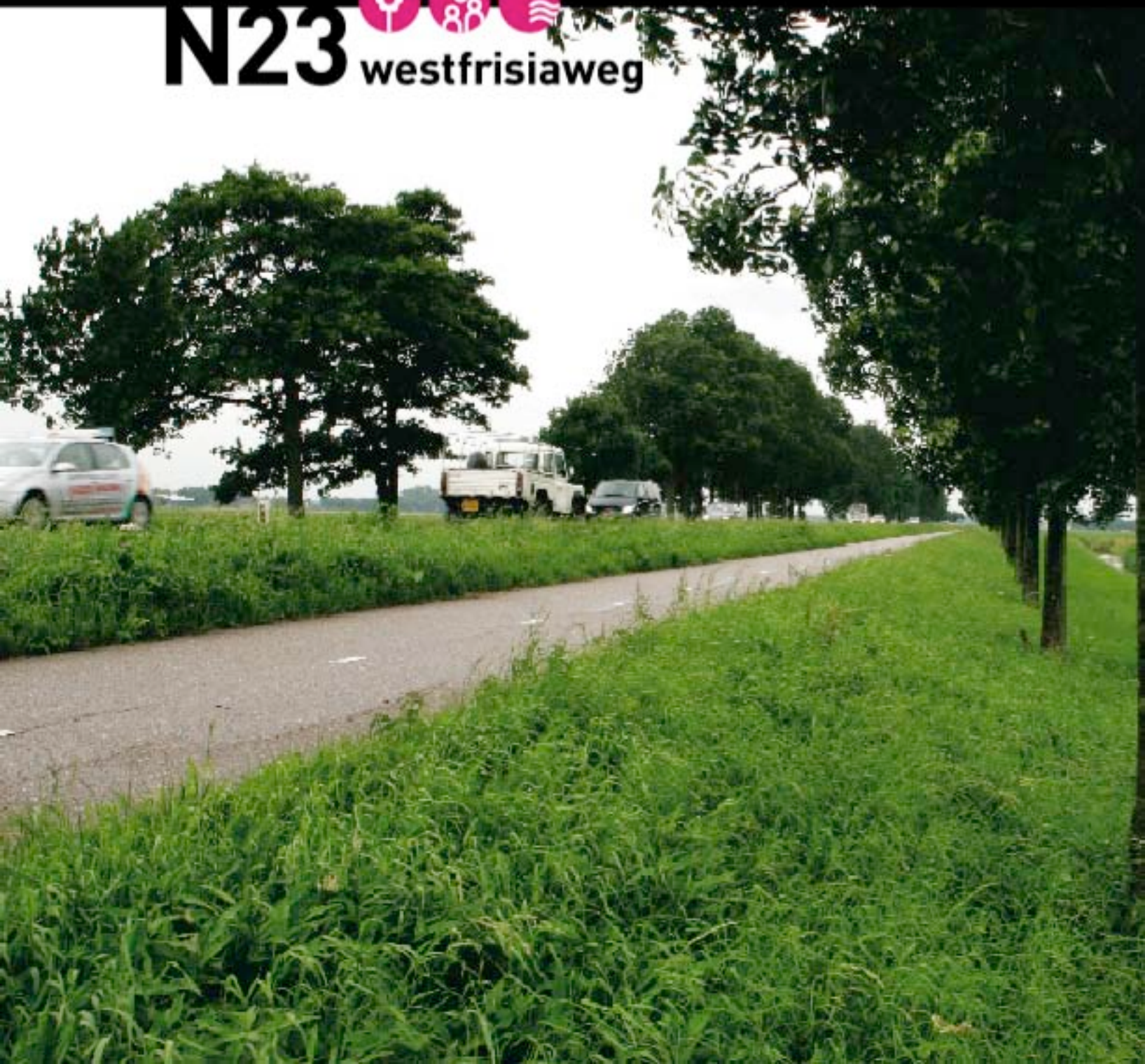


Regioakkoord

N23  westfrisiaweg



Inhoud

3	Voorwoord
7	Doelstelling Westfrisiaweg en relatie N23
8	Beschrijving project Westfrisiaweg
23	Waarom is voor deze oplossing gekozen?
30	Organisatie
36	Kosten, bijdragen en risicoverdeling
42	Planning
44	Overzichtskaart Westfrisiaweg-tracé



Voorwoord

Al meer dan 40 jaar wordt in de regio gesproken over het opwaarderen van de Westfrisiaweg. De Westfrisiaweg is het Noord-Hollandse onderdeel van de gewenste verkeersverbinding N23 van Alkmaar naar Zwolle. Met de Westfrisiaweg verbetert niet alleen de bereikbaarheid van de regio. De Westfrisiaweg is noodzakelijk voor de verbetering van de economische structuur en de werkgelegenheid in deze regio. Een regio die sneller groeit dan de rest van Nederland, zelfs sneller dan de Randstad.

Het is dan ook logisch dat er in de regio veel draagvlak is voor de aanleg van de Westfrisiaweg. Provincie, gemeenten, ondernemers en Hoogheemraadschap hebben met de intentieovereenkomst van 5 juli 2006 gezamenlijk de bereidheid uitgesproken financieel te willen bijdragen aan het project. Werkgelegenheid en verkeer zijn namelijk niet aan gemeentegrenzen gebonden.

De aanleg van de N23 is een omvangrijk en complex project. De totale kosten van de N23 kunnen niet alleen door de regio worden gedekt. Bovendien creëert de N23 nieuwe kansen die niet alleen van regionale maar ook van nationale betekenis zijn. Denk aan de N23 als alternatieve route voor de drukke Randstad. Of de N23 die middels overslagterminals containervervoer over water een impuls geeft of de bereikbaarheid van Lelystad Airport verbetert.

Om deze redenen is een beroep gedaan op Den Haag voor aanvullende financiering. De eerste stap hierin is dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de N23 opneemt in haar Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT), waaruit een aanvullende rijksbijdrage verwacht mag worden. Eén van de rijksvoorwaarden is echter dat de regio als eerste duidelijk maakt, wat zij wil en wat zij zelf aan het plan bijdraagt en daarover een onherroepelijk besluit neemt.

Dit Regioakkoord N23 Westfrisiaweg is het antwoord van de Noord-Hollandse regio op deze vraag. De bijdragen van de lokale overheden en het regionale bedrijfsleven betekenen een forse hap uit hun begrotingen. Provincie Noord-Holland laat met haar totale bijdrage zien dat dit project hoog op haar prioriteitenlijst staat.

De Stuurgroep N23 Westfrisiaweg heeft op 17 oktober 2007 het Regioakkoord vastgesteld. In dit Regioakkoord zijn afspraken opgenomen over welk tracé wordt gevolgd en de financiële bijdragen van de regionale partijen. Het college van Burgemeester en Wethouders van Drechterland neemt een minderheidsstandpunt in met haar keuze voor een noordvariant langs de huidige Drechterlandse weg naar Enkhuizen. Niettemin zal ook Drechterland haar financiële bijdrage leveren.

De Stuurgroep N23 Westfrisiaweg legt dit Regioakkoord ter goedkeuring voor aan provincie en gemeenten: de betrokken Colleges van Burgemeesters en Wethouders, respectievelijk van Gedeputeerde Staten, en – vervolgens – aan de betrokken gemeenteraden en Provinciale Staten. De Stuurgroep legt dit Regioakkoord tevens ter goedkeuring voor aan hoogheemraadschap en bedrijfsleven: het bestuur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en het bestuur van de Kamer van Koophandel Noordwest-Holland.

Na goedkeuring is het Regioakkoord bindend geworden voor partijen en een vertrekpunt voor de aanvraag van rijkssubsidie. De onderhandelingen met het Rijk in 2008 zullen uitmonden in een Realisatieovereenkomst tussen regio en Rijk. In de Realisatieovereenkomst zullen de definitieve afspraken over de uitwerking van het tracé worden vastgelegd.

Met de goedkeuring van het Regioakkoord erkennen partijen dat het project Westfrisiaweg een project is dat de gemeentegrenzen overschrijdt en in de zin van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening dus een 'project van

provinciaal belang' is. Partijen zijn overeengekomen dat als gevolg hiervan Provincie Noord-Holland de regierol op zich neemt om als initiatiefnemer en bevoegd gezag de MER- en RO-procedures te doorlopen. Dit betekent dat Provincie Noord-Holland een provinciaal bestemmingsplan (inpassingsplan) vaststelt voor het gehele tracé van de Westfrisiaweg.

Tenslotte geven partijen met de goedkeuring van het Regioakkoord aan dat het project N23 Westfrisiaweg een gezamenlijk project is waarbij in de voorbereiding en het doorlopen van de RO-procedures gezamenlijk zal worden opgetrokken om de doelstellingen van het project te kunnen verwezenlijken.

Na 40 jaar discussie is het dan zo ver. De regio heeft de eerste stap gezet. Den Haag is nu aan het woord. Het is tijd om de problemen op te lossen en de kansen te verzilveren. De verbetering van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid en de stimulering van de economische ontwikkeling in dit gebied vragen nu concrete actie!



17 oktober 2007, Stuurgroep N23 Westfriisiaweg inclusief achterbangemeenten

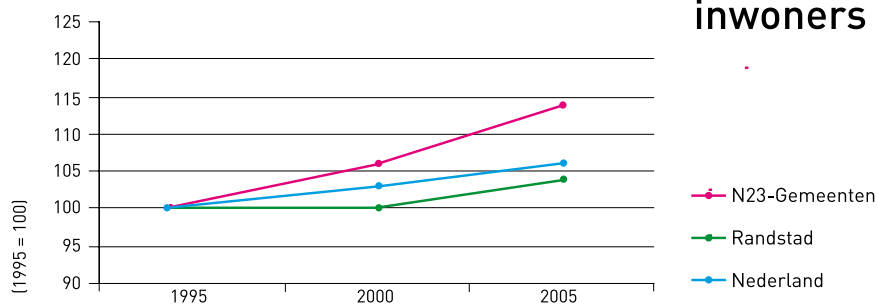
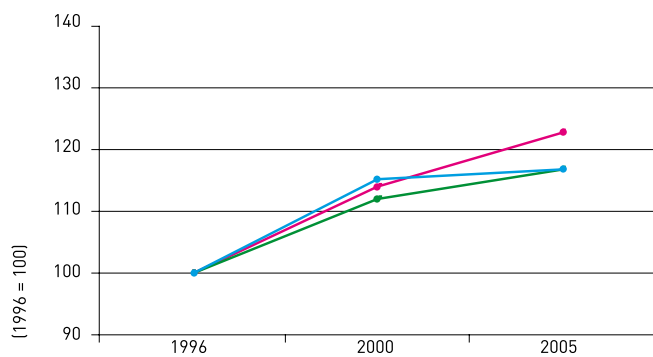
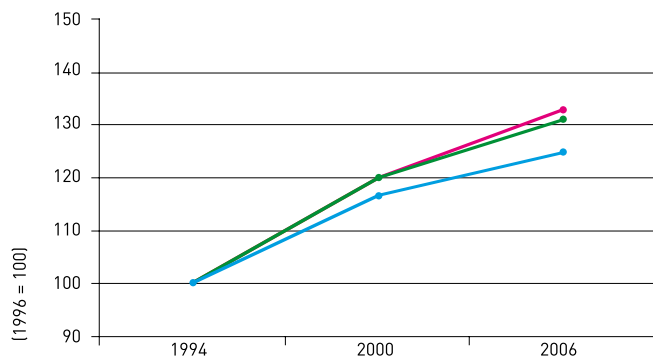
5

C. Mooij – Gedeputeerde Provincie Noord-Holland, voorzitter
H. Hansen – Wethouder Alkmaar
R. Everts – Wethouder Andijk
Z. Homan – Wethouder Drechterland
J. Franx – Wethouder Enkhuizen
J.W. de Boer – Wethouder Heerhugowaard
J. van Es – Wethouder Hoorn
J. Wijnker – Wethouder Koggenland
W. Nugteren – Wethouder Langedijk
K. Gutter – Wethouder Medemblik
N. op 't Veld – Wethouder Opmeer
J. van Drunen – Wethouder Schermer
P. Zwaan – Wethouder Stede Broec
P. Mosch – Wethouder Wervershoof
J. Avis – Georganiseerd Bedrijfsleven
T. Doornenbal – Hoogheemraadschap Holland Noorderkwartier
A. de Vries – Directeur Projectbureau Westfriisiaweg

Adviserende leden

H. Dijkma – Gedeputeerde Provincie Flevoland
M. de Groot – HID Rijkswaterstaat Noord-Holland





Doelstelling Westfrisiaweg en relatie N23

De regio moet bereikbaarder, leefbaarder en verkeersveiliger¹. Bovendien moet de economische groei in het gebied worden verstevigd. Dit is de doelstelling van het project N23 Westfrisiaweg.

Met de Westfrisiaweg verbetert niet alleen de bereikbaarheid van de regio. De Westfrisiaweg is noodzakelijk voor de verbetering van de economische structuur en de werkgelegenheid in deze regio. Een regio die sneller groeit dan de rest van Nederland, zelfs sneller dan de Randstad (zie de grafieken hiernaast).

Een groei van het aantal banen in de regio creëert ook een groei van het aantal inwoners. Die moeten elkaar en hun werk natuurlijk goed kunnen bereiken. De verbinding tussen de gemeenten op de lijn Alkmaar, Hoorn en Enkhuizen is nu al slecht. Door de groei van bedrijvigheid en inwoners wordt dit nog slechter. De aanleg van de Westfrisiaweg betekent een behoorlijke reductie van de reistijd tussen Alkmaar en Enkhuizen. De capaciteit van de weg wordt groter, waarmee ook het risico op vertragingen kleiner wordt.

Op de huidige route vinden meer ongevallen plaats dan elders in het land. Dat is vooral te wijten aan de enkele rijstroken en de vele gelijkvloerse kruisingen. In het licht van de groei in de regio zal het aantal ongelukken zonder ingrijpen alleen maar toenemen. De aanleg van ongelijkvloerse kruisingen en parallelwegen verhoogt de verkeersveiligheid. Een gezond uitgangspunt: voorkomen is beter dan genezen.

Uitgangspunt voor de opwaardering van de Westfrisiaweg is het zoveel als mogelijk gebruik maken van de bestaande wegenstructuur, zodat natuur en milieu niet extra worden belast. Bovendien wordt met de opwaardering van de Westfrisiaweg sluipverkeer door landelijk en bewoond gebied tegengegaan.

De opwaardering van de Westfrisiaweg maakt het mogelijk dat de tot aan 2030 geplande 50.000 woningen kunnen worden gebouwd en dat circa 400 hectare bedrijventerrein kan worden aangelegd. In de kop van Noord-Holland bevindt zich op dit moment éénderde van de kassen afkomstig uit het Westland. Op termijn moet dit tweéderde worden. Ruim 600 hectare is al in ontwikkeling en vanaf 2008 komt daar nog eens 500 hectare bij. Voor bedrijven in de glastuinbouw met de afzetmarkt in Duitsland is de oost-westverbinding van de Westfrisiaweg essentieel voor verdere groei. Nu loopt deze verbinding nog via de Randstad.

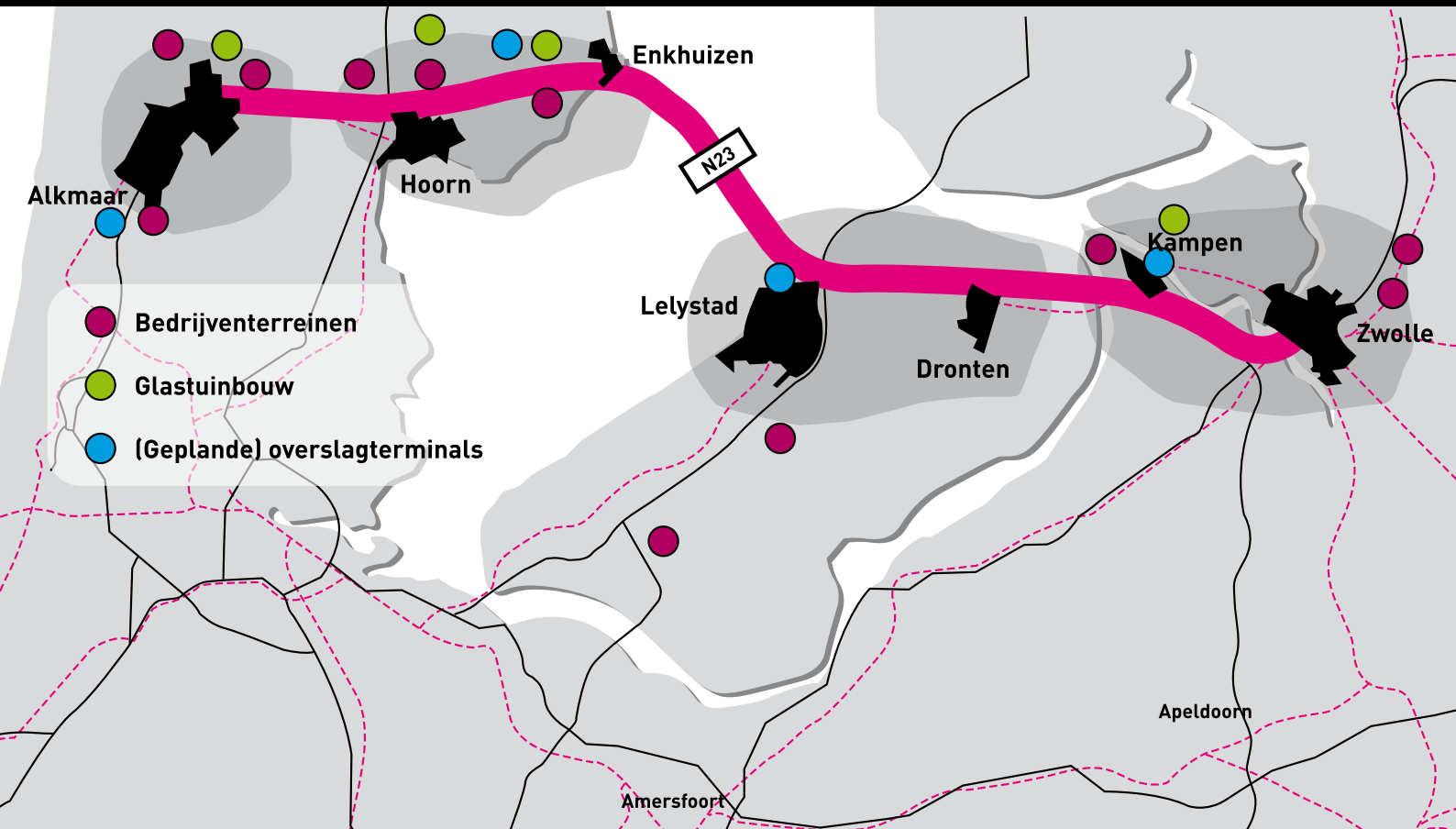
De opwaardering van de Westfrisiaweg is daarom van groot belang voor een alternatieve route buiten de Randstad om: van Alkmaar naar Zwolle. Deze weg, de N23, verbindt West en Oost Nederland via het IJsselmeer. De N23 versterkt de verbinding tussen de Noord Nederland en Duitsland. De N23 ontsluit havens voor vrachtvervoer en stimuleert daarmee vervoer over water. De Westfrisiaweg is het essentiële Noord-Hollandse deel van de N23. Door de opwaardering van de N23 Westfrisiaweg wordt de groei van het aantal inwoners, de regionale economie en de werkgelegenheid mogelijk gemaakt. De huidige relatie tussen wonen en werken in deze regio is scheef. Veel inwoners van deze regio werken in de Randstad. Door opwaardering van de N23 Westfrisiaweg kan wonen én werken in de regio weer in balans worden getrokken.



¹Uit het Streekplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord (vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland op 25 oktober 2004) blijkt dat de autonome en ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied van de Westfrisiaweg de komende jaren fors zullen toenemen en dat maatregelen nodig zijn om die problemen voor nu en in de toekomst op te lossen.

Beschrijving project N23 Westfrisiaweg

Totale tracé Westfrisiaweg



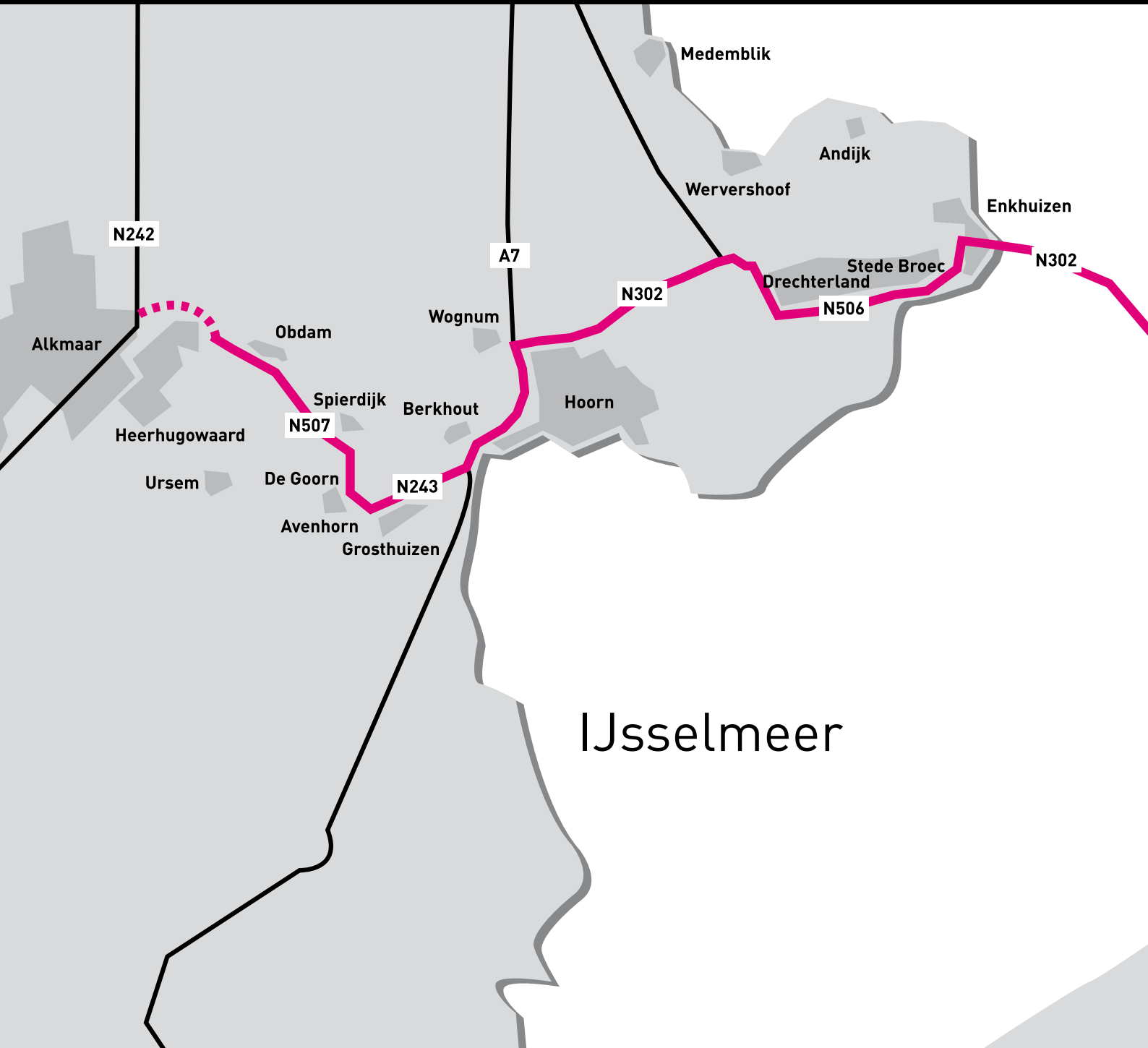
De Westfrisiaweg: onderdeel van de N23

De Westfrisiaweg is het Noord-Hollandse deel van de gewenste verbinding N23 van Alkmaar naar Zwolle.

De N23 betekent een behoorlijke reductie van de reistijd van Alkmaar naar Zwolle. De N23 verbindt de kop van Noord-Holland met Oost-Nederland en Duitsland. Op dit moment loopt deze verbinding nog via de Randstad.

De aanleg van N23 maakt onder andere de ontwikkeling van woningbouw, bedrijventerreinen en multimodale overslagterminals mogelijk.

De Westfriisiaweg: van Alkmaar naar Enkhuizen



De Westfrisiaweg: van Alkmaar naar Enkhuizen

Uitgangspunten

Uitgangspunt voor de opwaardering van de Westfrisiaweg is het zoveel als mogelijk gebruik maken van de bestaande wegenstructuur, zodat natuur en milieu niet extra worden belast. Bovendien wordt met de opwaardering van de Westfrisiaweg sluipverkeer door landelijk en bewoond gebied tegengegaan. De in het project te nemen maatregelen zullen zoveel mogelijk toekomstvast zijn.

Doelstelling is het vergroten van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de doorstroming van het verkeer. Op tal van punten worden daarom de kruisingen van de Westfrisiaweg met bestaande infrastructuur ongelijkvloers uitgevoerd. De Westfrisiaweg wordt aangelegd als stroomweg met een ontwerpsnelheid van 80 km/uur (met name deel ten westen van A7) en daar waar mogelijk 100 km/uur (met name deel ten oosten van A7).

De MER die in 2007 is gemaakt is op een zodanig niveau uitgewerkt dat een keuze kon worden gemaakt voor het tracé. In 2008 wordt gewerkt aan een provinciaal bestemmingsplan met een verfijnder MER geënt op het gekozen tracé. In het kader van het bestemmingsplan en de verfijnde MER worden gedetailleerde onderzoeken gedaan naar gevolgen en te nemen maatregelen voor lucht, geluid, etc. voor het gehele tracé van Heerhugowaard naar Enkhuizen (tot aan de Houtribdijk).

In het plan wordt in grote mate rekening gehouden met fietsverbindingen. De belangrijke noord-zuidfietsverbindingen blijven behouden en kruisen de Westfrisiaweg zoveel als mogelijk ongelijkvloers. Daardoor zal de veiligheid fors verbeteren. Vanzelfsprekend wordt er bij de aanleg van fietstunnels rekening gehouden met sociale veiligheid.

Bij het ontwerp van de aan te leggen parallelwegen zal rekening worden gehouden met de veiligheid van fietsers en voetgangers in relatie tot het langzaam verkeer (met name landbouwverkeer). Indien de hoeveelheid landbouwverkeer en het aantal fietsers hiertoe noodzaakt wordt de inrichting van de parallelweg aangepast dan wel worden aparte fietspaden aangelegd.

Ook zal bij het ontwerp van de Westfrisiaweg zoveel als mogelijk rekening worden gehouden met recreatieve verbindingen op het gebied van de watersport (kanoën, schaatsen, e.d.).

Het ontwerp zoals in het Regioakkoord vastligt is uitgangspunt voor het gesprek met het rijk over het definitieve ontwerp en kan alleen aangepast worden met instemming van alle partijen.

Weggedeelten die hun functie verliezen worden verwijderd, tenzij anders wordt afgesproken met de betreffende gemeente.

Uit onderzoek is gebleken dat opwaardering van de Westfrisiaweg noodzakelijk is om de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid te verbeteren en de economische groei te verstevigen. Dit schept bovendien ruimte voor de ontwikkeling en verfijning van het regionale openbaar vervoer.





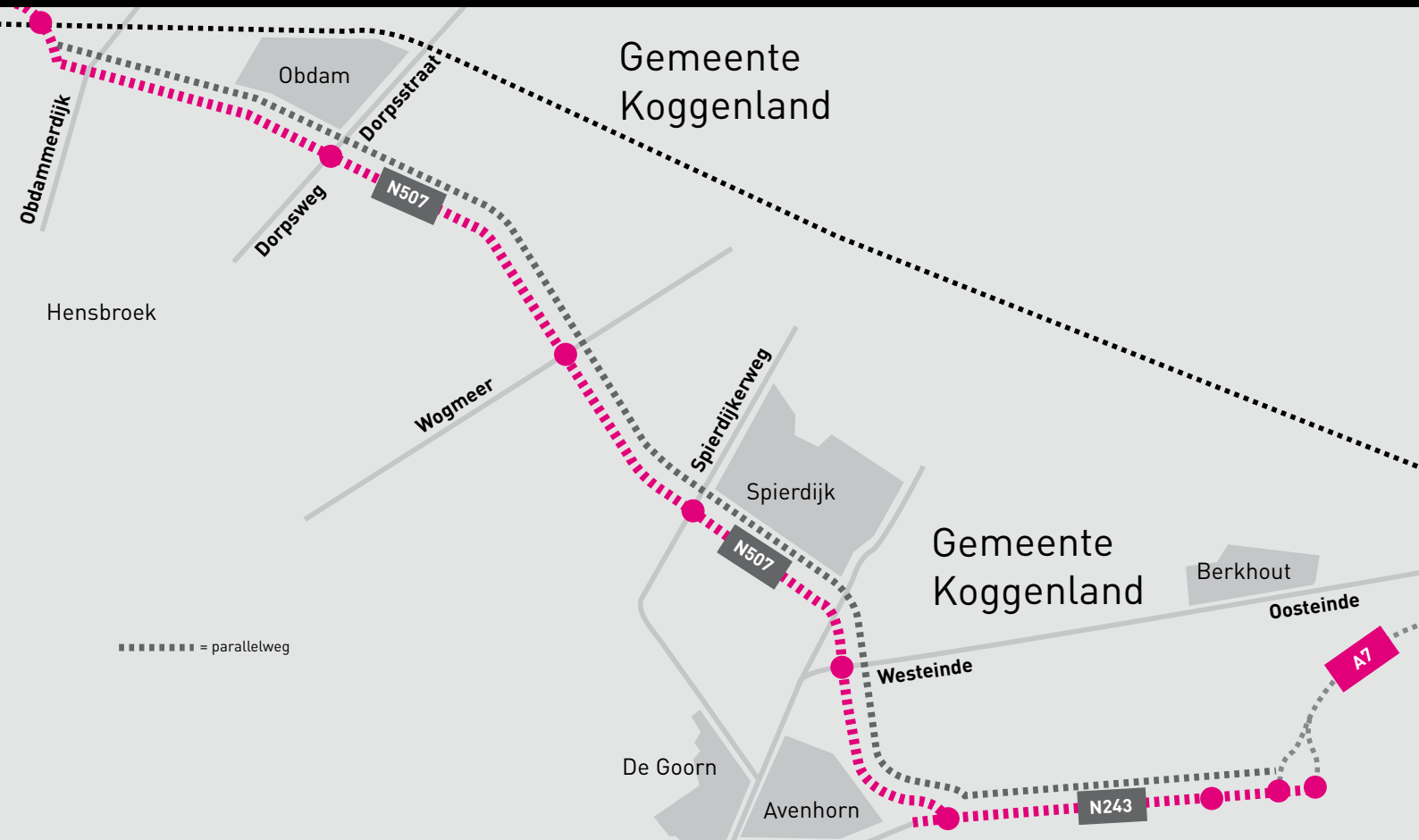
Toelichting projectonderdelen

1. Rondweg Heerhugowaard



Er komt een nieuwe wegverbinding tussen de provinciale weg N242 en de N507 (De Braken) ten noorden van Heerhugowaard. Het deel vanaf de N242 tot aan het te ontwikkelen bedrijventerrein 'De Vork' is onderdeel van het project maar wordt vooruitlopend op de besluitvorming over het totale project al uitgevoerd door Heerhugowaard. Dit deel wordt aangelegd met een ontwerpsnelheid van 50 km/uur. De Westfrisiaweg zal vervolgens worden aangelegd onder de Middenweg door. Dit biedt de meeste mogelijkheden voor een goede landschappelijke inpassing. Bovendien beperkt dit de effecten op de lintbebouwing bestaande uit gemeentelijke monumenten en beeldbepalende panden. De kruising met de Molenweg zal zodanig worden uitgevoerd dat er geen doorgaand verkeer meer mogelijk is op de Molenweg voor autoverkeer. Wel zal de fiets- en open waterverbinding in stand worden gehouden. De Westfrisiaweg zal vervolgens onder de spoorlijn door worden aangelegd. Het deel vanaf 'De Vork' tot aan de N507 wordt ontworpen op een snelheid van 80 km/uur.

2. Obdam – A7



De bestaande verbinding tussen Heerhugowaard en Avenhorn (de huidige N507) wordt een 80 km-weg. Voor het langzaam verkeer wordt een parallelweg aangelegd. Bij het ontwerp van de parallelweg wordt rekening gehouden met de veiligheid van fietsers en voetgangers. De parallelweg wordt in verband met de hoeveelheid kavelontsluitingen aangelegd ten noorden van de N507. Daar waar de hoeveelheid kavelontsluitingen hiertoe noodzaakt wordt ook een parallelweg aan de zuidzijde aangelegd.

De kruising van de Westfrisaweg met de Dorpsstraat in Obdam is een aandachtspunt dat onderdeel is van het project Westfrisaweg. De verkeersafwikkeling van dit kruispunt zal worden verbeterd. Hoe precies is ontwerp van nadere uitwerking en besluitvorming.

De kruisingen van de Westfrisaweg met de Wogmeer, de Spierdijkerweg en het Westeinde worden aangepast. Voorzieningen zullen worden getroffen om het sluipverkeer over de Bobeldijk tegen te gaan.

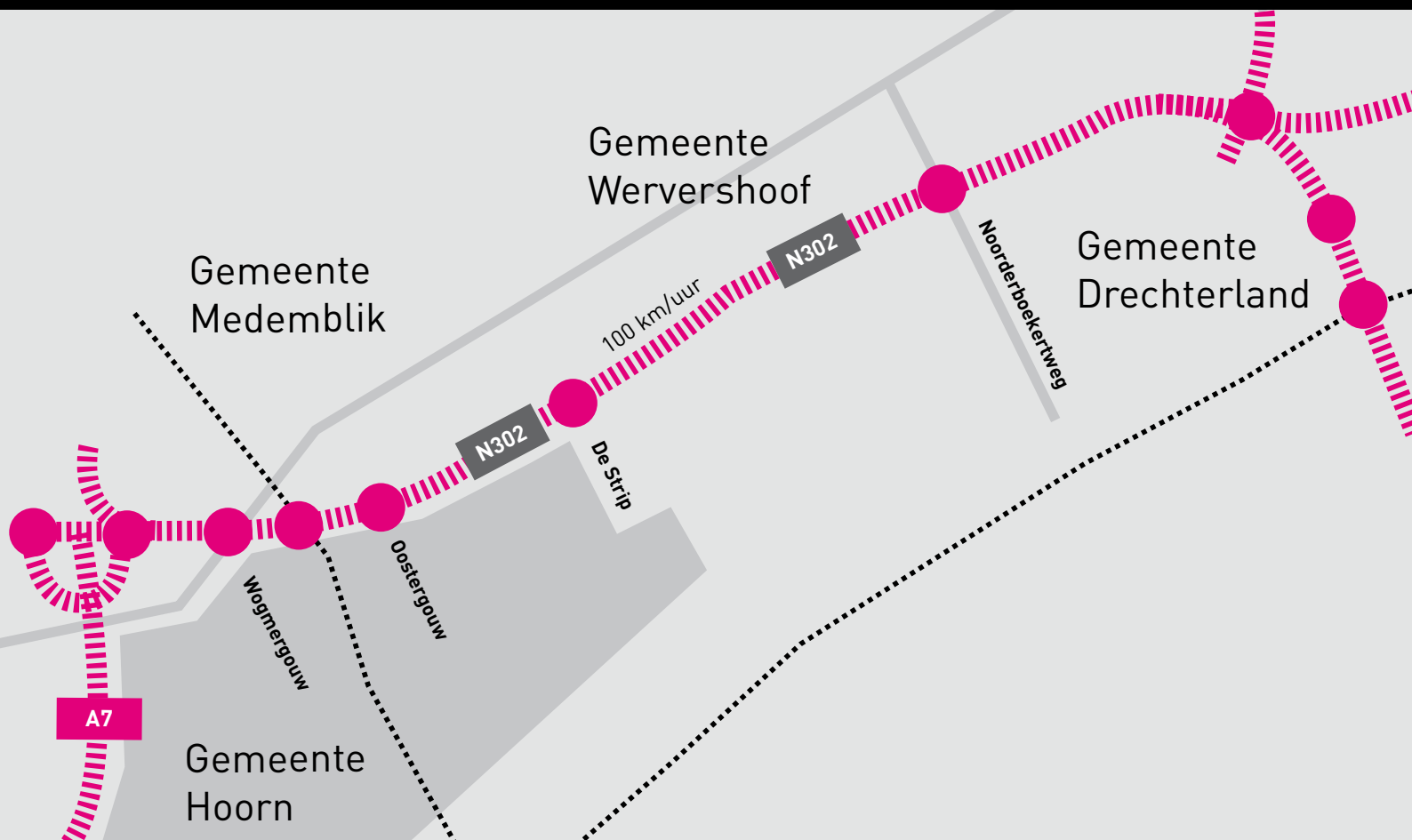
De aansluiting met de N243 wordt zodanig aangepast dat de (toekomstige) verkeersstromen soepel kunnen worden verwerkt. In dat kader zal de weg tussen de N507 en de A7 zal worden verdubbeld tot 2x2 rijstroken. Ook de aansluiting met de A7 moet worden aangepast om de doorstroming te kunnen garanderen. Hoe dit alles gaat gebeuren is onderdeel van verdere studie.

Voor het landbouwverkeer wordt langs het gehele tracé een parallelweg aangelegd. Om de veiligheid van fietsers en voetgangers te garanderen wordt tussen Heerhugowaard en Obdam (Dorpstraat) een vrij liggend fietspad aangelegd. Langs het overige tracé Obdam-A7 wordt de parallelweg aangelegd met een breedte van 6 meter zodat voldoende ruimte ontstaat om een fietsstrook aan te leggen.

Ook de aansluiting met de A7 moet sterk verbeterd worden om de doorstroming te kunnen garanderen. Hoe dit gaat gebeuren is onderdeel van verdere studie. De aanleg van extra op- en/of afritten op de A7 c.q. de wijziging/verplaatsing van bestaande op- en/of afritten zal in deze studie nadrukkelijk worden betrokken.

Het nog te ontwikkelen bedrijventerrein 'Jaagweg' zal rechtstreeks worden ontsloten op de Westfrisaweg. Tevens wordt een rechtstreekse aansluiting van dit bedrijventerrein op de A7 noodzakelijk geacht. Uitwerking hiervan is onderdeel van nader onderzoek en besluitvorming waarbij rekening zal worden gehouden met toekomstige ontwikkelingen.

3. A7 – Markerwaardweg



De provinciale weg N302 tussen de A7 en de Markerwaardweg wordt een 100 km-stroomweg met een verdubbeling van de capaciteit naar 2x2 rijstroken. Vanwege de veiligheid en de doorstroming moeten kruisingen bij deze ontwerpsnelheid met andere infrastructuur ongelijkvloers worden uitgevoerd.

De aansluiting op de A7 wordt zodanig aangepast dat de doorstroming van het verkeer wordt verbeterd voor nu en in de toekomst.

Tussen de A7 en de Oostergouw wordt de Westfrisiaweg verhoogd aangelegd. Dit is noodzakelijk in verband met de ongelijkvloerse aansluitingen met de Wogmergouw en de Oostergouw en de ongelijkvloerse kruising met de recreatiespoorlijn. Dit heeft gevolgen voor de bewoners van Zwaagdijk-West. Met deze gevolgen zal rekening gehouden worden. Het eerste deel vanaf de A7 ligt al hoog. Het is niet mogelijk om de Westfrisiaweg aan te leggen met ongelijkvloerse kruisingen zonder aantasting van de bebouwde omgeving. Een verhoogde aanleg van de Westfrisiaweg geeft de minste aantasting. Indien de bestaande kruisende verbindingen over de Westfrisiaweg heen zouden worden gelegd, tast dit namelijk de bebouwing aan weerszijden van deze wegen aan. Dit geldt ook als de Westfrisiaweg verdiept zou worden aangelegd. De verhoogde ligging tot aan de Oostergouw is in de milieu effect rapportage (MER) bestempeld als het 'meest milieuvriendelijke alternatief'. Ook ten gevolge van de verdubbeling van het aantal rijstroken op dit deel is aantasting van bebouwing onontkoombaar. Een uitbreiding van de weg naar het noorden toe heeft het minste effect op woningen en bedrijven.

Tussen de Oostergouw en de Rijweg wordt de Westfrisiaweg ten noorden van de bestaande kabels- en leidingenstrook aangelegd. Aanleg van de weg ten zuiden van deze strook is niet mogelijk in verband met de te beperkte ruimte tussen die strook en de bestaande bebouwing

aan de zuidzijde. Ook is verplaatsing van deze kabels en leidingen te kostbaar. Bovendien ontstaat hierdoor ruimte om de nieuwbouwwijk 'Bangert Oosterpolder' beter in te passen. In dit deel zal de Westfrisaweg op maaiveld worden aangelegd omdat er geen noodzaak is voor verhoogde of verdiepte ligging. De kruising met De Strip zal als ongelijkvloerse aansluiting worden uitgevoerd, op welke wijze is onderdeel van nadere studie. De noord-zuidverbinding van de Rijweg zal worden gehandhaafd. Hoe dit precies zal worden vormgegeven (bijvoorbeeld via De Strip) vergt ook nader onderzoek en besluitvorming.

Tussen de Rijweg en de Markerwaardweg wordt de verdubbeling van het aantal rijstroken mogelijk gemaakt door een uitbreiding van de bestaande weg op maaiveld richting de zuidzijde. De Noorderboekertweg zal over de Westfrisiaweg heen worden aangelegd.

4. Markerwaardweg-Houtribdijk



Onderdoorgang Streekweg



Voor de verbinding tussen de Markerwaardweg en de Houtribdijk is een keuze gemaakt voor de aanleg van een nieuwe weg ten westen van Hoogkarspel. Vanaf de Markerwaardweg tot aan de Raadhuislaan is dit een 100 km-stroomweg met 2x2 rijstroken.

Bijzondere aandacht wordt besteed aan de inpassing van de Westfrisiaweg in de omgeving om de waardevolle kenmerken van landschap, natuur en woongenot zoveel als mogelijk te beschermen.

De Markerwaardweg zal ongelijkvloers worden aangesloten op de Westfrisiaweg. Tussen het huidige viaduct in de Tolweg en de nieuwe aansluiting wordt de mogelijkheid geboden met een parallelweg aan te sluiten op de huidige Drechterlandseweg.

De Westfrisiaweg zal onder de Streekweg ('het lint'), de spoorlijn en de Binnenwijzend worden aangelegd (zie afbeelding pagina 20). De onderdoorgang zal in principe als dichte tunnelbak worden uitgevoerd over de lengte van de perceelsgrenzen van de woningen aan de Streekweg en de Binnenwijzend, tenzij blijkt dat met andere maatregelen een vergelijkbaar effect op landschap, natuur en woongenot kan worden bereikt.

De onderdoorgang wordt op een zodanige wijze uitgevoerd, dat deze voldoende ruimte biedt voor de aanleg van een parallelweg met fietspad. Rekening wordt gehouden met de mogelijkheid, dat recreatieve oost-westverbindingen de tunnelbak kunnen kruisen.

Nabij of op de Houterweg wordt een ongelijkvloerse aansluiting gemaakt, die mogelijk wordt gecombineerd met een aansluiting op de N506. De aanleg van een parallelweg c.q. opwaardering van de Slimweg tot parallelweg is onderdeel van het plan, alsmede de aanleg van een conflictvrije oversteek voor langzaam verkeer met name ter hoogte van de Raadhuislaan. Uitwerking van de definitieve keuze is onderdeel van nadere besluitvorming, waarbij rekening zal worden gehouden met toekomstige ontwikkelingen.

Ook de ontsluiting van de wegen Voetakkers en Raadhuislaan zal nader worden onderzocht en uitgewerkt en is mede afhankelijk van het ontwerp van de ongelijkvloerse aansluiting bij de Houterweg.

De Westfrisiaweg takt na de Voetakkers aan op de N506. Tot aan de Raadhuislaan zal de weg uit 2x2 rijstroken bestaan. Daarna wordt de huidige N506 gevolgd waarbij de gelijkvloerse kruisingen met de Raadhuislaan, Florasingel en Zijlweg worden opgewaardeerd om een betere doorstroming te garanderen. 



Waarom is voor deze oplossing gekozen?

In de afgelopen jaren zijn verschillende onderzoeken gedaan naar de tracévarianten voor de Westfriisiaweg. In 2000 heeft dit geleid tot voorlopige besluitvorming door de Provincie Noord-Holland. Recent onderzoek, de milieueffect rapportage (MER), een aantal andere afwegingscriteria en bovengenoemde besluiten vormen een belangrijke bouwsteen voor de besluitvorming in het kader van het Regioakkoord. In dit hoofdstuk wordt beschreven waarom is gekozen voor de oplossing uit het Regioakkoord.

Afwegingscriteria

In de besluitvorming zijn de volgende afwegingscriteria betrokken:

- Doorstroming en bereikbaarheid
- Leefbaarheid (inclusief mogelijkheden voor inpassing in omgeving)
- Verkeersveiligheid (inclusief toekomstvastheid)
- Ruimtelijk-economische effecten (ontsluitingen, mogelijkheden voor economische ontwikkeling)
- Milieu-aspecten (zie MER)
- Kosten

Waarom is gekozen voor deze oplossing?

Rondweg Heerhugowaard

In het MER zijn twee varianten uitgewerkt: een rondweg west en een rondweg oost. Uit het MER is gebleken dat de oostelijke rondweg vanuit milieuoogpunt beter is. Deze variant is verder van de bebouwing van Heerhugowaard gesitueerd en benadrukt, door de meer vloeiende lijn, de Westfriisiaweg als hoofdroute. Hierdoor kiest meer verkeer voor de oostelijke dan de westelijke rondweg. Als gevolg hiervan neemt de verkeersdruk in de kern van Heerhugowaard af. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid (luchtkwaliteit en geluidsbelasting). Om die redenen is gekozen voor de rondweg oost.

Obdam-A7

In 2000 is door de Provincie Noord-Holland het besluit genomen om bij het realiseren van de stroomweg tussen HAL-gebied en Hoorn, vanwege de landschappelijke inpassing en vanuit financiële overwegingen, uit te gaan van de bestaande infrastructuur. De zuidelijke variant via de N243 (Noordervaart) door de Schermer en vervolgens door de Beemster is in de besluitvorming afgefallen vanwege de landschappelijke waarde van beide droogmakerijen en vanwege het feit dat het verkeerskundig zwaartepunt veel noordelijker is gelegen. Ook voor het

nog noordelijker gelegen tracé via de N241 geldt dat het verkeerskundig zwaartepunt te ver weg ligt waardoor ook die variant in de besluitvorming is afgefallen.

De in het MER onderzochte rondweg om Obdam is in de besluitvorming afgefallen vanwege het ontbreken van nut en noodzaak. Uit het MER-onderzoek blijkt een relatief beperkt gebruik van de nieuw aan te leggen rondweg. In verband met de aan de rondweg gekoppelde afsluiting van de Dorpsstraat zal binnen de kern van Obdam sluipverkeer ontstaan via de Weerestraat en de Reigerlaan. Aangezien deze wegen niet zijn ingericht om deze verkeerstoename op te vangen leidt dit tot een sterke verslechtering van de verkeersveiligheid en van het woon- en leefklimaat in de kern Obdam. De rondweg zelf leidt daarnaast tot verstoring van een aantal diersoorten en doorsnijding van historische linten en agrarische huiskavels. Aangezien de rondweg niet aan de verbetering van de doorstroming van de Westfrisiaweg bijdraagt maar wel leidt tot aanzienlijke aantasting van het landelijk gebied, is de rondweg afgefallen. Wel is afgesproken dat de verkeersafwikkeling van het kruispunt Dorpsstraat-Westfrisiaweg zal worden verbeterd. Dit maakt integraal onderdeel uit van het project Westfrisiaweg.

A7-Markerwaardweg

Bij het tracedeel A7-Markerwaardweg gaat het om een uitbreiding van de bestaande weg, waarbij diverse inrichtingsvarianten zijn ontstaan vanuit de ruimtelijk-technische complexiteit. Het is daar een complexe situatie vanwege de dichtbij de bestaande weg gelegen woningen en bedrijven, een aantal kabels en leidingen (waaronder twee grote watertransportleidingen en een 50 kV-leiding), de woningen van Zwaagdijk-West, de nabijheid van de nieuwbouwwijk Bangert Oosterpolder en de ontwikkeling van bedrijventerrein Westfrisia-Noord. De keuzes die hierin al gemaakt zijn staan vermeld in de beschrijving van het wegontwerp in hoofdstuk 2.

Markerwaardweg-Houtribdijk

In de MER zijn vier verschillende varianten onderzocht:

- Noordtracé met doorsteek Enkhuizen
- Noordtracé met bochtafsnijding Enkhuizen
- Doorsteek Hoogkarspel (westtracé)
- Doorsteek Lutjebroek

Uit het MER is gebleken dat de doorsteek Lutjebroek van de vier het minst scoort op verkeerskundige resultaten. Dit alternatief veroorzaakt voorts veel aanvullende hinder voor de nabijgelegen woonkernen op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid en doorsnijdt gebieden met hoge waarden voor vissen en broedvogels. Om die redenen is de doorsteek Lutjebroek afgefallen.

Bij het noordtracé met doorsteek Enkhuizen komen in ieder geval twee ruimtelijke knelpunten om de hoek kijken: de doorsnijding van de zaadveredelingsbedrijven en de doorsnijding van de toekomstige woningbouwlocatie Westeinde-Zuid. Los van de (on)mogelijkheden wat betreft de doorsnijding van de zaadveredelingsbedrijven kan deze variant, met behoud van de mogelijkheid om Westeinde te ontwikkelen, alleen aangelegd worden met een tunnel onder dit gebied door. Op basis van de hoge kosten voor een tunnel, samen met de aantasting en beperking van de ontwikkelingsmogelijkheden voor de zaadveredelingsindustrie, heeft de Stuurgroep besloten deze variant af te laten vallen.

In het MER zijn zowel het noordtracé met bochtafsnijding als het westtracé opgenomen in het 'meest milieuvriendelijk alternatief' (MMA). Het MMA beschrijft hoe de opwaardering van de Westfrisiaweg vanuit milieuoogpunt het beste gerealiseerd kan worden. Op het gebied van de milieu-effecten zijn deze varianten dus niet onderscheidend.

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

N 302

Enkhuizen 13

Lelystad 46

5.2

badkamerspecialist

ZH-JT-18

De Stuurgroep heeft na een zorgvuldige afweging gekozen voor het westtracé op basis van de volgende overwegingen:

1. Aanleg rondweg Bandstad²
 - groei van wonen en werken moet mogelijk worden gemaakt
 - uitgangspunt (vigerend beleid) is het concept van de Bandstad
 - aanleg rondweg rondom de Bandstad biedt het meest toekomstvaste perspectief
2. Positie zaadveredelingsbedrijven
 - behoud en versterking van de zaadveredelings-industrie (Seed Valley) is van groot belang voor de gehele regio
3. Een onderdoorgang bij het lint is onontkoombaar
 - het noordtracé doorsnijdt de Bandstad
 - een onderdoorgang bij het westtracé is landschap-pelijk inpasbaar te maken

Waarom een rondweg voor de Bandstad?

In alle vastgestelde beleidsplannen op provinciaal, regionaal en lokaal niveau in het afgelopen decennium wordt uitgegaan van een verdere uitbouw van het HES-gebied via het Bandstadconcept. Voor het oostelijk deel betekent dit een concentratie van verstedelijking vanaf Hoogkarspel in oostelijke richting via Stede Broec tot Enkhuizen. Met de aanleg van de westvariant ontstaat een rondweg om de stedelijke Bandstad heen die, zeker op langere termijn, de meeste ruimte en mogelijkheden biedt voor de ontwikkeling van woningen en bedrijvigheid. Voor de ontwikkelingen in de regio lijkt het westtracé het meest toekomstvast.

De afwikkeling van verkeer, de ontsluiting van gebieden en het tegengaan van sluipverkeer uit de woonkernen

zijn het meest geborgd met een rondweg. Door de aanleg van een ontsluitingsweg rondom de bewoonde kernen wordt het doorgaande verkeer het meeste gescheiden van het bestemmingsverkeer. De aanleg van het noordtracé is wat dat betreft verkeerskundig gezien een suboptimale oplossing.

De aanleg van het noordtracé biedt onvoldoende perspectief voor de ontwikkeling van woningen en bedrijvigheid. Bijvoorbeeld de ontwikkeling van de toekomstige woonwijk Stede Broec Noord wordt belemmerd indien tussen die wijk en de bestaande kern van Stede Broec een stroomweg komt te liggen. Indien Hoogkarspel Zuid wordt ontwikkeld is altijd een rondweg nodig. Bij het westtracé kan deze wijk eenvoudig ontsloten worden.

De aanleg van het noordtracé betekent een doorsnijding van de stedelijke Bandstad. De binnenstad van Enkhuizen wordt met een stroomweg afgesneden van de rest van de HES-bandstad. Dit is onwenselijk gezien de positie van de binnenstad van Enkhuizen als centrum voor commerciële en sociaal-culturele voorzieningen in de regio.

Waarom niet door de zaadveredelingsbedrijven?

De aanleg van de noordvariant (zowel bij de doorsteek als bij de bochtafsnijding) betekent hoe dan ook een aantasting van het ruimtegebruik van de zaadveredelingsbedrijven. De zaadverdelingsbedrijven hebben aangegeven deze ruimte nodig te hebben voor hun toekomstige uitbreidingen. De verdere ontwikkeling van de zaadveredelingsbedrijvigheid en de daarmee gepaard gaande werkgelegenheid staat hoog op de agenda van provincie en gemeenten. De betekenis van de zaadveredelings-industrie voor de regio is namelijk groot. In de regio zijn 7 zaadveredelingsbedrijven gevestigd die in totaal circa 1650 werknemers hebben. In de toeleverende industrie zijn nog eens circa 50 bedrijven actief die honderden werknemers in de regio hebben wonen. De ontwikkeling van deze industrie is alleen mogelijk als deze bedrijven

² Een stedelijke zone waarvan de steden gezamenlijk een lang-gerekte vorm hebben.

voldoende ruimte krijgen om verder te ontwikkelen. Een aantasting van het ruimtegebruik vergroot het risico dat deze bedrijvigheid naar het buitenland vertrekt.

Een onderdoorgang van het lint is onontkoombaar

Een onderdoorgang van het lint is zowel bij het westtracé als bij het noordtracé onontkoombaar. Bij het westtracé gaat het dan om de Streekweg en de Binnenwijzend, bij het noordtracé is dit het Westeinde. Bij een keuze voor het noordtracé wordt de stedelijke Bandstad doorsneden met een stroomweg waarbij het Westeinde met parallelwegen opnieuw moet worden verbonden (wat extra ruimtebeslag met zich meebrengt). Bij een keuze voor het westtracé wordt bestaande bebouwing aangetast. De Stuurgroep wil de Westfrisiaweg op een verantwoorde wijze in te passen in de omgeving: De weg wordt verdiept aangelegd, onder de linten en de spoor-dijk door.

Op gebied van verkeerskundige toekomstvastheid onderscheiden het noordtracé en het westtracé zich nauwelijks. De varianten hebben volgens de berekeningen met het verkeersmodel een beperkte restcapaciteit na het jaar 2020. Om de varianten ook na 2020 toekomstvast te laten zijn is een verdubbeling van het aantal rijstroken nodig. Bij het noordtracé vanaf de Veilingweg tot aan de Houtribdijk, bij het westtracé vanaf de Raadhuislaan tot aan de Houtribdijk. Bij beide varianten is de verdubbeling van de weg technisch mogelijk te maken. Ook wat betreft de kosten onderscheiden beide varianten, op basis van de huidige schetsontwerpen, zich niet. De kosten worden geschat op ettelijke tientallen miljoenen euro's.

Gelet op de aanzienlijke meerkosten die een verdubbeling van de N506 tussen de Raadhuislaan en de Houtribdijk met zich meebrengt en het verwachte negatieve effect op de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) die als basis dient voor de aanvraag voor rijkssubsidie heeft de Stuurgroep besloten deze

verdubbeling op dit moment niet in het project mee te nemen. Hiervoor in de plaats is de afspraak gemaakt dat, mocht in de toekomst blijken dat een verdubbeling van dit 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.

Tenslotte kan in het algemeen worden gesteld dat de discussie over de verkeerskundige structuur niet is afgelopen met dit project. Nieuwe projecten zullen moeten worden gestart om nieuwe uitdagingen in de toekomst adequaat en binnen de dan bestaande mogelijkheden op te lossen. 





Organisatie

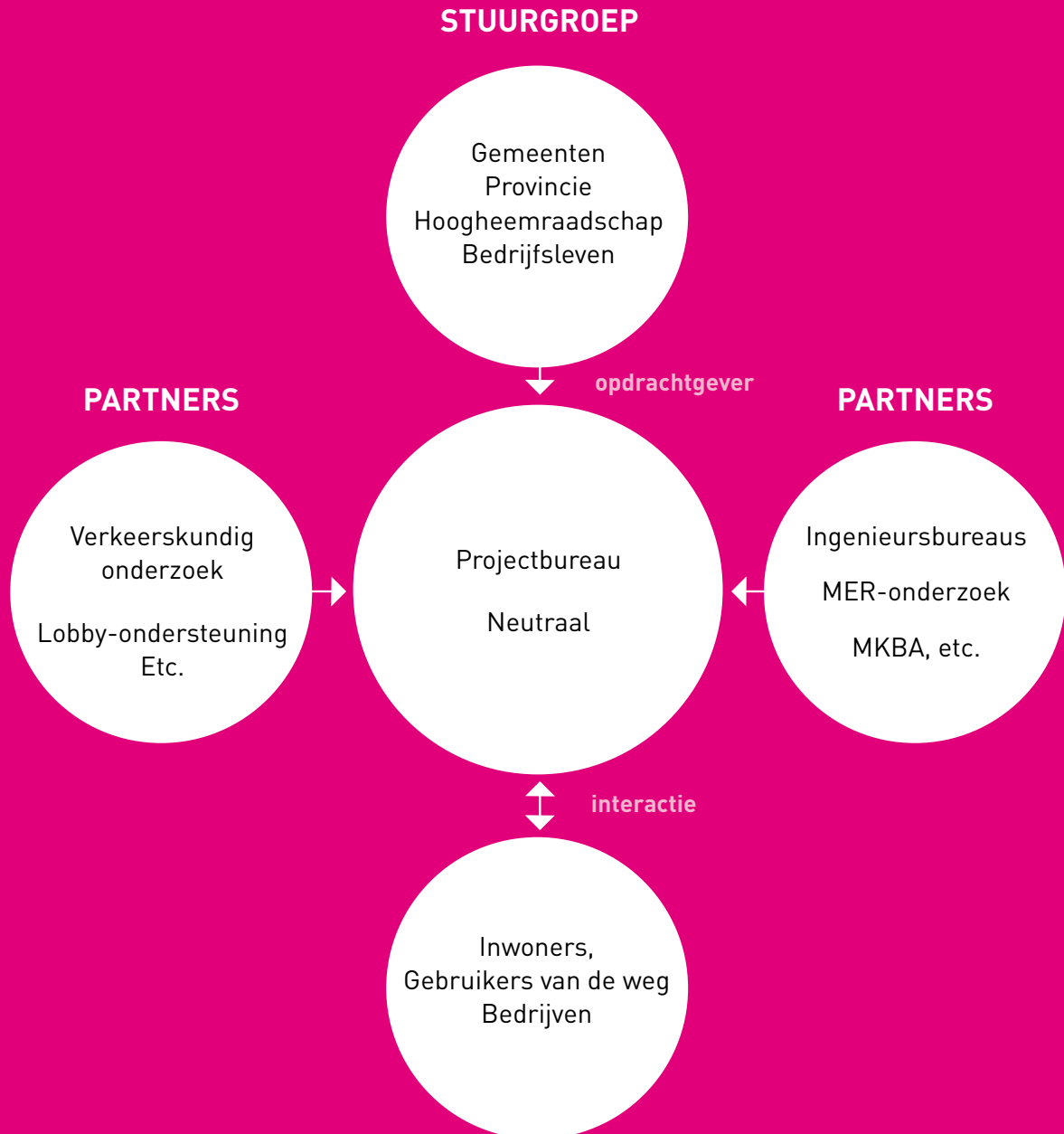
30

Het komende jaar zal verder worden gewerkt aan het rond krijgen van de totale financiering en het verder uitwerken van het tracé. Als de totale financiering rond is, zullen de verdere afspraken worden vastgelegd in een Realisatieovereenkomst. Tot die tijd wordt het project aangestuurd door de Stuurgroep bestaande uit bestuurlijke afgevaardigden van provincie Noord-Holland, de gemeenten, het hoogheemraadschap en het regionale bedrijfsleven (vanuit KvK). De voorbereiding van de besluitvorming, de uitwerking van het project en de projectcommunicatie is in handen van het Projectbureau, als opdrachtnemer van de Stuurgroep. Nadat de Realisatieovereenkomst is afgesloten neemt de provincie Noord-Holland het project over vanuit haar rol als wegeigenaar en -beheerder.

De relatie tussen de Stuurgroep, het Projectbureau, de partners en de omgeving is hiernaast in beeld gebracht

De Stuurgroep is opdrachtgever voor het Projectbureau. Voor het uitwerken van het project en het voorbereiden van bestuurlijke besluitvorming maakt het Projectbureau gebruik van de diensten van advies- en onderzoeksbureaus (partners). Het Projectbureau verzorgt de communicatie met de omgeving (bewoners, weggebruikers, bedrijven) en vraagt door middel van klankbordgroepen en informatieavonden ook om input voor het wegontwerp.

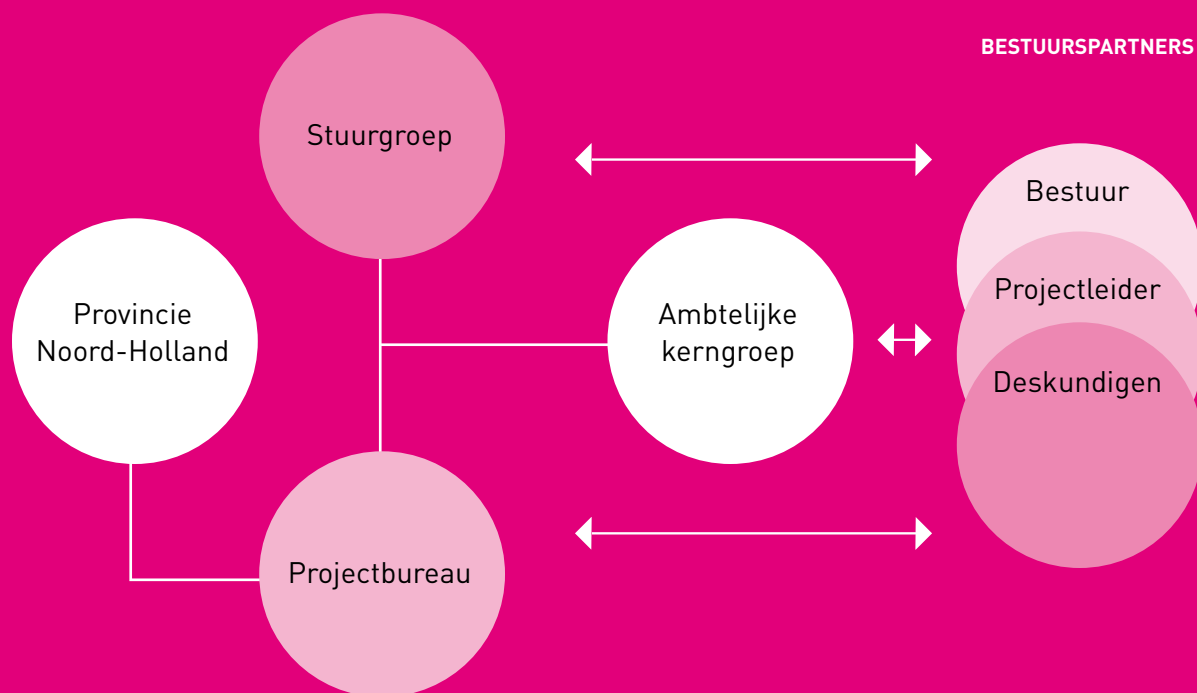
HET PROJECT IN HAAR OMGEVING



De ambtelijke vertegenwoordigers van de bestuurspartners uit de Stuurgroep komen bij elkaar in de Ambtelijke Kerngroep, waar onder voorzitterschap van het Projectbureau de bestuurlijke besluitvorming wordt voorbereid, de voortgang wordt bewaakt en afspraken worden gemaakt die noodzakelijk zijn om het project een stapje verder te brengen. Ook stellen de bestuurspartners deskundigen beschikbaar om samen met het projectbureau het project verder vorm te geven.

De kosten die het Projectbureau maakt, zijn voor rekening van alle partijen. Provincie Noord-Holland schiet deze kosten voor en alle financiële contracten met externe bureaus lopen via de provincie. 

INTERNE ORGANISATIE







Kosten, bijdragen en risicoverdeling

Kosten

De kosten van het plan zijn op dit moment geschat op circa 350 á 400 miljoen euro³ exclusief BTW, prijspeil 1 januari 2008. Pas bij verdere uitwerking kan met meer zekerheid een inschatting worden gemaakt van de totale kosten. Vanuit de bijdragekant wordt uitgegaan van een totaalbedrag van 350 miljoen euro.

In de hierboven genoemde kosten zitten alle kosten die te maken hebben met de aanleg van de Westfrisiaweg, inclusief een risicoreservering voor tegenvallende of onvoorziene uitgaven.

Uitgangspunt is dat de BTW-kosten volledig worden gecompenseerd middels het BTW-compensatiefonds.

³ De kostenschatting van de aanleg van de Westfrisiaweg is gebaseerd op schetsontwerpen die in het komende jaar nog verder worden uitgewerkt. Daarnaast zijn in het ontwerp nog een aantal keuzen te maken die bepalend zijn voor de kosten. Om die redenen heeft de kostenschatting nog een bandbreedte.

Projectonderdeel	Kosten (mio €), exclusief BTW prijspeil 1 januari 2008
Rondweg Heerhugowaard	47-54
Obdam-A7	32-37
A7-Markerwaardweg	148-169
Markerwaardweg-Houtribdijk	123-140
Totaal (huidige stand van zaken)	350 á 400

Bijdragen

Provincie Noord-Holland, een dertiental gemeenten, het bedrijfsleven, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en het Rijk betalen mee aan de realisatie van de Westfrisiaweg conform onderstaand overzicht.

Over de wijze waarop de bijdragen van de gemeenten en van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier aan de provincie Noord-Holland worden betaald, worden in de Realisatieovereenkomst nadere afspraken gemaakt. De bijdragen in het Regioakkoord (prijspeil 1 januari 2008) zullen worden geïndexeerd naar het moment van betalen conform de GWW Totaal index van het CBS. Dit is nodig om de prijsontwikkelingen in de bouw te kunnen volgen en voor inflatie te kunnen corrigeren.

De financiële bijdragen van de gemeenten worden verstrekt onder voorwaarde dat overeenstemming bestaat over de wijze van uitvoering van de opwaardering.

De gemeenten en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier staan garant voor de hierboven beschreven bijdrage onder de ontbindende voorwaarde dat voor het gehele project een totale dekkende financiering is gevonden.

De hiernaast opgenomen bijdragen (onverminderd indexerings) van gemeenten zijn maximaal. De afspraak is gemaakt dat provincie Noord-Holland, bij de huidige projectscope, geen nadere bijdragen aan de gemeenten zal vragen om de totale financiering rond te krijgen.

De bijdrage van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier zal worden gebaseerd op het provinciaal beleid ten aanzien van bijdragen van andere wegbeheerders aan aanpassingen op kruisingen met provinciale wegen. Deze bijdrage zal nog nader inzichtelijk worden gemaakt.

Provincie Noord-Holland realiseert zich dat een nadere provinciale bijdrage aan het project noodzakelijk is om de financiering rond te krijgen. Hoe groot deze bijdrage zal zijn hangt onder meer af van de afspraken die met het Rijk gemaakt kunnen worden.

De gemeenten kunnen zelfstandig bepalen uit welke financieringsbronnen wordt geput om aan de financiële verplichting van het project Westfrisiaweg te kunnen voldoen. Vanuit een aantal gemeenten is de wens geuit om gezamenlijk afspraken te maken over de opslag op bedrijfsgronden en woningbouwterreinen en/of over de hoogte van de verhoging van de OZB voor niet-woningen. Indien deze afspraken worden gemaakt zullen die buiten het Regioakkoord om worden gemaakt.

De bijdrage van het regionale bedrijfsleven is versleuteld in de bijdragen van de gemeenten middels toeslagen op vierkante meters nieuw uit te geven bedrijventerreinen en toeslagen op het gebruikersdeel van het zakelijk onroerend goed. De gemeenten treden in die zin op als 'kassier' voor de bijdrage van het bedrijfsleven.

Risicoverdeling

Het risico van kostenoverschrijdingen bij de huidige projectscope is voor rekening van provincie Noord-Holland. Daar tegenover staat dat eventuele financiële meevallers aan provincie Noord-Holland toekomen.



Partij	Bijdrage (€) prijspeil 1 januari 2008
Provincie Noord-Holland	100.000.000
Gemeenten (inclusief bijdrage bedrijfsleven)	68.298.337
Enkhuizen	4.769.906
Wervershoof	2.888.338 *
Hoorn	15.417.222
Stede Broec	3.946.179
Heerhugowaard	9.974.380
Koggenland	8.451.565 **
Alkmaar	8.000.000
Langedijk	2.000.000
Drechterland	4.167.057
Opmeer	1.100.000
Andijk	2.019.354
Medemblik	5.164.336
Schermer	400.000
Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	PM
Aanvullende bijdrage Provincie Noord-Holland	PM
Rijk (verwachte MIT-bijdrage)	PM
Totaal	350.000.000

* De gemeente ontwikkelt slechts 10 ha van de 66 ha waarmee in het rekenmodel rekening is gehouden. Op de bijdrage van Wervershoof is daarom 1.890.504 euro (correctie opslag per ha) plus 500.000 euro (correctie voertuigkilometers) in mindering gebracht. Indien de ontwikkeling van het bedrijventerrein binnen de gemeente meer dan 10 ha zal worden, wordt de bijdrage van de gemeente Wervershoof aan het project naar rato omhoog gebracht.

** Uitgaande van een inning van de opbrengsten van bedrijventerrein 'Jaagweg' via de gemeente Koggenland. Is dit niet het geval dan treden gemeente Koggenland en Provincie Noord-Holland in nader overleg.

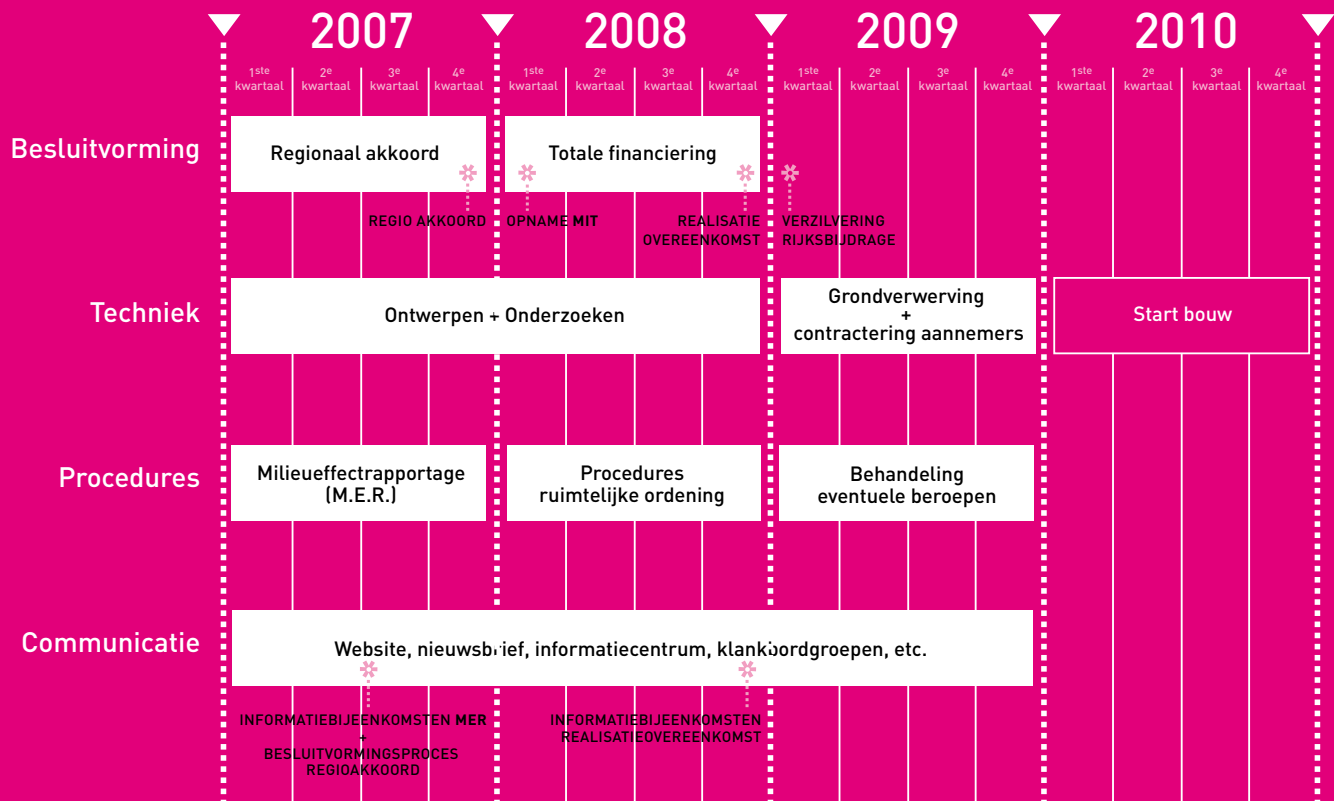




Planning

42

Met het sluiten van het Regioakkoord eind 2007 is de regionale bijdrage aan het project Westfrisiaweg zeker gesteld. Het jaar 2008 zal in het teken staan van het rond krijgen van de totale financiering met een rijksbijdrage. Parallel hieraan worden de ontwerpen verder uitgewerkt en worden onderzoeken uitgevoerd. Eind 2008 moet dit leiden tot een Realisatieovereenkomst tussen regionale partijen en het rijk waarin de definitieve afspraken over financiering en tracé-ontwerp worden vastgelegd. Na het doorlopen van de ruimtelijke ordeningsprocedures, de grondverwerving en de contractering van aannemers kan medio 2010 met de bouw gestart worden. In de Realisatieovereenkomst zal een planning en fasering van de bouwactiviteiten worden gemaakt die recht doet aan de bestaande afspraken over prioritering. Conform het besluit van Gedeputeerde Staten van 28 juni 2005 ligt de prioriteit bij het opwaarderen van het tracé A7 tot aan de Markerwaardweg. Bij Heerhugowaard is reeds begonnen met de aansluiting van de N242 op de N507. 



N23 westfrisiaweg



Colofon

Stuurgroep N23 Westfrisiaweg, inclusief achterbangemeenten

C. Mooij – Gedeputeerde Provincie Noord-Holland, voorzitter
H. Hansen – Wethouder Alkmaar
R. Everts – Wethouder Andijk
Z. Homan – Wethouder Drechterland
J. Franx – Wethouder Enkhuizen
J.W. de Boer – Wethouder Heerhugowaard
J. van Es – Wethouder Hoorn
J. Wijnker – Wethouder Koggenland
W. Nugteren – Wethouder Langedijk
K. Gutter – Wethouder Medemblik
N. op 't Veld – Wethouder Opmeer
J. van Drunen – Wethouder Schermer
P. Zwaan – Wethouder Stede Broec
P. Mosch – Wethouder Wervershoof
J. Avis – Georganiseerd Bedrijfsleven
T. Doornenbal – Hoogheemraadschap Holland Noorderkwartier
A.A. de Vries – Directeur Projectbureau Westfrisiaweg

Adviserende leden

H. Dijkma, gedeputeerde provincie Flevoland
M. de Groot, HID Rijkswaterstaat Noord-Holland

Ambtelijke kerngroep

A.A. de Vries – Projectbureau N23 Westfrisiaweg, voorzitter
J.P. van Schaik – Projectbureau N23 Westfrisiaweg
G.W. Valster – Projectbureau N23 Westfrisiaweg
C. Frederiks – gemeente Alkmaar
M. Raven – gemeente Drechterland
M. Stolwijk – gemeente Drechterland
A. de Jong – gemeente Enkhuizen
J.T. Dijkstra – gemeente Heerhugowaard
E. Vos – gemeente Hoorn
J. Zutt – gemeente Stede Broec
M. Neefjes – gemeente Koggenland

J. Avis – georganiseerd bedrijfsleven
F. Hasselaar – provincie Flevoland
J. Visser – Rijkswaterstaat Noord-Holland
A. Kleijn – Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
J. Kilian – provincie Noord-Holland

Projectbureau N23 Westfrisiaweg, overige leden

J.H. Beljon
A.C.A.M de Boer
A. Helling
M.A. Lagers
J.V. Munsterman
H. Scherjon
M. Sinselman
M. Takken
E. Winkelaar

Adviesbureaus

AT Osborne
Berenschot
Deloitte
GOconnectIT
Goudappel Coffeng
Grontmij
Pels Rijcken
Tauw

Informatie

Projectbureau N23 Westfrisiaweg
Maelsonstraat 28
1624 NP Hoorn
0229 75 02 52
www.n23westfrisiaweg.nl