijk zou zijn. Een rotonde zou volgens indiener een betere en veiligere oplossing zijn.</p>	<p>Gelet op de beperkte hoeveelheid kruisend verkeer (circa 225 overstekende fietsers per dag (Bron: Trajectstudie N241b van 10 december 2015)) ter plaatse van de N241 A.C. de Graafweg ter plaatse van het kruispunt Frik / A.C. de Graafweg (en de aansluitende Skarpetbrug) acht de provincie de realisatie van een rotonde geen verantwoorde investering. Ook uit oogpunt van verkeersveiligheid is de realisatie van een ovonde niet noodzakelijk. Op basis van voorgestelde herinrichting ter plaatse van het kruispunt wordt een verkeersveiliger situatie ten opzichte van de bestaande situatie gerealiseerd omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ten opzichte van de bestaande situatie komt de as van de N241 A.C. de Graafweg verder zuidwaarts te liggen. Dit betekent dat de Skarpetweg met circa 12,00 meter wordt verlengd zodat fietsers na het passeren van de brug in de Skarpetweg niet direct de N241 A.C. de Graafweg hoeven te kruisen en fietsers meer overzicht en opstelruimte krijgen. Door de extra lengte wordt ook de helling flauwer. • Er wordt een kruispunt gemaakt met gescheiden rijbanen, waarbij overstekende fietsers kunnen wachten in een fysieke middengeleider tussen de rijbanen om zo de rijstroken in twee keer over te kunnen steken.

		<ul style="list-style-type: none"> Er worden zogenaamde opvangfietspaden rondom het kruispunt met middengeleider gerealiseerd bestaand uit een fietspad met een breedte van 3,00 meter. Dit betekent dat fietsers tegen de klok in rond het kruispunt kunnen fietsen om vanuit de Skarpetweg de Frik te bereiken en vice versa. <p>Op deze wijze wordt een verkeersveilige fietsoversteek ter plaatse gerealiseerd.</p> <p>Opgemerkt wordt dat deze opvangfietspaden rondom het gehele kruispunt een wijziging betreft ten opzichte van het ontwerp-PIP. In het ontwerp-PIP was enkel een fietsverbinding opgenomen aan de oostzijde van de Skarpetweg.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt tot aanpassing van het PIP.	
68.	Is vervallen.	
69.	Indiener zendt voor de zekerheid nogmaals de eerder ingediende zienswijze (zie zienswijze 43) toe met daarbij een kleine aanvulling. Deze aanvulling houdt in dat indiener akkoord is - behoudens het gestelde in de zienswijze - met het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan Herinrichting A.C. de Graafweg (N241). Wel behoudt de indiener zich het recht voor om als het Provinciaal Inpassingsplan Herinrichting A.C. de Graafweg (N241) af gaat wijken van het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan Herinrichting A.C. de Graafweg (N241) zij hiertegen bezwaar kan maken. Dit doet zij als bewoner en dagelijkse gebruiker (direct belanghebbende) aan/van de N241.	Ter kennisgeving aangenomen.
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
70.	Is vervallen.	
71.	Is vervallen.	
72.	Indiener geeft aan dat het inpassingsplan het belang raakt van de agrarische sector en in het bijzonder die van de heer X. Indiener geeft aan dat niet duidelijk is gecommuniceerd waarom de gronden van X benodigd zijn voor de herinrichting. Dit leidt volgens indiener tot	In de beantwoording van zienswijzen 3, 58, 61 is nader toegelicht waarom de provincie de gronden van de heer X nodig heeft voor de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg. In verband met het opnieuw ter inzage gaan van het ontwerp-PIP heeft de heer X deze beantwoording niet eerder ontvangen.

	<p>onzekerheid in de bedrijfsvoering. Volgens indiener is de onzekerheid verder toegenomen toen tijdens een afspraak met een rentmeester aan de heer X is meegedeeld dat geen 6 meter maar 10 meter van zijn land nodig zou zijn in verband met een essentiële vleermuisroute. Indiener is van mening dat het onbehoorlijk is om een ondernemer in het ongewisse te laten. Indiener verzoekt de provincie om dit te herstellen.</p> <p>Indiener is van mening dat niet is onderbouwd dat de betreffende route een essentiële vleermuisroute is. Indiener vindt het feit dat de route de enige route in de omgeving is en door vleermuizen gebruikt wordt nog niet maakt dat de route een essentiële vleermuisroute is. Tevens is indiener van mening dat niet is onderbouwd dat de essentiële vleermuisroute niet meer als zodanig kan functioneren als de bomenrij gekapt wordt. De bestaande route wordt reeds op meerdere punten onderbroken hetgeen inhoudt dat er geen geleidingselementen zijn.</p> <p>Indiener geeft aan dat de gronden van de heer X niet nodig zijn voor de herinrichting en verzoekt de provincie naar aanleiding van bovenstaande constatering het inpassingsplan zo aan te passen dat de gronden van de heer X buiten het plangebied vallen. Ook zijn er geen alternatieve locaties onderzocht en is er geen ruimtelijke afweging gemaakt.</p> <p>Ook zijn er volgens indiener maatregelen met een kleiner ruimtebeslag mogelijk, bijvoorbeeld een vervangend scherm (palen met doek) en mogelijk biedt het bestaande geluidsscherm al voldoende geleiding.</p>	<p>Een vliegroute is essentieel als er geen alternatieve nabijgelegen (nagenoeg) aaneengesloten lijnbeplantingen aanwezig zijn tussen verschillende vleermuispopulaties. Er is sprake van een essentiële vleermuisroute als zonder route de gunstige staat van instandhouding van de betreffende soorten in het geding komt. Voor lijnbeplanting geldt dat een lijnobject aanwezig moet blijven met bomen van circa 6 meter hoog en een redelijke kroon. Gedurende de veldbezoeken zijn meer dan 20 overvliegende gewone dwergvleermuizen waargenomen, die een sterke binding hebben met de aanwezige bomen tussen Opmeer en Sijbekarspel. De vleermuizen zijn vliegend waargenomen net onder de boomkronen. De gewone dwergvleermuizen zijn afkomstig van Opmeer en vliegen richting het oosten. Om vast te stellen hoe de vliegroute loopt is onderzocht of de vleermuizen de A.C. de Graafweg volgen of niet. Hieruit blijkt dat de gewone dwergvleermuizen net na de S-bocht in de weg, afbuigen richting het noorden richting Benningbroek. Omdat er geen nabijgelegen laanbeplanting is tussen Opmeer en Sijbekarspel, zijn er geen - ondanks de doorbroken lijnbeplanting - alternatieve vliegroutes voor de gewone dwergvleermuis.</p> <p>In de beantwoording van zienswijzen 3, 58, 61 is nader toegelicht waarom de provincie de gronden van de heer X nodig heeft voor de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg.</p> <p>Wat betreft de voorgestelde opties van indiener wordt opgemerkt dat een vervangend scherm (palen met doek) alleen als tijdelijke maatregel toegepast kan worden, maar geen structurele oplossing biedt voor de compensatie van de vliegroute. Het betreffende geluidsscherm staat te dicht langs de N241 A.C. de Graafweg en is lager dan de omliggende bomen, wat een te grote kans op aanrijdingen van vleermuizen met zich mee brengt.</p>
--	---	---

	<p>Indiener geeft aan dat de heer X is verteld dat er geen vervangende bomen komen maar een rietsingel om het open landschap te bevorderen. In het plan is volgens indiener niet onderbouwd of een rietsingel als compenserende maatregel volstaat en ook is niet onderbouwd hoeveel ruimtebeslag er voor een dergelijke singel nodig is.</p> <p>Indiener geeft aan dat het streven van de overheid en de agrarische sector is om kringlooplandbouw te realiseren. Het daarbij kunnen beschikken over voldoende agrarisch areaal is daarbij van essentieel belang. Volgens indiener ondermijnt de eenvoud waarmee met het inpassingsplan agrarische grond wordt afgenomen ten behoeve van de herinrichting van de N241 A.C. de Graafweg de verduurzaming van de agrarische bedrijfsvoering.</p>	<p>De provincie is gestart met de onderhandelingen met de indiener en over de aankoop van gronden van indiener. In het kader van de aankoop en onderhandeling wordt binnen de kaders van het Inpassingsplan waar mogelijk gezocht naar een optimalisatie van de aan te kopen gronden. Een rietsingel voldoet echter niet als uitvoerbare compenserende maatregel.</p> <p>Het primaire doel van de herinrichting is om de verkeersveiligheid van de weg te verbeteren. De provincie ziet het als haar taak om de veiligheid zoveel mogelijk te borgen. Het verkeersveiliger maken van de N241 A.C. de Graafweg leidt tot een grotere ruimteclaim (zie ook beantwoording zienswijze 3). Zij moet zich daarbij houden aan met name voorgeschreven budgetten, wet- en regelgeving en technische (on)mogelijkheden. De noodzakelijke ruimte is zorgvuldig beoordeeld en afgewogen. Ook de situatie van de heer X en ook andere agrariërs langs de N241 A.C. de Graafweg waarvan gronden benodigd zijn, zijn zorgvuldig beoordeeld door de provincie.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	
73.	<p>Indiener geeft aan dat vanwege privéomstandigheden zij niet in de gelegenheid is geweest om de eerder ingediende pro-formazienswijze van inhoudelijke gronden te voorzien.</p>	<p>Indiener heeft tijdens de ter inzagelegging een pro-formazienswijze ingediend (zie zienswijze 53). De provincie heeft indiener vervolgens twee weken de tijd gegeven om de zienswijze met inhoudelijke gronden aan te vullen. Gelet op de ter inzagelegging (6 weken) en mogelijkheid tot aanvulling (2 weken) vindt de provincie dat indiener voldoende tijd heeft gehad om haar zienswijze op het plan kenbaar te maken. Deze termijn wordt niet nogmaals verlengd.</p>
Conclusie	De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het PIP.	

3 Samenvatting wijzigingen ten opzichte van het ontwerp PIP

De ingekomen zienswijzen hebben geleid tot de volgende wijzigingen in het PIP:

- Toevoegen van het weidevogelcompensatieplan als bijlage aan de toelichting.
- Aanvullen natuuronderzoek ten aanzien van de onderzoeksmethode bij het aanvullend vleermuisonderzoek.
- Toevoegen van de verkeerskundige paragraaf in de toelichting inclusief bijlage van de gebruikte verkeerscijfers.
- Toevoegen Breestraat 11 aan het akoestisch onderzoek.
- Aanvullen van de akoestische onderbouwing in de toelichting in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing en het toevoegen van de GES en geluidsberekeningen in Sijbekarspel en de geluidsbelasting op de tuinen Koekoeksbloem.
- Aanvullen akoestisch onderzoek met een berekening van het cumulatie-effect.
- Aanpassen toelichting met betrekking tot actuele provinciale verordening
- Aanpassingen plangrens van de verbeelding ter plaatse van:
 - Verlaat 32, Heerhugowaard.
 - A.C. de Graafweg 6A, Heerhugowaard.
 - Pade 8, Opmeer.
 - Breestraat 11, Opmeer.
 - Aansluiting Skarpetweg in verband met fietspad.
 - De verlegging van de weg in verband met omwisselen van de watergang en het kavelpad.
- Aanpassing van de planregels:
 - Opnemen van bestemming 'groen' ter hoogte van de bestaande groenstrook 'Heerenweide'.
 - Opnemen van de voorwaardelijke verplichting onder de bestemming 'Verkeer – 1' in verband met de juridische borging van het opstellen en uitvoeren van het landschapsplan.
 - Opnemen van de voorwaardelijke verplichting onder de bestemming 'Verkeer – 1' in verband met de borging van het uit te voeren maatregelenonderzoek ten behoeve van Verlaat 30 in Heerhugowaard, A.C. de Graafweg 1 in Opmeer, Breestraat 1, 2 en 3 in Opmeer, Middelweg 36 in Opmeer en Pade 6 in Opmeer.
 - Opnemen van de voorwaardelijke verplichting onder de bestemming 'Verkeer – 1' in verband met de borging van het uit te voeren maatregelenonderzoek ten behoeve van A.C. de Graafweg 2, 6, 6A en 10 in Heerhugowaard, Verlaat 1, 3A, 5, 7, 32, 34 en 36 in Heerhugowaard, Langereis 7 te Hoogwoud en A.C. de Graafweg 9 te Opmeer.
 - Opnemen van de voorwaardelijke verplichting onder de bestemming 'Verkeer – 1' in verband met de borging voor de sanering van de woningen A.C. de Graafweg 2A en 4 in Heerhugowaard.

Naast de wijzigingen die uit de zienswijzen voortvloeien, zijn enkele ambtshalve wijzigingen ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan doorgevoerd. Deze zijn hieronder weergegeven.

- Ter plaatse van het perceel kadastraal bekend als Heerhugowaard, Sectie S, nummer 3143 (ter plaatse van Niedorperdijk) het naar het westen uitbreiden van de PIP-grens – bestemd als 'verkeer-1' met 10 meter over een afstand van 70 meter.

- Ter plaatse van het perceel kadastraal bekend als Heerhugowaard, Sectie S, nummer 78 (ter plaatse van Frik) het naar het zuiden uitbreiden van de PIP-grens – bestemd als ‘verkeer-1’ met 7 meter over een afstand van 10 meter.
- Ter plaatse van het perceel kadastraal bekend als Heerhugowaard, Sectie S, nummer 83 (ter plaatse van Frik) het naar het zuiden uitbreiden van de PIP-grens – bestemd als ‘verkeer-1’ met 3 meter over een afstand van 9 meter.
- Ter plaatse van het perceel kadastraal bekend als Niedorp, sectie D, nummer 978 (perceel aan noordzijde van de Westerlangereis) het naar het noorden uitbreiden van de PIP-grens – bestemd als ‘agrarisch met waarden’ - met 11,50 meter over een afstand van 200 meter en het toevoegen van de bestemming ‘agrarisch met waarden’ aan de planregels.
- Ter plaatse van het perceel kadastraal bekend als Opmeer, sectie V, nummer 288 (adres: Pade 8, Opmeer) het naar het noorden uitbreiden van de PIP-grens – bestemd als ‘verkeer-1’ met 4,05 meter over een afstand van 63 meter.
- Ter plaatse van het perceel kadastraal bekend als Opmeer, sectie V, nummer 377 (perceel aan noordzijdewestzijde van de kruising Pade-N241) het naar het noorden uitbreiden van de PIP-grens – bestemd als ‘verkeer-1’ - met 10 meter over een afstand van 30 meter.
- Het mogelijk maken van geluidsbeperkende voorzieningen binnen de bestemming Verkeer-1 onder voorbehoud dat B&W bevoegd zijn nadere eisen te stellen aan de inrichting.
- Toevoegen van de figuur ‘as van de weg’ ter plaatse van de Frik en de aantakking van de huidige N241 op de nieuw aan te leggen rotonde.
- Enkele tekstuele ondergeschikte aanpassingen in de toelichting, planregels en verbeelding.