

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport  
Trajectstudie N9, gedeelte Koedijk - De Stolpen

26 mei 1995

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

**Advies**

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport  
Trajectstudie N9, gedeelte Koedijk - De Stolpen / [Commissie  
voor de milieu-effectrapportage]. - Utrecht : Commissie  
voor de milieu-effectrapportage  
ISBN 90-5237-868-1

Trefw.: milieu-effectrapportage; Noord-Holland / wegen;  
Noord-Holland.



commissie voor de milieueffectrapportage

Minister van Verkeer en Waterstaat  
namens deze,  
Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat  
Postbus 20906  
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk  
IO 194650

uw brief  
d.d. 24 maart 1995

ons kenmerk  
U388-95/Vh/bh/687-29

onderwerp  
Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Trajectstudie N9, gedeelte Koedijk - De Stolpen

doorkiesnr.  
030 - 347636

Utrecht,  
26 mei 1995

Met bovengenoemde brief stelde u, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de reconstructie van de N9, gedeelte Koedijk - De Stolpen.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

  
Ir. P. van Duursen  
voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
Trajectstudie N9, gedeelte Koedijk - De Stolpen

In afschrift aan: Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

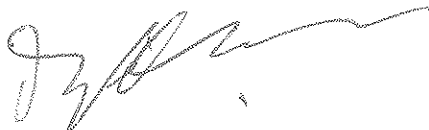
Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport  
Trajectstudie N9, gedeelte Koedijk - De Stolpen

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport over  
de reconstruering van de N9, gedeelte Koedijk - De Stolpen,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend bevoegd gezag) door  
de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

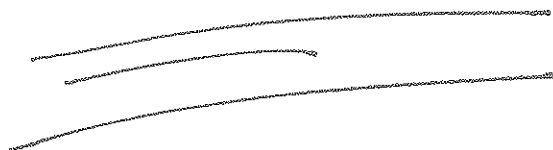
de werkgroep m.e.r. Trajectstudie N9, gedeelte Koedijk - De Stolpen

de secretaris



drs. R.A.A. Verheem

de voorzitter



ir. P. van Duursen

Utrecht, 26 mei 1995

## INHOUDSOPGAVE

	<b>Pagina</b>
Hoofdpunten van het advies	1
<b>1. Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2. Probleemstelling, doel en besluitvorming</b>	<b>4</b>
2.1 Probleemstelling	4
2.2 Doel	5
2.3 Besluitvorming	6
<b>3. Voorgenomen activiteit en alternatieven</b>	<b>6</b>
3.1 Voorgenomen activiteit	6
3.2 Mitigeren van milieugevolgen	6
3.3 Alternatieven	7
3.3.1 Algemeen	7
3.3.2 Meest milieuvriendelijk alternatief	7
3.3.3 'Gesloten verklaring-80 km/uur'-alternatief	7
3.3.4 Opheffen oost-west verbindingen	8
<b>4. Gevolgen voor het milieu en compensatie</b>	<b>8</b>
4.1 Algemeen	8
4.2 Te beschrijven milieugevolgen	9
4.3 Compensatie van milieugevolgen	10

## Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 24 maart 1995 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Openbare kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 62 d.d. 28 maart 1995
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

## HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

Uit een oogpunt van natuur- en milieubescherming zijn de belangrijkste kwesties waarover het MER informatie moet geven:

- effecten op woon- en leefmilieu (met name door geluid) in woonkernen;
- verkeersveiligheid, binnen en buiten de kernen, onder andere afname van de 'oversteekbaarheid' van de N9 door ombouw tot autoweg;
- effecten op het landschap ter plaatse van voorgestelde omleidingen of nieuwe aansluitingen, met name bij verhoogde en maaiveld-liggingen;
- effecten op natuur:
  - \* verstoring van fauna door geluid (vooral ter plaatse van voorgestelde omleidingen - met name bij verhoogde en maaiveld ligging - of waar verkeersintensiteit of -snelheid zal toenemen);
  - \* verstoring van grondwaterstromen (vooral ter plaatse van voorgestelde omleidingen, met name bij verlaagde ligging);
  - \* vergroting barrièrewerking voor fauna (met name waar de weg verbindingzones van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur kruist).
- mogelijkheden om te verwachten negatieve effecten te mitigeren;
- compensatiemogelijkheden voor optredende natuur- en milieu-effecten.

Bij het oplossen van knelpunten moet, naast hetgeen in de startnotitie reeds aangegeven wordt, ook gekeken worden naar een alternatief waarbij de N9 niet tot autoweg omgebouwd wordt, maar waarbij de gestelde doelstellingen gehaald worden door:

- langzaam verkeer van de N9 te weren (dit verkeer gebruikt de parallelweg);
- een maximumsnelheid van 80 km/uur in te voeren (waardoor geplande bochtverruiming mogelijk niet nodig zijn);
- in de woonkernen de veiligheid te verbeteren door herprofilering van de weg, zodat de bebouwde kom (onder meer door aanleg van bijvoorbeeld een minirotonde op de komgrens) wordt benadrukt en een aangepast snelheids-gedrag wordt afgedwongen (waardoor omleidingen mogelijk niet nodig zijn);
- eventuele bereikbaarheidsproblemen op te lossen door het treffen van voorzieningen, zodanig dat een deel van het doorgaande verkeer tussen Alkmaar en De Stolpen zich zal gaan afwikkelen over de N245/248 via Schagen.

Tevens moet beschreven worden in hoeverre knelpunten opgelost kunnen worden door het opheffen van bestaande oost-west-verbindingen over het Noord-hollands Kanaal heen.

## 1. INLEIDING

Op grond van de Tracéwet hebben de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een startnotitie ter visie gelegd over verbeteringen aan het gedeelte tussen Koedijk en de Stolpen van de N9. Daarmee is een trajectstudie gestart, die wordt gecombineerd met milieu-effectrapportage (m.e.r.).

In deze procedure zijn de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bevoegd gezag. De hoofdingenieur-directeur van de directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat treedt namens de Minister van Verkeer en Waterstaat op als initiatiefnemer.

Per brief van 24 maart 1995<sup>1)</sup> heeft de hoofddirectie van Rijkswaterstaat, namens de Minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid gesteld om een advies voor richtlijnen uit te brengen voor het (in de trajectnota te integreren) milieu-effectrapport (MER). Tevens is de startnotitie ter inzage gelegd en is eenieder in de gelegenheid gesteld om schriftelijke opmerkingen te leveren over de inhoud van de studie<sup>2)</sup>.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage. De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de milieu-effectrapportage en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Het doel van dit advies is om de gewenste inhoud van de richtlijnen voor het milieu-effectrapport (MER) aan te geven.

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen. Bijlage 4 geeft een overzicht van deze reacties.

Een aantal aspecten van de voorgenomen activiteit is reeds voldoende behandeld in de startnotitie. Daarom heeft de Commissie er voor gekozen in haar richtlijnenadvies alleen opmerkingen te maken, die naar haar mening aanvullend op of afwijkend van de startnotitie zijn. Dit betekent dat in onderhavig advies geen opmerkingen gemaakt worden ten aanzien van nulalternatief, bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling, vergelijking van alternatieven, leemten in kennis, evaluatie, vorm en presentatie en samenvatting.

---

1 Zie bijlage 1.

2 Zie bijlage 2.

## 2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

### 2.1 Probleemstelling

Naar de mening van de Commissie zijn bij de N9 het oplossen van de volgende knelpunten de belangrijkste kwesties voor de besluitvorming<sup>3</sup>:

- leefmilieu (in de woonkernen) en verkeersveiligheid (binnen en buiten de woonkernen); daarbij gaat het enerzijds om knelpunten tijdens 'normaal' gebruik van het tracé, anderzijds om knelpunten die optreden tijdens 'pieken' in de intensiteit van recreatief verkeer, bijvoorbeeld tijdens zonnige en/of warme dagen;
- bereikbaarheid, zowel voor lokale bewoners als doorgaand (recreatief) verkeer; evenals bovenstaand gaat het daarbij zowel om 'normale' als 'piek'-situaties.

Uit een oogpunt van milieubescherming zijn leefmilieu-knelpunten (met name geluid) in de woonkernen en verkeersveiligheidsproblemen binnen en buiten de kernen de belangrijkste bestaande problemen waarover in het MER informatie verschaft moet worden.

Daarnaast moeten ook de negatieve effecten op natuur en landschap van de weg in zijn huidige vorm als knelpunten aangemerkt worden<sup>4</sup>. Ook deze moeten in beeld worden gebracht.

Geef bij de beschrijving van verkeersveiligheidsproblemen de aard van de ongevallen die de laatste jaren op de N9 hebben plaatsgevonden aan. Mogelijkheden om knelpunten op te lossen (zowel in de voorgenomen activiteit als bij de alternatieven) moeten gerelateerd worden aan deze aard. Een ombouw van de N9 tot twee maal éénstrooks autoweg zal bijvoorbeeld geen volledige oplossing kunnen bieden voor zogenaamde 'inhaal-ongevallen' buiten de kernen.

Indien op dit moment onvoldoende informatie beschikbaar is over aantal en aard van de ongevallen, moet voor een periode van tenminste drie (recente) jaren onderzocht worden hoeveel en welke ongevallen plaatsgevonden hebben. Maak daarbij onderscheid tussen ongevallen op wegvakken enerzijds en kruispunten anderzijds, zowel binnen als buiten de bebouwde kom<sup>5</sup>.

Geef aan in hoeverre knelpunten, zowel ten aanzien van leefmilieu als verkeersveiligheid, door plaatselijk, doorgaand dan wel recreatief verkeer worden veroorzaakt (zowel noord-zuid als oost-west verkeersstromen)<sup>6</sup>.

---

3 Deze knelpunten sluiten aan op het Structuurschema Verkeer en Vervoer 2 (SVV2), waarin uitgegaan wordt van twee (gelijkwaardige) hoofddoelstellingen: enerzijds bereikbaarheid, en anderzijds leefbaarheid.

4 Op grond van doelstellingen in onder andere het SVV2, het Ontsnipperingsplan van de Provincie Noord-Holland en het nationale Natuur Beleidsplan.

5 De Commissie gaat ervan uit dat, waar zinvol, volgens de Aanpak Verkeersongevallen Concentratie-methode (AVOC) zal worden gewerkt.

6 Zie ook inspraakreactie 5, bijlage 4.



Betrek bij de beschrijving van knelpunten bestaande of te verwachten problemen op de dwarswegen (oost-west) van de N9<sup>7</sup>). Dit is belangrijk met het oog op de te creëren aansluitingen van deze wegen op de N9.

Geef aan in hoeverre bereikbaarheidsproblemen bestaan of verwacht worden ten aanzien van goederen en zakelijk verkeer (onder meer in verband met off-shore activiteiten<sup>8</sup>)).

De beschrijving van bestaande en te verwachten knelpunten moet gebaseerd zijn op inzicht in huidige en te verwachten verkeersintensiteiten op de N9. Daarbij moeten niet alleen gemiddeldes gegeven worden, maar is het ook van belang inzicht te geven in optredende 'pieken', met name ten aanzien van recreatief verkeer.

In dit verband merkt de Commissie op, dat de ingeschatte toename van het aantal autokilometers tussen 1987 en 2010 op bladzijde 22 van de startnotitie (30%) laag lijkt<sup>9</sup>). Het SVV2 gaat uit van een gemiddelde toename voor Nederland van 35% tussen 1986 en 2010, waarbij dit in landelijke gebieden mogelijk hoger uit kan vallen (en in de Randstad lager). Onderzocht moet worden in hoeverre voorgestelde oplossingen van knelpunten in de N9 voldoen, indien de groei hoger uit zou vallen dan ingeschat.

Hanteer bij het beschrijven van verkeersprognoses een voldoende recent peiljaar.

## 2.2 Doel

Naast de in paragraaf 3.7.2 van de startnotitie aangegeven doelstellingen op het punt van leefbaarheid en verkeersveiligheid, moeten ook doelstellingen ten aanzien van natuur en landschap beschreven worden<sup>10</sup>). Daarbij gaat het zowel om doelstellingen ten aanzien van het mitigeren of compenseren van effecten op natuur en landschap door voorgenomen activiteit of alternatieven, als om doelstellingen ten aanzien van de op dit moment optredende natuur- en landschapseffecten van de N9.

---

7 Zie ook inspraakreacties 2 en 13, bijlage 4.

8 Zie ook inspraakreactie 21, bijlage 4.

9 Zie ook inspraakreactie 4, bijlage 4.

10 Bijvoorbeeld zoals voortvloeiend uit doelstellingen in landelijk (onder andere SVV2 en het nationale Natuur Beleidsplan) en provinciaal beleid (onder andere het Ontsnipperingsplan van de Provincie Noord-Holland).

## 2.3 Besluitvorming

Beschrijf de relatie tussen het voornemen en overige ontwikkelingen en plannen in de regio<sup>11</sup>] en geef aan welke milieuwinst behaald kan worden door een goede afstemming van deze en eventuele andere ruimtelijke plannen en ontwikkelingen<sup>12</sup>].

## 3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

### 3.1 Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit beoogt onder meer de verkeersveiligheid op (delen van) de N9 duurzaam te vergroten. Daarbij richt het voornemen zich, naast enkele bochtverruiming en het aanleggen van een parallelweg tussen Koedijk en Schoorldam, vooral op voorzieningen *in en om* de woonkernen. Overige voorzieningen aan of reconstructies van het tracé *tussen* de woonkernen maken in principe geen deel uit van het m.e.r.-plichtige project. Dit maakt het van belang om te beschrijven hoe, na uitvoering van de voorgenomen activiteit, de veiligheid van de N9 in en om de woonkernen zich zal gaan verhouden tot die van de N9 tussen de woonkernen<sup>13</sup>]. Indien uit deze vergelijking een groot verschil in veiligheid zou blijken, beschrijf dan welke voor- en nadelen verbonden zijn aan een gelijktijdige reconstructie van het totale traject tussen Koedam en de Stolpen, zowel in en om de woonkernen als tussen de kernen. Geef hierbij onder andere aan welke voor- en nadelen verbonden zijn aan een uitvoering van de N9 als autoweg, bestaande uit fysiek gescheiden rijbanen met slechts één strook per rijrichting<sup>14</sup>].

### 3.2 Mitigeren van milieugevolgen

Beschrijf ten aanzien van het mitigeren van milieugevolgen, naast het gestelde in de startnotitie, ook de mogelijkheden en te verwachten effecten van de volgende opties:

- fauna-tunnels;
- geluidwallen of -schermen;
- 'perron'-constructies<sup>15</sup>].

---

11 Bijvoorbeeld de landinrichting Bergen/Egmond/Schoorl en de ontwikkeling van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

12 Zie ook inspraakreacties 5 en 22, bijlage 4.

13 Zie ook inspraakreactie 19, bijlage 4.

14 Waarbij inhalen alleen mogelijk is bij de plaatselijk aanwezige inhaalstroken, bijvoorbeeld zoals op dit moment onderzocht wordt voor de weg tussen Terneuzen en Schoondijke in de provincie Zeeland.

15 Hierbij wordt oversteken van de weg door fauna bemoeilijkt door de weg van de naaste omgeving af te scheiden door middel van een combinatie van een (waar mogelijk droge) bermsloot met een verticale wegrand. Via openingen van faunatunnels in deze steile wegrand kunnen dieren toch naar de andere zijde van de weg komen.

### 3.3 Alternatieven

#### 3.3.1 Algemeen

Ten aanzien van de te onderzoeken alternatieven is de Commissie er van uitgegaan, dat in het SVV2 reeds besloten is dat de N9 de hoofdverbinding moet vormen tussen Alkmaar en Den Helder. Zij gaat er echter ook vanuit dat deze beslissing indicatief is<sup>16]</sup> en dat dus nog niet is vastgelegd, dat de N9 in alle gevallen tot autoweg omgebouwd moet worden. Ook alternatieven waarbij geen sprake van een autoweg is moeten dus onderzocht worden op de mate waarin ze knelpunten kunnen oplossen (zie verder paragraaf 3.3.3 van dit advies).

#### 3.3.2 Meest milieuvriendelijk alternatief

De Commissie kan zich vinden in de aanpak zoals gesteld in paragraaf 4.3 van de startnotitie. Ten aanzien van het gestelde doel 'optimalisering van openbaar vervoer' moet hierbij onder andere onderzocht worden in hoeverre de inzet van een non-stop trein tussen Amsterdam – Den Helder en Haarlem – Den Helder in drukke periodes een oplossing kan zijn voor gesignaleerde knelpunten op de N9 ten aanzien van recreatief verkeer<sup>17]</sup>.

Voor alle duidelijkheid merkt de Commissie hier op, dat compenserende en mitigerende maatregelen in principe deel moeten uitmaken van alle alternatieven en niet alleen voorbehouden zijn aan het meest milieuvriendelijk alternatief.

#### 3.3.3 'Gesloten verklaring-80 km/uur'-alternatief

Onderzoek een alternatief waarbij de N9 niet tot autoweg omgebouwd wordt, maar waarbij de gestelde doelstellingen gehaald worden door:

- langzaam verkeer van de N9 te weren (dit verkeer gebruikt de parallelweg);
- een maximumsnelheid van 80 km/uur in te voeren (waardoor geplande bochtverruiming mogelijk niet nodig zijn);
- in de woonkernen de veiligheid te verbeteren door herprofilering van de weg, zodat de bebouwde kom (onder meer door aanleg van bijvoorbeeld een mini-rotonde op de komgrens) wordt benadrukt en een aangepast snelheidsgedrag wordt afgedwongen (waardoor omleidingen mogelijk niet nodig zijn<sup>18]</sup>).

Indien zou blijken, dat bovenstaand beschreven alternatief tot bereikbaarheidsproblemen zou kunnen leiden, onderzoek dan in hoeverre deze opgelost kunnen worden door het treffen van voorzieningen, zodanig dat een deel van het doorgaande verkeer tussen Alkmaar en De Stolpen zich zal gaan afwikkelen

---

16 Zie bijvoorbeeld SVV2 deel d, blz. 132.

17 Bijvoorbeeld tijdens het hoogseizoen, in weekeinden en op zon- en feestdagen. Overigens zou een dergelijke voorziening bij alle alternatieven mogelijk een (deel)oplossing voor knelpunten ten aanzien van recreatief verkeer kunnen zijn en moet dus ook daar bezien worden.

18 Herprofilering kan een alternatief zijn voor omleidingen, daar waar de verkeersintensiteiten in de woonkernen niet te hoog zijn (of zullen worden).

over de N245/248 via Schagen. Vooral de bestaande N245 is ruim gedimensioneerd en kan een substantieel deel van het (te verwachten) verkeer op de N9 voor zijn rekening nemen<sup>19</sup>].

De overwegingen in de startnotitie, dat 'maatregelen aan de N245/248 landschappelijk veel ingrijpender zijn dan de omlegging van de N9 bij Schoorlham' en dat 'de invloed van de openstelling van de N245 op de N9 beperkt is', moeten nader onderbouwd worden.

#### 3.3.4 Opheffen oost-west verbindingen

Beschrijf in hoeverre knelpunten opgelost kunnen worden door het opheffen van bestaande oost-west-verbindingen over het Noordhollands Kanaal heen. Breng in beeld welke lokale problemen dit kan oplossen, welke gevolgen dit heeft voor de ontsluiting van gebieden en welke (nieuwe) problemen mogelijk veroorzaakt worden door veranderende verkeersstromen, zoals leefmilieu- of veiligheidsproblemen in woonkernen<sup>20</sup>].

## 4. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU EN COMPENSATIE

### 4.1 Algemeen

De indeling in te verwachten milieu-effecten zoals gehanteerd in tabel 5.1<sup>21</sup>] en paragrafen 5.2 tot en met 5.8 van de startnotitie is nuttig bij het inventariseren van milieu-effecten. Echter, naar de mening van de Commissie is bij de beschrijving van milieu-effecten in het MER een onderverdeling zoals in tabel 1 beter uit een oogpunt van overzichtelijkheid en ter voorkoming van dubbel-tellingen<sup>22</sup>].

De scheiding tussen effecten van de *aanwezigheid* van de weg en het *gebruik* ervan is nuttig bij het vergelijken van de effecten van alternatieven waarbij verschillende maximumsnelheden gelden.

Kies methodes voor de effectvoorspelling zodanig, dat de te verwachten milieu-gevolgen van voornemen en alternatieven goed met de huidige milieutoestand en de te verwachten autonome ontwikkeling vergeleken kunnen worden.

---

19 Zie ook inspraakreacties 7, 9, 15 en 19, bijlage 4.

20 Zie verder Hoofdstuk 4 van dit advies.

21 Aanleg, Aanwezigheid en Gebruik.

22 Bijvoorbeeld: geluidtoename door meer auto's of hogere snelheden zal zowel effecten veroorzaken op mensen in de woonkernen, als op fauna buiten de kernen.

Wat betreft de afbakening van het studiegebied moet aangesloten worden bij de methode zoals aangegeven in de 'Concept-Basisrichtlijnen Wegen'<sup>23]</sup>.

**Tabel 1: voorbeeld indeling milieu-effecten**

	<i>Aanleg/ Aanwezigheid</i>				<i>Gebruik</i>			
	alt 1	alt 2	alt 3	alt ...	alt 1	alt 2	alt 3	alt ...
woon- en leefmilieu: - <i>tijdelijke effecten</i> - <i>permanente effecten</i>								
landschap: - <i>tijdelijke effecten</i> - <i>permanente effecten</i>								
natuur: - <i>tijdelijke effecten</i> - <i>permanente effecten</i>								

#### 4.2 Te beschrijven milieugevolgen

De belangrijkste te beschrijven milieugevolgen zijn:

- geluideffecten in de woonkernen;
- verkeersveiligheid binnen en buiten de woonkernen; met inbegrip van afnemende 'oversteekbaarheid' van wegen (met name bij ombouw tot autoweg);
- effecten op het landschap door voorgestelde omleidingen, bochtafsnijdingen, nieuwe aansluitingen, of wegaanpassingen, met name bij verhoogde en maaiveldliggingen; onder andere moet gelet worden op de oorspronkelijke verkaveling en op (oude) dijken en kreken<sup>24]</sup>;
- effecten op natuur;
  - \* verstoring van fauna door geluid: vooral ter plaatse van voorgestelde omleidingen - met name bij verhoogde ligging en maaiveldligging - of waar verkeersintensiteit/snelheid zal toenemen;
  - \* effecten op natuurwaarden en -gebieden door verstoring van grondwaterstromen: vooral ter plaatse van voorgestelde omleidingen of nieuwe kunstwerken, met name bij verlaagde ligging;
  - \* vergroting barrièrewerking voor fauna: met name waar verbindingzones van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur gekruist worden.

23 'Basis-richtlijnen m.e.r. Trajectnota's wegen' - eindconcept, Rijkswaterstaat Dienst Weg en Waterbouwkunde, Delft, oktober 1994.

24 De effectvoorspelling moet hierbij gebaseerd zijn op een *beknopte* en op de besluitvorming *toegespitste* beschrijving van geomorfologie en geomorfologische ontstaansgeschiedenis van het gebied.

Breng de hiervoor genoemde natuur- en milieugevolgen in beeld door het beschrijven van effecten op in ieder geval de volgende indicatoren<sup>25</sup>:

- geluideffecten op mensen:
  - indicatoren volgens Wet geluidhinder, zonder aftrek ex. artikel 103<sup>26</sup>];
  - besteed speciale aandacht aan huidige en na reconstructie te verwachten saneringssituaties<sup>27</sup>];
  - besteed daarnaast ook aandacht aan mogelijke accumulatie van verkeergeluid en scheepvaartgeluid;
- verkeersveiligheid (inclusief 'oversteekbaarheid'):  
niet alleen kentallen, maar ook een inschatting en beschrijving van reëel te verwachten ongevallen;
- aantasting van het landschap:  
inschatting met behulp van fotomontages;
- verstoring van fauna:  
effecten op weidevogels<sup>28</sup>], bijvoorbeeld grutto, of overwinteraars;
- verstoring van grondwaterstromen:  
onderbreken van kwelstromen naar vochtafhankelijke vegetaties;
- vergroting barrièrewerking:  
vooral effecten op zoogdieren, met name kleine marterachtigen (bijvoorbeeld bunzing, wezel, hermelijn).

#### 4.3 Compensatie van milieugevolgen

Mogelijkheden ter compensatie van optredende milieugevolgen dienen bij alle alternatieven, inclusief voornemen, onderzocht te worden. Het gebied biedt hier ook goede mogelijkheden voor, met name door aan te sluiten op de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur en bestaande kreekruggen en bosgebieden.

---

25 Bezie in hoeverre het 'Evaluatiemodel Verkeer en Vervoer te gebruiken in vervoerregio's' hierbij bruikbaar kan zijn.

26 Dat wil zeggen, ga uit van het huidige geluidniveau van auto's.

27 Zie ook inspraakreactie 14, bijlage 4.

28 Zie ook het werk van Reijnen & Foppen bij het Instituut voor Bos en Natuuronderzoek.

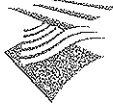
## BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen  
voor het  
milieu-effectrapport  
Trajectstudie N9,  
gedeelte Koedijk - De Stolpen

(bijlagen 1 t/m 4)

# BIJLAGE I

## Brief van het bevoegd gezag d.d. 24 maart 1995 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Hoofddirectie van de Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Commissie  
voor de milieu-effectrapportage  
t.a.v. ir. P. van Duursen  
Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	- 3 APR. 1995
nummer :	434-95
dossier :	689-4
kopie naar :	Vh-Sc-pw-bibl

Contactpersoon  
mr. C. Zuidema

Datum  
24 maart 1995

Ons kenmerk  
IO 194650

Onderwerp  
Adviesaanvraag richtlijnen MER N9 - gedeelte Koedijk - Stolpen.

Doorkiesnummer  
070-3744156

Bijlage(n)  
1

Uw kenmerk  
-

31 MAR 1995

Geachte heer van Duursen,

Overeenkomstig de wet Milieubeheer wordt milieu-effectrapportage toegepast ten behoeve van de besluitvorming over de tangenten Eindhoven. De startnotitie ligt van 3 april tot en met 3 mei 1995 ter inzage.

In de fase van de voorbereiding van het milieu-effectrapport die zal uitmonden in de vaststelling van de richtlijnen, zal de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat namens mij als bevoegd gezag optreden. Indien u over het project nadere informatie wenst kunt u zich wenden tot de heer mr. C. Zuidema, bereikbaar onder nummer 070-3744146.

Een exemplaar van de startnotitie is bijgevoegd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
DE DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE RIJKSWATERSTAAT,  
l.D.-G.

ir. M. Buis

Postadres postbus 20906, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Koningskade 4

Telefoon 070-3745745  
Telefax 070-3744335/3744777

Bereikbaar met translijn 1 en 9 (station fs en cs) en bulijn 18 (station fs en cs)



## BIJLAGE 2

### Openbare kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 62 d.d. 28 maart 1995



## Bekendmaking

Trajectstudie en milieu-effectrapportage N9, gedeelte Koedijk - De Stolpen

3 april - 30 april 1995

De Minister van Verkeer en Waterstaat maakt op grond van artikel 3 van de Tracéwet en artikel 7.13 van de Wet milieubeheer bekend, dat een Trajectstudie/m.e.r. zal worden uitgevoerd naar de mogelijke ombouw van de rijksweg N9 tussen Koedijk en De Stolpen.

De Trajectstudie zal worden uitgevoerd door de directie Noord-Holland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat.

#### Trajectstudie

In de Trajectstudie N9 wordt de noodzaak van de ombouw van de N9 tot autoweg tussen Koedijk en De Stolpen onderzocht en worden verschillende alternatieven uitgewerkt, die een oplossing kunnen bieden voor de definitieve ombouw. Het gaat bij deze studie met name om de verkeersveiligheid op de N9, de bereikbaarheid voor de Kop van Noord-Holland en de leefbaarheid in de woonkernen Schoorl, Burgervlotbrug, Sl. Maartensvlotbrug en De Stolpen.

In het kader van deze studie zal tevens een milieu-effectrapportage plaatsvinden. Daarbij worden de gevolgen onderzocht, die de voorgestelde alternatieven voor het milieu hebben.

De Trajectstudie inclusief de milieu-effectrapportage levert een Trajectnota/milieu-effectrapport op, de zogeheten Trajectnota/MER.

Op grond van deze Trajectnota/MER zullen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een besluit nemen.

#### Startnotitie

De opzet van de Trajectstudie is uitgewerkt in een informatieve notitie, de zogeheten Startnotitie. In deze Startnotitie is beschreven welke alternatieven voor verdere uitwerking in aanmerking komen. Al deze alternatieven hebben verschillende gevolgen voor aspecten

als leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, natuur en landschap. De Startnotitie geeft aan welke aspecten in het onderzoek worden betrokken. Daarbij ligt het accent nadrukkelijk op de gevolgen voor het milieu.

Waar kunt u de Startnotitie inzien? Van 3 april tot en met 30 april 1995 kunt u de Startnotitie tijdens de normale openingstijden inzien op de volgende adressen.

#### Allmar

- Gemeentelijke Infowinkel, Cansdaplein 2, Allmar

#### Bergen

- Gemeentehuis, Informatiebalie, Elshove 1, Bergen
- Openbare Bibliotheek, Dreef 1, Bergen

#### Schoorl

- Gemeentehuis Schoorl, Sector Grondgebied, Laanweg 17-19, Schoorl
- Openbare Bibliotheek, Heereweg 150, Schoorl

#### Zijpe

- Gemeentehuis, Schagerweg 97, Schagerbrug
- Openbare Bibliotheek, W. 't Hartplein 3, 't Zand

#### Den Helder

- Stadhuis, bij het Centraal Informatiepunt, Ds. F. Bijweg 20, Den Helder

#### Haarlem

- Provincie Noord-Holland, Gebouw Noord-Holland, Bibliotheek, Houtplein 33, Haarlem
- Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland, Bibliotheek, Toekanweg 7, Haarlem

#### Den Haag

- Hoofddirectie van de Waterstaat, Bibliotheek, Koningskade 4, Den Haag
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Bibliotheek, Rijnstraat 8, Den Haag

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Bibliotheek, Plesmanweg 1-6, Den Haag

Als de bovenstaande tijden en plaatsen u onvoldoende mogelijkheden bieden voor het inzien van de Startnotitie, kunt u contact opnemen met Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland, Centraal Informatiepunt, telefoon 023 - 301 401. Er wordt dan voor u naar een oplossing gezocht.

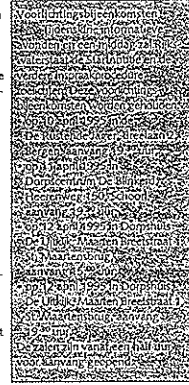
#### Bestellen Startnotitie

De Startnotitie is te bestellen bij Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland. U krijgt de Startnotitie zo snel mogelijk toegestuurd nadat u f 10,- hebt overgemaakt op Postbankrekening 425177, onder vermelding van ISBN 903694211 X.

#### Informatiekrant N9

Over de Startnotitie heeft Rijkswaterstaat een informatiekrant uitgebracht, die wordt verspreid onder de inwoners van gemeenten rond de N9.

De informatiekrant zal ook klaarliggen bij de adressen waar de Startnotitie kan worden ingezien.



## INSpraak

De Minister van Verkeer en Waterstaat stelt een ieder in de gelegenheid wens op het gebied van de inhoud van de Trajectnota en het milieu-effectrapport kenbaar te maken. Dit dient schriftelijk te gebeuren.

Uw opmerkingen over de gewenste inhoud van de Trajectnota en het milieu-effectrapport kunt u uiterlijk tot en met 30 april 1995 richten aan: de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat, afdeling IO, Reactie Trajectstudie N9, Postbus 20906, 2500 EX Den Haag.

Uw inspraakreactie wordt meegenomen bij het opstellen van de Trajectnota en de richtlijnen voor het milieu-effectrapport. Wanneer u inspraak krijgt u deze richtlijnen toegestuurd. Uw naam en adres worden, als u daar in uw schriftelijke reactie om hebt verzocht, niet bekend gemaakt.

#### Informatie

Als u nog vragen hebt, kunt u op werkdagen tussen 10.00 en 16.00 uur bellen met het Centraal Informatiepunt Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland, telefoon 023 - 301 401.

de Minister van Verkeer en Waterstaat, voor deze

de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat, G. Blom

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

## BIJLAGE 3

### Projectgegevens

**Initiatiefnemer:** Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland

**Bevoegd gezag:** Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

**Besluit:** Tracébesluit op grond van de Tracéwet

**Categorie Besluit m.e.r.:** C1.1

**Activiteit:** Tweede fase van de reconstructie van de N9, met als doelstelling het wegnemen van een aantal knelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid en leefmilieu in woonkernen. Het voornemen betreft:

- aanleg van een parallelweg ten behoeve van het langzaam verkeer en bestemmingsverkeer
- enkele bochtverruiming
- omleggingen rondom enkele woonkernen.

**Procedurele gegevens:**

kennisgeving startnotitie: 28 maart 1995

richtlijnenadvies uitgebracht: 26 mei 1995

**Bijzonderheden:** Over de eerste fase van de reconstructie van de N9 tussen Alkmaar en Den Helder is reeds besloten en (deels) al uitvoering gegeven. Het gaat om:

- aanpassing van de weginfrastructuur nabij het Kooimeerplein bij Alkmaar
- aanleg van een parallelweg tussen Schoorlham en de Stolpen
- ombouw van de N9 tussen de Stolpen en Den Helder.

Ten aanzien van de voorgenomen activiteit vallen alleen de bochtverbeteringen en reconstructies in de woonkernen onder de Tracéwet. De ombouw tot autoweg op het bestaande tracé en de aanleg van parallelwegen vallen niet onder de bepalingen van de Tracéwet.

**Samenstelling van de werkgroep:**

ing. G.J. Benschop

dr. K.J. Canters

ir. J.A.M. van Dijk

ir. P. van Duursen (voorzitter)

**Secretaris van de werkgroep:** drs. R.A.A. Verheem

## BIJLAGE 4

### Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	950413	C. Koning	Burgerbrug	950510
2.	950427	C. Marees	Groet	950510
3.	950428	Burgemeester en wethouders van Bergen NH	Bergen	950510
4.	950428	Kamer van koophandel en fabrieken voor hollands noorderkwartier	Alkmaar	950510
5.	950428	Burgemeester en wethouders van Schoorl	Schoorl	950510
6.	950428	Fam. W. Witte	Schoorldam	950510
7.	950425	Bestuur Vereniging van Eigenaars van Bungalowpark Eureka	St. Maartensvlotbrug	950510
8.	950405	C.P. Weijers	Spaarndam	950510
9.	950321	J. Tielrooy	Alkmaar	950510
10.	950425	Lelievereniging Zijpe & omstreken	't Zand	950510
11.	950424	B. Bas	Zijpersluis	950510
12.	950424	Th. J. Verduin	Burgervlotbrug	950510
13.	950427	Burgemeester en wethouders van Zijpe	Schagerbrug	950510
14.	950328	Regionale inspecteur van de Volksgezondheid voor de Milieuhygiëne	Haarlem	950510
15.	950421	Vereniging De Duinkant	Schoorl	950510
16.	950329	M. Groot-Deur	Schoorl	950510
17.	950428	J. Kramer en G. Vlam	St. Maartensvlotbrug	950510
18.	950428	A & C Groenewegen	Bergen	950510
19.	950421	J.C. Jongejan	Schoorl	950510
20.	950426	G. de Vries-Hink	Schoorl	950510

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
21.	950428	Knipper, Alb. N best. lid Huurders en Opbouwver. "SAMEN STERK"	Den Helder	950510
22.	950419	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Noord-West	Haarlem	950510
23.	950425	Ing Th. A. Schotvanger	Schoorl	950510
24.	950417	A.L. Heemskerk	St. Maartensvlotbrug	950510