

ECLI

ECLI:NL:RVS:2013:235

Datum uitspraak

10 juli 2013

Inhoudsindicatie

Bij besluit van 16 juli 2012 hebben provinciale staten het inpassingsplan "Westfrisiaweg" vastgesteld.

Volledige tekst

201209433/1/R1.

Datum uitspraak: 10 juli 2013

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellant sub 1A] en [appellante sub 1B] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 1]), wonend te Westwoud, gemeente Drechterland,
2. [appellant sub 2], wonend te Westwoud, gemeente Drechterland,
3. de stichting Stichting Niet door 't Lint, gevestigd te Hoogkarspel, gemeente Drechterland, en anderen,
4. de vennootschap met beperkte aansprakelijkheid naar Duits recht Lidl Nederland GmbH, gevestigd te Huizen,
5. [appellant sub 5], wonend te Broek op Langedijk, gemeente Langedijk, en anderen,
6. [appellant sub 6], wonend te Broek op Langedijk, gemeente Langedijk,
7. [appellant sub 7], wonend te Broek op Langedijk, gemeente Langedijk,
8. [appellant sub 8] en anderen, wonend te Hensbroek, gemeente Hollands Kroon,
9. [appellant sub 9A] en [appellante sub 9B] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 9]), wonend te Heerhugowaard,
10. [appellant sub 10], wonend te Heerhugowaard,
11. [appellant sub 11] en anderen, wonend te Zwaagdijk-West, gemeente Medemblik,
12. [appellant sub 12], wonend te Hoogkarspel, gemeente Drechterland,
13. [appellante sub 13], gevestigd te Hoogkarspel, gemeente Drechterland,
14. de vereniging Vereniging Milieudefensie, gevestigd te Amsterdam,
15. [appellant sub 15], wonend te Obdam, gemeente Koggenland,
16. de vereniging Land- en Tuinbouworganisatie Noord (hierna: LTO Noord), gevestigd te Haarlem,

en

provinciale staten van Noord-Holland,  
verweerders.

Procesverloop

Bij besluit van 16 juli 2012 hebben provinciale staten het inpassingsplan "Westfrisiaweg"

vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1], [appellant sub 2], Stichting Niet door 't Lint en anderen, Lidl, [appellant sub 5] en anderen, [appellant sub 6], [appellant sub 7], [appellant sub 8] en anderen, [appellant sub 9], [appellant sub 10], [appellant sub 11] en anderen, [appellant sub 12], [appellante sub 13], de Vereniging Milieudefensie, [appellant sub 15] en LTO Noord beroep ingesteld.

Provinciale staten hebben een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft desverzocht een deskundigenbericht uitgebracht. Een aantal appellanten en provinciale staten hebben een zienswijze daarop naar voren gebracht.

Een aantal appellanten en provinciale staten hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak gelijktijdig met zaak nr. 201209741/1/R1 ter zitting behandeld op 24 april 2013, waar appellanten in persoon zijn verschenen en/of zich hebben doen vertegenwoordigen. Een aantal appellanten is niet verschenen en heeft zich evenmin doen vertegenwoordigen. Ook provinciale staten hebben zich doen vertegenwoordigen.

Overwegingen

Toetsingskader

1. Bij de vaststelling van een inpassingsplan hebben provinciale staten beleidsvrijheid om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die provinciale staten uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig achten. De Afdeling toetst deze beslissing terughoudend. Dit betekent dat de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden beoordeelt of aanleiding bestaat voor het oordeel dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Voorts beoordeelt de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden of het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht.

Het inpassingsplan

2. Het inpassingsplan voorziet in de N23 Westfriaweg. De N23 Westfriaweg maakte aanvankelijk deel uit van de rijksweg N23 die was voorzien van Alkmaar naar Zwolle. Aangezien dit rijksproject geen doorgang vindt is besloten tot de aanleg van de N23 Westfriaweg als provinciale weg.

Het tracé van de N23 Westfriaweg loopt van Heerhugowaard tot aan Enkhuizen. Het inpassingsplan voorziet deels in opwaardering van de bestaande wegen N507 tussen Heerhugowaard en Avenhorn, N243 tussen Avenhorn en de A7 en N302 tussen de A7 en de Markerwaardweg. Verder voorziet het in een nieuwe wegverbinding ten noorden van Heerhugowaard tussen de provinciale weg N242 en De Braken en een nieuwe wegverbinding tussen de Markerwaardweg en de Raadhuyslaan. De route van de N23 Westfriaweg bestaat in totaal een weglengte van ongeveer 40 km en loopt door de gemeenten Heerhugowaard, Koggenland, Medemblik, Hoorn, Drechterland, Stede Broec en Enkhuizen. De N23 Westfriaweg zal gedeeltelijk worden uitgevoerd met een wegprofiel van 2x1 rijstroken en gedeeltelijk met een wegprofiel van 2x2 rijstroken. Er zullen maximaal toegestane snelheden van 80 km per uur en 100 km per uur gelden.

Toepasselijkheid Crisis- en herstelwet

3. Ingevolge artikel 1.1, aanhef en onder a, van de Crisis- en herstelwet (hierna: Chw), voor zover thans van belang, is afdeling 2 van toepassing op alle besluiten die krachtens enig wettelijk voorschrift zijn vereist voor de ontwikkeling of verwezenlijking van de in bijlage I bij deze wet bedoelde categorieën.

Categorie 2.1 van bijlage I betreft de ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.5 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro).

Het onderhavige besluit is vastgesteld krachtens artikel 3.26 van afdeling 3.5 van de Wro, zodat afdeling 2 van de Chw op het besluit van toepassing is.

#### Ontvankelijkheid

4. Provinciale staten betogen dat het beroep van [appellant sub 8] en anderen voor zover dat is ingesteld door [appellant sub 8] en [3 appellanten sub 8], niet-ontvankelijk moet worden verklaard, omdat door hen geen zienswijze naar voren is gebracht.

4.1. De Afdeling stelt vast dat [appellant sub 8], en [3 appellanten sub 8] - anders dan provinciale staten betogen - een zienswijze naar voren hebben gebracht. De Afdeling volgt provinciale staten daarom niet in hun standpunt dat het beroep van [appellant sub 8] en anderen niet-ontvankelijk moet worden verklaard, voor zover dat door de genoemde personen is ingesteld.

5. Provinciale staten betogen dat het beroep van Stichting Niet door 't Lint en anderen, voor zover dit betrekking heeft op het tracé tussen de Raadhuislaan en de Houtribdijk, niet-ontvankelijk moet worden verklaard. Hiertoe voeren zij aan dat het beroep in zoverre valt buiten de reikwijdte van de statutaire doelstelling van Stichting Niet door 't Lint. Verder voeren zij aan dat ter plaatse geen van de bewoners die het beroep mede hebben ingesteld woonachtig zijn. Provinciale staten wijzen er voorts op dat voornoemd tracé geen onderdeel uitmaakt van het inpassingsplan.

5.1. Het beroep van Stichting Niet door 't Lint en anderen is gericht tegen het plandeel met de bestemming "Verkeer - 1" voor zover daarmee de doorsteek ten westen van Hoogkarspel mogelijk wordt gemaakt. De Afdeling overweegt dat het beroep in zoverre ontvankelijk is, hetgeen provinciale staten ook niet hebben bestreden. Wat betreft de beroepsgronden die betrekking hebben op de N506 tussen de Raadhuislaan en de Houtribdijk, overweegt de Afdeling dat deze beroepsgronden samenhangen met voornoemd plandeel. Vanwege deze samenhang volgt de Afdeling het betoog van provinciale staten met betrekking tot de ontvankelijkheid van het beroep van Stichting Niet door 't Lint en anderen niet.

6. Ingevolge de artikelen 3:11, 3:15 en 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) wordt het ontwerp-inpassingsplan ter inzage gelegd voor de duur van zes weken en kunnen gedurende deze termijn zienswijzen naar voren worden gebracht bij provinciale staten.

6.1. Het ontwerp-inpassingsplan is blijkens de kennisgeving met ingang van 13 oktober 2011 voor de duur van zes weken ter inzage gelegd. De termijn waarbinnen zienswijzen naar voren konden worden gebracht eindigde derhalve op 23 november 2011. [2 appellanten sub 5], die mede-indieners zijn van het beroep van [appellant sub 5] en anderen, hebben geen zienswijze tegen het ontwerp-inpassingsplan naar voren gebracht bij provinciale staten.

Ingevolge artikel 8.2, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wro, zoals dit luidde ten tijde van belang, gelezen in samenhang met artikel 6:13 van de Awb, kan beroep slechts worden ingesteld tegen het besluit tot vaststelling van een inpassingsplan door de belanghebbende

die over het ontwerpinpassingsplan tijdig een zienswijze bij provinciale staten naar voren heeft gebracht.

Dit is slechts anders indien een belanghebbende redelijkerwijs niet kan worden verweten dat hij niet tijdig een zienswijze naar voren heeft gebracht.

Hiervan is de Afdeling niet gebleken.

6.2. Het beroep van [appellant sub 5] en anderen, voor zover dat is ingesteld door [2 appellant sub 5], is niet-ontvankelijk.

Intrekkingen

7. Ter zitting heeft [appellant sub 1] zijn beroepsgrond dat als gevolg van de aanleg van de N23 Westfrisaweg veel agrarische percelen dusdanig zullen worden doorsneden dat dit leidt tot een inefficiënte bedrijfsvoering van de desbetreffende agrariërs en zijn beroepsgrond dat de aanleg van de N23 Westfrisaweg leidt tot een waardevermindering van de woningen en bedrijven van buurtgenoten, ingetrokken.

## ALGEMEEN DEEL

Vorbereiding plan

8. [appellant sub 1] betoogt met verwijzing naar de uitzending van het televisieprogramma "De Slag om Nederland" van de VPRO op 14 mei 2012 dat in de fase van de totstandkoming van het plan sprake is geweest van politieke willekeur en een gebrek aan transparantie van diverse personen en instanties.

De Vereniging Milieudefensie betoogt dat het provinciebestuur een bewonersgroep uit Zwaagdijk heeft belemmerd in haar mogelijkheden voor het inwinnen van een deskundigenadvies.

8.1. De Afdeling overweegt dat [appellant sub 1] en de Vereniging Milieudefensie niet aannemelijk hebben gemaakt dat in de procedure die heeft geleid tot de vaststelling van het voorliggende plan in zoverre is gehandeld in strijd met de Awb, de Wro of enige andere wettelijke bepaling. De betogen falen.

9. Stichting Niet door 't Lint en anderen, Lidl, [appellant sub 10] en [appellant sub 8] en anderen hebben bezwaar tegen de manier waarop provinciale staten de ingediende zienswijzen over het ontwerpinpassingsplan hebben behandeld. In dit verband is aangevoerd dat niet expliciet op alle onderdelen van de zienswijzen is ingegaan.

9.1. De Afdeling overweegt dat artikel 3:46 van de Awb zich er niet tegen verzet dat zienswijzen samengevat worden weergegeven. Dat niet op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze afzonderlijk is ingegaan, vormt op zichzelf geen aanleiding voor het oordeel dat het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan niet voldoende is gemotiveerd. Niet is gebleken dat bepaalde argumenten niet in de besluitvorming zijn betrokken.

Verkeersgegevens

10. Stichting Niet door 't Lint en anderen betogen dat het door provinciale staten gehanteerde verkeersmodel en de daaruit voortvloeiende verkeersgegevens een onderschatting geven van de verkeersintensiteiten op de N23 Westfrisaweg en het onderliggende wegennet. Hiertoe voeren zij aan dat geen rekening is gehouden met extra verkeer van de A7 en het verkeersaanbod dat zal worden veroorzaakt door de geplande

aanleg dan wel opwaardering van de overige delen van de N23 in Flevoland en Overijssel. Zij voeren verder aan dat niet inzichtelijk is gemaakt welke specifieke ruimtelijke ontwikkelingen als invoergegevens zijn gebruikt bij de berekening van de te verwachten verkeersintensiteiten. Gelet hierop kan volgens hen niet worden uitgegaan van de juistheid van de resultaten en conclusies in de aan het plan ten grondslag liggende onderzoeken waarin van de berekende verkeersprognoses is uitgegaan. Stichting Niet door 't Lint en anderen stellen dat in het milieueffectrapport "MER Opwaardering Westfriisaweg" van 23 juli 2007 (hierna: plan-MER) weliswaar enkele autonome ontwikkelingen zijn opgesomd die als invoergegevens zijn gebruikt, maar zij wijzen erop dat dit overzicht - bijvoorbeeld wat betreft plannen voor de realisering van woningbouw en bedrijventerreinen - ten tijde van de vaststelling van het plan was verouderd, zodat die gegevens niet meer aan het inpassingsplan ten grondslag hadden mogen worden gelegd.

10.1. Uit het rapport "Verkeersonderzoek Westfriisaweg" van Goudappel Coffeng van 6 juni 2005 volgt dat in 2004 in opdracht van de gemeente Hoorn het verkeersmodel Westfriesland is opgesteld dat is gebaseerd op het Nieuw Regionaal Model (hierna: NRM) voor de Randstad (versie 2.0). Dit verkeersmodel is geschikt gemaakt voor het studie- en invloedsgebied van de N23 Westfriisaweg. Om ook het verkeer buiten het studie- en invloedsgebied goed te kunnen modelleren is, zo staat in voornoemd onderzoek, het verkeersmodel Westfriisaweg gekoppeld aan het NRM Randstad 2.3 waarin heel Nederland is opgenomen, zij het alleen voor de Randstad redelijk gedetailleerd.

Verder volgt uit voornoemd rapport en het rapport "Actualisering Verkeersmodel Westfriisaweg" van Goudappel Coffeng van 22 oktober 2010 dat is uitgegaan van autonome ontwikkelingen, waaronder een stijging van het aantal inwoners, bouwplannen- en projecten in de regio overeenkomstig het streekplan en geplande wegbuitbreidingen.

10.2. De Afdeling acht, gelet op de inhoud van de verkeerskundige rapporten die aan het plan ten grondslag liggen, voldoende inzichtelijk van welke autonome ontwikkelingen bij de berekening van de verkeersgegevens is uitgegaan. In hetgeen Stichting Niet door 't Lint en anderen hebben aangevoerd wordt daarom geen aanleiding gezien voor het oordeel dat de autonome ontwikkelingen die zijn meegenomen nader hadden moeten worden gespecificeerd.

In hetgeen Stichting Niet door 't Lint en anderen hebben aangevoerd wordt voorts geen aanleiding gezien voor het oordeel dat vanwege onjuiste verkeersprognoses niet kan worden uitgegaan van de aan het plan ten grondslag liggende onderzoeken. Hierbij wordt in aanmerking genomen dat provinciale staten stellen dat met de koppeling van het Verkeersmodel Westfriisaweg aan het NRM is uitgegaan van verkeersintensiteiten op de aansluitende wegen buiten het plangebied - zoals de A7 en delen van de N23 in Flevoland en Overijssel buiten het plangebied -, hetgeen in het deskundigenbericht is bevestigd.

Met betrekking tot het betoog van Stichting Niet door 't Lint en anderen dat plannen voor bijvoorbeeld de realisering van woningbouw en bedrijventerreinen zijn gewijzigd in de tijd die is verstreken tussen het moment van het opstellen van de onderzoeksrapporten en het moment van de vaststelling van het plan, overweegt de Afdeling dat provinciale staten ter zitting onweersproken hebben verklaard dat reeds in de huidige situatie problemen bestaan ten aanzien van de verkeersafwikkeling die nopen tot een aanpassing van de bestaande infrastructuur. Zo al sprake zou zijn van gewijzigde plannen voor de realisering van woningbouw en bedrijventerreinen, acht de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat dit had moeten leiden tot een ingrijpende feitelijke wijziging van het voorziene project of de onderzoeken die daaraan ten grondslag liggen. Gelet hierop bestaat geen aanleiding voor het

oordeel dat bepaalde onderzoeken niet aan het plan ten grondslag hadden mogen worden gelegd.

#### Verkeersveiligheid

11. [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie betogen dat de verkeersveiligheid zal afnemen op het traject van de N23 Westfriaweg ter plaatse van de gelijkvloerse kruising van deze weg met de stoomtramlijn in Zwaagdijk-West. In dit verband wijzen zij erop dat de snelheid van het autoverkeer ter plaatse 100 km per uur zal bedragen.

11.1. Provinciale staten hebben onbetwist gesteld dat de museumstoomtram in de winter niet rijdt en dat deze in de andere seizoenen gemiddeld twee keer per dag op en neer rijdt van Hoorn naar Medemblik. Provinciale staten achten een gelijkvloerse kruising van de stoomtramlijn met de N23 Westfriaweg, gelet op deze beperkte frequentie, aanvaardbaar. De Afdeling is van oordeel dat provinciale staten zich in redelijkheid op dit standpunt hebben kunnen stellen. Daarbij wordt in aanmerking genomen de toelichting van provinciale staten dat verkeersmaatregelen zullen worden genomen om de kruising verkeersveilig in te passen met spoorbomen, waarschuwborden en een verlaging van de maximumsnelheid op het wegvak voor de kruising. Het is aannemelijk dat deze maatregelen kunnen en zullen worden getroffen. [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie hebben niet aannemelijk gemaakt dat het plan in zoverre desondanks zal leiden tot een wat betreft verkeersveiligheid onaanvaardbare situatie. Wat betreft het betoog van [appellant sub 11] en anderen dat voornoemde verkeersmaatregelen in het plan moeten worden geregeld, wordt overwogen dat hiervoor gelet op het vorenstaande geen aanleiding bestaat.

12. [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie voeren verder aan dat de verkeersveiligheid zal verslechteren ten opzichte van de bestaande situatie ter plaatse van de aansluiting van de N23 met de Oostergouw. In dit verband wijzen zij erop dat de fietstunnel ter hoogte van de Oostergouw zal komen te vervallen en fietsers - waaronder schoolgaande kinderen - de op- en afritten van de N23 Westfriaweg zullen moeten kruisen op een door verkeerslichten geregelde oversteek. Zij achten dit in strijd met het bepaalde in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2007-2013 dat verkeersstromen moeten worden gescheiden. Lidl betoogt eveneens dat het in de toekomstige situatie zal komen tot een confrontatie tussen (vracht)autoverkeer en fietsverkeer, hetgeen leidt tot gevaarlijke situaties.

12.1. De N23 Westfriaweg zal de Oostergouw ongelijkvloers kruisen, waarbij de N23 Westfriaweg over de Oostergouw heen gaat. Verkeer vanaf de Oostergouw richting de A7 en verkeer uit de richting Enkhuizen naar de Oostergouw zal via een toe- en afrit ten noorden van de N23 Westfriaweg rijden en gaat via een viaduct onder de N23 Westfriaweg door. Verkeer vanaf de Oostergouw richting Enkhuizen en verkeer vanaf de A7 naar de Oostergouw rijdt via een ten zuiden van de N23 Westfriaweg gelegen toe- en afrit. De zuidelijke toerit en de noordelijke afrit kruisen het fietsverkeer gelijkvloers op een door verkeerslichten geregelde oversteek. De Afdeling is van oordeel dat provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat fietsers aldus veilig kunnen oversteken. Daarbij wordt in aanmerking genomen de toelichting van provinciale staten dat de gekozen oplossing voldoet aan de ontwerpeisen van het Handboek Wegontwerp Gebiedsontsluitingswegen (publicatie 164c) van de stichting CROW, hetgeen in het deskundigenbericht is bevestigd. Voorts wordt in aanmerking genomen dat in het deskundigenbericht staat dat met verkeersmaatregelen kan worden bewerkstelligd dat de aansluiting veilig wordt ingepast. Provinciale staten hebben toegezegd verkeersmaatregelen te zullen nemen. [appellant sub 11] en anderen, de Vereniging Milieudefensie en Lidl hebben niet aannemelijk gemaakt dat het plan in zoverre desondanks zal leiden tot een wat betreft

verkeersveiligheid onaanvaardbare situatie. Het betoog dat de gekozen oplossing in strijd is met het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2007-2013 leidt niet tot een ander oordeel. Hiertoe wordt overwogen dat daaruit - anders dan [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie betogen - niet volgt dat verkeerssoorten in alle gevallen moeten worden gescheiden. Daaruit volgt slechts dat de verkeersveiligheid een belangrijke drijfveer is om voorzieningen te treffen bij het scheiden van verkeerssoorten en bij kruisingen met het autonetwerk.

Met betrekking tot het betoog van [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie dat de bestaande fietstunnel moet worden behouden dan wel een nieuwe fietstunnel moet worden gerealiseerd, stellen provinciale staten dat behoud van de bestaande tunnel technisch niet mogelijk is en dat de realisering van een nieuwe tunnel hoge kosten met zich brengt. Bovendien zou de tunnel 56 m tot 65 m lang moeten zijn, hetgeen provinciale staten uit het oogpunt van sociale veiligheid niet wenselijk achten. Gelet hierop hebben zij de keuze gemaakt niet te voorzien in de realisering van een fietstunnel. Deze keuze acht de Afdeling, gelet op hetgeen [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie hebben aangevoerd, niet onredelijk.

#### Alternatieven

##### Trajectdeel nabij Heerhugowaard

13. [appellant sub 5] en anderen, [appellant sub 6] en [appellant sub 7] betogen dat provinciale staten zich ten onrechte reeds vanaf een vroegtijdig stadium - namelijk reeds vanaf de fase van het opstellen van het plan-MER - hebben geconcentreerd op de aanleg van de N23 Westfriisaweg ten noorden van Heerhugowaard. Varianten ten zuiden van Heerhugowaard zijn volgens hen niet serieus overwogen. In dit verband wijzen zij erop dat de zuidelijke varianten pas in de aanvulling "MER opwaardering Westfriisaweg alternatieven ten zuiden van Heerhugowaard" van 28 januari 2010 op het plan-MER in de afweging zijn betrokken.

13.1. In het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: commissie m.e.r.) van 5 februari 2008 staat naar aanleiding van het plan-MER dat de informatie over een alternatief langs de zuidkant van Heerhugowaard nader moet worden onderbouwd. De commissie m.e.r. adviseert de milieugevolgen van een alternatief langs de zuidkant van Heerhugowaard alsnog uit te werken dan wel te onderbouwen waarom dit niet als reëel alternatief kan worden beschouwd, voordat over het tracédeel een besluit wordt genomen. In het toetsingsadvies staat dat dit kan worden gedaan in een aanvulling op het plan-MER of door dit alternatief mee te nemen in het milieueffectrapport "InrichtingsMER opwaardering Westfriisaweg" van 28 januari 2010 (hierna: het Inrichtings-MER).

13.2. Het provinciebestuur heeft onder meer in het toetsingsadvies van de commissie m.e.r., aanleiding gezien een aanvulling op het plan-MER te maken waarin twee zuidelijke varianten voor het trajectdeel nabij Heerhugowaard zijn onderzocht. Dit heeft geresulteerd in het milieueffectrapport "MER opwaardering Westfriisaweg, alternatieven ten zuiden van Heerhugowaard" van 28 januari 2010. De keuze voor het noordelijke tracé is daarin herbevestigd. Hiertoe is met betrekking tot de opwaardering van de N243 als zuidelijk alternatief geconcludeerd dat dit alternatief niet voldoet aan het projectdoel dat is gesteld ten behoeve van de veiligheid en leefbaarheid. Met betrekking tot het 'Nollencircuit' als zuidelijk alternatief is geconcludeerd dat dit wat betreft de aspecten verkeersveiligheid en milieueffecten minder goed scoort dan het gekozen noordelijke alternatief. [appellant sub 5] en anderen, [appellant sub 6] en [appellant sub 7] hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze

conclusies onjuist zijn.

Trajectdeel Markerwaardweg-Houtribdijk

14. Stichting Niet door 't Lint en anderen, [appellant sub 1], [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie kunnen zich niet verenigen met de keuze voor de realisering van een doorsteek ten westen van Hoogkarspel (hierna: het westtracé) voor het oostelijk gelegen trajectdeel van de N23 Westfrisiaweg. Stichting Niet door 't Lint en anderen voeren aan dat het nut en de noodzaak voor de aanleg van het westtracé niet zijn onderbouwd. [appellant sub 1] voert aan dat de bewoners van Hoogkarspel met deze keuze onevenredig zwaar zullen worden belast. Volgens hen valt niet in te zien waarom niet is gekozen voor de opwaardering van een noordelijke route over bestaand tracé als alternatief. Stichting Niet door 't Lint en anderen voeren met verwijzing naar het plan-MER en het in hun opdracht opgestelde rapport "Tracéstudie N23 Toekomstvastheid Markerwaardweg-Houtribdijk" van DHV van juni 2008 aan dat de opwaardering van een noordelijke route over bestaand tracé uit het oogpunt van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid gelijkwaardig scoort als de realisering van het westtracé met een doorsteek ten westen van Hoogkarspel. Zij voeren aan dat dit alternatief bovendien goedkoper is. Voor zover provinciale staten de keuze voor het westtracé onderbouwen met de afwegingscriteria uit het Regioakkoord van 2007, betogen zij dat niet kan worden uitgegaan van de afwegingscriteria in het Regioakkoord.

Stichting Niet door 't Lint en anderen, [appellant sub 1] en de Vereniging Milieudefensie voeren aan dat de keuze voor het westtracé bovendien geen toekomstvastе oplossing biedt, omdat aanzienlijke filevorming zal ontstaan op de bestaande N506 tussen de Raadhuislаan en de Houtribdijk op de locatie waar het verkeer van de N23 Westfrisiaweg en het verkeer van de bestaande N506 samen zullen komen. Zij betogen dat filevorming slechts kan worden voorkomen door opwaardering van de N506 tussen de Raadhuislаan en de Houtribdijk, hetgeen - nu eenmaal is gekozen voor het westtracé - ten onrechte niet in het plan mogelijk is gemaakt. Voor zover provinciale staten stellen dat dit niet nodig is, omdat tot ná 2020 geen filevorming zal optreden op de N506, betogen zij dat dit niet is aangetoond en dat slechts uit financiële overwegingen de keuze is gemaakt om het tracé van de N506 tussen de Raadhuislаan en de Houtribdijk buiten het plan te laten. Stichting Niet door 't Lint en anderen voeren aan dat - ook in het geval de conclusie gerechtvaardigd zou zijn dat pas op een later tijdstip een plan in procedure hoeft te worden gebracht voor de opwaardering van de N506 - het maar de vraag is of dat niet zal leiden tot dusdanig negatieve gevolgen voor de ter plaatse aanwezige Westfriese Omringdijk als provinciaal cultuurhistorisch monument, het woon- en leefklimaat van bewoners in Stedebroec en de Natura 2000-gebieden Markermeer & IJmeer en IJsselmeer dat zal moeten worden geconcludeerd dat aanleg van het laatste deel van het westtracé financieel niet uitvoerbaar is. Stichting Niet door 't Lint en anderen voeren aan dat in de besluitvorming hieraan ten onrechte voorbij is gegaan. [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie achten de keuze voor het westtracé eveneens onaanvaardbaar vanwege de hoge kosten die daarmee zullen zijn gemoeid.

14.1. In het Regioakkoord N23 Westfrisiaweg van 17 oktober 2007 staat dat de Stuurgroep Westfrisiaweg na een zorgvuldige afweging heeft gekozen voor het westtracé en dat deze keuze verband houdt met de volgende overwegingen:

1. deze keuze sluit het beste aan bij een verdere uitbouw van het gebied Hoorn-Enkhuizen-Stedebroec via het Bandstadconcept, hetgeen voor het oostelijk deel van dit gebied een concentratie betekent van verstedelijking vanaf Hoogkarspel in oostelijke richting via Stedebroec tot Enkhuizen. Met de aanleg van het westtracé ontstaat een rondweg om de stedelijke Bandstad heen die - zeker op langere termijn - de meeste ruimte en mogelijkheden

biedt voor de ontwikkeling van woningen en bedrijvigheid. Vermeld is dat de afwikkeling van verkeer, de ontsluiting van gebieden en het tegengaan van sluipverkeer uit de woonkernen het meest zijn geborgd met een rondweg, omdat het doorgaande verkeer dan het meest wordt gescheiden van het bestemmingsverkeer. In het Regioakkoord staat over het noordtracé dat dit tracé leidt tot een doorsnijding van de stedelijke Bandstad, in die zin dat de binnenstad van Enkhuizen wordt afgesneden van het overige deel van de Bandstad. Voorts is vermeld dat dit tracé verkeerskundig gezien een suboptimale oplossing en onvoldoende perspectief biedt voor de ontwikkeling van woningen en bedrijvigheid;

2. deze keuze leidt - in tegenstelling tot de keuze voor één van de noordelijke tracé's - niet tot een aantasting van het noodzakelijke ruimtegebruik dat nodig is voor de uitbreiding van ter plaatse gevestigde zaadveredelingsbedrijven. Vermeld is dat de verdere ontwikkeling van de zaadveredelingsbedrijvigheid en de daarmee gepaard gaande werkgelegenheid hoog op de agenda staan van de provincie en gemeenten;

3. het westtracé is landschappelijk goed inpasbaar.

14.2. Provinciale staten hebben op basis van de afwegingscriteria in het Regioakkoord die hiervoor in 14.1 zijn weergegeven, de keuze gemaakt voor het westtracé met een doorsteek bij Hoogkarspel. De Afdeling acht deze keuze niet onredelijk. Hetgeen Stichting Niet door 't Lint en anderen, [appellant sub 1], [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie hebben aangevoerd geeft geen aanleiding voor een ander oordeel. Het betoog van Stichting Niet door 't Lint en anderen dat niet kan worden uitgegaan van de afwegingscriteria in het Regioakkoord, faalt. De Afdeling volgt hen niet in hun betoog dat daarin ten onrechte is vermeld dat het westtracé niet leidt tot een doorsnijding van de Bandstad. Hierbij is van belang dat in het Regioakkoord staat dat de Bandstad voor het oostelijk deel van het gebied Hoorn-Enkhuizen-Stedebroec - anders dan Stichting Niet door 't Lint en anderen menen - het stedelijk gebied behelst vanaf Hoogkarspel in oostelijke richting via Stede Broec tot Enkhuizen. Provinciale staten stellen terecht dat van een doorsnijding van dit gebied geen sprake is bij de keuze voor het westtracé. De omstandigheid dat ten tijde van de vaststelling van het plan nog geen zekerheid bestond over de realisering van woningbouwplannen - wat daar ook van zij - leidt evenmin tot een ander oordeel. De Afdeling ziet niet in waarom die zekerheid ten tijde van de vaststelling van het plan had moeten bestaan. Voor zover Stichting Niet door 't Lint en anderen zich op het standpunt stellen dat de afwegingscriteria in het Regioakkoord niet deugen, omdat door de aanleg van het tracé minder zaadveredelingsbedrijven worden geraakt dan in het Regioakkoord wordt gesuggereerd, wordt als volgt overwogen. Provinciale staten hebben toegelicht dat de desbetreffende passage in het Regioakkoord moet worden gelezen in de context van het totaal aan zaadveredelingsbedrijven in de regio, maar dat met die passage niet is beoogd te zeggen dat de keuze voor het tracé relevant is voor alle zeven zaadveredelingsbedrijven. De Afdeling ziet geen reden deze toelichting voor onjuist te houden.

Wat betreft de kosten voor de aanleg van het westtracé in vergelijking met de kosten voor de aanleg van een noordelijk tracé stellen provinciale staten met verwijzing naar het Regioakkoord dat die kosten hoog, maar in beide gevallen ongeveer vergelijkbaar zijn. Niet aannemelijk is gemaakt dat de kosten voor het noordelijk tracé zodanig lager zullen uitvallen dat provinciale staten om die reden niet in redelijkheid voor het westtracé hebben kunnen kiezen.

14.3. Wat betreft het betoog van Stichting Niet door 't Lint en anderen dat de opwaardering van het traject tussen de Raadhuislaan en de Houtribdijk als onderdeel van het westtracé in het voorliggende plan had moeten worden opgenomen, wordt als volgt overwogen.

Provinciale staten hebben ter zitting toegelicht dat het gedeelte van de N23 Westfriisaweg dat wordt aangelegd als nieuwe weg, zoals de doorsteek bij Hoogkarspel, met het oog op de toekomstvastheid van de N23 Westfriisaweg zal worden uitgevoerd met een wegprofiel van 2x2 rijstroken. Provinciale staten stellen dat dit echter niet met zich brengt dat ook opwaardering van de bestaande N506 tussen Raadhuislaan en de Houtribdijk, waarop de N23 Westfriisaweg zal aansluiten, in het voorliggende plan mogelijk moet worden gemaakt. Hiertoe stellen zij met verwijzing naar het Inrichtings-MER dat is onderzocht dat de capaciteit van de N506 tussen de Raadhuislaan en de Houtribdijk na ingebruikname van de N23 Westfriisaweg toereikend zal zijn voor een goede doorstroming van het verkeer. Met hetgeen Stichting Niet door 't Lint en anderen hebben aangevoerd acht de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat reden bestaat dit standpunt voor onjuist te houden. De Afdeling is voorts van oordeel dat provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat de omstandigheid dat zich op enig moment na 2020 problemen zouden kunnen gaan voordoen met de verkeersdoorstroming op de N506 tussen de Raadhuislaan en de Houtribdijk, geen reden is om opwaardering van dit traject tot 2x2 rijstroken in het plan mogelijk te maken. Daarbij is van belang dat nog onvoldoende vaststaat of en zo ja wanneer dat moment zich zal aandienen. Provinciale staten kunnen zo nodig in een latere fase een afzonderlijk plan in procedure brengen. De Afdeling acht op voorhand niet aannemelijk dat de aanwezigheid van de Westfriese Omringdijk als provinciaal cultuurhistorisch monument, de woonbebouwing in Stedebroec en de Natura 2000-gebieden Markermeer & IJmeer en IJsselmeer eraan in de weg staan dat op enig moment financieel uitvoerbare maatregelen worden genomen ten behoeve van een verbetering van de verkeersdoorstroming op de N506 tussen de Raadhuislaan en de Houtribdijk. Dit volgt ook niet uit het in opdracht van Stichting Niet door 't Lint en anderen opgestelde rapport "Tracéstudie N23 Toekomstvastheid Markerwaardweg-Houtribdijk" van DHV van juni 2008.

Ovatonden Wogmergouw en Oostergouw

15. [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie kunnen zich niet verenigen met de keuze voor de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen voor het trajectdeel ten oosten van de A7, met name de aanleg van de ongelijkvloerse kruising bij de Wogmergouw. Deze keuze leidt volgens hen onder meer tot een grote aantasting van de landschappelijke en natuurwaarden die provinciale staten blijkens beleidsstukken zoals de Structuurvisie Noord-Holland en de Nota natuurbeleid uit 2005 beogen te beschermen. Zij voeren aan dat de keuze voor de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen slechts kan worden gemaakt indien geen beter alternatief voorhanden is. Dat is er volgens hen echter wel, omdat als alternatief een door AGV Movares onderzochte variant op maaiveldniveau mogelijk is met ovatonden bij de Wogmergouw en de Oostergouw. Dit alternatief is weliswaar onderzocht in drie in opdracht van het provinciebestuur uitgevoerde quickscans op basis waarvan is geconcludeerd dat dit een minder goed en duurder alternatief zou zijn dan waarvan het plan uitgaat, maar [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie betogen dat van die conclusie niet kan worden uitgegaan, omdat die quickscans onvolledig zijn, onjuiste feiten bevatten en zijn gebaseerd op verkeerde aannames. Zij wijzen erop dat in de besluitvorming ook ten onrechte voorbij is gegaan aan het advies van de commissie m.e.r. van 1 november 2010 over de ovatonde-variant dat - tenzij wordt aangetoond dat de ovatonde-variant leidt tot een intensiteit/capaciteit-verhouding (hierna: I/C-verhouding) in de buurt van of zelfs meer dan 1 - nog nader zal moeten worden ingegaan op met name milieu-, landschaps- en verkeersaspecten.

15.1. Provinciale staten stellen dat in maart 2010 door een bewonersgroep uit Zwaagdijk-West een ontwerp voor een ovatonde ter hoogte van de Wogmergouw en de Oostergouw is

aangedragen dat in opdracht van provinciale staten door Grontmij aan een quickscan is onderworpen. In de quickscan van 7 juni 2010 is dit ontwerp beoordeeld op de aspecten: I/C-verhouding, ontwerprichtlijnen, de locatie van de ovatonde en kosten. Uit de door Grontmij uitgevoerde quickscan van 7 juni 2010 volgt dat de voorgestelde ovatonde onvoldoende capaciteit heeft voor een goede verkeersafwikkeling (I/C is groter dan 0,8), als gevolg waarvan files zouden ontstaan. Daarnaast werd vastgesteld dat het afhandelen van verkeersstromen tussen de stroomwegen A7 en N23 Westfrisiaweg overeenkomstig de daarvoor geldende richtlijnen niet via een ovatonde mag plaatsvinden. Ter plaatse van de Wogmergouw/Hoornseweg is bovendien vastgesteld dat de aanleg van een ovatonde onmogelijk is in verband met het ontbreken van voldoende weglengte voor weefvakken en bewegwijzering in het gebied tussen de A7 en de Wogmergouw.

Provinciale staten stellen voorts dat de bewonersgroep uit Zwaagdijk-West naar aanleiding van de quickscan van Grontmij van 7 juni 2010 aan AGV-Movares opdracht heeft gegeven te onderzoeken of een hoge ovatonde over de Wogmergouw mogelijk is. Dit heeft geresulteerd in een nieuw ontwerp voor een ovatonde van 24 februari 2011. Provinciale staten stellen dat bestudering van het aangepaste ontwerp voor een ovatonde uitwees dat deze zodanig is aangepast dat alleen het plaatselijke verkeer via de ovatonde kan worden afgewikkeld. Tussen de A7 en de Wogmergouw zouden bovendien twee extra ongelijkvloerse kruisingen moeten worden aangelegd. Grontmij heeft ook dit aangepaste ontwerp in opdracht van provinciale staten getoetst en heeft vastgesteld dat het nieuwe ontwerp wél voldoende capaciteit heeft voor een goede verkeersafwikkeling van het plaatselijke verkeer. De inpassing van het ontwerp van AGV-Movares zou op basis van de landelijke en provinciale richtlijnen voor de aanleg van wegen echter niet gerealiseerd kunnen worden op de aangegeven locatie, tenzij de A7 in westelijke richting wordt verlegd. De variant is ongeveer twintig tot dertig miljoen euro duurder dan het wegontwerp zoals dat is neergelegd in het inpassingsplan, omdat de variant ertoe leidt dat twee extra viaducten moeten worden gebouwd.

15.2. Uit het onderzoek dat provinciale staten naar de variant "Ovatonde Wogmergouw" en de variant "Ovatonde Oostergouw" hebben laten verrichten volgt dat de ovatonde-variant op maaiveldniveau om meerdere redenen geen reëel alternatief is voor de in het plan voorziene aansluiting ter hoogte van de Wogmergouw. Provinciale staten hebben ter zitting toegelicht dat de variant "Ovatonde Wogmergouw" vanwege de situering nabij de A7 niet zal kunnen voldoen aan de eisen in het Handboek Wegontwerp van de stichting CROW. [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie hebben dit niet weersproken. Met betrekking tot de variant "Ovatonde Oostergouw" hebben provinciale staten toegelicht dat die variant ook geen optie is in verband met de aanwezigheid van een brandstofverkooppunt ter plaatse en zichtlocaties van bedrijven. Ook deze stellingen zijn niet gemotiveerd betwist. In hetgeen is aangevoerd ziet de Afdeling dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de verrichte onderzoeken zodanige gebreken of leemten in kennis vertonen dat provinciale staten zich daarop niet hebben mogen baseren. De stellingen dat in de quickscans is uitgegaan van verkeerde aannames en dat niet is aangegeven hoe de ontwerpen vanuit het kostenaspect met elkaar zijn vergeleken, zijn hiervoor onvoldoende.

15.3. Voor zover de Vereniging Milieudefensie in haar beroepschrift betoogt dat niet had moeten worden gekozen voor de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen voor het trajectdeel ten oosten van de A7, omdat AGV Movares zich op het standpunt stelt dat een weg in zijn geheel op één niveau moet worden aangelegd, het gekozen ontwerp leidt tot een ernstige verslechtering van de luchtkwaliteit, ernstige geluidhinder, een aantasting van het landschap en de amovering van vijf woningen, wordt als volgt overwogen. Aan het plan ligt uitgebreid

onderzoek ten grondslag wat betreft de aspecten luchtkwaliteit, geluid, verkeer en de kwaliteit van het landschap. Voorts liggen daaraan ten grondslag een beoordeling en een belangenafweging van provinciale staten. De Vereniging Milieudefensie heeft niet vermeld waarom deze afweging wat betreft de door haar genoemde aspecten ontoereikend is. Derhalve wordt daarin geen aanleiding gezien voor het oordeel dat provinciale staten niet in redelijkheid hebben kunnen kiezen voor de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen voor het trajectdeel ten oosten van de A7.

#### Inrichtings-MER

16. Stichting Niet door 't Lint en anderen voeren aan dat in het Inrichtings-MER ten onrechte slechts is uitgegaan van een ontwerpprincipe dat de aanleg van een parallelweg met een fietspad ten westen van Hoogkarspel omvat.

16.1. Provinciale staten stellen dat in het Inrichtings-MER weliswaar in de beschrijving van het voorkeurstracé nog werd uitgegaan van het uitvoeren van de onderdoorgang met ruimte voor de aanleg van een parallelweg met fietspad, maar dat dit voorkeurstracé in het Inrichtings-MER vervolgens is uitgewerkt tot drie varianten en dat in alle drie varianten de parallelweg met fietspad is komen te vervallen. De Afdeling stelt vast dat dit inderdaad het geval is. Derhalve mist dit betoog van Stichting Niet door 't Lint en anderen feitelijke grondslag.

#### Geluid algemeen

17. [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie betogen dat niet zeker is dat de vereiste maatregelen ter beperking van geluidhinder zullen worden genomen, met name wat betreft het tracé van de N23 Westfriisiaweg tussen de A7 en Enkhuizen. In dit verband wijzen zij erop dat op 4 juli 2012 een erratum is uitgebracht op het akoestisch onderzoek van 16 mei 2012 dat betrekking heeft op de maatregelen die nodig zijn ter voorkoming van geluidhinder. Met dit erratum is volgens hen echter geen rekening gehouden.

17.1. In de plantoelichting is op de eerste bladzijde een addendum bijgevoegd. Daarin is uitgelegd waarom het erratum niet voorkomt in het overzicht van separate digitale bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan. De reden daarvan is dat het inpassingsplan reeds voor het verschijnen van het genoemde erratum ter perse is gegaan. Het addendum strekt ertoe de lezer te informeren dat ook het erratum onderdeel uitmaakt van de bijlagen bij de toelichting van het inpassingsplan. Als zodanig is het ook beschikbaar gesteld tijdens de termijn van terinzagelgging van het inpassingsplan. Provinciale staten stellen dat derhalve rekening is gehouden met het erratum, hoewel dit niet duidelijk uit de stukken blijkt. De Afdeling ziet in hetgeen is aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten geen rekening hebben gehouden met het erratum.

18. [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie voeren aan dat in het akoestisch rapport "Westfriisiaweg Provinciaal Inpassingsplan" van Grontmij van 16 mei 2012 onvoldoende is onderbouwd dat de te nemen maatregelen voldoende zijn om overschrijding van de geluidgrenswaarden te voorkomen. In dit verband betogen zij omtrent de doelmatigheid van de geluidbeperkende maatregelen dat geluidreducerend asfalt niet voor de Westfriisiaweg kan worden toegepast nu die maatregel niet is gevalideerd voor wegen met een maximumsnelheid van meer dan 80 km per uur, zoals de N23 Westfriisiaweg. Verder betogen zij dat niet is verzekerd dat de wegbeheerder op toe- en afritten en rotonden daadwerkelijk zal kiezen voor de toepassing van geluidreducerend asfalt. Ook betogen zij dat geen rekening is gehouden met de omstandigheid dat onderhoudsgevoelige delen van het

wegdek van de N23 Westfrisiaweg - bijvoorbeeld ter plaatse van overgangen of delen die stijgen of dalen - eerder zullen beschadigen, hetgeen zal leiden tot extra geluidhinder.

18.1. In het akoestisch rapport staat dat op de wegdelen waar geluidreducerend asfalt noodzakelijk is, gebruik zal worden gemaakt van het wegdek dunne deklaag type A. Vanwege de open structuur van dit asfalt is het niet goed bestand tegen optrekkend en afremmend verkeer. Daarom zal dit type asfalt - anders dan [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie menen - niet worden toegepast op kruispunten, rotondes en op- en afritten.

De Standaardrekenmethode II als bedoeld in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is gehanteerd bij de beoordeling of al dan niet sprake is van onaanvaardbare geluidhinder vanwege de N23 Westfrisiaweg. Vaststaat dat de geluidreducerende werking van geluidreducerend asfalt in de loop van de jaren zal afnemen. In de in bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 beschreven Standaardrekenmethode II is het effect van een toename van de geluidbelasting door veroudering van het wegdek verdisconteerd, doordat de emissiegetallen van het referentiewegdek worden bepaald op grond van meetgegevens van referentiewegdekken van verschillende leeftijden. Bij de berekening van de geluidbelasting als gevolg van de N23 Westfrisiaweg is derhalve rekening gehouden met de afname van de geluidreducerende werking van het geluidreducerend asfalt. Gelet hierop ziet de Afdeling in het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat de gehanteerde geluidreductie door de toepassing van stil asfalt leidt tot een onderschatting van de te ondervinden geluidbelasting.

19. De Vereniging Milieudefensie betoogt dat het woon- en leefklimaat zal verslechteren ter plaatse van woningen in de nabijheid van de locatie waar de N23 Westfrisiaweg de stoomtramlijn zal kruisen. Zij wijst erop dat extra geluidoverlast zal optreden als gevolg van het geluid dat weerkaatst tegen de ter plaatse voorziene geluidschermen. Verder voert zij aan dat sprake zal zijn van extra geluidhinder vanwege de omstandigheid dat de stoomtram sneller zal doorrijden over de N23 Westfrisiaweg dan in de bestaande situatie.

19.1. In het verweerschrift staat dat in het geluidmodel rekening is gehouden met de extra geluidbelasting die wordt veroorzaakt door de weerkaatsing van geluid. De Vereniging Milieudefensie heeft niet aannemelijk gemaakt dat aan dit uitgangspunt moet worden getwijfeld. Derhalve faalt het betoog dat in zoverre ten onrechte geen rekening is gehouden met de weerkaatsing van geluid. Overigens hebben provinciale staten toegelicht dat de schermen met absorberend materiaal worden uitgevoerd, zodat bijna geen geluid wordt weerkaatst.

Wat betreft het betoog dat moet worden gevreesd voor extra geluidhinder veroorzaakt door de museumstoomtram wordt als volgt overwogen. De museumstoomtram zal in de toekomstige situatie - anders dan in de bestaande situatie - niet langer stoppen voor de kruising van de N23 Westfrisiaweg met de stoomtramlijn, omdat op de kruising wordt voorzien in automatische spoorbomen. Gelet op de geringe intensiteit, de lage maximumsnelheid en de omstandigheid dat de museumstoomtram in de toekomstige situatie niet langer hoeft af te remmen bij de kruising, stellen provinciale staten dat in zoverre van extra geluidhinder geen sprake zal zijn. Hetgeen de Vereniging Milieudefensie heeft aangevoerd, biedt geen aanknopingspunten om aan de juistheid hiervan te twijfelen. Ook dit betoog faalt.

20. [appellant sub 5] en anderen, [appellant sub 6] en [appellant sub 7] vrezen voor geluidoverlast ter plaatse van hun woningen in het Oosterdelgebied. Zij betogen dat ten

onrechte geen akoestisch onderzoek is gedaan naar de geluidtoename op de Kamerlingh Onnesweg en de N242 die is toe te schrijven aan de N23 Westfrisiaweg. Voor zover provinciale staten stellen dat dit niet in het akoestisch onderzoek van het inpassingsplan hoefde te worden meegenomen, omdat dit al is meegenomen in het akoestisch onderzoek dat is verricht ten behoeve van het bestemmingsplan "De Vork", van de gemeente Heerhugowaard van 2004, voeren zij aan dat dit niet juist is.

20.1. Ingevolge artikel 1 van de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) wordt in deze wet en de daarop berustende bepalingen onder 'reconstructie van een weg' verstaan: één of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek [...] blijkt dat de berekende geluidbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidbelasting die [...] als de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd.

Ingevolge artikel 99, eerste lid, wordt tot een reconstructie van een weg, indien binnen de aanwezige of toekomstige zone van die weg woningen, andere geluidgevoelige gebouwen of geluidgevoelige terreinen aanwezig in aanbouw of geprojecteerd zijn, niet overgegaan dan na een met overeenkomstige toepassing van artikel 80 ingesteld onderzoek.

Ingevolge het tweede lid heeft het in het eerste lid bedoelde onderzoek tevens betrekking op die andere wegen of de niet te reconstrueren gedeelten van de betrokken weg indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de reconstructie van een weg zal leiden tot een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer vanwege andere wegen dan de te reconstrueren weg of - als een weg gedeeltelijk wordt gereconstrueerd - vanwege de niet te reconstrueren gedeelten daarvan.

20.2. Wat betreft de geluidtoename ter plaatse van gevoelige bestemmingen langs de N242 die is toe te schrijven aan de N23 Westfrisiaweg stellen provinciale staten dat sprake is van een toename die uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar is. In hetgeen [appellant sub 5] en anderen, [appellant sub 6] en [appellant sub 7] hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het standpunt van provinciale staten in zoverre onredelijk is. Daarbij wordt in aanmerking genomen de vermelding in het akoestisch rapport "Westfrisiaweg Provinciaal Inpassingsplan" van 16 mei 2012 dat eerst bij een toename van de etmaalintensiteiten van 42% een toename optreedt van de geluidbelasting van 2 dB als genoemd in artikel 99, tweede lid, van de Wgh. Voorts wordt in aanmerking genomen de vermelding in het verweerschrift dat de etmaalintensiteiten op de N242 in 2020 en 2028 als gevolg van het plan zullen toenemen met maximaal 5,9%. De stelling van [appellant sub 5] en anderen, [appellant sub 6] en [appellant sub 7] dat dit percentage 38,4 moet zijn - wat daarvan ook zij - leidt niet tot een ander oordeel. Dit percentage is immers lager dan het niet betwiste percentage 42, zodat provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat een toename van de etmaalintensiteiten van 38,4% ook niet ertoe zal leiden dat een toename van de geluidbelasting optreedt van 2 dB of meer.

20.3. De nieuw aan te leggen N23 Westfrisiaweg ligt in het verlengde van de bestaande Kamerlingh Onnesweg. Deze wegen worden in het midden van het bedrijventerrein De Vaandel (voorheen: De Vork) met elkaar verbonden. Op de locatie waar de N23 Westfrisiaweg met de Kamerlingh Onnesweg zal worden verbonden, wordt de Kamerlingh Onnesweg gewijzigd. Afgezien van deze aansluiting maakt het inpassingsplan geen wijzigingen mogelijk aan de Kamerlingh Onnesweg.

Wat betreft het gedeelte van de Kamerlingh Onnesweg dat met het inpassingsplan kan

worden gewijzigd, stellen provinciale staten dat binnen de zone van dit gedeelte van de Kamerling Onnesweg geen geluidgevoelige bestemmingen zijn gelegen. Het deskundigenbericht bevestigt dit, hetgeen [appellant sub 5] en anderen, [appellant sub 6] en [appellant sub 7] niet hebben bestreden. In zoverre hoefde derhalve geen akoestisch onderzoek te worden verricht. Zoals hiervoor in 20.2 is overwogen zal eerst bij een stijging van de verkeersintensiteit van 42% een toename van de geluidbelasting plaatsvinden met 2 dB. Provinciale staten hebben ter zitting verklaard dat de verkeersintensiteit - evenals op de N242 - met een aanzienlijk lager percentage zal stijgen dan 42. Nu de Afdeling geen reden ziet aan de juistheid van deze mededeling te twijfelen, behoefde provinciale staten geen akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidbelasting vanwege de Kamerlingh Onnesweg. De vraag of in het kader van de vaststelling van bestemmingsplan "De Vork" in zoverre al dan niet akoestisch onderzoek is verricht, is voor dit oordeel niet relevant.

Luchtkwaliteit algemeen

21. [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie vrezen voor een onaanvaardbare verslechtering van de luchtkwaliteit. Zij betogen dat in het luchtkwaliteitsonderzoek voor drie delen van het traject tussen Hoorn en Zwaagdijk ten onrechte is uitgegaan van een maximumsnelheid van 70 km per uur in plaats van 100 km per uur. [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie betogen verder dat niet duidelijk is of in het luchtkwaliteitsonderzoek is uitgegaan van een rekenmodel dat van toepassing is op stedelijk gebied.

[appellant sub 1] betoogt dat het rapport "Inpassingsplan Westfrisiaweg Luchtonderzoek" van Grontmij van 14 maart 2011 geen representatief beeld geeft van de gevolgen van de aanleg van de N23 Westfrisiaweg voor het woon- en leefklimaat ter plaatse van zijn gronden, omdat geen rekening is gehouden met een extra verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse als gevolg van weersinvloeden.

[appellant sub 1] betoogt voorts dat de aanleg van de N23 Westfrisiaweg op een afstand van minder dan 25 m van zijn woning schadelijk is voor zijn gezondheid. In dit verband wijst hij erop dat uit onderzoek van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu en TNO blijkt dat 300 m moet worden aangehouden tussen een autosnelweg en een gebouw.

21.1. Ingevolge artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer, stelt de minister van VROM (thans: Infrastructuur en Milieu) met betrekking tot een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde die op of na het daarbij behorende tijdstip wordt overschreden of dreigt te worden overschreden, een programma vast dat is gericht op het bereiken van die grenswaarde.

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, gelezen in samenhang met het tweede lid, onder c, kan een inpassingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden vastgesteld indien dit besluit betrekking heeft op een ontwikkeling die is genoemd in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, vastgesteld programma.

Ingevolge het derde lid, kort weergegeven en voor zover hier van belang, vindt wanneer artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder c, van toepassing is, met betrekking tot de effecten van het desbetreffende besluit geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit plaats voor een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde.

21.2. Het project N23 Westfrisiaweg, waarvoor het thans bestreden besluit is vastgesteld, is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL). Reeds gelet hierop is artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer van

toepassing. [appellant sub 11] en anderen, de Vereniging Milieudefensie en [appellant sub 1] hebben geen redenen aangevoerd die aanleiding geven voor het oordeel dat het NSL buiten toepassing moet blijven. Uit artikel 5.16 van de Wet milieubeheer volgt dat geen afzonderlijke toetsing aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grenswaarden vormen dus geen beletsel om het inpassingsplan vast te stellen. Het betoog van [appellant sub 11] en anderen, de Vereniging Milieudefensie en [appellant sub 1] dat niet aan de desbetreffende grenswaarden wordt voldaan kan reeds hierom niet slagen. Het betoog dat niet duidelijk is of in het luchtkwaliteitsonderzoek is uitgegaan van een rekenmodel dat van toepassing is op stedelijk gebied en het betoog dat ten onrechte geen rekening is gehouden met een extra verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van weersinvloeden, behoeven derhalve geen bespreking meer.

21.3. Met betrekking tot de vrees voor gezondheidsklachten als gevolg van roet en zwevende deeltjes (PM10) overweegt de Afdeling dat gezondheidsrisico's bij het stellen van de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit zijn betrokken en reeds hierom in deze procedure niet meer afzonderlijk aan de orde zijn.

#### Flora- en fauna

22. [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie betogen dat onvoldoende zeker is dat de Flora- en faunawet (hierna: Ffw) niet in de weg staat aan de uitvoerbaarheid van het plan. In dit verband wijzen zij erop dat in de plantoelichting staat dat in het plangebied verschillende soorten planten, vogels, zoogdieren en vissen voorkomen die bescherming genieten. Voor zover provinciale staten stellen dat waar nodig compenserende en mitigerende maatregelen worden genomen, zodat de verwachting is dat ontheffingen kunnen worden verleend, betogen [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie dat dit, gelet op vaste jurisprudentie van de Afdeling, moet worden betwijfeld. In dit verband wijzen zij erop dat uit de "Natuurtoets" van Grontmij van 26 oktober 2010 blijkt dat in het plangebied jaarrond beschermde nesten van vogels zijn aangetroffen.

22.1. De vraag of voor de uitvoering van het plan een vrijstelling geldt, dan wel een ontheffing op grond van de Ffw nodig is en zo ja, of deze kan worden verleend, komt in beginsel pas aan de orde in de procedure hieromtrent. Dat doet er evenwel niet aan af dat provinciale staten het plan niet hebben kunnen vaststellen indien en voor zover zij op voorhand in redelijkheid hadden moeten inzien dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

22.2. In opdracht van provinciale staten heeft ecologisch onderzoek plaatsgevonden. De resultaten daarvan zijn neergelegd in het rapport "Natuurtoets reconstructie Westfriisaweg" van Grontmij van 26 oktober 2010. Daarin staat dat in het plangebied een aantal soorten planten, vogels, zoogdieren en vissen voorkomen die bescherming genieten op grond van de Ffw. Wat betreft de rietorchis, de bittervoorn en de kleine modderkruiper is vermeld dat ontheffing kan worden verleend indien mitigerende maatregelen worden genomen. Provinciale staten stellen in hun verweerschrift dat die maatregelen ook zullen worden genomen.

Met betrekking tot vogels is geconcludeerd dat geen ontheffing in het kader van de Ffw nodig is. Provinciale staten hebben ter zitting met verwijzing naar het rapport "Natuurtoets reconstructie Westfriisaweg" en bijlage 4 van de "Ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet" van Grontmij van 5 november 2012 toegelicht dat - anders dan [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie betogen - één nest van de huismus is aangetroffen op een locatie buiten het plangebied, maar dat dit enkele gegeven niet met zich brengt dat voor de

verwezenlijking van het plan om die reden ontheffing van de Ffw nodig is. [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie hebben naar het oordeel van de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat de Ffw desondanks aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

23. [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie betwijfelen of bepaalde compenserende en mitigerende maatregelen die mogelijk zijn, bijvoorbeeld de herplanting van rietorchis en het gecontroleerd wegvangen en verplaatsen van de bittervoorn en de kleine modderkruiper, daadwerkelijk zullen worden genomen.

23.1. Provinciale staten stellen dat de nodige mitigerende en compenserende maatregelen zullen worden genomen. In hetgeen [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie hebben aangevoerd wordt geen aanleiding gezien hieraan te twijfelen.

#### Ecologische hoofdstructuur

24. [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie betogen dat de feitelijke uitvoering van het plan "Compensatieplan Ecologische Hoofdstructuur omtrent Westfriisiaweg" van 5 november 2010 (hierna: het Compensatieplan) met de bijbehorende oplegnotitie, gelet op het bepaalde in artikel 7, derde en vierde lid, van de provinciale beleidsregel compensatie natuur en recreatie Noord-Holland van 17 november 2007, niet is gegarandeerd.

24.1. Ingevolge artikel 7, eerste lid, van de provinciale beleidsregel compensatie natuur en recreatie Noord-Holland dient de gemeente de fysieke compensatie planologisch te beschermen in een bestemmingsplan.

Ingevolge het tweede lid legt de provincie de fysieke compensatie vast.

Ingevolge het derde lid sluiten de initiatiefnemer en de gemeente een uitvoeringsovereenkomst om de feitelijke uitvoering en het beheer van het compensatieplan te garanderen; deze overeenkomst maakt onderdeel uit van het compensatieplan.

Ingevolge het vierde lid wordt een overeenkomst gesloten tussen de provincie en de gemeente, indien de gemeente tevens initiatiefnemer is. Indien de provincie initiatiefnemer is wordt een overeenkomst gesloten tussen de gemeente en de provincie. Indien het Rijk initiatiefnemer is wordt een overeenkomst gesloten tussen het Rijk en de gemeente(n).

Ingevolge het vijfde lid wordt in de overeenkomst bepaald dat de uitvoering van de compensatie zal plaatsvinden overeenkomstig het compensatieplan. De overeenkomst bevat een bankgarantie met boetebeding, op grond waarvan de initiatiefnemer een bedrag plaatst/verbeurt aan de gemeente, dan wel de provincie (indien de gemeente initiatiefnemer is), bij niet, niet tijdige of onvolledige nakoming van de overeenkomst.

24.2. De beleidsregel compensatie natuur en recreatie Noord-Holland van 17 november 2007 voorziet niet in de situatie waarin de rol van bevoegd gezag en initiatiefnemer samenvallen. Gelet hierop hebben provinciale staten ervoor gekozen de uitvoering van het Compensatieplan op een andere manier zeker te stellen. Zij hebben bij het Compensatieplan een oplegnotitie opgesteld, waarin de maatregelen uit het Compensatieplan zijn beschreven en waarin deze worden gekoppeld aan een tijdschema en een (financiële) zekerstelling van de uitvoering. Vaststaat dat het college van gedeputeerde staten op 12 juni 2012 heeft ingestemd met de maatregelen zoals opgenomen in de oplegnotitie. In hetgeen is aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de uitvoering van die maatregelen onvoldoende is verzekerd.

25. [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie voeren aan dat de uitvoerbaarheid van de compenserende maatregel dat de ecologische verbindingzone ter hoogte van Hoorn in het inpassingsplan wordt verlegd, onvoldoende is verzekerd. Hiertoe stellen zij dat die verlegging niet in overeenstemming is met de ligging van de ecologische verbindingzone in het Natuurbeheerplan en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie. Voor zover provinciale staten stellen dat is geanticipeerd op een wijziging van het Natuurbeheerplan en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie, betogen zij dat niet vaststaat dat de aangekondigde aanpassing ook daadwerkelijk zal worden aangenomen.

25.1. Het college van gedeputeerde staten heeft op 15 november 2011 een besluit genomen tot wijziging van de begrenzing van de ecologische hoofdstructuur. De door [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie bedoelde wijziging van de ligging van de ecologische verbindingzone Kromme Leek-Wervershoof is opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie en het Natuurbeheerplan van de provincie Noord-Holland. Dit betoog mist feitelijke grondslag.

26. [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie betogen dat sprake is van strijd met artikel 24 (lees: artikel 25) van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie. In dit verband wijzen zij erop dat een deel van het traject tussen Avenhorn en Heerhugowaard is aangewezen als weidevogelgebied, welk gebied door verbreding van de weg wordt verstoord. De vermelding in het Compensatieplan dat de verstoring zodanig minimaal is dat er geen effect is op de weidevogelgebieden is volgens hen onjuist, nu de ligging van de weidevogelgebieden is aangepast na de opstelling van het Compensatieplan. Ook anderszins is niet ingegaan op de compenserende maatregelen die in dit verband moeten worden getroffen, aldus [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie.

26.1. In de oplegnotitie staat dat de compensatie overeenkomstig artikel 8 van de beleidsregel compensatie natuur en recreatie Noord-Holland van 17 november 2007 niet zal plaatsvinden door het realiseren van beheer in een gebied van 6 ha als bedoeld in artikel 5, tweede lid, omdat in de regio geen mogelijkheid is voor het vinden van een geschikte locatie waar nog geen weidevogelbeheer plaatsvindt. Daarom is ervoor gekozen om in het gebied maatregelen te nemen die een gunstige invloed hebben op weidevogels en daarmee blijvende compensatie vormen. Vervolgens worden enkele maatregelen voorgesteld, zoals het inrichten van natuurvriendelijke oevers, het kappen van bomen en bosschages die nu schuilplaats bieden aan predatoren voor weidevogels en slootkantenbeheer. In hetgeen [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie hebben aangevoerd wordt geen aanleiding gezien voor het oordeel dat hiermee onvoldoende is ingegaan op de compenserende maatregelen in verband met het weidevogelgebied van 6 ha dat bij de aanleg van de nieuwe parallelwegen aan de N507 binnen het project Westfrisiaweg verloren zal gaan.

#### Tunnelbakken

27. Stichting Niet door 't Lint en anderen voeren aan dat ten onrechte niet in het plan is geregeld dat de onderdoorgangen ter hoogte van de Streekweg en de Binnenwijzend worden uitgevoerd als dichte tunnelbakken over de lengte van de perceelsgrenzen van de woningen aan de Streekweg en de Binnenwijzend. Zij achten het plan en de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken in zoverre in strijd met de Realisatieovereenkomst N23 Westfrisiaweg van 26 augustus 2010 (hierna: de Realisatieovereenkomst).

27.1. De Afdeling overweegt dat Stichting Niet door 't Lint en anderen geen partij zijn bij de tussen de gemeenten, de provincie, het hoogheemraadschap en het georganiseerd bedrijfsleven gesloten Realisatieovereenkomst. Derhalve kunnen zij hierop geen beroep doen in deze procedure.

#### Plansystematiek

28. Stichting Niet door 't Lint en anderen voeren aan dat in het plan geen objectieve definitie is gegeven van het begrip peil.

28.1. Ingevolge artikel 1, onder u, van de planregels wordt verstaan onder peil:

1. voor een bouwwerk op een kunstwerk: de bovenkant van het kunstwerk;
2. voor een geluidscherm op een aarden wal: de bovenkant van de aarden wal;
3. in overige gevallen: de hoogte van het aansluitend afgewerkte maaiveld.

28.2. De Afdeling is van oordeel dat op grond van de definitiebepaling objectief kan worden vastgesteld hoe het peil moet worden bepaald. Dit betoog faalt.

#### Financiële uitvoerbaarheid

29. Stichting Niet door 't Lint en anderen en [appellante sub13] betogen dat de financiële uitvoerbaarheid van het plan niet is verzekerd, omdat aannemelijk is dat de gemeente Drechterland de Realisatieovereenkomst niet zal bekrachtigen en haar financiële bijdrage niet zal leveren. In dit verband wijzen zij erop dat het gemeentebestuur heeft aangegeven slechts daartoe over te zullen gaan, indien de tunnelbakken ter hoogte van de Streekweg en de Binnenwijzend worden uitgevoerd als dichte tunnelbakken over de lengte van de perceelsgrenzen van de woningen aan de Streekweg en de Binnenwijzend. Zij voeren aan dat betaling van de bijdrage niet kan worden afgedwongen, omdat de Realisatieovereenkomst volgens artikel 18, lid 18.3, niet tot stand is gekomen door het ontbreken van goedkeuring door de raad van de gemeente Drechterland.

29.1. Provinciale staten stellen dat wat betreft de tunnelbakken geen sprake is van strijd tussen hetgeen het inpassingsplan mogelijk maakt en hetgeen op grond van de Realisatieovereenkomst is beoogd mogelijk te maken. Hiertoe stellen zij dat het plan de tunnelbakken mogelijk maakt overeenkomstig de tekeningen van het voorontwerp die volgens de Realisatieovereenkomst aan het tracé ten grondslag hebben gelegen. Volgens provinciale staten is niet bedoeld af te wijken van hetgeen op de tekeningen van het voorontwerp is weergegeven. De Afdeling ziet geen grond voor het oordeel dat deze toelichting van provinciale staten niet kan worden gevolgd. Hetgeen is aangevoerd geeft derhalve geen aanleiding voor het oordeel dat moet worden gevreesd dat de gemeente Drechterland de Realisatieovereenkomst niet zal bekrachtigen of haar financiële bijdrage niet zal leveren, nog daargelaten de vraag of dit ertoe zou leiden dat het plan niet langer financieel uitvoerbaar is.

30. [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie betogen dat moet worden getwijfeld aan de financiële uitvoerbaarheid van het plan, omdat kosten zullen moeten worden gemaakt voor het verleggen van kabels en leidingen, welke kosten niet zijn meegenomen in het overzicht van de financiële dekking.

30.1. Provinciale staten stellen dat de kosten voor het verleggen van kabels en leidingen zijn meegenomen in het totaaloverzicht kosten en dat deze kosten financieel zijn gedekt. De

Afdeling ziet geen aanleiding hieraan te twijfelen. Derhalve wordt in het betoog van [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie geen aanleiding gezien voor het oordeel dat het plan niet financieel uitvoerbaar is.

Niet vaststellen exploitatieplan

31. Stichting Niet door 't Lint en anderen betogen dat ten onrechte geen exploitatieplan is vastgesteld. Hiertoe voeren zij aan dat het plan de realisering van bushaltes, additionele voorzieningen, nutsvoorzieningen en bouwketen mogelijk maakt en daarmee voorziet in bouwplannen als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de Wro, gelezen in samenhang met artikel 6.2.1, aanhef en onder b, van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro).

31.1. Ingevolge artikel 6.12, eerste lid, gelezen in samenhang met artikel 6.25, eerste lid, van de Wro stellen provinciale staten een exploitatieplan vast voor de gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen.

Ingevolge artikel 6.2.1, van het Bro wordt als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de Wro aangewezen een bouwplan voor de bouw van:

- a. de bouw van een of meer woningen;
- b. de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;

[...].

Ingevolge artikel 1, eerste lid, van bijlage 2 bij het Besluit omgevingsrecht, is een hoofdgebouw: gebouw, of gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer gebouwen op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is.

31.2. De Afdeling overweegt dat artikel 6.12, gelezen in samenhang met artikel 6.25, eerste lid, van de Wro voor provinciale staten geen verplichting bevat op basis waarvan zij een exploitatieplan hadden moeten vaststellen, met inbegrip van locatie-eisen die daarin zouden kunnen worden opgenomen. Hiertoe wordt overwogen dat het inpassingsplan - anders dan Stichting Niet door 't Lint en anderen betogen - niet voorziet in een ander hoofdgebouw als bedoeld in artikel 6.2.1, aanhef en onder b, van het Bro. Daarbij is van belang dat kan worden aangesloten bij het bepaalde in artikel 1, eerste lid, van bijlage 2 bij het Besluit omgevingsrecht dat slechts sprake is van een hoofdgebouw als het betreft een gebouw, of gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de bestemming. De realisering van bushaltes, additionele voorzieningen, nutsvoorzieningen en bouwketen zijn echter niet noodzakelijk voor de verwezenlijking van de verkeersbestemming in het voorliggende plan.

OVERIG

Het beroep van [appellant sub 1] voor het overige

32. [appellant sub 1] woont aan de [locatie 1] te Westwoud. Hij vreest voor een verslechtering van zijn woon- en leefklimaat als gevolg van de realisering van de N23 Westfriisaweg. Hij vreest in de eerste plaats voor geluidhinder. Hij voert aan dat de omstandigheid dat wordt voldaan aan de normering in de Wgh niet betekent dat de geluidbelasting ter plaatse van zijn woning aanvaardbaar is. Hiertoe stelt hij dat de bouwkundige staat van de woning zodanig is, dat het geluid van de weg daarin sterker zal doordringen.

32.1. Met betrekking tot de woning van [appellant sub 1] zijn hogere waarden van 49 dB en 51 dB vastgesteld als bedoeld in de Wgh. Berekend is dat aan deze waarden, die op grond van de Wgh als de ten hoogste toelaatbare worden aangemerkt, zal worden voldaan. [appellant sub 1] heeft geen feiten of omstandigheden aangevoerd die aanleiding geven voor het oordeel dat provinciale staten in dit geval uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening maatregelen hadden moeten nemen om de geluidbelasting ter plaatse van de woning van [appellant sub 1] verder terug te dringen. De enkele stelling dat de staat van de woning dusdanig is dat het geluid in de woning meer intens zal doordringen, is hiervoor onvoldoende. Daarbij is van belang dat op grond van artikel 111, tweede lid, van de Wgh zal moeten worden voldaan aan een binnenwaarde van 33 dB. [appellant sub 1] heeft niet aannemelijk gemaakt dat het - al dan niet na het nemen van maatregelen - niet mogelijk zal zijn om aan de binnenwaarde te voldoen.

33. [appellant sub 1] vreest voorts voor een verslechtering van zijn woon- en leefklimaat als gevolg van lichthinder, veroorzaakt door weg- en verkeersverlichting. Hij vreest verder voor aan aantasting van zijn uitzicht vanwege de plaatsing van geluidschermen.

33.1. Niet valt uit te sluiten dat lichthinder optreedt door de voorziene infrastructuur met bijbehorende bebouwing, aangezien deze is voorzien op een thans onbebouwd terrein op een afstand van ongeveer 25 m tot de woning van [appellant sub 1]. Vaststaat voorts dat het uitzicht ter plaatse van de woning van [appellant sub 1] zal worden aangetast als gevolg van de plaatsing van een geluidscherm. Provinciale staten hebben zich echter in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de aantasting van het uitzicht en de overlast van lichthinder niet onaanvaardbaar zullen zijn. Hierbij wordt in aanmerking genomen de verklaring van provinciale staten ter zitting dat in het kader van de uitvoering van het plan zal worden gekozen voor wegverlichting met een beperkte lichtuitstraling naar de omgeving. Wat betreft verkeersverlichting wordt voorts in aanmerking genomen dat in het deskundigenbericht staat dat dit ter hoogte van de aansluiting op de Slimweg zal kunnen worden waargenomen, maar dat vanwege de afstand en de aanwezigheid van een geluidscherm niet aannemelijk is dat dit ter plaatse van de woning van [appellant sub 1] zal leiden tot lichthinder. Wat betreft de aantasting van het uitzicht is van belang dat geen blijvend recht bestaat op vrij uitzicht.

34. [appellant sub 1] betoogt dat de provincie zich ten onrechte zal beperken tot de aankoop van een gedeelte van zijn gronden. Hij stelt zich op het standpunt dat de provincie moet overgaan tot de aankoop van al zijn gronden. Hieromtrent overweegt de Afdeling dat dit betoog niet in de onderhavige procedure, maar in een mogelijke onteigeningsprocedure aan de orde kan worden gesteld.

35. [appellant sub 1] voert verder aan dat het plan leidt tot een waardevermindering van zijn woning. Hij betoogt tevens dat zijn woning onverkoopbaar zal worden.

35.1. Wat de eventuele nadelige invloed van het plan op de waarde van de woning van [appellant sub 1] betreft, bestaat geen grond voor de verwachting dat die waardevermindering zodanig zal zijn dat provinciale staten bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht hadden moeten toekennen dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn. Daarbij komt dat [appellant sub 1] op grond van artikel 6.1 van de Wro een aanvraag om tegemoetkoming in de planschade kan indienen bij het college van gedeputeerde staten en zijn eventuele schade in die procedure aan de orde kan stellen.

Het beroep van [appellante sub13] voor het overige

36. [appellante sub13] heeft ter zitting toegelicht dat haar beroep erop ziet dat moet worden gevreesd voor schade aan haar bedrijfsvoering als gevolg van lichthinder en vervuiling van gewassen door een verslechtering van de luchtkwaliteit, maar dat dit zich niet in algemene zin richt tegen het aspect luchtkwaliteit.

[appellante sub13] betoogt verder dat het leefklimaat van degenen die in de kas werken ernstig zal worden aangetast.

36.1. Provinciale staten stellen zich op het standpunt dat de bedrijfsvoering van [appellante sub13] geen ernstige overlast van lichthinder zal ondervinden. De Afdeling acht niet aannemelijk dat dit onjuist is. Hierbij wordt in aanmerking genomen dat in het deskundigenbericht staat dat de verlichting van het verkeer ter hoogte van de kwekerij niet zal kunnen worden waargenomen. Bovendien hebben provinciale staten ter zitting verklaard dat in het kader van de uitvoering van het plan zal worden gekozen voor wegverlichting met een beperkte lichtuitstraling naar de omgeving.

De enkele stelling dat weliswaar aan de luchtkwaliteitseisen wordt voldaan, maar dat desondanks sprake zal zijn van ernstige vervuiling van gewassen door een verslechtering van de luchtkwaliteit, is niet nader onderbouwd. Anders dan [appellante sub13] betoogt, lag het op haar weg deze stelling ten minste te concretiseren.

Wat betreft het betoog van [appellante sub13] dat in de kas sprake zal zijn van ernstige geluidsoverlast, hebben provinciale staten na de vaststelling van het plan een aanvullend akoestisch onderzoek laten verrichten waaruit is gebleken dat de geluidbelasting op de gevel van de kas 51 dB bedraagt. Daarin hebben provinciale staten een bevestiging gezien van hun standpunt dat het leefklimaat van degenen die in de kas werken niet ernstig zal worden aangetast. In hetgeen [appellante sub13] heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat dit standpunt onjuist is.

36.2. Wat de eventuele nadelige invloed van het plan op de bedrijfsvoering van [appellante sub13] betreft, bestaat geen grond voor de verwachting dat die invloed zodanig zal zijn dat provinciale staten bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht hadden moeten toekennen dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn. Daarbij komt dat [appellante sub13] op grond van artikel 6.1 van de Wro een aanvraag om tegemoetkoming in de planschade kan indienen bij het college van gedeputeerde staten en zijn eventuele schade in die procedure aan de orde kan stellen.

Het beroep van [appellant sub 12]

37. [appellant sub 12] voert aan dat het vastgestelde plan in zijn nadeel is gewijzigd ten opzichte van een eerder ontwerp van het plan. Hij acht dit in strijd met het vertrouwensbeginsel.

37.1. In dit niet nader onderbouwde betoog van [appellant sub 12] ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het plan is vastgesteld in strijd met het vertrouwensbeginsel.

38. [appellant sub 12] betoogt dat de verwijzingen in artikel 6, lid 6.5, onder a en b, van de planregels naar het akoestisch onderzoek en het Landschapsplan in strijd zijn met de rechtszekerheid.

38.1. Ingevolge artikel 6, lid 6.5, onder a, van de planregels mogen de gronden met de bestemming "Verkeer - 2", bedoeld voor de rijstroken voor de N23 Westfrisiaweg, na aanleg niet eerder voor doorgaand gemotoriseerd verkeer in gebruik worden genomen, dan nadat de geluidbeperkende voorzieningen ter plaatse van de aanduiding "geluidscherm" zijn

gerealiseerd, overeenkomstig het als bijlage 7 bij het inpassingsplan opgenomen akoestisch onderzoek en het daarin opgenomen overzicht van maatregelen.

Ingevolge dat lid, onder b, mogen de gronden met de bestemming "Verkeer - 2", bedoeld voor de rijstroken voor de N23 Westfrisiaweg, niet eerder voor doorgaand gemotoriseerd verkeer in gebruik worden genomen, dan nadat de maatregelen ten behoeve van de landschappelijke inpassing, zoals weergegeven in het als bijlage 2 bij deze regels opgenomen Landschapsplan en die vallen binnen de grenzen van dit inpassingsplan en zijn opgenomen in de als bijlage 3 opgenomen tabel met maatregelen, zijn gerealiseerd.

38.2. De Afdeling acht de verwijzingen in artikel 6, lid 6.5, onder a en b, van de planregels duidelijk. Derhalve bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat in zoverre sprake is van strijd met de rechtszekerheid. Dit betoog faalt.

39. [appellant sub 12] woont aan de [locatie 2] te Hoogkarspel. Hij vreest voor ernstige geluidhinder ter plaatse van zijn woning vanwege de N23 Westfrisiaweg. Hij betoogt dat moet worden getwijfeld aan de juistheid van de conclusie in het akoestisch rapport dat de geluidbelasting op de gevel van zijn woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet zal overschrijden. Hiertoe stelt hij dat een eerdere berekening uitwees dat die voorkeursgrenswaarde wél werd overschreden.

39.1. De gronden ter plaatse van de woning van [appellant sub 12] liggen in de geluidzone van de N23 Westfrisiaweg. Omdat de N23 Westfrisiaweg ter plaatse wordt aangelegd als nieuwe weg, bedraagt de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege deze weg ingevolge artikel 82, eerste lid, van de Wgh 48 dB. Teneinde geluidhinder te beperken wordt ter hoogte van de woning een geluidreducerend wegdek van het type dunne deklaag A aangelegd en wordt een geluidscherm geplaatst met een hoogte van 3 m. In het akoestisch onderzoek is berekend dat de geluidbelasting vanwege de weg op de gevel van de woning aan de [locatie 2] niet meer dan 48 dB zal bedragen. Dat een eerdere berekening heeft uitgewezen dat de geluidbelasting op de gevel 51 dB zal bedragen, geeft geen aanleiding om aan de juistheid van de thans berekende waarde te twijfelen. Hierbij is van belang de toelichting van provinciale staten dat het verschil kan worden verklaard, omdat de eerdere berekening is gebaseerd op het voorontwerp en het inpassingsplan op het gewijzigde voorontwerp. [appellant sub 12] heeft niet aannemelijk gemaakt dat desondanks niet kan worden uitgegaan van de berekening in het akoestisch rapport. Nu de voorkeursgrenswaarde niet wordt overgeschreden is, is ernstige geluidhinder niet aannemelijk gemaakt.

40. [appellant sub 12] voert verder aan dat het plan leidt tot een waardevermindering van zijn woning. Hij betoogt tevens dat zijn woning onverkoopbaar zal worden.

40.1. Wat de eventuele nadelige invloed van het plan op de waarde van de woning van [appellant sub 12] betreft, bestaat geen grond voor de verwachting dat die waardevermindering zodanig zal zijn dat provinciale staten bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht hadden moeten toekennen dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn. Daarbij komt dat [appellant sub 12] op grond van artikel 6.1 van de Wro een aanvraag om tegemoetkoming in de planschade kan indienen bij het college van gedeputeerde staten en zijn eventuele schade in die procedure aan de orde kan stellen.

Het beroep van [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie voor het overige

41. [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie betogen dat in de

beantwoording van de zienswijze van Kok, woonachtig aan de [locatie 3] te Hoogkarspel, ten onrechte niet is aangegeven hoe de hinder voor zijn akkerbouwbedrijf kan worden beperkt en waarom een doorsnijding van zijn perceel noodzakelijk is. Zij betogen dat wel degelijk sprake is van ernstige hinder en een gebrekkige noodzaak voor de doorsnijding van zijn perceel.

41.1. Dat niet op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze afzonderlijk is ingegaan, is op zichzelf geen aanleiding voor het oordeel dat het besluit tot vaststelling onvoldoende is gemotiveerd. Niet is gebleken dat bepaalde argumenten niet in de besluitvorming zijn betrokken.

41.2. Vaststaat dat Kok gronden zal verliezen vanwege de aanleg van de weg die de N23 Westfrisiaweg zal verbinden met de Housterweg. Niet valt uit te sluiten dat de bedrijfsvoering van Kok daardoor wordt beperkt. [appellant sub 11] en anderen en de Vereniging Milieudefensie hebben echter niet aannemelijk gemaakt dat provinciale staten aan het belang bij de realisering van de N23 Westfrisiaweg niet in redelijkheid een groter gewicht hebben kunnen toekennen dan aan het belang van Kok bij het behoud van zijn gronden. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat ter zitting vast is komen te staan dat het een beperkt verlies aan grond betreft en dat Kok vanwege het verlies van gronden een schadeloosstelling op onteigeningsbasis ontvangt.

42. De Vereniging Milieudefensie heeft ter zitting met verwijzing naar haar reactie op het deskundigenbericht betoogd dat de ontsluiting van het bedrijventerrein 't Zevenhuis in het inpassingsplan en het bestemmingsplan onvoldoende op elkaar zijn afgestemd.

42.1. Het na afloop van de beroepstermijn aanvoeren van nieuwe beroepsgronden is, gelet op het bepaalde in artikel 1.6a van de Chw, niet mogelijk. De Afdeling laat deze beroepsgrond derhalve buiten beschouwing bij de beoordeling van het inpassingsplan.

Het beroep van [appellant sub 2]

43. [appellant sub 2] richt zich tegen het plandeel met de bestemming "Verkeer - 2" op en in de nabijheid van zijn gronden aan de Binnenwijzend 98b te Westwoud, voor zover ter plaatse de aanleg van de N23 Westfrisiaweg mogelijk wordt gemaakt. Hij betoogt dat hij daardoor gronden voor de exploitatie van zijn paardenpension en -fokkerij zal verliezen, zodat hij aanzienlijk zal worden beperkt in zijn bedrijfsvoering. In dit verband voert hij ook aan dat zijn gronden zullen worden doorsneden als gevolg van de aanleg van de N23 Westfrisiaweg, zodat hij op het achterste gedeelte van zijn gronden geen paarden meer zal kunnen houden vanwege een gebrek aan zicht op die gronden. Verder betoogt hij dat de bereikbaarheid van die gronden zal afnemen. Voor zover provinciale staten zich op het standpunt stellen dat de bereikbaarheid niet zal afnemen, omdat een nieuwe landbouwweg zal worden aangelegd, betoogt hij dat de aanleg van die weg niet kan dienen als oplossing.

43.1. In het deskundigenbericht staat dat [appellant sub 2] gronden zal verliezen vanwege de aanleg van de nieuwe aansluiting van de Slimweg op de N23 Westfrisiaweg en dat het nieuw aan te leggen tracé zijn gronden zal doorsnijden. Niet in geschil is dat het achterste perceelsgedeelte als gevolg van deze doorsnijding niet langer zal kunnen worden gebruikt voor het weiden van paarden, zodat in de toekomstige situatie nog maar ruimte zal resteren voor het weiden van tien paarden. In hetgeen [appellant sub 2] heeft aangevoerd ziet de Afdeling echter geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten aan het belang bij de realisering van de aansluiting niet in redelijkheid een groter gewicht hebben kunnen toekennen dan aan het belang van [appellant sub 2] bij het behoud van zijn gronden. Hierbij wordt in aanmerking genomen dat [appellant sub 2] vanwege het verlies van gronden een schadeloosstelling op onteigeningsbasis ontvangt dan wel dat het verlies van gronden wordt

gecompenseerd met andere gronden. Voorts wordt in aanmerking genomen dat bij de vaststelling van de schadeloosstelling rekening zal worden gehouden met een mogelijke inkomstenderving als gevolg van een verkleining van het pension. Provinciale staten hebben ter zitting voorts toegezegd dat een oplossing wordt geboden voor de ontsluiting van het achterste perceelsgedeelte in de vorm van de aanleg van een nieuwe landbouwweg. In hetgeen [appellant sub 2] heeft aangevoerd wordt geen aanleiding gezien voor het oordeel dat een oplossing niet mogelijk is.

44. [appellant sub 2] voert verder aan dat de omstandigheid dat wordt voldaan aan de normering in de Wgh niet betekent dat de geluidbelasting op zijn gronden aanvaardbaar is. Hiertoe stelt hij dat een toename van het geluid ernstige hinder zal veroorzaken bij het geven van paardrijles op zijn gronden.

44.1. Berekend is dat de geluidbelasting van de N23 Westfrisiaweg op de gevel van de woning van [appellant sub 2] in de toekomstige situatie 46 dB bedraagt. Nu de geluidbelasting vanwege deze weg op de gevel van de woning daarmee ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB in de Wgh blijft, hebben provinciale staten zich op het standpunt gesteld dat evenmin sprake zal zijn van een ernstige belemmering vanwege geluidhinder bij het geven van paardrijles. [appellant sub 2] heeft niet aannemelijk gemaakt dat dit onjuist is.

45. [appellant sub 2] voert verder aan dat het plan leidt tot een waardevermindering van zijn gronden.

45.1. Wat de eventuele nadelige invloed van het plan op de waarde van de gronden van [appellant sub 2] betreft, bestaat geen grond voor de verwachting dat die waardevermindering zodanig zal zijn dat provinciale staten bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht hadden moeten toekennen dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn. Daarbij komt dat [appellant sub 2] op grond van artikel 6.1 van de Wro een aanvraag om tegemoetkoming in de planschade kan indienen bij het college van gedeputeerde staten en zijn eventuele schade in die procedure aan de orde kan stellen.

46. [appellant sub 2] betoogt tenslotte dat de provincie zich ten onrechte zal beperken tot de aankoop van een gedeelte van zijn gronden. Hij stelt zich op het standpunt dat de provincie moet overgaan tot de aankoop van al zijn gronden. Hieromtrent overweegt de Afdeling dat dit betoog niet in de onderhavige procedure, maar in een mogelijke onteigeningsprocedure aan de orde kan worden gesteld.

Het beroep van Lidl voor het overige

47. Lidl heeft een distributiecentrum op het bedrijventerrein Westfrisia. Zij richt zich tegen het plandeel met de bestemming "Verkeer - 1", voor zover daarmee wordt voorzien in een aanpassing van de aansluiting van de Oostergouw op de N23 Westfrisiaweg. Zij vreest voor een verminderde bereikbaarheid van haar distributiecentrum als gevolg van filevorming op de voor haar belangrijkste ontsluitingsweg de Oostergouw. Zij wijst erop dat filevorming zal optreden, omdat ter plaatse van de fietsoversteek bij de zuidelijke toerit van de Oostergouw op de Westfrisiaweg verkeerslichten zijn voorzien. Ook treedt volgens haar filevorming op door verkeer dat uit westelijke richting zal moeten ritsen met het verkeer op de Oostergouw dat uit noordelijke richting komt.

47.1. In de plansituatie kruist de N23 Westfrisiaweg de Oostergouw ongelijkvloers, waarbij de N23 Westfrisiaweg over de Oostergouw heengaet. Verkeer vanaf de Oostergouw richting

de A7 en verkeer uit de richting Enkhuizen naar de Oostergouw rijdt via een toe- en afrit ten noorden van de N23 Westfriaweg en gaat via een viaduct onder de N23 Westfriaweg door. Verkeer vanaf de Oostergouw richting Enkhuizen en verkeer vanaf de A7 naar de Oostergouw weeft via een ten zuiden van de N23 Westfriaweg gelegen toe- en afrit in onderscheidenlijk uit op de N23 Westfriaweg. Het fietsverkeer op de Balkweiterhoek kruist in de plansituatie de N23 Westfriaweg door hetzelfde viaduct waarmee ook het verkeer tussen de noordelijke op- en afrit van de Oostergouw de N23 Westfriaweg kruist. De zuidelijke toerit en de noordelijke afrit kruisen het fietsverkeer gelijkvloers, op een door verkeerslichten geregelde oversteek.

47.2. Provinciale staten stellen dat geen extra filevorming zal ontstaan op de Oostergouw als gevolg van de aanpassing van de aansluiting van de Oostergouw op de N23 Westfriaweg, omdat de aansluiting van de toe- en afritten met de Oostergouw - met uitzondering van de kruisingen van de noordelijke afrit en de zuidelijke toerit met het fietspad - niet meer met verkeerslichten zullen zijn geregeld. In het deskundigenbericht wordt dit bevestigd. In hetgeen Lidl heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat desondanks moet worden gevreesd voor een verminderde bereikbaarheid van haar distributiecentrum als gevolg van mogelijke filevorming op de Oostergouw. Dit betoog faalt.

Verder faalt het betoog van Lidl in haar reactie op het deskundigenbericht dat de gronden ter plaatse van de rotonde Oostergouw/De Factorij ten onrechte niet in het plan zijn opgenomen. Hiertoe wordt overwogen dat - anders dan Lidl betoogt - uit het deskundigenbericht niet volgt dat tussen deze gronden en het plangebied een zodanige samenhang bestaat dat provinciale staten deze gronden in het plan hadden moeten betrekken. De enkele vermelding in het deskundigenbericht dat die gronden evenals in de bestaande situatie blijvend van invloed zullen zijn op de verkeersdoorstroming op de Oostergouw is hiervoor onvoldoende.

48. Lidl richt zich voorts tegen het plandeel met de bestemming "Verkeer - 1", voor zover daarmee wordt voorzien in een ongelijkvloerse kruising van De Strip met de N23 Westfriaweg. Zij voert aan dat het ongelijkvloers uitvoeren van deze kruising leidt tot extra verkeersbewegingen op De Strip en daarmee tot extra verkeersbewegingen van en naar het bedrijventerrein Westfrisia en nadelige effecten voor de verkeersveiligheid.

48.1. In de plansituatie is de aansluiting met De Strip ongelijkvloers. De Strip wordt door een zogenoemde Haarlemmermeeraansluiting op de N23 Westfriaweg aangesloten: de toe- en afritten liggen alle in het verlengde van de rijrichting op de N23 Westfriaweg. De Strip blijft op maaiveld liggen en de N23 Westfriaweg gaat daarover heen. De kruisingen van de op- en afritten worden met rotondes uitgevoerd.

48.2. Provinciale staten stellen dat het ontwerp in overeenstemming is met het uitgangspunt dat in dit deel van de N23 Westfriaweg geen gelijkvloerse kruisingen meer voorkomen, hetgeen de doorstroming, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid bevordert. Zij stellen verder dat de realisatie van de N23 Westfriaweg er niet toe leidt dat meer verkeer over De Strip richting het bedrijventerrein gaat rijden. Provinciale staten stellen met verwijzing naar de verkeersprognoses die Goudappel Coffeng ten behoeve van het inpassingsplan heeft gemaakt dat op het wegdeel van De Strip tussen de N23 Westfriaweg en de weg naar het bedrijventerrein in 2020 in de plansituatie juist iets minder verkeersbewegingen plaatsvinden dan in de autonome situatie waarin de N23 Westfriaweg niet wordt gerealiseerd. De Afdeling ziet in hetgeen Lidl heeft aangevoerd geen aanleiding hieraan te twijfelen. Gelet hierop bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat in zoverre moet worden gevreesd voor een onaanvaardbare toename van de verkeersdruk of een verslechtering van de verkeersveiligheid. Dit betoog faalt.

49. Lidl vreest dat haar distributiecentrum onbereikbaar zal zijn gedurende de periode waarin aanleg- en bouwwerkzaamheden worden uitgevoerd.

49.1. Deze beroepsgrond heeft geen betrekking op het plan zelf maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten kunnen in deze procedure in beginsel niet aan de orde komen. Lidl heeft niet aannemelijk gemaakt dat in dit geval sprake is van dusdanige schade, zo daarvan al sprake is, dat provinciale staten hieraan desondanks een doorslaggevend gewicht hadden moeten toekennen.

Wat de eventuele nadelige invloed van het plan op de bedrijfsvoering van Lidl betreft, bestaat geen grond voor de verwachting dat die invloed zodanig zal zijn dat provinciale staten bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht hadden moeten toekennen dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn. Daarbij komt dat Lidl op grond van artikel 6.1 van de Wro een aanvraag om tegemoetkoming in de planschade kan indienen bij het college van gedeputeerde staten en zijn eventuele schade in die procedure aan de orde kan stellen.

Het beroep van [appellant sub 10] voor het overige

50. [appellant sub 10] vreest voor ernstige geluidhinder ter plaatse van zijn woning aan de [locatie 4] te Heerhugowaard vanwege de N23 Westfrisiaweg.

50.1. Omdat de N23 Westfrisiaweg in de nabijheid van de woning van [appellant sub 10] wordt aangelegd als nieuwe weg, bedraagt de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege deze weg ingevolge artikel 82, eerste lid, van de Wgh 48 dB. Berekend is dat de geluidbelasting op de gevel van de woning vanwege de N23 Westfrisiaweg 41 dB zal bedragen. Daarmee blijft de geluidbelasting vanwege deze weg ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Gelet hierop hebben provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de aanleg van de N23 Westfrisiaweg ter hoogte van de woning van [appellant sub 10] niet leidt tot ernstige geluidhinder. In hetgeen [appellant sub 10] heeft aangevoerd wordt geen aanleiding gezien voor een ander oordeel.

51. [appellant sub 10] vreest voorts voor een aantasting van zijn woon- en leefklimaat als gevolg van lichthinder veroorzaakt door autolampen waarbij automobilisten in de bocht wisselen tussen groot licht en dimlicht.

51.1. Provinciale staten stellen dat van ernstige lichthinder veroorzaakt door autolampen waarbij automobilisten in de bocht wisselen tussen groot en dimlicht ter plaatse van de woning van [appellant sub 10] geen sprake zal zijn. In het deskundigenbericht wordt dit bevestigd. De Afdeling is van oordeel dat [appellant sub 10] niet aannemelijk heeft gemaakt dat desondanks moet worden gevreesd voor een onaanvaardbare aantasting van zijn woon- en leefklimaat als gevolg van lichthinder. Het betoog dat in de zienswijzenota de afstand tussen de weg en de woning van Schouten éénmaal onjuist is vermeld - wat daar ook van zij - geeft geen aanleiding voor een ander oordeel. Dit betoog faalt.

Het beroep van [appellant sub 9]

52. [appellant sub 9] richt zich tegen het plandeel met de bestemming "Verkeer - 1" voor de gronden waar het voorziene tracé van de N23 Westfrisiaweg de Middenweg zal doorkruisen. Hij vreest voor ernstige geluidhinder ter plaatse van zijn woning aan de Middenweg 416 te Heerhugowaard vanwege de N23 Westfrisiaweg. Hij betoogt dat ten onrechte geen rekening is gehouden met de extra geluidbelasting als gevolg van optrekkend en afremmend verkeer in de nabijheid van de tunnelbak. Verder voert hij aan dat de omstandigheid dat wordt voldaan

aan de normering in de Wgh niet betekent dat de geluidbelasting ter plaatse aanvaardbaar is. Hiertoe stelt hij dat de bouwkundige staat van de woning zodanig is, dat het geluid van de weg daarin sterker zal doordringen.

52.1. De gronden van [appellant sub 9] liggen in de geluidzone van de N23 Westfrisiaweg. Omdat de N23 Westfrisiaweg ter plaatse wordt aangelegd als nieuwe weg, bedraagt de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege deze weg ingevolge artikel 82, eerste lid, van de Wgh 48 dB. Berekend is dat de toekomstige geluidbelasting 45,48 dB zal bedragen. De geluidbelasting vanwege deze weg blijft derhalve ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Provinciale staten hebben voorts in reactie op het deskundigenbericht aangegeven dat een hellingcorrectie overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 niet hoefde te worden toegepast. Niet aannemelijk is gemaakt dat dit onjuist is, nog daargelaten dat in het deskundigenbericht staat dat toepassing van de hellingcorrectie in dit geval niet ertoe leidt dat de maximaal toegestane geluidbelasting op grond van de Wgh wordt overschreden. Gelet hierop heeft [appellant sub 9] niet aannemelijk gemaakt dat het akoestisch rapport zodanige gebreken of leemten in kennis bevat dat provinciale staten dit niet aan hun besluitvorming ten grondslag hebben mogen leggen.

[appellant sub 9] heeft voorts geen feiten of omstandigheden aangevoerd die aanleiding geven voor het oordeel dat provinciale staten in dit geval uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening maatregelen hadden moeten nemen om de geluidbelasting ter plaatse van zijn woning verder terug te dringen. De enkele stelling dat de staat van de woning dusdanig is dat het geluid in de woning meer intens zal doordringen, is hiervoor onvoldoende. Daarbij is van belang dat op grond van artikel 111, tweede lid, van de Wgh zal moeten worden voldaan aan een binnenwaarde van 33 dB. [appellant sub 9] heeft niet aannemelijk gemaakt dat het - al dan niet na het nemen van maatregelen - niet mogelijk zal zijn om aan de binnenwaarde te voldoen.

53. [appellant sub 9] betoogt voorts dat zijn woongenot wordt aangetast, omdat hij een aanzienlijk deel van zijn tuin zal verliezen.

53.1. Vaststaat dat een gedeelte van de gronden van [appellant sub 9] zal moeten worden aangekocht ten behoeve van de realisering van het tracé van de N23 Westfrisiaweg. Provinciale staten hebben zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat dit niet leidt tot een dusdanige aantasting van het woongenot dat daaraan een doorslaggevend gewicht moet worden toegekend. Daarbij hebben zij van belang kunnen achten dat dit een beperkt gedeelte van het perceel betreft.

54. [appellant sub 9] betoogt dat de provincie ten onrechte niet bereid is over te gaan tot aankoop van al zijn gronden, maar zich ten onrechte beperkt tot de aankoop van een gedeelte van zijn gronden. Hieromtrent overweegt de Afdeling dat dit betoog niet in de onderhavige procedure, maar in een mogelijk onteigeningsprocedure aan de orde kan worden gesteld. Wat betreft het betoog dat de mantelzorg aan de schoonmoeder van [appellant sub 9], die naast hem woont, niet kan worden voortgezet, omdat haar gronden wél zullen worden aangekocht, wordt als volgt overwogen. Provinciale staten hebben dit aspect in de belangenafweging in redelijkheid van minder gewicht kunnen achten dan de belangen die met de vaststelling van het plan zijn gemoeid. Overigens hebben provinciale staten ter zitting toegezegd dat naar een oplossing zal worden gezocht voor dit probleem.

55. [appellant sub 9] vreest voor schade aan zijn woning, veroorzaakt door werkzaamheden tijdens de aanleg van het tracé en als gevolg van trillinghinder van verkeer dat van de N23 Westfrisiaweg gebruik zal maken. Volgens [appellant sub 9] is hierbij ten onrechte geen

rekening gehouden met de bouwkundige staat van de woning.

55.1. Wat betreft schade aan de woning veroorzaakt door trillinghinder stellen provinciale staten dat dit niet hoeft te worden verwacht vanwege rijdend (vracht)verkeer dat van de N23 Westfriaweg gebruik zal maken. In het deskundigenbericht wordt dit bevestigd. Provinciale staten hebben ter zitting voorts verklaard dat eventuele schade wordt vergoed. Het voorgaande in aanmerking genomen is de Afdeling van oordeel dat provinciale staten dit aspect voldoende in de besluitvorming hebben betrokken.

Wat de eventuele nadelige invloed van het plan op de waarde van de woning van [appellant sub 9] betreft, bestaat geen grond voor de verwachting dat die waardevermindering zodanig zal zijn dat provinciale staten bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht hadden moeten toekennen dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn. Daarbij komt dat [appellant sub 9] op grond van artikel 6.1 van de Wro een aanvraag om tegemoetkoming in de planschade kan indienen bij het college van gedeputeerde staten en zijn eventuele schade in die procedure aan de orde kan stellen.

Het beroep van [appellant sub 15]

56. [appellant sub 15] vreest voor geluidhinder ter plaatse van zijn woning aan de [locatie 5] te Obdam.

56.1. De gronden van [appellant sub 15] liggen niet in de geluidzone van de N507 die met de aansluiting van de N23 Westfriaweg op de N507 wordt gewijzigd. De Afdeling overweegt dat de normering in de Wgh derhalve in zoverre niet van toepassing is. Voor zover [appellant sub 15] vreest voor geluidoverlast op de gevel van zijn woning vanwege de aanleg van de nieuwe verbindingsweg tussen de rotonde en de Dorpsstraat dan wel de aanleg van een toekomstige parallelweg, wordt als volgt overwogen. Berekend is dat de geluidbelasting van deze wegen 40 dB onderscheidenlijk 14 dB bedraagt en derhalve ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB in de Wgh blijft. In hetgeen [appellant sub 15] heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen grond om aan de juistheid van de berekening te twijfelen. Gelet hierop hebben provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het plan ter hoogte van de woning van [appellant sub 15] niet leidt tot onaanvaardbare geluidhinder.

57. [appellant sub 15] heeft een melkveehouderij op de gronden aan de [locatie 5]. Hij richt zich tegen het plandeel met de bestemming "Verkeer - 1" op en in de nabijheid van zijn gronden, voor zover ter plaatse de aanleg van de N23 Westfriaweg mogelijk wordt gemaakt. Hij voert aan dat hij een gedeelte van zijn landbouwgronden zal verliezen, zodat hij aanzienlijk wordt beperkt in zijn bedrijfsvoering en uitbreidingsmogelijkheden. [appellant sub 15] betoogt verder dat de te verwachten verkeersintensiteiten leiden tot een dusdanige geluidoverlast en een dusdanige verslechtering van de luchtkwaliteit dat het vee daarvan ernstige hinder zal ondervinden. Verder vreest hij dat de aanlegwerkzaamheden zullen leiden tot schade aan zijn stal.

57.1. Vaststaat dat [appellant sub 15] een gedeelte van zijn gronden zal verliezen vanwege de aanleg van de N23 Westfriaweg. Niet valt uit te sluiten dat de bedrijfsvoering en -ontwikkeling daardoor enigszins worden beperkt. In hetgeen [appellant sub 15] heeft aangevoerd ziet de Afdeling echter onvoldoende grond voor het oordeel dat provinciale staten aan het belang bij de realisering van de N23 Westfriaweg niet in redelijkheid een groter gewicht hebben kunnen toekennen dan aan het belang van [appellant sub 15] bij het behoud van deze gronden. Hierbij wordt in aanmerking genomen dat sprake is van een beperkt grondverlies. De Afdeling neemt voorts in aanmerking dat [appellant sub 15]

vanwege het verlies van gronden een schadeloosstelling op onteigeningsbasis ontvangt. Nu de geluidbelasting op de gevel van de woning op het perceel van [appellant sub 15] ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB in de VgH blijft, hebben provinciale staten zich voorts in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat ook niet hoeft te worden gevreesd voor een ernstige belemmering vanwege geluidhinder voor het vee. Wat betreft een verslechtering van de luchtkwaliteit is in het luchtkwaliteitsonderzoek geconcludeerd dat op de gronden van [appellant sub 15] juist een verbetering optreedt. De Afdeling overweegt dat [appellant sub 15] niet aannemelijk heeft gemaakt dat het vee desondanks hinder zal ondervinden.

57.2. Aanlegwerkzaamheden zien niet op het plan zelf maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten kunnen in deze procedure in beginsel niet aan de orde komen. [appellant sub 15] heeft niet aannemelijk gemaakt dat in dit geval sprake is van dusdanige schade, zo daarvan al sprake is, dat provinciale staten hieraan desondanks een doorslaggevend gewicht hadden moeten toekennen.

Wat betreft de eventuele nadelige invloed van het plan op de waarde van de woning van [appellant sub 15], bestaat geen grond voor de verwachting dat die waardevermindering zodanig zal zijn dat provinciale staten bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht hadden moeten toekennen dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn. Daarbij komt dat [appellant sub 15] op grond van artikel 6.1 van de Wro een aanvraag om tegemoetkoming in de planschade kan indienen bij het college van gedeputeerde staten en zijn eventuele schade in die procedure aan de orde kan stellen.

Het beroep van LTO Noord

58. LTO Noord richt zich tegen het plandeel met de bestemming "Verkeer - 1" en de aanduiding "tunnel" op de locatie in Heerhugowaard waar de N23 Westfriisaweg de Molenweg doorkruist en een tunnel wordt aangelegd voor uitsluitend (brom)fietzers en voetgangers. Zij betoogt dat de in de omgeving aanwezige agrarische bedrijven ernstig in hun bedrijfsvoering zullen worden belemmerd, indien de Molenweg niet langer toegankelijk zal zijn voor agrarisch verkeer en vrachtverkeer. Zij stelt hiertoe dat vrachtverkeer en agrarisch verkeer geen gebruik zullen kunnen maken van omliggende plattelandswegen, omdat deze wegen daarvoor niet geschikt zijn. LTO Noord betoogt dat een alternatieve route moet worden aangelegd tussen de Veenhuizerweg en de Middenweg, ten noorden van en parallel aan de nieuwe N23 Westfriisaweg.

58.1. Provinciale staten stellen dat de keuze om de Molenweg te vrijwaren van doorgaand auto- en landbouwverkeer, is ingegeven door de wens van het gemeentebestuur van Heerhugowaard om sluipverkeer in het gebied tegen te gaan.

58.2. De Afdeling is van oordeel dat provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat geen sprake zal zijn van een onaanvaardbare belemmering van de bedrijfsvoering van agrarische bedrijven als gevolg van de afsluiting van de Molenweg voor agrarisch verkeer en vrachtverkeer. Daarbij wordt in aanmerking genomen dat de Molenweg ten oosten van de zogenoemde knip voor agrarisch bestemmingsverkeer bereikbaar blijft via de Veenhuizerweg, de Donkereweg en de Middenweg. Voorts wordt in aanmerking genomen dat een parallelweg ten zuiden van de Krusemanlaan tussen de Oostdijk en de Krusemanlaan zal worden aangelegd ten behoeve van een betere ontsluiting van het verkeer ten oosten van de knip, hetgeen het inpassingsplan ook mogelijk maakt. Hierdoor kan het verkeer vanaf de Molenweg/Veenhuizerweg ook via de Plemdijk, de Oostdijk, de Parallelweg Krusemanlaan en de Middenweg richting Heerhugowaard rijden. De Afdeling is voorts van

oordeel dat provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat van een onaanvaardbare toename van landbouwverkeer op voornoemde wegen geen sprake zal zijn, gelet op het geringe aantal woningen en het geringe aantal agrarische bedrijven langs het oostelijke gedeelte van de Molenweg en het zuidelijke gedeelte van de Veenhuizerweg. Voorts is niet aannemelijk gemaakt dat die wegen niet geschikt zijn voor agrarisch verkeer. Met betrekking tot het betoog dat een alternatieve route moet worden aangelegd, wordt overwogen dat provinciale staten bij de keuze van de bestemming een afweging dienen te maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het plan. Daarbij hebben provinciale staten beleidsvrijheid. De voor- en nadelen van die alternatieven dienen in die afweging te worden meegenomen. In dit geval bestaat in hetgeen LTO Noord heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten niet in redelijkheid het voorgestelde alternatief hebben kunnen afwijzen om onder meer de redenen dat daarmee hoge kosten zijn gemoeid en dit ertoe leidt dat het bestaande sluipverkeer niet zal verdwijnen.

Het beroep van [appellant sub 8] en anderen voor het overige

59. [appellant sub 8] en anderen richten zich tegen het plandeel met de bestemming "Verkeer - 1" ter plaatse van de kruising Wogmeer met de Braken, voor zover bij de opwaardering van de bestaande Braken tot de N23 Westfriisaweg de huidige overgang voor fietsers en voetgangers, bestaande uit een vrijliggend fietspad met verkeerslichten, zal worden vervangen door een voetgangersbrug met fietsgoot. [appellant sub 8] en anderen betogen met verwijzing naar het conceptadvies "Fietsroutes Westfriisaweg: Notitie Fietspaden" van Grontmij van 12 november 2010 dat de brug een moeilijk dan wel onneembaar obstakel zal vormen voor fietsers in het algemeen en ouderen, kinderen en gehandicapten te voet. Dit klemmt volgens hen temeer, nu de omrijroute op de parallelweg langs de ene zijde van de N23 Westfriisaweg tot aan de Spierdijkerweg en terug op de parallelweg langs de andere zijde van de N23 Westfriisaweg voor (brom)fietsers die geen gebruik kunnen maken van de voetgangersbrug met fietsgoot te lang en bovendien verkeers- en sociaal onveilig is. Daardoor ontstaat het gevaar dat fietsers noodgedwongen of uit vrije wil de rotonde zullen oversteken, aldus [appellant sub 8] en anderen. Zij betogen voorts dat Wogmeer door de realisering van een voetgangersbrug in twee delen wordt gesplitst. Zij achten dit niet aanvaardbaar, omdat Wogmeer als buurtschap één geheel vormt met een eigen identiteit. Voorts betogen zij dat de lokale economie van Wogmeer negatief zal worden beïnvloed, omdat het recreatieve fietsverkeer dat plaatselijke café's bezoekt zal afnemen. Volgens hen zal de verkoop van lokale producten langs de weg eveneens afnemen.

[appellant sub 8] en anderen betogen dat moet worden gekozen voor de realisering van een fietserstunnel als alternatief. In dit verband wijzen zij erop dat ook de gemeente Koggenland daar voorstander van is.

59.1. Provinciale staten hebben met name op grond van financiële overwegingen gekozen voor een voetgangersbrug in plaats van een fietstunnel. Zij achten de kosten voor een fietstunnel - hoewel zij in beginsel positief staan tegenover een eventuele bekostiging en planologische inpassing daarvan door de gemeente Koggenland - niet in verhouding tot het beperkte gebruik dat van de tunnel zou worden gemaakt. De Afdeling acht deze keuze van provinciale staten niet onredelijk. Provinciale staten hebben aan deze keuze ten grondslag kunnen leggen dat (brom)fietsers in de bestaande situatie slechts beperkt gebruik maken van de ter plaatse aanwezige oversteek, hetgeen visuele tellingen hebben uitgewezen. Hetgeen [appellant sub 8] en anderen hebben aangevoerd geeft geen aanleiding voor een ander oordeel.

De Afdeling is daarbij van oordeel dat provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat de omrijroute op de parallelweg langs de ene zijde van de N23 Westfriaweg tot aan de Spierdijkerweg en terug op de parallelweg langs de andere zijde van de N23 Westfriaweg een geschikt alternatief is voor (brom)fietzers. Daarbij hebben zij van belang kunnen achten dat de maximale omrijroute 3,2 km bedraagt en een bromfietser slechts incidenteel de gehele route zal hoeven afleggen. Voorts hebben provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de omrijroute vanwege de aanwezigheid van landbouwverkeer op de parallelwegen niet verkeersonveilig is. Daarbij is van belang de verklaring van provinciale staten dat de parallelwegen zullen worden voorzien van fietssuggestiestroken. Voorts hebben provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de parallelwegen vanwege de omstandigheid dat geen woningen aan die wegen zijn gelegen, niet dusdanig sociaal onveilig zijn dat deze niet als omrijroute kunnen dienen.

Provinciale staten stellen voorts dat vanwege de inrichting van de kruising niet hoeft te worden gevreesd dat (brom)fietzers de voorziene rotonde op de kruising van de Wogmeer met de N23 Westfriaweg zullen oversteken. [appellant sub 8] en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat in zoverre desondanks sprake zal zijn van een verkeersonveilige situatie.

Voorts is, gelet op het beperkte gebruik dat in de bestaande situatie van de ter plaatse aanwezige oversteek wordt gemaakt, niet aannemelijk gemaakt dat de voetgangersbrug met fietsgoot de lokale economie van Wogmeer ten opzichte van de bestaande situatie negatief zal beïnvloeden vanwege een afname van het recreatieve fietsverkeer dat plaatselijke café's en verkooppunten van lokale producten bezoekt.

Verwijzing naar zienswijzen

60. Voor zover Stichting Niet door 't Lint en anderen en LTO Noord in hun beroepschrift voor het overige hebben verwezen naar de inhoud van hun zienswijzen, overweegt de Afdeling dat in de overwegingen van het bestreden besluit is ingegaan op deze zienswijzen. Stichting Niet door 't Lint en anderen en LTO Noord hebben in hun beroepschrift noch ter zitting redenen aangevoerd waarom de weerlegging van de desbetreffende zienswijzen in het bestreden besluit onjuist is.

Relativiteitsvereiste

61. Voor zover in deze uitspraak is geoordeeld dat een beroepsgrond faalt, heeft de Afdeling zich niet uitgesproken over de vraag of artikel 1.9 van de Chw, zoals dit luidde ten tijde van belang, van toepassing is.

Conclusies

62. De beroepen zijn, voor zover ontvankelijk, ongegrond.

Proceskosten

63. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart het beroep van [appellant sub 5] en anderen, niet-ontvankelijk voor zover ingesteld door [2 appellanten sub 5];

II. verklaart het beroep van [appellant sub 5] en anderen voor het overige alsmede de overige beroepen ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. W.D.M. van Diepenbeek, voorzitter, en mr. G. van der Wiel en mr. D.J.C. van den Broek, leden, in tegenwoordigheid van mr. M. Priem, ambtenaar van staat.

w.g. Van Diepenbeek w.g. Priem  
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 10 juli 2013

646.