

Datum

10 JAN. 2008

Ons kenmerk 2008-2681



Onderwerp Beantwoording aanvullende vragen MER opwaardering Westfrisiaweg

Bezoekadres

Houtplein 33

Haarlem

Commissie voor de milieueffectrapportage
Mevrouw ir. J.M. Bremmer
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Postadres

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Tel (023) 514 3143

Fax (023) 514 3030

Directie Beleid VU

Bijlage(n) 2

VERZONDEN 15 JAN 2008

Behandeld door G.W. Valster

Telefoon (023) 514 3542

Uw kenmerk

E-mail valsterg@noord-holland.nl

Geachte commissieleden,

Hierbij reageren wij op de door u gestelde aanvullende vragen over het MER opwaardering Westfrisiaweg. Alvorens op de daadwerkelijke beantwoording in te gaan, schetsen wij het kader waarbinnen de besluitvorming over het project N23/Westfrisiaweg tot op dit moment heeft plaatsgevonden.

Kader

De opwaardering van de N23/Westfrisiaweg vormt al geruime tijd onderwerp van studie. De verbinding stond jarenlang zelfs als gewenste infrastructurele toevoeging in de meerjarenprogramma's van het Rijk. Daarnaast was de weg opgenomen in achtereenvolgende collegeprogramma's van zowel de provincie Noord-Holland als van de betreffende gemeenten in het gebied.

Toen het Rijk in maart 1999 meedeelde geen verdere activiteiten te ontwikkelen in het kader van de N23, heeft de provincie op 23 mei 2000 (zie bijlage 2*) de leidende rol overgenomen. Zij wordt hierin gesteund door alle betrokken regiopartijen. De belangrijkste motivatie daarvoor is dat het uitblijven van zekerheid over een goede verbinding de economische ontwikkeling van de regio bemoeilijkt.

In de discussie voorafgaand aan ons besluit van mei 2000 hebben regionale partijen uitgesproken dat zowel tussen het gebied van Heerhugowaard, Alkmaar

* Alle in deze brief aangehaalde bijlagen zijn reeds separaat toegezonden.

en Langedijk (HAL) en Hoorn, als tussen Hoorn, Stede Broec en Enkhuizen (HES) een hoogwaardige stroomweg moet komen. Als uitgangspunt voor de stroomwegverbinding werd meegegeven dat zoveel mogelijk gebruik moet worden gemaakt van de bestaande infrastructuur.

Voor de uitwerking van ons genoemde besluit hebben wij in 2001 nader onderzoek laten uitvoeren door bureau DHV Infrastructuur. Wij hebben op 26 februari 2002 op basis van de resultaten van dit onderzoek en de uitkomsten van de regionaal bestuurlijke consultatie, een streefbeeld voor de Westfrisiaweg vastgesteld. Voor de concrete maatregelen verwijzen wij u naar bijgevoegde besluitenlijst van onze vergadering van 26 februari 2002 (bijlage 3).

Het streefbeeld is vervolgens vastgelegd in het Streekplan "Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord" zoals vastgesteld in de vergadering van Provinciale Staten van Noord-Holland van 25 oktober 2004 .

In het najaar 2004 hebben wij met de regiopartners een projectorganisatie opgezet. De projectorganisatie is gekomen met een voorstel voor een pakket aan maatregelen voor de opwaardering van de Westfrisiaweg. Uitvoering van dit pakket leidt tot oplossing van de regionale bereikbaarheidsproblemen en verbetering van de veiligheid en leefbaarheid van het gebied. Daarmee wordt invulling gegeven aan een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere stedelijke en economische ontwikkelingen in het gebied.

Op 28 juni 2005 heeft het toenmalige college van Gedeputeerde Staten ingestemd met het voorgestelde maatregelenpakket en groen licht gegeven om die stappen te zetten, die noodzakelijk zijn om te komen tot daadwerkelijke uitvoering van de opwaardering. Wij hebben in mei 2006 besloten de effecten van de maatregelen op het milieu te beschrijven ter onderbouwing van de te maken ruimtelijke keuzes.

Ten aanzien van het bestuurlijk draagvlak voor het project willen wij hier niet onvermeld laten dat op 5 juli 2006 de provincie, alle regiogemeenten, het hoogheemraadschap en het Georganiseerd Bedrijfsleven een intentieverklaring hebben getekend. In deze verklaring zijn afspraken vastgelegd over de opwaarderingsmaatregelen, de fasering/prioritering van de aanpak en de financiële bijdragen van partijen.

In het kader van de ruimtelijke besluitvorming hebben de betrokken regiogemeenten ons expliciet verzocht om - op basis van de mogelijkheden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (invoering 1 juli 2008) - voor het totale tracé van de Westfriisaweg een provinciaal bestemmingsplan (Inpassingsplan) op te stellen. Wij hebben op 3 april 2007 het project Westfriisaweg bestempeld als een project van provinciaal belang in de zin van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (nWro). Daarnaast is besloten om de ingezette m.e.r.-procedure te koppelen aan een op basis van de nWro op te stellen provinciaal inpassingsplan (bijlage 4).

De leden van de Stuurgroep N23/ Westfriisaweg hebben op 20 juni 2007 ingestemd met het voorliggende MER. De Stuurgroep heeft in dit overleg - mede op basis van de resultaten van het MER - een besluit genomen over het voorkeurstracé: de doorsteek Hoogkarspel. Wij verwijzen u korthedshalve naar het uitgegeven persbericht (bijlage 5).

Vervolgens is dit voorkeurstracé vastgelegd in het Regioakkoord N23 Westfriisaweg zoals dat door de Stuurgroep N23 Westfriisaweg op 17 oktober jongstleden is vastgesteld (bijlage 6). In dit Regioakkoord zijn de argumenten weergegeven waarom is gekozen voor het tracé doorsteek Hoogkarspel. De resultaten uit het MER hebben een rol gespeeld in de bestuurlijke besluitvorming. Echter, aangezien de effecten van de vier onderzochte tracévarianten vrijwel niet onderscheidend waren, hebben de milieuaspecten in de tracékeuze geen doorslaggevende rol gespeeld.

In het Regioakkoord N23 Westfriisaweg zijn tevens afspraken gemaakt over de financiële bijdrage van partijen in het project. De investeringskosten worden op dit moment geraamd tussen de € 350 en € 400 miljoen. Van dit bedrag wordt in principe € 170 miljoen opgebracht door de provincie en de overige regiopartijen. Voor het overige bedrag wordt een beroep op het Rijk gedaan. De Stuurgroep heeft het akkoord ter goedkeuring voorgelegd aan de betrokken gemeenteraden en aan Provinciale Staten van Noord-Holland. Een exemplaar van het Regioakkoord N23 Westfriisaweg (bijlage 6) en het daarover uitgegeven persbericht (bijlage 7) treft u bijgaand aan.

Na accordering in provinciale staten en gemeenteraden zal het Regioakkoord N23 Westfriisaweg samen met de uitkomsten van de Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) zoals die op dit moment wordt opgesteld, worden aangeboden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Zijn voorgangster heeft toegezegd in het voorjaar 2008 een besluit te nemen over opname van het project N23 Westfriisaweg in het MIRT.

Op dit moment zijn alle werkzaamheden in het project er op gericht om met de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Economische Zaken te komen tot afspraken over een rijksbijdrage. Daarnaast zijn de inspanningen er op gericht zo snel mogelijk na de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening te komen tot besluitvorming over het planologisch juridisch kader in de vorm van een inpassingsplan.

Na de vaststelling van het Regioakkoord zullen wij opdracht geven voor de verdere uitwerking van het voorkeurstracé en het onderzoek naar de milieueffecten in het MER 2^e fase.

Wij vertrouwen er op u met het voorgaande voldoende inzicht te hebben gegeven in het proces van besluitvorming tot nu toe.

Vragen Commissie Mer

Dit brengt ons bij de beantwoording van de door u in uw memo van 1 november 2007 met kenmerk 1774-131 gestelde aanvullende vragen.

Hieronder treft u de conclusies aan die wij hebben getrokken op basis van de beantwoording van de door u gestelde vragen. In de bijgevoegde Nota van beantwoording I wordt uitgebreid beschreven hoe gekomen is tot de door ons getrokken conclusies.

Vraag 1: Doel en functie van de weg, met name ontbreekt een goede Verkeersanalyse.

Conclusie

Primair wordt de Westfrisiaweg gebruikt voor het regionale verkeer. De weg is voor de regio een belangrijke verbinding voor de relaties tussen de gemeenten onderling (het interne verkeer) en als schakel met de overige regio's in Nederland (het externe verkeer). Doorgaand verkeer ten opzichte van de regio Westfriesland is beperkt.

Vraag 2: Motivatie van afgevalen alternatieven en maatregelen, zoals de alternatieven zuidelijk van Heerhugowaard, maatregelen in de sfeer van verkeersmanagement en vraagbeperkende maatregelen.

Conclusies

Afvalalternatieven:

Het Streekplan "Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord" van 2004 vormt het vastgesteld beleid en is dus uitgangspunt voor dit MER-traject. Hiermee zijn alle overige in het kader van het streekplan overwogen alternatieven voor het westelijk deel niet meer realistisch.

Alternatieve maatregelen:

In het in 2005 uitgevoerde verkeersonderzoek Westfrisiaweg is aangetoond dat verkeersmanagement maatregelen, waaronder een groene golf, geen oplossing bieden voor de problematiek op de Westfrisiaweg.

Vraagbeperkende maatregelen:

De effecten van verbetering van het spoor zijn zeer beperkt. Dit is ook de reden om dit niet in het mma op te nemen.

Vraag 3: De positie van de zaadverdelingsbedrijven in relatie tot het realiteitsgehalte van de doorsteek Enkhuizen. (Bestuurlijke) afwegingen hieromtrent mogen volgens de Commissie geen plaats krijgen in de bepaling van het mma. Verder de vraag of er maatregelen aan het tracé mogelijk zijn om de gronden van de bedrijven te ontzien.

Conclusies:

De door u omschreven "beschermde status" van de zaadverdelingsbedrijven wordt ingegeven door de vastgestelde ruimtelijke besluitvorming, te weten structuurplan Enkhuizen en Streekplan Noord-Holland Noord. Het afstaan van grond van deze bedrijven, onderdeel van internationale concerns, leidt tot een serieus risico van verplaatsing van activiteiten naar het buitenland.

Bij de inpassing van de doorsteek Enkhuizen is in het ontwerp zoveel mogelijk rekening gehouden met de aanwezige bebouwing en bedrijven. Het ontwerp is zodanig ingetekend dat schade aan bebouwing en bedrijven zoveel mogelijk is beperkt. De doorsteek is daarmee ons inziens optimaal ontworpen.

De in het MER opgenomen raming van € 200 miljoen is onderbouwd door middel van de door Kendes rentmeesters en adviseurs BV uitgevoerde taxatie. De rapportage zal meegenomen worden naar het overleg van 17 december aanstaande (in verband met vertrouwelijkheid wordt hij niet meegezonden).

Uw opmerking dat de positie van de zaadveredelingsbedrijven niet thuishoort in het MER, onderschrijven wij. Mede als antwoord op vraag 7 van uw notitie is onderzocht hoe het MMA eruitziet als het aspect landbouw (en meer in het bijzonder de positie van de zaadveredelingsbedrijven) buiten de beschouwing blijft. Ook in dat geval valt de doorsteek Enkhuizen af voor het MMA op grond van de effecten voor ecologie en archeologie (zie ook de beantwoording van vraag 7 in de begeleidende notitie).

Vraag 4: Verkeersveiligheid. Een verklaring van de positieve score van de alternatieven op dit onderdeel, terwijl het aantal slachtoffers op de Westfrisiaweg toeneemt. In hoeverre wordt verkeer weggetrokken van het (onveiligere) onderliggende wegennet?

Conclusie

Op basis van tabel 4.2. uit de nota van beantwoording wordt geconcludeerd dat het aantal slachtoffers in het studiegebied als geheel afneemt voor alle alternatieven. De doelstelling uit het MER, namelijk een daling van het aantal verkeersslachtoffers, wordt hiermee bereikt. Voor de kwalitatieve beoordeling zoals gemaakt in het MER heeft een en ander geen consequenties.

Vraag 5: Geluid als gevolg van de verhoogde ligging bij Hoorn. Zijn er realistische maatregelen mogelijk om te voldoen aan de normen?

Conclusie

Maatregelen zijn mogelijk om de verwachte geluidsbelastingen zodanig te reduceren zodat voldaan kan worden aan de normen van de Wet geluidhinder (geluidsreducerend asfalt in combinatie met geluidsscherm). Exacte schermhoogtes kunnen pas worden bepaald op basis van de exacte ligging van (de as van) de weg. Dit wordt meegenomen in het nog uit te voeren akoestisch onderzoek c.q. inrichtings-MER ter onderbouwing van het ruimtelijk besluit. In het ruimtelijk besluit zal ook een afweging worden gemaakt over o.a. de wijze van landschappelijke inpassing.

Vraag 6: Toekomstvastheid, met name de vraag in hoeverre het verantwoord is om de effecten van de opwaardering van de resterende 2x1-tracés naar 2x2 buiten de beschouwingen in het MER te laten. Het MER geeft zelf aan dat deze varianten grote ruimtelijke consequenties hebben, mochten deze in de toekomst

nodig blijken. Zouden deze consequenties nu niet betrokken moeten worden in de tracékeuze?

Conclusie

Een extrapolatie van de resultaten van het verkeersmodel wijst uit dat na 2020 de intensiteiten van het verkeer een verdubbeling tot 2 x 2 in beide varianten mogelijk noodzakelijk wordt.

In de nota van beantwoording zijn de effecten van beide eventuele opwaarderingen (noord en zuid) weergegeven. De opwaarderingen zijn tevens schetsmatig ontworpen en doorgerekend. Op basis hiervan concluderen wij dat in beide gevallen opwaardering op termijn mogelijk is, technisch, financieel en voor wat betreft de milieu effecten. Bovendien hebben partijen in het Regioakkoord aangegeven dat, "mocht in de toekomst blijken dat een verdubbeling van het tracé noodzakelijk is, dit een gedeelde (financiële) verantwoordelijkheid is van alle partijen die zich middels dit Regioakkoord met elkaar hebben verbonden en in het bijzonder van de provincie Noord-Holland als eigenaar/beheerder van de weg" (pagina 27).

Vraag 7: Een nadere uitwerking van het mma, waarin een aantal onjuistheden hersteld wordt en een scheiding wordt aangebracht tussen milieu- en sociaal-economische aspecten.

In de bijgevoegde nota van beantwoording is het mma nader uitgewerkt. De onjuistheden zijn hersteld en er is bij de beoordeling van de effecten een duidelijk onderscheid gemaakt tussen verkeers-, milieu- en landbouwaspecten. Deze afweging bevestigt dat de verschillen tussen de varianten niet groot zijn. De conclusies uit het MER blijven onveranderd.

In het overleg op 17 december 2007 zijn door u nog een drietal extra vraagpunten naar voren gebracht. Die vragen luiden:

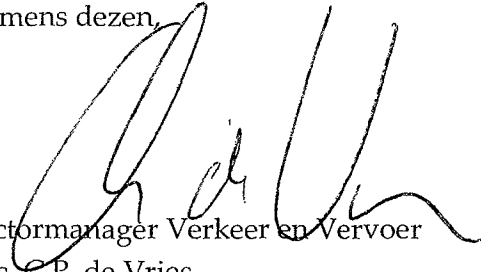
- 1) Is een alternatieve en realistische doorsteek Enkhuizen mogelijk die de zaadveredelingsbedrijven spaart?
- 2) In hoeverre zijn in de besluitvorming voorafgaand aan vaststelling van het Streekplan "Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord" ook de afgevalen alternatieven bij Heerhugowaard aan bod gekomen?
- 3) Visualiseer het 'rekengebied' dat is gebruikt bij het kwantitatief bepalen van

het aspect Verkeersveiligheid?

Voor de beantwoording van deze vragen verwijzen wij u korthedshalve naar de bijgevoegde Nota van beantwoording II (bijlage 16).

Wij vertrouwen erop u met deze beantwoording voldoende te hebben geïnformeerd om te kunnen komen tot uw toetsingsadvies.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
namens dezen,



sectormanager Verkeer en Vervoer
drs. C.P. de Vries

Bijlagen:

1. Nota van beantwoording I
2. Openbare besluitenlijst GS 23 mei 2000
3. Openbare besluitenlijst GS 26 februari 2002
4. Openbare besluitenlijst GS 3 april 2007
5. Persbericht 20 juni 2007
6. Regioakkoord
7. Persbericht 17 oktober 2007
8. Provinciaal Verkeer en Vervoersplan 2007-2013
9. Brief Syngenta d.d. 11 juni 2007
10. Brief OR Syngenta d.d. 29 oktober 2007
11. Brief Incotec 11 mei 2007
12. Tracékaart Doorsteek Enkhuizen
13. Tracékaart Noordelijk tracé met bochtafsnijding
14. Tracékaart Doorsteek Hoogkarspel
15. Tabellen (gecorrigeerd)
16. Nota van beantwoording II



Provincie Noord-Holland

(Bijlage 1)

Nota beantwoording I aanvullende vragen Commissie MER naar aanleiding van de tussentijdse toetsing van het MER opwaardering Westfrisiaweg.

In deze notitie wordt uitgebreid ingegaan op de door uw commissie in de memo van 1 november 2007 met als kenmerk 1774-131 gestelde aanvullende vragen.

Vraag 1: probleemstelling en doel: functie van de nieuwe weg

De vraag

Wat is de functionele betekenis van de weg en welk verkeer maakt daarvan gebruik? Geef in ieder geval aan wat de herkomsten en bestemmingen zijn van het verkeer op het oostelijk en westelijk deel van de Westfrisiaweg, met daarbij een onderscheid naar

- verkeer tussen Alkmaar, Heerhugowaard, Hoorn en Enkhuizen onderling;
- intern en extern regionaal verkeer;
- doorgaand verkeer.

Vermeld expliciet hoeveel doorgaande verkeersbewegingen er lopen via de A7 (van westelijk naar oostelijk deel Westfrisiaweg en vice versa). Beschrijf de functionele betekenis van de Houtribdijk voor het regionale verkeer.

Geef ook aan welke ruimtelijke ontwikkelingen en uitgangspunten zijn gehanteerd bij de verkeersmodelberekeningen. Beschrijf welke potentiële woningbouwlocaties wel zijn meegenomen in de beschrijving van de effecten (ook geluideffecten) en in de afwegingen en welke niet. Motiveer deze keuze. Beschrijf tevens de onderlinge afhankelijkheid van de potentiële bouwprojecten en de tracéalternatieven.

Beantwoording

Doel en functie opgewaardeerde weg

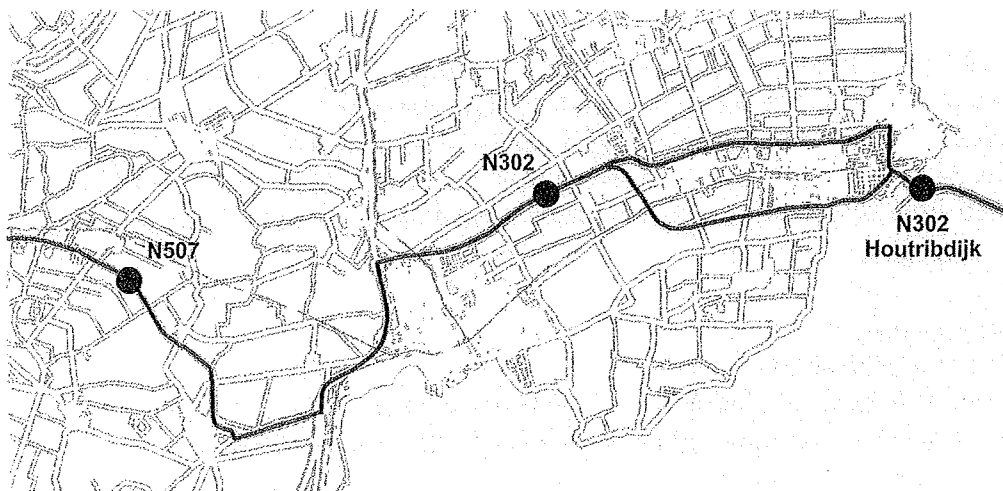
De Westfrisiaweg is bij besluit van PS/GS d.d. 23 mei 2000 nr. 2000/18353 aangewezen als stroomweg. In het ontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Actualisatie van het PVVP d.d. 14 mei 2007 (bijlage 8) (inmiddels vastgesteld in provinciale staten van 1 oktober 2007 onder nr. 67) is de weg op kaart 3 van de plankaarten als stroomweg weergegeven. Dit geldt voor het gehele tracé van Heerhugowaard tot aan de Houtribdijk bij Enkhuizen. De Westfrisiaweg is daarmee een belangrijke oost-westverbinding in de Kop van

Noord-Holland en Westfriesland.

Gebruik van de weg

Per wegdeel is geanalyseerd welk verkeer gebruik maakt van de Westfrisiaweg. Hiervoor is de matrix van het verkeersmodel gecomprimeerd op gemeenteniveau. Van de volgende gemeenten zijn de herkomsten en bestemmingen bekend: Heerhugowaard, Opmeer, Medemblik, Koggenland, Hoorn, Wervershoof, Drechterland, Stede Broec, Andijk en Enkhuizen. Verkeer in en tussen deze gemeenten wordt beschouwd als intern regionaal verkeer. Verkeer van of naar deze gemeenten vanuit het buitengebied wordt aangemerkt als extern verkeer. Verkeer dat wel in dit gebied rijdt maar er geen herkomst dan wel bestemming heeft, wordt aangemerkt als doorgaand verkeer. Door middel van deze definitie van intern, extern en doorgaand verkeer, kan een representatief beeld gegeven worden van regionaal en doorgaand verkeer.

Op drie doorsneden is een overzicht gemaakt van intern, extern en doorgaand verkeer. De eerste doorsnede ligt op de N507 tussen Obdam en Wogmeer, de tweede doorsnede ligt op de N302 tussen de Rijweg en de Noorderboekert en de derde doorsnede ligt op de Houtribdijk ter hoogte van het Naviduct. Hieronder is een overzicht van de verschillende soorten verkeer weergegeven.





Provincie Noord-Holland

Soort verkeer	Autonoom	Noordelijk Tracé	Noordelijk tracé met doorsteek Enkhuizen	Doorsteek Lutjebroek	Doorsteek Hoogkarspel
intern N507	64	65	64	65	65
doorgaand N507	0	1	1	1	1
Extern N507	36	34	35	34	34
intern N302	62	57	56	58	58
doorgaand N302	3	6	7	6	5
Extern N302	35	37	37	37	37
intern Houtribdijk	0	0	0	0	0
doorgaand Houtribdijk	16	23	25	22	21
extern Houtribdijk	84	77	77	78	79

Tabel 1.1: *Percentages intern, extern en doorgaand verkeer*

Uit deze cijfers blijkt dat er weinig verschil bestaat tussen de autonome situatie en de verschillende alternatieven qua gebruik van de weg. De percentages intern, extern en doorgaand verkeer zijn nagenoeg gelijk. Alleen het doorgaande verkeer neemt licht toe op de Houtribdijk en de N302. De N507 en de N302 blijken voornamelijk gebruikt te worden door intern verkeer binnen de regio.

Doorgaand verkeer is op beide wegen relatief gezien laag. Op de Houtribdijk is sprake van een groter aandeel doorgaand verkeer, namelijk 21 tot 25%. Absoluut gezien is de hoeveelheid doorgaand verkeer op de Houtribdijk gelijk aan de hoeveelheid doorgaand verkeer op de N302.

N507

Op de N507 tussen Obdam en Wogmeer rijden op een gemiddelde werkdag in 2020 ongeveer 14.400 motorvoertuigen per etmaal. Daarvan komt 46% uit de gemeente Koggenland, 16% uit de gemeente Heerhugowaard en 16% uit de gemeente Hoorn. 15% van het verkeer rijdt via de N242 richting Alkmaar of verder naar het zuiden. Belangrijke relaties (beide richtingen) op deze weg zijn: Koggenland – Alkmaar en verder 2.300 mtv/etm (16%); Koggenland – Hoorn 2.500 mtv/etm (17%); Koggenland intern 2.300 mtv/etm (16%); Heerhugowaard – Hoorn 1.900 mtv/etm (13%) en Koggenland - Heerhugowaard 1.600 (11%).

A7 Hoorn-Noord – Avenhorn

Het opwaarderen van de Westfrisiaweg heeft tot gevolg dat meer verkeer de A7 op- en afrijdt bij beide aansluitingen. De intensiteit op het tussenliggende wegvak neemt mede hierdoor toe. Op het wegvak Avenhorn – Hoorn neemt de intensiteit toe van 65.000 motorvoertuigen per etmaal in 2004 naar 100.000 motorvoertuigen per etmaal in 2020. Voor het wegvak Hoorn – Hoorn-Noord geldt een toename van 57.000 motorvoertuigen per etmaal in 2004 naar 83.000 motorvoertuigen per etmaal in 2020. In tabel 1.32 is weergegeven welke hoeveelheden verkeer van het westelijk deel naar het oostelijk deel van de Westfrisiaweg rijden en omgekeerd. De intensiteiten zijn weergegeven in motorvoertuigen per etmaal en afgerond op 100-tallen.

	autonoom	alternatieven
oost – west	4.000	5.500
west – oost	4.100	5.000
Totaal	8.100	10.500

Tabel 1.2: *doorgaand verkeer Westfrisiaweg op de A7*

Het aandeel doorgaand verkeer over de Westfrisiaweg op de A7 varieert van 10,5 tot 12,6% bij een opgevaardeerde Westfrisiaweg. Het grootste deel van het verkeer wat de A7 oprijdt vanaf de Westfrisiaweg vervolgt zijn route op de A7. De Westfrisiaweg is daarmee een belangrijke aanvoerroute naar de A7.

N302

Op de N302 tussen de Rijweg en de Noorderboekert rijden op een gemiddelde werkdag in 2020 ongeveer 51.200 motorvoertuigen per etmaal. Van dit verkeer komt 23% uit de gemeente Hoorn, 15% komt uit de gemeente Wervershoof, 12% uit de gemeente Drechterland en 9% uit de gemeente Stedebroec. 17% van het verkeer op deze doorsnede gebruikt de Westfrisiaweg richting N242 naar Alkmaar en verder naar het zuiden. Belangrijke relaties (beide richtingen) op deze doorsnede zijn: Hoorn – Wervershoof 7.500 mvt/etm (15%); Hoorn – Drechterland 5.400 mvt/etm (11%); Hoorn – Stedebroec 4.100 (8%); Wervershoof – Alkmaar en verder 2800 (5%); Drechterland – Alkmaar en verder 2.800 (5%) en Stedebroec – Alkmaar en verder (5%).

N302 Houtribdijk

Op de Houtribdijk rijden in 2020 op een gemiddelde werkdag ongeveer 13.900 motorvoertuigen per etmaal. Daarvan is 21% afkomstig uit Lelystad, 15% uit Enkhuizen, 15% uit het gebied ten noordoosten van Lelystad, 15% uit het gebied ten zuidoosten van Lelystad, 8% uit Hoorn en 7% uit Stedebroec. Belangrijke relaties (in twee richtingen) op deze doorsnede zijn: Enkhuizen Lelystad 1.700 mvt/etm (12%); Enkhuizen – gebied zuidoost van Lelystad 1.400 (10%) en Hoorn – Lelystad 900 mvt/etm (6%).

Bijna 80% van het verkeer op de Houtribdijk heeft een herkomst of bestemming in Westfriesland.

Uitgangspunten verkeersmodelberekeningen

Voor de verkeersmodelberekeningen is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Westfrisiaweg, dat is ontwikkeld voor de studie Verkeersonderzoek Westfrisiaweg d.d. 6 juni 2005 (reeds in uw bezit). In dit rapport wordt in bijlage 2 beschreven welke scenario's ten aanzien van woningbouwlocaties en bedrijventerreinen zijn doorgerekend. In het model zijn de woningbouwlocaties en bedrijventerreinen opgenomen zoals beschreven in hoofdstuk 3 van het MER, Huidige situatie en Autonome ontwikkelingen. In het model is uitgegaan van een volledige ontwikkeling van alle woningbouwlocaties en bedrijventerreinen in 2020. Bij de berekeningen voor geluid en trillingen zijn de woningen meegerekend bij het bepalen van de verkeersproductie van de verschillende gebieden. Bij de effectbeschrijving en dus ook in de afweging zijn de woningen niet meegenomen. In het MER is er namelijk van uitgegaan dat de Westfrisiaweg

gerealiseerd is op het moment dat de woningbouwlocaties ingevuld worden. Bij de realisatie van de woningbouwlocaties is de Westfrisiaweg onderdeel van de huidige situatie en zullen de woningen zodanig gerealiseerd moeten worden dat aan de Wet geluidhinder wordt voldaan. Bij de ontwerpen van de tracéalternatieven is rekening gehouden met alle mogelijke woningbouw en bedrijventerreinen zoals in het streekplan vermeld.

Woningbouwlocaties zijn in het model niet gedetailleerd uitgewerkt qua ontsluiting, tenzij er aanzienlijke effecten zijn op het onderliggend wegennet, zoals dat bij Hoogkarspel Zuid het geval is. De effecten van 3500 woningen op de kern van Hoogkarspel zijn zodanig dat ook modelmatig een ontsluitingsstructuur noodzakelijk is. Daarom is zowel voor het noordelijke alternatief als de doorsteek Hoogkarspel een ontsluitingsstructuur in het model aangebracht.

Conclusie

Primair wordt de Westfrisiaweg gebruikt voor het regionale verkeer. De weg is voor de regio een belangrijke verbinding voor de relaties tussen de gemeenten onderling (het interne verkeer) en als schakel met de overige regio's in Nederland (het externe verkeer). Doorgaand verkeer ten opzichte van de regio Westfriesland is beperkt.

Vraag 2: Afgevalen alternatieven en maatregelen

De vraag

De Commissie acht de motivatie om tracéalternatieven zuidelijk van Heerhugowaard niet te onderzoeken, te summier onderbouwd. In 2001 is onderzoek verricht naar het (verkeerskundig) functioneren van een zuidelijke omleiding bij Heerhugowaard (studie DHV). Ook is er volgens de mondelinge toelichting onderzoek gedaan naar leefbaarheidseffecten en effecten op natuur- en cultuurhistorische waarden. Geef aan wat de belangrijkste conclusies zijn uit de onderzoeken, wat betreft verkeersafwikkeling (inclusief N242), verkeersveiligheid en milieu-, natuur en cultuurhistorische effecten. Zet die conclusies af tegen het functioneren van de huidige weg.

Geef aan waarom vraagbeperkende maatregelen en maatregelen in de sfeer van verkeersmanagement (optimaliseren van kruispunten, groene golf e.d.) niet voldoende oplossend vermogen hebben, mede omdat de problematiek in sterke



Provincie Noord-Holland

mate is gerelateerd aan de kruispunten. Waarom zijn dergelijke maatregelen niet bij het mma betrokken? Geef aan voor welk deel van de verplaatsingen tussen Hoorn-Enkhuizen het verbeteren van de spoorverbinding soelaas zou kunnen bieden. Motiveer waarom deze mogelijkheid wel of niet onderdeel zou moeten uitmaken van het mma.

Beantwoording

Tracéalternatieven zuidelijk van Heerhugowaard

U vraagt naar de motivatie voor het afvallen van de variant uitgaande van een zuidelijke omleiding bij Heerhugowaard. Wij erkennen dat het afvallen van deze variant in het MER summier is onderbouwd. Uitgangspunt voor ons is geweest het streekplan "Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord" zoals vastgesteld in 2004. Wij zijn ons ervan bewust dat wij dit in het MER bij het beschrijven van het afvallen van deze variant niet expliciet genoeg hebben aangegeven. Ten aanzien van het westelijke deel van de Westfrisiaweg Heerhugowaard-Hoorn is in het Ontwikkelingsbeeld het volgende opgenomen:

"Voor een directe dwarsverbinding naar Hoorn- Enkhuizen en het oosten van het land en verder hebben wij een streefbeeld voor de Westfrisiaweg opgesteld. Volgens dit beeld en de ontwikkelingen die wij in dit ontwikkelingsbeeld voorstaan, dienen gemeenten in hun ruimtelijke beleid rekening te houden met de volgende ontwikkelingen en geen hiermee strijdige ontwikkelingen mogelijk te maken:

- Opwaardering van het tracé De Braken dat Heerhugowaard en Hoorn met elkaar verbindt.
- Een nieuwe wegverbinding die het tracé De Braken verbindt met de provinciale weg N242 ten noorden van Heerhugowaard, zodat het bedrijventerrein de Vork een goede ontsluiting krijgt.
- Opwaardering van de provinciale weg tussen De Braken en de A7
- Verbreding van de A7 bij Hoorn.

Hieronder volgt de argumentatie die heeft geleid tot het laten afvallen van alle andere alternatieven in het proces dat heeft geleid tot het streekplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord.

Nadat het Rijk in 1998 de weg uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) schrapt heeft de provincie de initiatiefrol inzake de Westfrisiaweg overgenomen.

Op basis van de in het toenmalige streekplan opgenomen varianten – een zuidelijke variant via de Noordervaart (N243) en een noordelijke via De Braken (N507), heeft een nadere verkenning plaatsgevonden. Daarin is komen vast te staan dat de zuidelijke variant –via de Noordervaart N243- geen draagvlak in de regio heeft. De variant ligt te zuidelijk t.o.v. de stedelijke ontwikkelingen in en rond het HAL-gebied. Dit gevoegd bij de negatieve effecten van realisering van deze variant op de landschappelijke waarde van de droogmakerijen Schermer en Beemster, heeft ertoe geleid dat op 23 mei 2000 door gedeputeerde staten van Noord-Holland is besloten om voor het westelijk deel van de Westfrisiaweg (Heerhugowaard-Hoorn) gebruik te maken van N507 (de Braken) (openbare besluitenlijst 23 mei 2000 is bijgevoegd). Nader onderzoek –in samenwerking met de regio- naar de effecten en de kosten van uitvoering van deze variant dienden in gang te worden gezet.

Bureau DHV Milieu en infrastructuur heeft deze verkenning N507 opgesteld. In juli 2001 heeft dit bureau het rapport “De Braken als regionale stroomweg” uitgebracht. In dit rapport wordt geconstateerd dat de leefbaarheid en de verkeersafwikkeling zullen verslechteren door de groei van de mobiliteit in combinatie met de ontwikkeling van woningbouwlocaties en bedrijventerreinen.

Er zijn twee aansluitingsvarianten via de N242 nader onderzocht. Het gaat hier om een tracé aantakkend ten zuiden van Heerhugowaard op de N242 en een tracé dat aan de noordkant van Heerhugowaard aantakt op de N242.

Op basis van de resultaten van het hiervoor beschreven DHV onderzoek hebben gedeputeerde staten bij besluit van 26 februari 2002 nr. 2002-6638 besloten tot vaststelling van het streefbeeld Westfrisiaweg, waarbij een keuze is gemaakt om de N507 aan te sluiten op de N242 via de noordkant van Heerhugowaard.

Hier zij vermeld dat bij de besluitvorming over het streefbeeld vooral de economische invalshoek en de gevolgen voor landschap, natuur en recreatie zwaar hebben gewogen. Ten aanzien van deze aspecten is het volgende geconstateerd:

➤ Economische invalshoek

Ten aanzien van de economische invalshoek wordt gewezen op de mogelijke groene en stedelijke ontwikkelingen aan de oostkant van Heerhugowaard die bij

een keuze voor de zuidelijke variant worden bemoeilijkt.

➤ Landschap

In de verkenning wordt bij de vergelijking van de noordvariant met de zuidvariant vastgesteld dat er meer doorsnijdingen van open gebied zullen plaatsvinden. Het betreft een flinke doorsnijding van het typische landschap van Polder Oterleek. Deze polder vormt een belangrijk cultuurmonument.

➤ Natuur

Ten aanzien van het aspect natuur wordt geconstateerd dat de zuidvariant geluidsoverlast gaat veroorzaken voor natuurgebied Waardenhout in het zuidoosten van Heerhugowaard. Het tracé tast daarnaast de oeverlanden langs de zuidelijke Ringvaart van Heerhugowaard aan.

➤ Recreatie

Met betrekking tot de effecten voor de recreatiegebieden De Leyen en De Weel wordt geconstateerd dat de zuidvariant tot geluidsoverlast voor deze gebieden zal leiden.

Conclusie

Het Streekplan “Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord” vormt het vastgesteld beleid en is dus uitgangspunt voor dit MER-traject. Hiermee zijn alle in het kader van het streekplan overwogen alternatieven voor het westelijk deel niet meer realistisch.

Waarom hebben verkeersbeperkende maatregelen, verkeersmanagement en verbeteren van de spoorverbinding, onvoldoende oplossend vermogen

In het MER zijn dergelijke oplossingen niet in ogenschouw genomen, omdat in het verkeerskundig onderzoek Westfrisiaweg¹ hier reeds onderzoek naar is gedaan. In dit onderzoek zijn op basis van de probleemanalyse van de huidige (2004) en toekomstige situatie zonder maatregelen (2020) oplossingsrichtingen bedacht in een drietal varianten. In één van die varianten, de optimalisatievariant, is ervan uitgegaan dat alle kruispunten op het ‘gehele’ traject ‘volledig’ zijn uitgevoerd. Dat betekent dat iedere tak van het kruispunt voor elke richting (linksaf, rechtdoor en rechtsaf) een eigen opstelstrook heeft. Is dit nu al het geval, dan is de hoofdrichting (lees: de doorgaande richting op de

¹ Bron (in uw bezit): Verkeersonderzoek Westfrisiaweg HNA068/Pme/0961 d.d. 6 juni 2005.

Westfrisiaweg) uitgebreid met een extra strook. Alle huidige rotondes blijven in de optimalisatievariant gehandhaafd (behalve de aansluiting van de N302 op de A7) en afrit 9 (Hoorn-Noord) van de A7 is dubbel uitgevoerd ten zuiden van de Westfrisiaweg. In een andere variant, de netwerkvariant, is juist onderzocht in welke mate een optimalisatie van het netwerk door het opheffen, het ongelijkvloers uitvoeren of het steriel maken (geen uitwisseling meer mogelijk) van kruispunten de verkeersdoelstellingen kunnen worden gehaald. De derde variant, de doorsteekvariant, is gebaseerd op de netwerkvariant met de uitbreiding van de verbinding tussen de N302 en de N506 ter hoogte van de Markerwaardweg. Op grond van de resultaten is geconcludeerd dat in geen van de drie beschouwde varianten op het gehele traject een vlotte verkeersafwikkeling wordt bereikt, in combinatie met een veilig vormgegeven infrastructuur.

Voor de volledigheid is in tabel 2.1 de kruispuntbelasting weergegeven die in de optimalisatievariant optreedt. Hieruit blijkt dat op het traject tussen de A7 en de Markerwaardweg en tussen de Markerwaardweg en Enkhuizen op meerdere kruispunten een te hoge kruispuntbelasting optreedt. Geconcludeerd is dat de capaciteitsverruiming op de kruispunten niet leidt tot een goede vlotte verkeersafwikkeling.

	Ochtendspits			Avondspits		
	laagst	hoogste	gemiddelde	laagst	hoogste	gemiddelde
Heerhugowaard - A7	25	85	56	36	88	66
A7 - Markerwaardweg	64	116	88	74	114	93
Markerwaardweg - Houtribdijk	66	94	81	73	99	88

Tabel 2.1: Kruispuntbelastingen uit het Verkeersonderzoek Westfrisiaweg in de optimalisatievariant (variant met capaciteitsuitbreiding van de kruispunten op de Westfrisiaroute)

Op het traject Heerhugowaard – A7 (het traject ten westen van de A7) is de afwikkelingscapaciteit op de kruispunten slechts op enkele kruispunten (de aansluiting van de N243 op de A7) in de ochtend- en de avondspit overbelast. Op dit traject is het daarom vooral de verkeersveiligheidsdoelstelling die een rol speelt. Om die reden wordt alleen op het deel Avenhorn - A7 de capaciteit verruimd. Op de overige delen worden de kruispunten vervangen door rotondes, primair ter verbetering van de verkeersveiligheid.



Provincie Noord-Holland

Een groene golf

Omdat in het Verkeersonderzoek Westfrisiaweg was aangetoond dat verkeersmanagement maatregelen geen oplossing zijn voor de problematiek op de Westfrisiaweg, is dit in het MER niet nader onderzocht. Dit geldt ook voor een maatregel als de groene golf. Opgemerkt wordt dat een groene golf voornamelijk wordt toegepast om het rijcomfort op de hoofdrichting te verbeteren. Daarnaast heeft een groene golf een positief effect op de leefbaarheid en uitstoot van schadelijk stoffen nabij de kruispunten. Het optrekken en afremmen van het verkeer wordt namelijk beperkt. Capaciteitswinst wordt, met name wanneer de groene golf voor het verkeer in beide richtingen moet gelden, niet of nauwelijks gehaald.

Conclusie

In het in 2005 uitgevoerde verkeersonderzoek Westfrisiaweg is aangetoond dat verkeersmanagement maatregelen, waaronder een groene golf, geen oplossing bieden voor de problematiek op de Westfrisiaweg.

Waarom zijn deze maatregelen niet betrokken in het MMA

In het MER is er vanuit gegaan dat een dergelijke uitwerking plaats zal vinden in het inrichtings-MER. Voor het ontwerp worden alle kruispunten opnieuw en met gedetailleerde software doorgerekend. Op basis hiervan worden optimalisaties gezien.

Optimaliseren van het spoor tussen Hoorn en Enkhuizen

In tabel 2.2 zijn de belangrijke autorelaties opgenomen op de N302 tussen de Rijweg en de Noorderboekert die wellicht gebruik kunnen maken van het spoor.

relatie tussen de gemeenten	aantal
Hoorn – Wervershoof	7.500
Hoorn – Drechterland	5.400
Hoorn – Stedebroec	4.100
Hoorn – Enkhuizen	2.300
Wervershoof – Alkmaar	2.800
Drechterland - Alkmaar en verder	2.800
Stedebroec - Alkmaar en verder	2.700
Enkhuizen - Alkmaar en verder	2.000

Tabel 2.2: Belangrijkste relaties (mot/etmaal) die over het wegoak N302 tussen de Rijweg en de Noorderboekert rijden.

Tussen Hoorn en Enkhuizen ligt nu een enkelspoor. Om de treinverbinding aantrekkelijker te maken is het verhogen van de frequentie (meer treinen per uur laten rijden) een maatregel die waarschijnlijk de grootste winst aan reizigers kan opleveren. Hiervoor dient het spoor tussen Hoorn en Enkhuizen te worden verdubbeld. De vraag blijft dan of dit effect zal hebben op het verkeer dat in de autonome situatie gebruik maakt van de Westfrisiaweg.

Het verkeer dat gebruik maakt van de Westfrisiaweg op de relatie Hoorn – Enkhuizen heeft een herkomst en bestemming in het noordelijke deel van Hoorn (het omslagpunt ligt ongeveer op 1.500 meter ten noorden van het station). Het verkeer ten zuiden daarvan rijdt ‘onderlangs’ over de N506. De locatiekeuze in Enkhuizen is niet van invloed op de routekeuze.

Om te kunnen bepalen of er een verschuiving zal optreden tussen het gebruik van de auto naar het gebruik van de trein als vervoersmiddel is de reistijd op de relatie Hoorn – Enkhuizen met het openbaar vervoer (OV) vergeleken met de reistijd van de auto. Dit wordt uitgedrukt in een VF-waarde (verplaatsingsfactor).

De *VF-waarde* is de reistijd per OV gedeeld door de reistijd per auto op een specifieke herkomst-bestemmingsrelatie en eenzelfde tijdsperiode. Bij $VF=1$ zijn beide aan elkaar gelijk, bij $VF=2$ duurt de reis met het OV twee keer zo lang als met de auto. De theorie stelt dat het aandeel van het OV kleiner is naarmate de VF-waarde hoger is. Bij een $VF=1,5$ en lager is de marktpositie van het OV gunstig en kan het OV een behoorlijk marktaandeel krijgen. Voor de reiziger is een iets langere reistijd per OV acceptabel, aldus de theorie. Bij een $VF>1,5$ wordt het tijdsverschil te groot, en speelt het OV geen rol meer voor de reiziger die de keuze tussen OV en auto heeft.

In tabel 2.3 is de VF-waarde berekend voor een verplaatsing locaties in Hoorn en Enkhuizen op 500 meter (loopafstand) en 1.500 meter (fiets en busvervoer) van de beide stations weergegeven.

Relatie	autonoom 2020	autonoom 2020	varianten
	buiten de spits VF-waarde	spitsperiode VF-waarde	spitsperiode VF-waarde
Locatie binnen kleine afstand van het station	1,43	1,22	1,40
locatie ten noorden (1.500m) van het station	2,52	2,15	2,47

Tabel 2.3: *VF-waarde op de relatie Hoorn – Enkhuizen voor de autonome situatie binnen en buiten de spitsperiode en op in de varianten in de spitsperiode*

Uit tabel 2.3 blijkt dat op de relatie Hoorn – Enkhuizen tussen locaties die dicht bij het station zijn gelegen de VF-waarde kleiner is dan 1,5 en het OV daarom een marktpotentieel heeft. Wanneer de relaties worden bekeken die binnen de kernen Enkhuizen en Hoorn verder van het station zijn gelegen (na transport met de fiets of openbaar vervoer) dan neemt de VF-waarde aanmerkelijk toe en is het marktpotentieel van het openbaar vervoer niet aanwezig. Opgemerkt wordt dat de autoverplaatsingen tussen locaties die dicht bij het centrum zijn gelegen in de autonome situatie geen gebruik maken van de Westfrisiaweg maar van de N506. Het aantal reizigers op deze relatie dat overstapt naar het openbaar vervoer heeft dus een effect op de N506 maar niet op de Westfrisiaweg.

Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat wanneer de herkomst en bestemmingen verder dan 500 meter van de stations liggen (gezien de symmetrie geldt dit ook voor Hoogkarspel en Stedebroec) het openbaar vervoer geen alternatief is voor het verkeer op de Westfrisiaweg.

In deze redenatie is er nog geen rekening gehouden met het feit dat niet voor alle waargenomen relaties op de Westfrisiaweg het openbaar vervoer een alternatief is. Dit is afhankelijk van het motief van de reizigers en bijvoorbeeld het tijdstip dat men wil vertrekken of aankomen.

Conclusie

De effecten van verbetering van het spoor zijn zeer beperkt. Dit is ook de reden om dit niet in het MMA op te nemen.

Vraag 3: positie van de zaadveredelingsbedrijven/realiteitsgehalte doorsteek Enkhuizen

De vraag

In het MER wordt gesteld dat keuze voor het noordelijke tracé met doorsteek Enkhuizen tot gevolg zal hebben dat de zaadveredelingsbedrijven hun locaties zullen heroverwegen (en volgens mondelinge toelichting uit de regio zullen vertrekken), omdat dan waarschijnlijk een totale verplaatsing noodzakelijk is. Dat leidt tot hoge kosten en verlies van honderden arbeidsplaatsen. Dit terwijl de provincie als doel heeft de agribusiness te versterken. De verplaatsingskosten worden geraamd op 200 miljoen euro.

Een onderbouwing van deze standpunten (kosten en economische positie van de regio) wordt niet gegeven, ook niet in het achtergronddocument 'Agrarisch Structuuronderzoek'. In diverse inspraakreacties worden deze standpunten bestreden. Bovendien wordt in inspraakreacties melding gemaakt van eerder gemaakte afspraken tussen de gemeente Enkhuizen en de zaadveredelingsbedrijven, die de bedrijven een beschermde status zouden verlenen. In tabel 2.1 van het MER worden dergelijke afspraken niet genoemd.

De Commissie adviseert een onderbouwing te geven van de kostenpost van 200 miljoen euro en van het hoog ingeschatte risico op vertrek van de zaadveredelingsbedrijven uit de regio. Zijn er inderdaad door de gemeente Enkhuizen afspraken gemaakt met de zaadveredelingsbedrijven en, zo ja, kunnen die afspraken als onderdeel van het beleidskader worden beschouwd?

Deze informatie is van belang om een inschatting te kunnen maken van het realiteitsgehalte van het alternatief Doorsteek Enkhuizen. Afwegingen omtrent de risico's en de consequenties van het verplaatsing van de



Provincie Noord-Holland

zaadveredelingsbedrijven mogen volgens de Commissie geen plaats te krijgen in de bepaling van het mma. Deze horen thuis in de bestuurlijke afwegingen rondom het voorkeursalternatief.

Beschrijf ook in hoeverre de beoordeling van de doorsteek Enkhuizen afhankelijk is van de precieze tracékeuze. Ga in op de (on)mogelijkheid om via (relatief geringe) wijzigingen van dit tracé de zaadveredelingsbedrijven te ontzien en de effecten van dit alternatief positief te beïnvloeden.

Beantwoording

Positie zaadveredelingsbedrijven algemeen

Al sinds jaar en dag vormen Enkhuizen en omgeving het centrum van de zaadwereld. Naast de bedrijven ENZA Enkhuizen, Kieft Seeds Hem en Goldsmith Seeds Andijk (gezamenlijk circa 450 arbeidsplaatsen) zijn in Enkhuizen twee zaadveredelingsbedrijven gevestigd die behoren tot de absolute voorhoede van de wereldwijde zaadindustrie, te weten Syngenta en Seminis. Samen met het bedrijf Incotec – een bedrijf dat zich heeft toegelegd op het zodanig prepareren van zaad dat het kwalitatief verbeterd en gemakkelijk machinaal is te zaaien en toeleverancier is van de genoemde bedrijven -, bieden deze bedrijven direct werkgelegenheid aan ruim 800 werknemers. Totaal dus bijna 1300 arbeidsplaatsen. Naast de directe arbeidsplaatsen bieden de bedrijven werkgelegenheid aan een scala van toeleverende bedrijven. Tot de toeleverende bedrijven (ca. 70) horen onder andere bouwbedrijven, installatiebedrijven, bedrijven voor (specifieke) machinebouw/seedprocessing, dienstverlening, horeca (overnachtingen) en middenstand.

In het kader van het in het MER door Stivas uitgevoerde landbouwstructuuronderzoek is door de bij Syngenta en Seminis geïnterviewde managers aangegeven dat het gebruiken van bedrijfsgrond voor de aanleg van infrastructuur voor de buitenlandse moederorganisaties (Syngenta is Zwitsers en Seminis is Canadees) aanleiding vormt voor een discussie tot verplaatsing van de bedrijven naar andere locaties in de wereld. Immers, in dergelijke conglomeraten worden voortdurend beslissingen genomen over verbetering van effectiviteit en doelmatigheid. Overigens zij hier nog vermeld dat beide bedrijven hun activiteiten in Enkhuizen op dit moment weer uitbreiden.

Aangezien het bedrijf Incotec voor het grootste deel afhankelijk is van hierboven genoemde bedrijven zou verplaatsing hiervan eveneens leiden tot hun vertrek.

Omdat de door de zaadveredelingsbedrijven hard aangebrachte koppeling tussen afstaan van grond en verplaatsing bedrijven naar elders, bij veel politici en burgers tot ongeloof leidde, is aan de organisaties verzocht hun positie naar genoemde partijen helder te maken. Dit heeft enerzijds geleid tot schriftelijke reacties van twee van de drie genoemde bedrijven en anderzijds heeft dit geleid tot een drietal door de zaadveredelingsbedrijven georganiseerde bijeenkomsten waarbij politici over de consequenties van doorsnijding van hun grondgebied zijn geïnformeerd. Bijgaand treft u een tweetal brieven van Syngenta (bijlagen 9 en 10) en één van Incotec (bijlage 11) aan waarin nader ingegaan wordt op de positie van deze bedrijven.

Beleidskader zaadveredelingsbedrijven

De reden van het concentreren van de zaadveredelingsbedrijven Syngenta en Seminis in het gebied tussen Drechterlandseweg (N302) en de noordzijde van Westeinde is een gevolg van het door Enkhuizen in de periode tussen 2002 en 2004 gevoerde beleid. Dit beleid is geborgd in het Structuurplan Enkhuizen zoals vastgesteld door de raad op 2 november 2004 en het op 25 november 2004 door provinciale staten vastgestelde streekplan "Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord". De door u omschreven "beschermd status" genieten de zaadveredelingsbedrijven dus op basis van de besluitvorming die heeft plaatsgevonden onder de Wet op de Ruimtelijke Ordening. De gronden waarop de zaadveredelingsbedrijven zijn gevestigd zijn in bestemmingsplan "Uitbreidingsplan in Hoofdzaak" uit 1954 bestemd voor agrarische doeleinden, veehouderij, akkerbouw, zaadteelt, tuinbouw enz.

Conclusie

De door u omschreven "beschermd status" van de zaadveredelingsbedrijven wordt ingegeven door de vastgestelde ruimtelijke besluitvorming, te weten structuurplan Enkhuizen, bestemmingsplan "Uitbreidingsplan in Hoofdzaak" en Streekplan Noord-Holland Noord. Het afstaan van grond van deze bedrijven, onderdeel van internationale concerns, leidt tot een serieus risico van verplaatsing van activiteiten naar het buitenland.

Onderbouwing kosten verplaatsing zaadveredelingsbedrijven

Ten aanzien van uw vraag tot onderbouwing van de in het MER opgenomen

kostenpost van € 200 miljoen zoals gemoeid met de eventuele verplaatsing van de zaadverdelingsbedrijven is, in opdracht van ons, een taxatie uitgevoerd door het bureau Kendes rentmeesters & adviseurs BV. Deze taxatie is gericht op de verwervingskosten van de drie eerder genoemde bedrijven en is gebaseerd op luchtfoto's, kadastrale informatie en gevelopnames. De totale verwervingskosten worden begroot op een bedrag van € 195 miljoen. De bevindingen van deze taxatie kunnen ter zitting overlegd worden.

Conclusie

De in het MER opgenomen raming van € 200 miljoen wordt onderbouwd en bevestigd door middel van de door Kendes rentmeesters en adviseurs BV uitgevoerde taxatie .

Doorsteek Enkhuizen in MMA

Conform de richtlijnen is het aspect landbouw volwaardig in het MER meegenomen. Zo zijn de huidige situatie, autonome ontwikkeling en effecten in beeld gebracht. Uit onderzoek is gebleken dat met name het effect van de doorsteek bij Enkhuizen leidt tot aantasting van de aanwezige zaadverdelingsbedrijven en daarmee ook gepaard gaat met hoge kosten. In het MER zijn de hoge kosten als één van de argumenten opgevoerd om de doorsteek Enkhuizen te laten afvallen als basis voor het MMA. Voor het bepalen van het MMA was het echter zuiverder geweest om dit aspect niet mee te wegen. Uit nadere analyse (zie ook de beantwoording van vraag 7 uit uw notitie) blijkt dat het niet meenemen van de positie van de zaadverdelingsbedrijven geen gevolgen heeft voor de keuze van het MMA. Wel is bij het bespreken van de voor- en nadelen van de varianten bij de beantwoording van vraag 7 afzonderlijk aandacht besteed aan het aspect landbouw, om zodoende bij de bestuurlijke besluitvorming een integraal beeld van de te verwachten effecten beschikbaar te hebben.

Conclusie:

Uw opmerking dat de positie van de zaadverdelingsbedrijven niet thuishoort in het MMA, onderschrijven wij. Mede als antwoord op vraag 7 van uw notitie is onderzocht hoe het MMA eruitziet als het aspect landbouw (en meer in het bijzonder de positie van de zaadverdelingsbedrijven) buiten de beschouwing blijft. Ook in dat geval valt de doorsteek Enkhuizen af voor het MMA op grond van de effecten voor ecologie en archeologie. (zie ook de beantwoording van vraag 7).

Inpassing doorsteek Enkhuizen

Ten aanzien van uw opmerking om te bezien of het mogelijk is om via geringe wijzigingen in het tracé de zaadveredelingsbedrijven te ontzien het volgende. Bij het MER onderzoek is uitgegaan van de in de Startnotitie opwaardering Westfrisiaweg beschreven varianten. Bij de variant "doorsteek Enkhuizen" is aangegeven dat deze dient aan te vangen bij de Bokkesloot en aan dient te takken bij de Zijlweg. In het kader van de uitwerking tot schetsontwerp is door bureau Grontmij – uitgaande van de richtlijnen die gelden voor een stroomweg - en met inachtneming van het uitgangspunt dat een aan te leggen tracé zo min mogelijk schade voor aanwezige bewoning en bedrijven oplevert, het tracé ingetekend. Hierbij is het tracé ter hoogte van de doorsnijding van het Westeinde gelegd op de minst schadelijke plek, namelijk ter plaatse van reeds te koop staande panden. Daarnaast is bij de uitwerking tot schetsontwerp er voor gekozen om het tracé zodanig te situeren dat het terrein van één in plaats van twee zaadveredelingsbedrijven wordt geraakt. Op de bijgevoegde tracétekening (bijlage 12) op luchtfoto is duidelijk te zien dat het verschuiven van het tracé naar het westen negatieve gevolgen heeft voor de opstallen van zaadveredelingsbedrijf Seminis en het aan de zaadveredelingsbedrijven gerelateerde bedrijf Incotec. Het meer verschuiven van het tracé richting het oosten heeft als negatieve consequentie dat naast Seminis, ook het terrein van het bedrijf Syngenta wordt aangetast.

Conclusie

Bij de inpassing van de doorsteek Enkhuizen is in het ontwerp zoveel mogelijk rekening gehouden met de aanwezige bebouwing en bedrijven. Het ontwerp is zodanig ingetekend dat schade aan bewoning en bedrijven zoveel als mogelijk is beperkt. De doorsteek is daarmee ons inziens optimaal ontworpen.

Vraag 4: Verkeersveiligheid

De vraag

Uit het MER blijkt dat het aantal verkeersslachtoffers op de Westfrisiaweg op een aantal deeltrajecten (fors) toeneemt. Toch scoren de alternatieven op het aspect verkeersveiligheid positief. De positieve score is volgens de mondelinge toelichting gebaseerd op het totaal van de Westfrisiaweg, het buitengebied en de kernen. Toon aan (kwantitatief) dat de afname van het aantal slachtoffers op de

overige wegen, zodanig groot is, dat ondanks de sterke toename van het aantal slachtoffers op de Westfrisiaweg, de verkeersveiligheid in totaliteit toch als '+' beoordeeld mag worden. Of heroverweeg de score op dit onderdeel. Geef ook expliciet aan of de doelstelling op dit onderdeel al dan niet wordt gehaald.

Beantwoording

In het MER zijn de ongevallencijfers door middel van indices gepresenteerd als ongevallen per kilometer weglengte. Voor het oostelijk deel zijn, in het geval nieuwe infrastructuur wordt aangelegd, de cijfers weergegeven voor zowel de oude weg als het nieuwe tracé gezamenlijk. Dit leidt tot de cijfers zoals in het MER gepresenteerd in tabel 5.12 op pagina 153. Indien alleen slachtoffers beschouwd worden op het doorgaande tracé, dan is onderstaande tabel van toepassing (het oude tracé is nu opgenomen bij overige wegen).

	Autonoom	Doorsteek Lutjebroek	Doorsteek Hoogkarspel	Noord tracé	Doorsteek Enkhuizen
beschouwing westelijk deel	11	15	15	15	15
Beschouwing middelste deel	16	17	17	17	17
beschouwing oostelijk deel	20	12	10	11	11
overige wegen studiegebied	1116	1099	1098	1102	1101
Totaal	1163	1143	1140	1145	1144

Tabel 4.1: Ongevallencijfers Westfrisiaweg en studiegebied

	Autonoom	Doorsteek Lutjebroek	Doorsteek Hoogkarspel	Noord tracé	Doorsteek Enkhuizen
beschouwing westelijk deel		4	4	4	4
Beschouwing middelste deel		1	1	1	1
beschouwing oostelijk deel		-8	-10	-9	-9

overige wegen				
studiegebied	-17	-18	-14	-15
per saldo	-21	-23	-18	-19

Tabel 4.2: Ongevallencijfers Westfrisiaweg en studiegebied t.o.v. autonome situatie

Conclusie

Op basis van deze tabel wordt geconcludeerd dat het aantal slachtoffers in het studiegebied als geheel afneemt voor alle alternatieven. De doelstelling uit het MER n.l. een daling van het aantal verkeersslachtoffers wordt hiermee bereikt. Voor de kwalitatieve beoordeling zoals gemaakt in het MER heeft één en ander geen consequenties.

Vraag 5: Geluidhinder

De vraag

De verhoogde ligging van de Westfrisiaweg tussen A7 en de Strip zal leiden tot hoge geluidbelastingen op een aantal bestaande en nieuwe woningen. Het MER geeft nog geen inzicht in mogelijke mitigerende maatregelen om te voldoen aan de normeringen uit de Wet geluidhinder. Inzicht in de omvang van de maatregelen is nodig om na te gaan of maatregelen realistisch zijn. Geef aan of maatregelen tevens leiden tot andere milieueffecten, zoals effecten op de landschappelijke inpassing ingeval er (hoge) geluidsschermen benodigd zouden zijn (bij Hoorn komt de weg wellicht op 8 à 9 meter boven maaiveld (6 meter weglichaam + 2 à 3 meter geluidsscherm). Indien maatregelen niet realistisch of zeer ingrijpend blijken, is dan een verlaagde ligging als inrichtingsvariant mogelijk? Deze punten moeten in ieder geval in het inrichtings-MER gedetailleerd aan de orde komen, maar volgens de Commissie is enig inzicht hierin nu al noodzakelijk.

Beantwoording

Langs de Westfrisiaweg tussen de A7 en de Strip neemt de geluidsbelasting op de bestaande- en nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (Woonwijk Bangert en Oosterpolder) in de varianten met 6 tot 8 dB toe ten opzichte van de huidige situatie (verkeersintensiteiten uit 2004). De geluidstoename ontstaat als gevolg van de verkeerstoename op de Westfrisiaweg en de verhoogde ligging van de weg in de varianten. In de geluidsberekeningen is nog niet uitgegaan van de toepassing van geluidsreducerende verhardingssoorten. Hiermee kan een



Provincie Noord-Holland

geluidsreductie worden behaald van circa 4 dB. Dit is voor voorliggende situatie nog niet voldoende om de verwachte geluidstoename te compenseren. Het toepassen van (extra) overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidsschermen zal deze toename kunnen opvangen.

In het inrichtings-MER zal worden ingegaan op de door u gestelde punten ten aanzien van mitigerende maatregelen en de te treffen maatregelen in het kader van de, landschappelijke inpassing. Bij de nog te maken voorontwerpen van het tracé zullen optimalisaties worden uitgewerkt. Hierbij wordt gedacht aan het tussen de aansluitingen verlagen van de weg (binnen mogelijkheden van de ontwerprichtlijnen), het versmallen van het dwarsprofiel (bv. steiler opzetten van de taluds) en het ontwerpen van aansluitingen met minimaal ruimtegebruik. Hiermee wordt bereikt, dat de weghoogte zo laag als mogelijk wordt en de afstand van de weg tot de woningen zo groot als mogelijk zal zijn. De vormgeving van de geluidswerende voorzieningen zal worden bepaald op basis van de uitgevoerde geluidsberekeningen in het kader van het inrichtings-MER. Bij de te treffen geluidswerende voorzieningen zal gebruik worden gemaakt van de meest recente ontwikkelingen op het gebied van geluidsreductie.

De keuze voor een verlaagde ligging komt niet meer in beeld. In het kader van het MER is de optie van een verdiepte ligging bestudeerd. De specifieke inrichting van de omgeving en de ondergrondse infrastructuur maken deze verdiepte ligging niet mogelijk. Bij de aansluiting met de A7 bij Hoorn-Noord is de huidige N302 hooggelegen. De aansluitingen met Wogmergouw en Oostergouw en spoorlijn kruising volgen op slechts enkele honderden meters van de aansluiting met de A7. Het is op zo'n korte afstand niet mogelijk ter plaatse van de ongelijkvloerse aansluiting bij Wogmergouw al een volledig verdiepte bak te realiseren. De helling in de lengterichting van het wegvak van A7 tot Wogmergouw wordt dan te steil voor een weg met een ontwerpsnelheid van 100 km per uur. Kort na de aansluiting Wormergouw volgen de kruising met de recreatiespoorlijn en de aansluiting met de Oostergouw, ook hier zijn de lengten van wegvakken te beperkt om de weg onder de spoorlijn te laten kruisen. Vandaar dat als MMA wordt uitgegaan van een hoge aanleg van de Westfrisiaweg vanaf de A7 tot en met de Oostergouw.

Conclusie

Maatregelen zijn mogelijk om de verwachte geluidsbelastingen zodanig te

reduceren zodat voldaan kan worden aan de normen van de Wet geluidhinder (geluidsreducerend asfalt in combinatie met geluidsscherm). Exacte schermhoogtes kunnen pas worden bepaald op basis van de exacte ligging van (de as van) de weg. Dit wordt meegenomen in het nog uit te voeren akoestisch onderzoek c.q. inrichtings-MER ter onderbouwing van het ruimtelijk besluit. In het ruimtelijk besluit zal ook een afweging plaatsvinden met andere belangen die (wellicht) worden benadeeld als geluidswerende voorzieningen worden aangebracht. Het gaat dan vooral om de landschappelijke consequenties van dergelijke voorzieningen, en de barrièrewerking voor mens en dier.

De keuze van een verhoogde ligging wordt ingegeven doordat een verlaagde ligging technisch onmogelijk is.

Vraag 6: Toekomstvastheid / 2x1 trajecten

De vraag

Als horizon voor het MER wordt het jaar 2020, dus een relatief korte termijn gehanteerd. Uit diverse uitingen (persberichten, reacties zaadveredelingsbedrijven, inspraakreacties) blijkt dat zowel bestuurders, als bedrijven en burgers een langere termijn hanteren. Om te voorkomen dat vanuit de korte termijn onomkeerbare besluiten worden genomen die op langere termijn onwenselijke effecten hebben (no-regret-principe), is volgens de werkgroep meer inzicht nodig in de (on)mogelijkheden van het opwaarderen van de oostelijke tracés naar 2x2. In het MER wordt vermeld dat een 2x2-uitvoering "grote ruimtelijke consequenties" zou hebben. Kan het mogelijk zijn dat hele tracés ter discussie komen te staan, gezien deze effecten?

Indien, bijvoorbeeld op grond van de verkeersanalyses, eenduidig kan worden aangetoond dat de opwaardering naar 2x2, ook op termijn, niet aan de orde is, kan het volgende achterwege blijven. Beschrijf anders (kwalitatief/semi-kwantitatief) de effecten van mogelijke opwaardering van de resterende 2x1-trajecten en neem die in beschouwing bij de beoordeling van de alternatieven. Belangrijk zijn de effecten op de leefomgeving (lucht, geluid, externe veiligheid), op cultuurhistorische waarden (met name de West-Friese Omringdijk), op de Natura-2000 gebieden IJsselmeer en Markermeer en de sociaal-economische effecten (bijvoorbeeld bedrijfsontsluitingen).

Beantwoording

Er van uitgaande dat na 2020 de intensiteiten verder stijgen dan de huidige prognose voor 2020, dan is verdubbeling tot 2 x 2 aan de orde. Dit geldt voor

zowel de noord- als de zuidvariant.

Ten behoeve van deze notitie zijn integraal de milieueffecten van een verdubbeling van beide varianten bepaald. Daarbij is uitgegaan van de schetsontwerpen die door Grontmij zijn gemaakt. In deze notitie worden alleen die aspecten beschreven, waar een 2x2-variant tot andere effecten leidt dan de in het MER opgenomen 2x1-variant.

1. Ruimtelijke consequenties verdubbeling bij Zuidvariant

De kruising met de Raadhuislaan en de Florasingel moet ongelijkvloers worden gemaakt. Dit brengt met zich mee dat naast de verdubbeling van het aantal rijstroken ook een parallelweg moet worden aangelegd om de lokale wegen te ontsluiten. Dit brengt extra ruimtebeslag met zich mee.

Aan de zuidzijde van de Westfrisiaweg is tussen een aan de noordzijde gelegen woonwijk en de aan de zuidzijde gelegen camping onvoldoende ruimte voor de uitbreiding. Aantasting van of woonwijk of camping is onontkoombaar. Dit geldt ook voor de bebouwing aan weerszijden van brug over de 'Kleine Kaai'. De brug over de 'Kleine Kaai' zal moeten worden vervangen door een bredere brug.

Aandachtspunt is stabiliteit van de bestaande dijk. Er moeten specifieke maatregelen worden genomen om de verbreding mogelijk te maken.

De inrichting van het kruispunt Zijlweg/N302/N506 is zeer complex en vraagt nadere studie. Ook hier geldt dat verplaatsing van de elektriciteitsvoorziening hier wellicht aan de orde is.

2. Ruimtelijke consequenties verdubbeling bij Noordvariant

Bij verdubbeling zal het kruispunt Randweg-Lindelaan ongelijkvloers moeten worden uitgevoerd. Dit betekent, naast het extra ruimtebeslag van de verdubbeling, extra ruimtebeslag voor op- en afritten en een rotonde op het terrein van het zaadveredelingsbedrijf Syngenta.

Daarnaast zal naar alle waarschijnlijkheid de woning op de hoek van het Westeinde dienen te worden geamoveerd en moet het waterbassin op het terrein van Syngenta worden verplaatst.

De ongelijkvloerse kruising met het Westeinde en de onderdoorgang bij het spoor (Hoorn-Enkhuizen) moet breder worden uitgevoerd. Door de verhoging van de ontwerpsnelheid van 80 naar 100 km/uur zullen deze onderdoorgangen ook langer worden.

Grotere watergangen naast de weg zijn noodzakelijk omdat een bredere weg leidt tot meer watercompensatie.

Tot slot zij hier vermeldt dat de inrichting van het kruispunt Zijlweg/N302/N506 zeer complex is en om nadere studie vraagt. Mogelijk is hier verplaatsing van de elektriciteitsvoorziening aan de orde.

Voor uw oriëntatie zijn beide verdubbelingsvarianten ingetekend op de bijgevoegde luchtfoto's (bijlage 13 en 14).

1. Effecten verdubbeling bij Zuidvariant

Geluid

De doorrekening qua geluidsbelasting levert vervolgens op dat ten opzichte van de autonome situatie er sprake is van een toename van 3 dB. Een theoretische doorrekening van een verdubbelde noordvariant met de toename van intensiteiten gelijk aan de zuidvariant geeft een geluidtoename van 1 Db ten opzichte van de autonome situatie.

Luchtkwaliteit

Op basis van een quickscan met het programma CAR-II versie 6.1.1. blijkt dat als gevolg van de toename van het verkeer de grenswaarden voor luchtkwaliteit (in 2006) niet worden overschreden. Aangezien wordt verwacht dat de luchtkwaliteit in de toekomst zal verbeteren door (inter)nationale maatregelen kan worden verondersteld dat ook in de jaren na 2006 (toekomstjaar 2020) wordt voldaan aan de grenswaarden.

Externe veiligheid

Het profiel heeft geen invloed het aantal transporten gevaarlijke stoffen. Alleen als door het nieuwe profiel de nieuwe verbinding dicht bij de bebouwing komt te liggen, kan dit van invloed zijn op de risico's ten aanzien van externe veiligheid.

Bodem en water

Met betrekking tot de oppervlaktewaterkwantiteit zijn twee aspecten van belang. In de eerste plaats neemt bij verdubbeling het verharde oppervlak van de weg toe. Het regenwater dat valt op de verhardingen kan niet in de bodem infiltreren en zal versneld worden afgevoerd naar het oppervlaktewater. Voor de toename van de verharding dient extra waterberging gecreëerd te worden. Ten tweede moet door de verbreding van de weg de watergang langs de dijk verlegd moeten



worden. Beide effecten worden als negatief beschouwd.

De weg is deels geprojecteerd op de bestaande dijk. Omdat de weg 2x2 rijstroken krijgt is de breedte van de bestaande dijk niet voldoende. Deze dijk zal fors verbreed moeten worden. Het verbreden van de dijk zal gezien de voorkomende bodemtype zettingen met zich mee kunnen brengen. Het optreden van zettingen betekent een verstoring van het oorspronkelijke bodemprofiel. Dit is een negatief effect voor de geomorfologische waarden..

Ter plaatse van de weg zijn erg veel historische activiteiten bekend. In het kader van de aanleg van de weg moet de exacte kwaliteit van de te ontgraven grond onderzocht worden. Aansluitend moet bepaald worden hoe met de verontreinigde grond wordt omgegaan. Voor de effectbeoordeling is ervan uitgegaan dat de aanwezige verontreinigingen ter plaatse van het tracé verwijderd worden. Dit is een licht positief effect, want in de autonome situatie zullen deze verontreinigingen aanwezig blijven.

Tot slot wordt opgemerkt dat het verbreden van de dijk zorgt voor een versterking van het dijklichaam. Hoewel dit strikt genomen geen milieuaspect is, wordt het toch als positief effect beoordeeld.

Ecologie

Het onderzochte tracé ligt op een afstand van circa 600 m van de PEHS. Deze afstand is zodanig groot dat er in deze variant geen sprake is van een negatief effect door geluid.

De N506 loopt langs het Markermeer, dat als Vogelrichtlijngebied is aangewezen. Op basis van globaal geluidonderzoek (gebaseerd op de genoemde schetsontwerpen en de berekende verkeersintensiteiten) kan het volgende worden gezegd over de effecten van een verbreding van dit deel van de N506. Een groter gebied dan in de 2x1-variant heeft een 40 dB-contour. Op één locatie is de contour 100 meter verschoven (afstand weg-40dBcontour) op een andere locatie is dat 70 meter, op een derde locatie is dat 80 meter. Er wordt dus een groter gebied beïnvloed.

De effecten op de kwalificerende soorten voor het Markermeer staan hieronder beschreven.

- Meerkoet. Conform de voortoets wordt geconstateerd dat de verstoring door geluid iets groter zal zijn dan in de huidige situatie. Het aantal meerkoeten in het Markermeer neemt echter toe en de toename van het geluid en de daarbij horende verschuiving van de geluidcontour heeft voor de meerkoet daarom geen significant effect.
- Dwergmeeuw, Krooneend, Lepelaar, Kleine zwaan, Kleine zilverreiger, Zwarte stern. Uit SOVON-gegevens blijkt dat deze soorten niet zijn vastgesteld in het deel van de Markermeer langs de N506. Significante negatieve effecten op deze soorten zijn dan ook uitgesloten.
- Nonnetje, Grote zaagbek, Toppereend, Brilduiker. De soorten zoeken luwte dichtbij de dijk en gebruiken het gebied als foerageergebied. Het effect op deze eendensoorten is beperkt als gevolg van toename van verkeerslawaaai. Bovendien zijn uitwijkmogelijkheden om te foerageren en te rusten in de directe omgeving voldoende aanwezig.
- Kuifeend, Tafeleend, Slobeend, Smient, Krakeend en Aalscholver: van deze soorten zijn hoge aantallen waargenomen. Afhankelijk van de windrichting liggen grote aantallen onderaan de Houtribdijk en nabij de sluizen. Deze soorten zijn weinig gevoelig voor geluid, bovendien zijn voldoende uitwijkmogelijkheden aanwezig.
- Fuut. De toename in het stedelijke gebied van de fuut geeft aan dat de fuut minder schuw is geworden voor menselijke invloeden. Effect op de fuut is beperkt als gevolg van toename van verkeerslawaaai.
- Visdief; deze soort is niet meer waargenomen. Significante effecten zullen dus ook niet optreden.

Resumerend kan worden gesteld dat effecten op enkele kwalificerende soorten niet volledig uitgesloten zijn. Deze effecten zijn echter, net als in de varianten in het MER, zeker niet significant. Ten opzichte van de 2x1 variant is het effect wel beperkt negatiever, maar nog steeds niet significant.

Beschermde en bijzondere soorten (Flora- en faunawet)

De N506 doorsnijdt het leefgebied van de Bittervoorn, Kleine Modderkruiper (tabel 2 soort), Kroeskarper (Rode lijstsoort) en Vetje (Rode lijstsoort). Wanneer de wegen worden verbreed zullen ingrepen in de waterhuishouding nodig zijn. Aantasting van de leefgebieden kan daarom niet worden uitgesloten en er is mogelijk daardoor ontheffing nodig op grond van de Flora- en faunawet. Er is vanuit gegaan dat langs de nieuwe wegen nieuwe waterstructuren zullen ontstaan die mogelijkheden kunnen bieden als alternatieve leefgebieden. Op basis hiervan valt te verwachten dat een eventueel benodigde ontheffing

verkregen kan worden.

Het uiterst westelijk deel van de toekomstige 2x2 weg (N506) grenst aan een weidevogelgebied. Het tracé ligt aan de rand van het leefgebied van de Grutto. Enig effect door toename van het geluid is lokaal niet uitgesloten. Ook de Tureluur en de Gele kwikstaart hebben in dit weidevogelgebied hun leefgebied. Effecten op deze vogelsoorten, door geluid, zijn niet uit te sluiten. Omdat een zeer beperkt deel van het weidevogelgebied grenst aan het tracé zullen deze effecten beperkt zijn.

In het studiegebied is eveneens de Torenavalk aangetroffen in het gebied rond de N506. Het is mogelijk dat de Torenavalk in of nabij het plangebied in een geplaatste kast broedt. Deze paal zou dan (buiten de broedtijd) verplaatst kunnen worden. Er is dan geen ontheffing nodig.

Landschap

Het tracé, gelegen op een dijklichaam, volgt de bestaande weg en heeft grotendeels een gelijke hoogte. De invloed van de verbreding op het landschap zal gezien de stedelijke achtergrond waarlangs het tracé loopt klein zijn. De karakteristieke openheid zal niet worden aangetast. Op lokaal niveau, vooral het westelijk deel, zal echter het kleinschalige karakter van de weg en de dijk verdwijnen. De herkenbaarheid van de dijk wordt hierdoor aangetast. Dit heeft een negatief effect op de leesbaarheid van het landschap.

Historische geografie

De Westfriese omringdijk is historisch geografisch van zeer hoge waarde. De dijkring is grotendeels zeer goed herkenbaar. Door verbreding van de weg wordt het historische karakter teniet gedaan. Op dit aspect scoort het tracé zeer negatief. Historisch geografische vlakken worden niet doorsneden.

Historische stedenbouwkunde

Het tracé ondervindt bouwhistorisch geen belemmeringen en wordt neutraal beoordeeld.

Archeologie

De (huidige) N506 ligt ter hoogte van Broekerhaven over een lengte van circa 750 meter over een dijk (Westfriese omringdijk) met een hoge archeologische (verwachtings)waarde (late middeleeuwen). Vanaf broekhaven tot aan de aansluiting met de N302 loopt de N506 op korte afstand parallel aan de dijk (+/-

10 meter). De nieuwe verbrede weg zal op een zandlichaam komen te liggen. Het nieuwe tracé en het zandlichaam komen op verschillende plaatsen op of tegen de historische dijk te liggen. Het tracé wordt op dit aspect negatief beoordeeld.

2. Effecten van verdubbeling bij Noordvariant

Deze beoordeling geldt ook voor het Noordtracé 2 x 2 80 km/u en het Noordtracé 2 x 1 80 km/u

Geluid

De doorrekening qua geluidsbelasting levert op dat ten opzichte van de autonome situatie er sprake is van een toename van 3 dB. Een theoretische doorrekening van een verdubbelde noordvariant met de toename van intensiteiten gelijk aan de zuidvariant geeft een geluidtoename van 1dB ten opzichte van de autonome situatie.

Luchtkwaliteit

Op basis van een quickscan met het programma CAR-II versie 6.1.1. blijkt dat als gevolg van de toename van het verkeer de grenswaarden voor luchtkwaliteit (in 2006) niet worden overschreden. Aangezien wordt verwacht dat de luchtkwaliteit in de toekomst zal verbeteren door (inter)nationale maatregelen kan worden verondersteld dat ook in de jaren na 2006 (toekomstjaar 2020) wordt voldaan aan de grenswaarden.

Externe veiligheid

Het profiel heeft geen invloed het aantal transporten gevaarlijke stoffen. Alleen als door het nieuwe profiel de nieuwe verbinding dicht bij de bebouwing komt te liggen, kan dit van invloed zijn op de risico's ten aanzien van externe veiligheid.

Bodem en water

In deze variant neemt het verharde oppervlak van de weg toe. Het regenwater dat valt op de verhardingen kan niet in de bodem infiltreren en zal versneld worden afgevoerd naar het oppervlaktewater. Voor de toename van de verharding dient extra waterberging gecreëerd te worden. Dit aspect (oppervlaktewaterkwantiteit) wordt voor deze variant als negatief beoordeeld.



Provincie Noord-Holland

In het MER is er vanuit gegaan dat het tracé de bestaande infrastructuur volgt. Voor de 2x2 variant zal ter plaatse van De Lindenlaan sprake zijn van een bochtafsnijding. Door deze bochtafsnijding doorkruist de weg een vrij grote watergang. Deze watergang zal deels verplaatst moeten worden. Tevens zullen er een aantal kunstwerken aangelegd worden om de water aan- of afvoer te waarborgen. Dit is als een negatief effect beschouwd.

Ter plaatse van de weg zijn erg veel historische activiteiten bekend. In het kader van de aanleg van de weg moet de exacte kwaliteit van de te ontgraven grond onderzocht worden. Aansluitend moet bepaald worden hoe met de verontreinigde grond wordt omgegaan.

Voor de effectbeoordeling is ervan uitgegaan dat de aanwezige verontreinigingen ter plaatse van het tracé verwijderd worden. Dit is een licht positief effect, want in de autonome situatie zullen deze bodemverontreinigingen aanwezig blijven.

Ecologie

Het beginpunt van het onderzochte tracé grenst aan de PEHS. Verdubbeling tot een 2x2 strooksweg waarop 100 km/uur mag worden gereden leidt tot geluidstoename. In het MER werd voor dit tracé al aangegeven dat sprake zou zijn van enige geluidseffecten op de EHS. Bij verdubbeling zijn deze effecten groter.

Toetsing aan de Natuurbeschermingswet is niet noodzakelijk omdat er geen Natura 2000 in het studiegebied voorkomt.

De effecten op de in Flora-en Faunawet de beschermde soorten zijn als volgt. Enkele exemplaren van de gewone dwergvleermuis zijn waargenomen. Luchtfoto's laten zien dat er geen essentiële bomen(rijen) gekapt moeten gaan worden. Er treden dus geen nadelige effecten op voor de gewone dwergvleermuis.

De N302 doorsnijdt het leefgebied van de Bittervoorn (tabel 3 soort). Aantasting van de leefgebieden kunnen niet worden uitgesloten. Ontheffing is daardoor mogelijk nodig. We gaan er daarbij vanuit dat langs de nieuwe wegen nieuwe waterstructuren zullen ontstaan die mogelijkheden kunnen bieden als alternatieve leefgebieden. Op basis hiervan valt te verwachten dat een eventueel benodigde ontheffing verkregen kan worden.

Landschap

De bocht en de te verbrede weg lopen grotendeels door huidig en toekomstige stedelijk landschap. Zowel de openheid als de leesbaarheid van het landschap worden niet aangetast en worden zodoende neutraal beoordeeld.

Historische geografie

Het tracé doorsnijdt een historische dijk van waarde (Westeinde). Het tracé zal echter zoveel mogelijk gebruik maken van de bestaande kruising en zal geen negatief effect hebben op de historische dijk. Het tracé doorsnijdt geen historisch geografische vlakken van waarde.

Historische stedenbouwkunde

Het tracé ondervindt bouwhistorisch geen belemmeringen en wordt neutraal beoordeeld.

Archeologie

Het tracé doorsnijdt geen bekende archeologische waarden. De archeologische verwachtingswaarde voor de bronstijd en de late middeleeuwen is hoog, het tracé wordt op dit aspect negatief beoordeeld.

Eindconclusie

Een verbreding tot 2x2 rijstroken betekent voor beide varianten extra ruimtebeslag (realisering van meer asfalt) wat een beperkte extra aantasting van bestaande waarden inhoudt. In de noordelijke variant is sprake van een bochtafsnijding ter plaatse van De Lindenlaan wat ook een inbreuk betekent op de bestaande waarden (landschap, cultuurhistorie, beplanting, ecologische waarden). De zuidelijke variant leidt tot (niet significant) grotere negatieve effecten op het Markermeer, omdat de relevante geluidscontour een groter gebied beslaat. Ook leidt de verbreding tot aantasting van een cultuurhistorisch waardevolle dijk.

Op basis hiervan concluderen wij dat in beide gevallen opwaardering op termijn mogelijk is voor wat betreft de milieu effecten.

Vraag 7: MMA

De vraag

De Commissie zet vraagtekens bij de argumentatie en de alternatievenvergelijking ten behoeve van het mma. Wat natuur en de cultuurhistorie betreft ziet de werkgroep weinig verschil tussen de scores van de verschillende alternatieven en de opgetelde scores zijn nauwelijks onderscheidend. Bovendien blijken er fouten te zitten in de beoordelingstabellen.

Uit de mondelinge toelichting heeft de Commissie begrepen dat de samenvattende tabel voor de beoordeling van de verschillende tracéalternatieven nader uitgewerkt wordt. Onjuistheden kunnen hierin gecorrigeerd worden. Maak in de bepaling van het mma duidelijk onderscheid tussen de economische/maatschappelijke effecten en de milieueffecten. De Commissie adviseert op basis van de bijgestelde tabel een genuanceerde bespreking van de voor- en nadelen van verschillende alternatieven te geven, zodat de keuzemogelijkheden en de effecten duidelijk gekoppeld blijven voor de besluitvorming.

Beantwoording

Algemeen

In het MER zijn in tabel 5.24 en 7.3 enkele onjuistheden geslopen. Deze tabellen zijn gecorrigeerd en in bijlage 15 opgenomen. De correcties betreffen uitsluitend de scores van de alternatieven Hoogkarspel en Lutjebroek (trajectonderdeel Markerwaardweg-Houtribdijk) op de effecten op de rode lijstsoorten. De correctie betreft slechts één enkel criterium en heeft in de afweging (zie verder) geen invloed op de totstandkoming van het MMA.

De constatering dat er weinig onderscheid is in de scores van de thema's natuur en cultuurhistorie is juist. Dit geldt echter ook voor andere thema's, zoals de aspecten van woon- en leefmilieu en bodem en water (afhankelijk van het tracédeel). U vraagt een nadere uitwerking van het MMA waarbij een scheiding wordt aangebracht tussen milieu- en sociaal-economische effecten. Dit naar aanleiding van het betrekken van landbouweffecten bij het MMA voor de doorsteek Enkhuizen. Bij de overige alternatieven heeft dit aspect overigens geen rol gespeeld.

Omdat het MMA ook aan de doelstelling van het project moet voldoen is allereerst het thema verkeer uitgewerkt. Vervolgens worden alle milieuaspecten behandeld. Zoals hiervoor al aan de orde is gekomen, zijn niet alle criteria onderscheidend. Daarom wordt ook alleen ingegaan op de meest onderscheidende aspecten. De sociaal-economische effecten zijn hoofdzakelijk terug te vinden in het thema landbouw. Conform de richtlijnen wordt in deze effecten inzicht gegeven; ze spelen echter geen rol bij de afweging van het MMA. Op deze manier ontstaat voor de politiek-bestuurlijke besluitvorming een integraal beeld van de relevante effecten. Zie ook de beantwoording van vraag 3, waar nader in wordt gegaan op de rol van de zaadveredelingsbedrijven.

Onderstaand volgt deze nadere toelichting per tracédeel.

MMA: Trajectdeel Heerhugowaard-A7

Verkeer

Voor dit deel van de Westfrisiaweg blijkt met name de oostelijke tracévariant het best te scoren op de verbetering van doorstroming van het verkeer en een ontlasting van de verkeersdruk in Heerhugowaard. De variant 'ongelijkvloerse kruising' op de Krusemanlaan laat een nog positiever effect zien voor verkeer. Het toepassen van deze maatregel heeft daarom de voorkeur.

De rondweg bij Obdam laat niet het gewenste verkeerseffect zien. Deze rondweg leidt niet tot een verbetering van de doorstroming op de Westfrisiaweg, laat een beperkt gebruik zien en leidt zelfs tot ongewenste verkeersstromen in de kern en buitengebied. Voor het MMA heeft deze variant niet de voorkeur.

Het optimaliseren van de kruising N243-A7 heeft eveneens een positief effect op de doorstroming van het verkeer.

Milieuaspecten

Het milieuonderzoek laat weinig tot geen onderscheidende milieueffecten zien tussen een westelijke of oostelijke variant bij Heerhugowaard. Enig onderscheidend criterium is het negatieve effect van de westelijke rondweg op het 'vetje', terwijl de oostelijke rondweg op dit punt neutraal scoort. Een duidelijke voorkeur voor een westelijke of oostelijke rondweg is daarom niet te aan te geven.

De effecten van de rondweg Obdam op milieu zijn overwegend negatief. Negatief scoort deze variant op de aspecten verkeersveiligheid, kwaliteit en kwantiteit van het oppervlaktewater, aantasting van enkele faunasoorten en verstoring en doorsnijding van het landschap. De positieve effecten (verbeteren van de milieusituatie in de kern voor luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid) wegen hier niet tegen op. De rondweg bij Obdam heeft dan ook vanuit de milieueffecten geen voorkeur.

Het tracédeel tussen Odam en de A7 laat met name een verbetering zien van de verkeersveiligheid en de barrièrewerking van deze weg. Het extra ruimtebeslag van de opwaardering van dit tracédeel leidt wel tot aantasting van enkele faunasoorten.

Landbouw

Het thema landbouw is op dit deel van het tracé niet onderscheidend. Het effect op de landbouw wordt in alle gevallen (licht) negatief beoordeeld.

Conclusie

Kort samengevat is voor dit tracéonderdeel het MMA als volgt samengesteld:

- oostelijke rondweg Heerhugowaard vanwege een betere doorstroming en ontlasting van de verkeersdruk in Heerhugowaard.
- om dit effect te versterken wordt de aanvullende maatregel "ongelijkvloerse kruising Krusemanlaan" eveneens in het MMA opgenomen; deze maatregel leidt niet tot negatieve effecten op andere milieuaspecten.
- een rondweg bij Obdam levert geen voordelen op voor zowel verkeer- als milieuaspecten. Daarom staat in het MMA opwaarderen van de bestaande Westfrisiaweg bij de kern Obdam centraal
- aanvullend daarop worden maatregelen genomen in de kern Obdam ter optimalisatie van de barrièrewerking (fietstunnel) en het woon- en leefklimaat
- voor het deel van de Westfrisiaweg tussen Obdam en A7 wordt gekozen voor het opwaarderen van de bestaande weg inclusief de optimalisatie van de aansluiting op de A7

MMA: Trajectdeel A7-Markerwaardweg

Verkeer

De onderzochte varianten laten geen verschil zien op het thema verkeer. Alle alternatieven voldoen aan de doelstelling van het project. Voor het MMA is dan ook geen voorkeur te benoemen voor dit thema.

Milieuaspecten

De effecten van dit tracédeel op de verschillende milieueffecten lopen sterk uiteen. Niet onderscheidend zijn de aspecten woon- en leefmilieu, water en bodem. Het verschil tussen de varianten ligt met name bij de effecten op de aanwezige leidingen (ruimtegebruik), ecologie (aantasting van bijzondere soorten, PEHS), archeologie en in beperkte mate voor landschap.

De variant met noordelijke opwaardering scoort met name zeer negatief op de kruising van de waterleidingen en het doorsnijden van archeologisch waardevolle gebieden. Op de aantasting van bijzondere soorten en de PEHS laat deze variant echter de minst negatieve scores zien.

De zuidelijke variant scoort negatief op de kruising met de waterleidingen, aantasting van flora en fauna, verstoring en aantasting van de PEHS en aantasting van landschappelijke en archeologische waarden.

De variant opwaardering aan de noordzijde van de waterleidingen en waterleidingen in de middenberm scoren overwegend gelijk aan elkaar. Beide alternatieven scoren neutraal op het aspect ruimtegebruik en negatief op aantasting van flora en fauna, cultuurhistorie en archeologie. Opwaardering aan de noordzijde van de waterleiding laat alleen een extra negatieve score zien vanwege aantasting van cultuurhistorische en archeologische waarden.

Voor het MMA worden de effecten op de leiding en archeologie het zwaarst gewogen. Verleggen van de leiding heeft namelijk tevens een grote impact op de aanwezige archeologische waarden. Het alternatief met een zuidelijke verlegging scoort op deze punten het meest positief. Daar tegenover staat een groter negatief effect op doorsnijding en aantasting van de PEHS. Dit negatieve effect kan worden gemitigeerd met aanvullende maatregelen (zoals faunapassages) Verder geldt vanuit de milieuaspecten dat de voorkeur uitgaat naar een variant zonder tunnels en verdiepte aanleg, zodat archeologische waarden niet worden aangetast.



Provincie Noord-Holland

Landbouw

Het effect op de landbouw is bij alle alternatieven licht negatief beoordeeld en is daarmee niet onderscheidend.

Conclusie

De effecten op de thema's verkeer en landbouw zijn niet onderscheidend voor de vier alternatieven. Vanuit de verschillende milieuaspecten wordt de voorkeur gegeven aan het alternatief met de zuidelijke verlegging zonder verdiepte aanleg. De effecten op de leidingen en archeologische waarden zijn bij dit alternatief minimaal. De negatieve effecten op de PEHS dienen te worden gemitigeerd met aanvullende maatregelen zoals het aanleggen van faunapassages.

MMA: Trajectdeel Markerwaardweg-Houtribdijk

Verkeer

Alleen het alternatief Lutjebroek scoort minder goed op de verkeerskundige aspecten en kan daarmee niet voldoen aan de verkeersdoelstelling van het project. De andere drie alternatieven scoren gelijkwaardig aan elkaar en bieden alle drie een structurele oplossing. Voor het alternatief Hoogkarspel is uitgegaan van opwaardering tot aan de Raadhuislaan.

Milieuaspecten

De vier alternatieven scoren zeer wisselend op de verschillende criteria. De verschillen tussen de alternatieven zijn niet groot, zodat het lastig is om eenduidig tot het MMA te komen. Op basis van de meest onderscheidende criteria kan wel het volgende worden geconcludeerd.

De noordelijke alternatieven (inclusief doorsteek Enkhuizen) scoren overwegend beter op het verbeteren van het woon- en leefmilieu danwel het voorkomen van nieuwe doorsnijdingen in het landschap en van cultuurhistorische elementen. Minder goed scoren deze alternatieven op de aspecten ecologie (aantasting natuurwaarden en PEHS) en archeologie. Voor alternatief Noord met een doorsteek bij Enkhuizen geldt in het bijzonder dat deze een gebied doorsnijdt met veel aanwezige bijzondere soorten (Gele Kwikstaart, Grutto en vissen als de Bittervoorn). Ook is dit gebied archeologisch waardevol.

De alternatieven Hoogkarspel en Lutjebroek laten een omgekeerde score zien.

Beide alternatieven scoren minder goed op woon- en leefmilieu (lucht, geluid, externe veiligheid) en landschap, maar beter op ecologie (PEHS) en archeologie. Alternatief Lutjebroek scoort van de alternatieven het slechtst op de meeste woon- en leefmilieuaspecten (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid). Dit wordt veroorzaakt door de nabijheid van woongebieden langs een groot deel van het tracé. Wel laat dit alternatief de minste aantasting op de rode lijst vogelsoorten zien.

Landbouw

De effecten van de Westfrisiaweg op de landbouw zijn voor dit deel van het tracé groter (en dus negatiever), vanwege de grotere doorsnijdingen van landbouwgronden en daarmee tevens een verslechterde ontsluiting.

In het bijzonder geldt voor het noordelijk tracéalternatief met een doorsteek bij Enkhuizen dat deze zeer negatief scoort vanwege de doorsnijding van intensief gebruikte agrarische gronden (zaadveredelingsbedrijven).

Conclusie

Als voorkeur voor het MMA valt het alternatief Lutjebroek af. Het alternatief biedt geen structurele verkeerskundige oplossing, daarnaast veroorzaakt dit alternatief veel aanvullende hinder als gevolg van de ligging in de nabijheid van woningbouw langs nagenoeg het hele traject. Tenslotte doorsnijdt het geplande tracé gebieden met hoge waarden voor vissen en broedvogels.

Hoewel het Noordelijk tracé met de Doorsteek Enkhuizen goed scoort op de verkeerskundige doelstelling, scoort dit alternatief in het bijzonder niet goed op de aantasting van enkele bijzondere faunasoorten en de doorsnijding van een archeologische waardevol gebied. Op basis van deze negatieve effecten valt ook dit alternatief af voor het MMA.

De overige twee trajectalternatieven kunnen wel als basis dienen voor het MMA, te weten:

- Noordelijk tracé
- Doorsteek Hoogkarspel

Beide alternatieven bieden een goede doorstroming en bereikbaarheid voor de



Provincie Noord-Holland

functies langs de Westfriisiaweg. Hierop is geen sprake van onderscheid. Voor wat betreft de andere milieuthema's lopen de effecten uiteen.



(Bijlage 16)

Nota van beantwoording II

Op maandag 17 december jongleden heeft met u overleg plaatsgevonden over de door het bevoegd gezag opgestelde beantwoording van de aanvullende vragen over het MER Opwaardering Westfrisiaweg, zoals verwoord in de memo van de secretaris van uw werkgroep van 1 november 2007.

Naar aanleiding van dit overleg zijn door uw werkgroep nog een drietal vragen geformuleerd die beantwoording behoeven alvorens tot toetsing kan worden overgaan.

De vragen luiden als volgt:

- 1) Is een alternatieve en realistische doorsteek Enkhuizen mogelijk die de zaadveredelingsbedrijven spaart?
- 2) In hoeverre zijn in de besluitvorming voorafgaand aan vaststelling van het Streekplan "Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord" ook de afgevalen alternatieven bij Heerhugowaard aan bod gekomen?
- 3) Visualiseer het 'rekengebied' dat is gebruikt bij het kwantitatief bepalen van het aspect Verkeersveiligheid?

Hieronder geven wij een antwoord op die vragen.

1) Is er een realistische alternatieve doorsteek Enkhuizen mogelijk?

In het kader van uw vraag hebben wij onderzocht of er, ten opzichte van de doorsteek Enkhuizen die is opgenomen in het MER-onderzoek, mogelijk andere "realistische" doorsteken mogelijk zijn die de zaadveredelingsbedrijven sparen.

Het zoekgebied is bepaald aan de hand van de volgende "dwangpunten":

- Aanvang tracé ten oosten van de Veilingweg; dit teneinde de aldaar gelegen gebouwen van de veiling te sparen. Een aanvang van het tracé nog westelijker is niet realistisch vanwege de daar gelegen woonwijken.
- Zoveel als mogelijk mijden van de geconcentreerde woningbouw aan de Hoofdstraat/Westeinde (westelijk dwangpunt);
- Mijden van het grondgebied van zaadveredelingsbedrijf Seminis (oostelijk dwangpunt);

Op basis van deze uitgangspunten zijn drie potentiële alternatieven uitgewerkt

(zie bijgevoegde luchtfoto met tracés)*.

A. Westelijk tracé

Dit tracé sluit aan op het in het MER onderzochte tracé van het noordelijke alternatief ter hoogte van de Veilingweg. Vervolgens loopt hij over het terrein en gebouwen van een daar gevestigd bloembollenbedrijf (De Wit) naar een punt op de Hoofdstraat/Westeinde met de minst geconcentreerde woningbouw. Daarna loopt het tracé verder naar het zuiden alwaar het spoor door middel van een tunnel wordt gekruist net ten westen van de waterput. Vervolgens wordt het tracé te zuiden van de waterput afgeleid naar het oosten waar aangesloten wordt op de Zijlweg.

Ten behoeve van de doorsnijding van de Hoofdstraat/Westeinde en het spoor is een open tunnelbak met overkluizing ter hoogte van de doorsnijding van Hoofdstraat/Westeinde en het spoor noodzakelijk. De totale lengte van de tunnelbak bedraagt ca. 700 meter.

De consequenties die deze variant met zich brengen zijn:

- doorsnijding bloembollenbedrijf (De Wit) met als gevolg verplaatsing naar nieuwe locatie
- doorsnijding bestaande woonbebouwing Hoofdstraat/Westeinde
- doorsnijding meerdere bedrijven op het bedrijventerrein Schepenwijk
- doorsnijding toekomstige woningbouwlocatie Westeinde Zuid
- de meerkosten van deze variant ten opzichte van het noordtracé met bochtafsnijding* worden ingeschat op circa € 60 miljoen (exclusief gevolgen voor de geplande woningbouw Westeinde Zuid)

** Er is een vergelijking gemaakt met het noordtracé met bochtafsnijding omdat dit een realistisch alternatief is en qua aanlegkosten vergelijkbaar met de doorsteek Hoogkarspel. Er is geen vergelijking gemaakt met het noordtracé met doorsteek Enkhuisen omdat die variant in de bestuurlijke besluitvorming niet realistisch is geacht vanwege de hoge aanlegkosten (ca. € 70 miljoen hoger dan noord tracé met bochtafsnijding en economische schade als gevolg van het risico van vertrek van één of meerdere zaadveredelingsbedrijven.*

Conclusie: Deze variant zal vanwege bedrijfsverplaatsingen, de te amoveren

* Reeds toegezonden

woningen en de aanleg van een (tunnel) bak circa € 60 miljoen meer kosten dan het MMA alternatief noordtracé met bochtafsnijding. Daar bovenop komt dat de tussen het Westeinde en het spoor geplande woningbouw deels onmogelijk wordt gemaakt. Indien getracht wordt het effect op de geplande woningbouw te verkleinen met de aanleg van een tunnel in plaats van een open bak dan worden de aanlegkosten met nog eens circa € 25 miljoen hoger. Om die redenen achten wij deze variant niet realistisch.

B. Oostelijk tracé

Dit tracé sluit aan op het in het MER onderzochte tracé van het noordelijke alternatief iets ten oosten van de Veilingweg. Vervolgens loopt het tracé over het terrein en de gebouwen van een daar gevestigd bloembollenbedrijf (De Wit) naar een punt op de Hoofdstraat/Westeinde met de minst geconcentreerde woningbouw. Vervolgens loopt het tracé in het gebied tussen de Hoofdstraat/Westeinde en het spoor naar het oosten. Circa 250 meter voor de Randweg Enkhuizen wordt het spoor ondergronds gekruist en vervolgens aangesloten op de Zijlweg. Aangezien het deel van het tracé ten zuiden van Hoofdstraat/Westeinde door het gebied loopt waar door Enkhuizen woningbouw is gepland, dient in verband met de realisatie hiervan eveneens als in variant A uitgegaan te worden van een open tunnelbak met overkluizingen ter hoogte van doorsnijding van Hoofdstraat/Westeinde en het spoor. Deze tunnelbak zal een lengte van circa 950 meter hebben.

De consequenties die deze variant met zich brengt zijn:

- doorsnijding bloembollenbedrijf met als gevolg verplaatsing naar nieuwe locatie
- doorsnijding bestaande woonbebouwing Hoofdstraat/Westeinde
- grote doorsnijding toekomstige woningbouw Westeinde Zuid
- de meerkosten van deze variant ten opzichte van het noordtracé met bochtafsnijding worden geschat op circa € 30 miljoen (exclusief de gevolgen voor de geplande woningbouw Westeinde Zuid)

Conclusie: Deze variant zal vanwege bedrijfsverplaatsingen, de te amoveren

woningen en de aanleg van een (tunnel) bak circa € 30 miljoen meer kosten dan het MMA alternatief noordtracé met bochtafsnijding. Daarnaast wordt de tussen het Westeinde en het spoor geplande woningbouw nagenoeg onmogelijk gemaakt. Indien getracht wordt het effect op de geplande woningbouw te verkleinen met de aanleg van een tunnel in plaats van een tunnelbak dan worden de aanlegkosten met nog eens € 30 miljoen verhoogd. Om die redenen achten wij deze variant niet realistisch.

C. Westelijk tracé door waterput

Dit tracé is ongeveer gelijk aan tracé A met dien verstande dat het tracé ten zuiden van de spoorlijn door de waterput loopt waardoor de bedrijven op het bedrijventerrein Schepenwijk niet doorsneden worden.

De consequenties die deze variant met zich brengen zijn:

- dempen van de 20 tot 30 meter diepe waterput die destijds is gebuikt als kleiwinning. Naast langdurige zettingsproblemen betekent demping van de waterput ook dat de waterberging moet worden gecompenseerd in de directe omgeving. Oplossen van deze problemen kan alleen met aanzienlijke extra investeringen in orde van enkele tientallen miljoenen
- doorsnijding bloembollenbedrijf met als gevolg verplaatsing naar nieuwe locatie
- doorsnijding bestaande woonbebouwing Hoofdstraat/Westeinde
- doorsnijding toekomstige woningbouwlocatie Westeinde Zuid
- de meerkosten van deze variant ten opzichte van het noordtracé met bochtafsnijding worden geschat op circa € 65 miljoen (exclusief de gevolgen voor de geplande woningbouw Westeinde Zuid en extra kosten als gevolg van demping van de waterput.

Conclusie: Deze variant zal vanwege bedrijfsverplaatsingen, de te amoveren woningen en de aanleg van een (tunnel) bak circa € 65 miljoen meer kosten dan het MMA alternatief noordtracé met bochtafsnijding. Daar bovenop komt dat de tussen het Westeinde en het spoor geplande woningbouw voor een deel onmogelijk wordt gemaakt. Indien getracht wordt het effect op de geplande woningbouw te



Provincie Noord-Holland

verkleinen met de aanleg van een tunnel in plaats van een tunnelbak dan worden de aanlegkosten met nog eens € 35 miljoen verhoogd. Om die redenen achten wij deze variant niet realistisch. Daarnaast levert deze variant technische problemen op met zetting en compensatie van waterberging die zonder aanzienlijke extra kosten (tientallen miljoenen euro's). Om deze redenen achten wij deze variant niet realistisch.

2) In hoeverre zijn in de besluitvorming voorafgaand aan vaststelling in het Streekplan over het tracé bij Heerhugowaard ook de afgevalen alternatieven aan bod gekomen?

Ten aanzien van de motivatie van het afvallen van de alternatieven ingevolge besluitvorming over het Streekplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord, het volgende:

Allereerst zij hier nogmaals vermeld dat de keuze voor de noordelijke aansluiting Heerhugowaard N507 De Braken expliciet in het op 25 oktober 2004 door Provinciale Staten vastgestelde streekplan is opgenomen.

Eventuele andere aansluitingsvarianten zijn in het kader van de inspraak op het ontwerp-streekplan, door onder andere de Actiegroep Leefbaar Heerhugowaard en de partij Burgerbelang Heerhugowaard onder de aandacht gebracht. Laatgenoemde partij heeft in dat kader een expliciet pleidooi gehouden voor de zogenoemde zuid-variant, oostelijk van Heerhugowaard. In haar standpuntbepaling ten aanzien van de ingediende bedenkingen tegen het ontwerp-streekplan is door Gedeputeerde Staten in de Nota van Beantwoording uitgebreid ingegaan op de Westfrisiaweg.

De Nota van Beantwoording heeft vervolgens deel uitgemaakt van het besluitvormingsproces van Provinciale Staten dat op 25 oktober 2004 (nr. 69) heeft geleid tot vaststelling van het eerder genoemd streekplan "Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord".

Voor uw informatie hebben wij de tekst van de standpuntbepaling van Gedeputeerde Staten in de Nota van Beantwoording, zoals vastgesteld in haar vergadering van 11 mei 2004, hieronder in zijn geheel opgenomen

“Westfrisiaweg

Uiterlijk in 2005 geven wij aan wat we denken te kunnen doen aan een opwaardering van de Westfrisiaweg, op welke manier en wanneer. Wij doen dat op basis van een haalbaarheidsonderzoek. Wij hebben op 26 februari 2002 over de Westfrisiaweg besloten dat bestaande infrastructuur zoveel mogelijk het uitgangspunt vormt. Voor ons is dat het kader voor de discussie die momenteel in de regio wordt gevoerd over een A23 tussen Alkmaar en het oosten van het land. Uitvoering van de weg zal vanuit een integrale ontwerppoging gebeuren.

Een snelle en ingrijpende aanpassing van De Braken is pas aan de orde als de regio, het bedrijfsleven en het Rijk substantieel daaraan bijdragen. Het initiatief voor de nieuwe wegverbinding van De Braken naar de provinciale weg N242 ten noorden van Heerhugowaard, ligt bij de gemeente Heerhugowaard.

Voor een directe dwarsverbinding van Alkmaar naar Hoorn-Enkhuizen en het oosten van het land en verder, hebben wij een streefbeeld Westfrisiaweg opgesteld. Volgens dit beeld en de ontwikkelingen die wij in dit Ontwikkelingsbeeld voorstaan, dienen gemeenten in hun ruimtelijk beleid rekening te houden met de volgende ontwikkelingen en geen hiermee strijdige ontwikkelingen mogelijk te maken:

- *opwaardering van het tracé de Braken dat Heerhugowaard en Hoorn met elkaar verbindt;*
- *een nieuwe wegverbinding die het tracé De Braken verbindt met de provinciale weg N242 ten noorden van Heerhugowaard, zodat het bedrijventerrein De Vork een goede ontsluiting krijgt;*
- *Opwaardering van de provinciale weg tussen de Braken en de A7;*
- *Verbreiding van de A7 bij Hoorn.*

Er is discussie in de regio, in het bijzonder met de gemeente Hoorn, over een aansluiting van de woonwijk Bangert/Oostpolder op de Westfrisiaweg-Oost (ongelijkvloerse danwel gelijkvloerse kruising). De verdubbeling van het gedeelte Westfrisiaweg tussen de A7 en de Rijweg wordt in afwachting van deze discussie tot een later tijdstip opgeschoven.

De verbreding van de weg tussen de Rijweg en de Veiling wordt meegenomen in het haalbaarheidsonderzoek voor de Westfrisiaweg dat in 2005 gereed zal zijn. Wij verwachten dat de uitkomst is dat verbreding van het tracé Rijweg-Markerwaardweg



Provincie Noord-Holland

nodig zal zijn, zeker gelet op de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied. Als dit het geval is, zullen wij ernaar streven voor 2010 te beginnen met de uitvoering.

Er komt een onderzoek naar de opwaardering van het stuk N302 Hoogkarspel (Markerwaardweg)-Enkhuizen, danwel verlegging van de N302 onder Hoogkarspel door naar de ondergelegen weg (N506). In dit onderzoek nemen we de ruimtelijke ontwikkelingen mee zoals die zijn weergegeven in het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland-Noord."

Wij denken uw vraag over de besluitvorming van de afgevallen alternatieven voor het tracé bij Heerhugowaard voldoende te hebben beantwoord. Uiteraard zijn wij bereid u de onderliggende stukken, te weten het Streefbeeld Westfriisiaweg en de Nota van Beantwoording van de binnengekomen bedenkingen op het ontwerp streekplan en het standpunt van Gedeputeerde Staten daarop, aan u ter beschikking te stellen.

3) Visualiseer het 'rekengebied' dat is gebruikt bij het kwantitatief bepalen van het aspect verkeersveiligheid.

Hieronder is op basis van een visualisatie uit het verkeersmodel weergegeven welk gebied meegenomen is om de effecten voor de verkeersveiligheid te bepalen op het onderliggend wegennet. Het studiegebied omvat vrijwel geheel West-Friesland en een deel van Noord-Kennemerland. In dit gebied zijn intensiteitseffecten zichtbaar ten gevolge van de opwaardering van de Westfriisiaweg. Uiteraard zijn de effecten dicht bij het op te waardenen tracé groter dan de effecten aan de rand van het studiegebied. Dit geldt ook voor de verkeersveiligheidseffecten.

