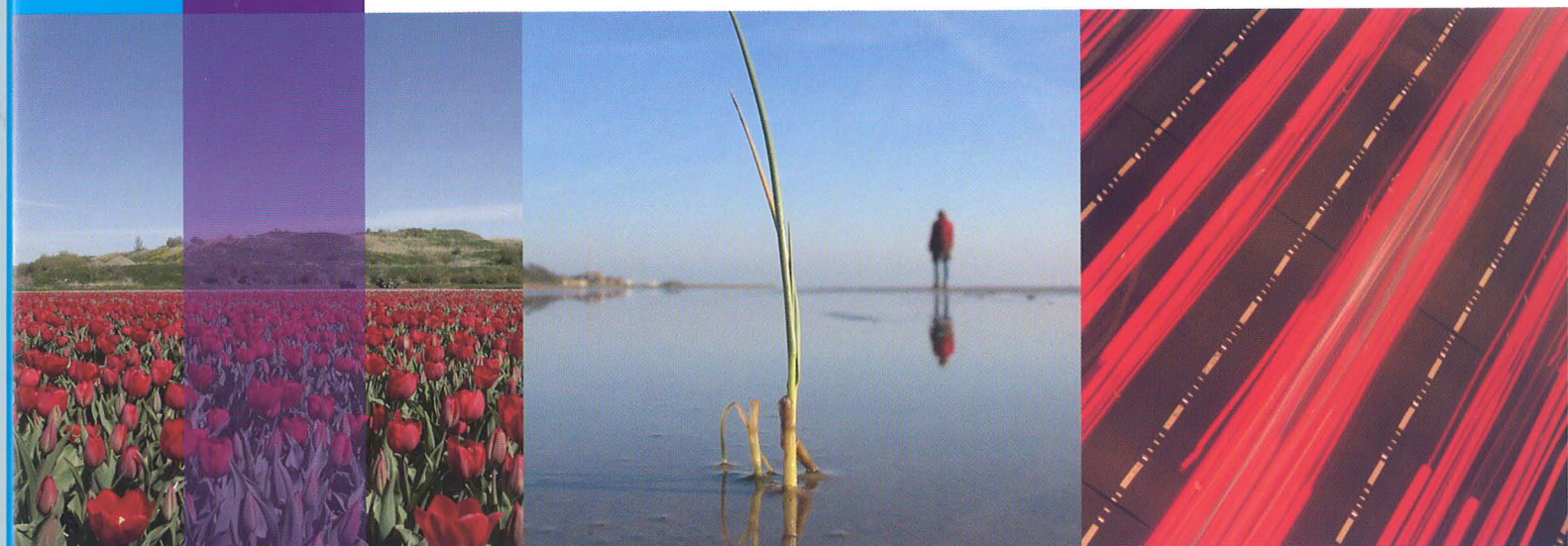


1774-291



Tauw

MER Opwaardering Westfrisiaweg, nadere analyse WFO-terrein



28 januari 2010

MER Opwaardering Westfrisiaweg, nadere analyse WFO-terrein

Notitie, behorende bij het MER 2007 en het InrichtingsMER

Verantwoording

Titel	MER Opwaardering Westfrisiaweg, nadere analyse WFO-terrein
Opdrachtgever	Provincie Noord-Holland
Projectleider	Esther van Rosmalen
Auteur(s)	Esther van Rosmalen en Johan van Munsterman
Projectnummer	4587835
Aantal pagina's	20 (exclusief bijlagen)
Datum	28 januari 2010
Handtekening	

Colofon

Tauw bv
afdeling Ruimte
Australiëlaan 5
Postbus 3015
3502 GA Utrecht
Telefoon (030) 282 48 24
Fax (030) 288 94 84

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom.

De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001.

Kenmerk R004-4587835EMR-evp-V01-NL

Inhoud

Verantwoording en colofon.....	5
1 Inleiding	9
2 Consequenties voor het MER 2007	11
2.1 Noodzaak herijken conclusies	11
2.2 Alternatieven opnieuw doorgerekend	11
2.3 Conclusie	14
3 Consequenties voor het inrichtingsMER.....	15
3.1 Algemeen.....	15
3.2 Verkeer	15
3.2.1 Wijzigingen op hoofdlijnen	15
3.2.2 Tracédeel west.....	16
3.2.3 Tracédeel midden	16
3.2.4 Tracédeel oost	17
3.3 Woon- en leefmilieu	18
3.3.1 Geluidhinder.....	18
3.3.2 Barrièrewerking.....	18
3.4 Overige milieuaspecten	19
Bijlage(n)	
1. Verkeersanalyse WFO-terrein	
2. Actualisatie geluidsonderzoek	

Kenmerk R004-4587835EMR-evp-V01-NL

1 Inleiding

Tijdens het proces van de totstandkoming van het voorontwerp is gebleken dat er bij de verkeersberekeningen ten behoeve van het WFO-terrein¹ is uitgegaan van onjuiste socio-economische gegevens (SEG's). De SEG's zijn aangepast en er heeft een nieuwe modeldoorrekening plaatsgevonden van de verkeerseffecten. De verkeersanalyse van het FO-terrein is opgenomen als bijlage 1.

In deze notitie wordt beschreven welke effecten deze aanpassing van de SEG's hebben op al uitgevoerde werkzaamheden. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de eventuele gevolgen van de aanpassingen op het MER 2007 (tracé-alternatieven). In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de eventuele gevolgen van de aanpassingen op het inrichtingsMER (uitwerking voorkeurstracé en inrichtingsvarianten).

¹ Het WFO-terrein is het bedrijventerrein WFO/ABC west in Wervershoof.

Kenmerk R004-4587835EMR-evp-V01-NL

2 Consequenties voor het MER 2007

2.1 Noodzaak herijken conclusies

In het MER 2007 zijn verschillende tracémogelijkheden voor de opwaardering van de Westfriisiaweg met elkaar vergeleken. De verwachting op basis van de analyse en deskundigheid was dat door de nieuwe WFO-cijfers de onderlinge vergelijking tussen de alternatieven niet verandert en dat al gemaakte keuzes niet wijzigen. Ten behoeve van de onderbouwing hiervan zijn de belangrijkste alternatieven uit het MER 2007 opnieuw met het verkeersmodel doorgerekend, maar nu met de aangepaste WFO-cijfers.

2.2 Alternatieven opnieuw doorgerekend

De volgende vier alternatieven zijn in het MER 2007 onderling vergeleken:

- Noordelijk Tracé
- Noordelijk Tracé met doorsteek Enkhuizen
- Doorsteek Hoogkarspel
- Doorsteek Lutjebroek

Deze vier alternatieven zijn opnieuw met het verkeersmodel doorgerekend. De verschillen die hierbij ontstaan ten opzichte van de berekeningen met de oude WFO-cijfers worden hieronder besproken. Door de Commissie voor de m.e.r. zijn destijds nog twee varianten aangedragen als alternatief op de doorsteek Enkhuizen. De verkeerscijfers zijn voor deze varianten gelijk aan de doorsteek Enkhuizen en in dit kader niet opnieuw doorgerekend.

N507/N243

Op deze wegen blijft de intensiteit gelijk of neemt af met percentages variërend tussen de nul en 10 %. De intensiteiten op deze wegen zijn voor alle alternatieven gelijk, wat bij de berekeningen in 2007 ook het geval was. Doordat de intensiteiten voor de verschillende alternatieven gelijk zijn, heeft de verandering van de intensiteiten op dit wegvak geen effect op de onderlinge vergelijking van de alternatieven.

A7

Op de A7 ligt de intensiteit ongeveer 5.000 motorvoertuigen lager dan bij de oude berekeningen (ongeveer 5 %). Ook hier geldt dat de intensiteiten voor de verschillende alternatieven gelijk zijn en dat de onderlinge vergelijking van de alternatieven dus hetzelfde blijft.

N302 A7 - Markerwaardweg

Op de N302 tussen de A7 en de Markerwaardweg nemen de intensiteiten in alle alternatieven af. De intensiteiten op de wegvakken zijn voor alle alternatieven vrijwel gelijk en hebben geen effect op de onderlinge vergelijking van de alternatieven.

Wegen rond het WFO-terrein

Op de wegvakken rond het WFO-terrein komen de sterkste dalingen van intensiteiten voor. Direct naast de aansluiting van het bedrijventerrein op de N240 is de daling het sterkst, namelijk 9500 mtv/etm (40 %). Ook hier kan geconstateerd worden dat de daling voor alle alternatieven gelijk is en er dus geen effecten zijn voor de onderlinge vergelijking van de alternatieven.

Markerwaardweg - Houtribdijk

In deze regio is sprake van andere bestemmingskeuzen ten gevolge van de gewijzigde socio-economische gegevens op het WFO-terrein. Als voorbeeld kan genoemd worden winkelend publiek uit Enkhuizen. Door de aanwezigheid van een groot aantal arbeidsplaatsen in de categorie winkels werden deze verplaatsingen gemaakt naar het WFO-terrein. In het huidige model worden deze verplaatsingen nu gemaakt naar Hoorn en naar Lelystad. Dit betekent dat er op de N302, maar ook op de N506 sprake is van afnames van verkeer maar ook van toenames. De toename is het grootst op de Houtribdijk met een toename van ongeveer 2500 mtv/etm (17 %). Op de N302 is er vanaf de Markerwaardweg tot aan de Veilingweg sprake van een afname van de verkeersintensiteiten. Vanaf de Veilingweg tot aan de Houtribdijk is er sprake van een toename van de intensiteiten. Deze toename varieert van 100 mtv/etm tot maximaal 1400 mtv/etm op het wegvak Westeinde - Zijlweg (+12 %).

In het MER 2007 is de toekomstvastheid van de verschillende alternatieven onderzocht. Geconcludeerd is dat het noordelijke alternatief beperkt toekomstvast is en dat de overige alternatieven toekomstvast zijn. De intensiteiten bij het noordelijk alternatief nemen toe, waardoor de conclusie ten aanzien van dit alternatief niet wijzigt. Voor de doorsteek Enkhuizen geldt dat de intensiteiten op de doorsteek en de kruispunten ongeveer gelijk blijven, waarmee ook de conclusie voor dit alternatief ongewijzigd blijft.

Voor de alternatieven Lutjebroek en Hoogkarspel is de N506 het meest kritische wegvak. Met de nieuwe WFO-cijfers lopen de kruispuntbelastingsgraden op tot 87 % voor de Florasingel en 83 % voor de Zijlweg. Op wegvak niveau wordt geen overbelasting berekend. Dit betekent dat er bij de huidige kruispuntvormgeving in 2020 sprake is van zwaarbelaste kruispunten en er geen reestruimte aanwezig is. Door het opwaarderen van de kruispunten is deze reestruimte wel aanwezig. Doordat deze opwaardering reeds in de planvorming (Alternatief N506 A uit MER 2007) zit en daar een verdere opwaardering tot 2*2 autoweg met ongelijkvloerse kruispunten mogelijk blijft, zijn de alternatieven Hoogkarspel en Lutjebroek toekomstvast.

De in het MER 2007 beschreven effecten ten aanzien van verkeersintensiteiten blijven nagenoeg gelijk, omdat de wijzigingen in de intensiteiten gering zijn. De beoordelingen van de verschillende alternatieven wijzigen niet, omdat vergeleken wordt met de autonome situatie, waarin ook het WFO-terrein is aangepast. De verschillen ten opzichte van de autonome situatie blijken in beide gevallen nagenoeg gelijk te zijn. In onderstaande tabellen zijn de intensiteiten van relevante wegvakken, uitgedrukt in percentages, weergegeven ten opzichte van de autonome situatie.

Tabel 3.1 Verschillen tussen alternatieven en autonome situatie nieuwe WFO-cijfers

Wegvakken	Verskil WFO-nieuw tov autonoom nieuw				
	<i>Autonoom</i>	<i>Hoogkarspel</i>	<i>Lutjebroek</i>	<i>Enkhuizen</i>	<i>Noord</i>
N302 Doorsteek Hoogkarspel					
N506 Houterweg - Raadhuislaan	100	96	84	82	83
N506 Raadhuislaan - Florasingel	100	169	166	113	114
N506 Florasingel - Zijlweg	100	133	131	101	98
Houtribdijk	100	106	106	111	109
N302 N240 - Sluisweg	100	77	143	173	152
N302 Sluisweg - Kerspelweg	100	75	136	133	132
Doorsteek Lutjebroek					
N302 Kerspelweg - Kadijkweg	100	77	83	119	117
N302 Kadijkweg - Verlengde Raadhuislaan	100	76	80	114	112
N302 Verlengde Raadhuislaan - Esdoornlaan	100	81	84	107	105
N302 Doorsteek Enkhuizen					
N302 Bochtafsnijding					
N302 Lindenlaan - Westeinde	100	79	77	81	72
N302 Westeinde - Zijlweg	100	77	72	68	89

Tabel 3.2 Verschillen tussen alternatieven en autonome situatie oude WFO-cijfers

Wegvakken	Verschil WFO-oud tov autonoom oud				
	<i>Autonoom</i>	<i>Hoogkarspel</i>	<i>Lutjebroek</i>	<i>Enkhuizen</i>	<i>Noord</i>
N302 Doorsteek Hoogkarspel					
N506 Houterweg - Raadhuislaan	100	100	83	85	86
N506 Raadhuislaan - Florasingel	100	180	178	121	121
N506 Florasingel - Zijlweg	100	134	133	101	101
Houtribdijk	100	108	107	114	109
N302 N240 - Sluisweg	100	77	144	148	146
N302 Sluisweg - Kerspelweg	100	75	139	136	133
Doorsteek Lutjebroek					
N302 Kerspelweg - Kadijkweg	100	76	82	122	120
N302 Kadijkweg - Verlengde Raadhuislaan	100	76	78	117	115
N302 Verlengde Raadhuislaan - Esdoornlaan	100	80	82	112	109
N302 Doorsteek Enkhuizen					
N302 Bochtafsnijding					
N302 Lindenlaan - Westeinde	100	79	75	82	70
N302 Westeinde - Zijlweg	100	76	69	68	92

Uit bovenstaande tabellen blijkt dat de verschillen tussen de autonome situatie en de alternatieven voor beide situaties nagenoeg gelijk zijn. Dit betekent dat een afweging tussen de alternatieven onderling niet wijzigt door toepassing van nieuwe WFO-cijfers.

2.3 Conclusie

Op basis van de nieuwe doorrekeningen van de alternatieven uit het MER 2007 kan worden geconcludeerd dat de intensiteiten op de Westfrisiaweg ten westen van de N240 dalen of gelijk blijven ten opzichte van de in het MER 2007 gepresenteerde verkeerscijfers. De daling van intensiteiten op wegvakniveau is voor alle alternatieven gelijk, waardoor er op basis van het weggedeelte ten westen van de N240 geen verandering optreedt in de onderlinge vergelijking van de alternatieven.

Ten oosten van de N240 komen zowel af- als toenames van intensiteiten voor. Indien echter de verschillen ten opzichte van de autonome situatie worden geanalyseerd, dan blijken deze zeer gering te zijn. Dit betekent dat de onderlinge vergelijking tussen de alternatieven niet wijzigt door toepassing van de nieuwe WFO-cijfers. Hiermee wordt aangetoond dat de conclusies en keuzes die ondermeer gemaakt zijn op basis van het MER 2007 niet veranderen door het toepassen van nieuwe WFO-cijfers.

3 Consequenties voor het inrichtingsMER

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke verschillen opreden bij de analyses in het inrichtingsMER als de wijzigingen in de WFO-cijfers bij de beoordelingen worden betrokken. Hierbij wordt aandacht besteed aan de volgende thema's:

1. Thema Verkeer (paragraaf 3.2)
 - verkeersdoorstroming;
 - verkeersveiligheid;
2. Thema Woon- en leefomgeving (paragraaf 3.3)²
 - geluidshinder
 - barrièrewerking
 - luchtkwaliteit
3. Overige milieuthema's (paragraaf 3.4)

3.2 Verkeer

3.2.1 Wijzigingen op hoofdlijnen

Voor het thema verkeer en de onderliggende criteria zijn de verkeersintensiteiten bekeken gedurende een etmaalperiode en een spitsperiode. Wanneer deze waarden uit het VO met en zonder correctie voor het WFO-terrein worden vergeleken dan valt het volgende op:

- De grote verschillen ontstaan aan de oostkant van de A7 (tracédeel midden en oost)
- Op de hoofdwegen verschillende etmaalintensiteiten tussen de +19 % en de -35 %
- Aan de westkant van de A7 (tracédeel west) ontstaat een afname van de intensiteit
- Op de N243 tussen de A7 en Avenhorn bedraagt de afname ongeveer nog 10 %. Daarna nemen de waarden verder af naar 0 %

Verkeersdoorstroming

De verkeersdoorstroming is inzichtelijk gemaakt op basis van een aantal indicatoren. Onderzoek is gedaan naar de verdeling van het verkeer in een etmaalperiode over het wegennet (het gebruik van de infrastructuur), de doorstroming, de rijsnelheid en de vertragingstijd. De laatste drie criteria zijn bepaald voor de spitsperioden.

² De aspecten trillingshinder en externe veiligheid worden niet behandeld, omdat veranderingen in verkeersintensiteiten hierop geen invloed hebben

3.2.2 Tracédeel west

Verkeersdoorstroming

Op het tracédeel West neemt de verkeersintensiteit in het VO met aangepaste WFO op de Westfrisiaroute (N507) af met circa 5 % (<1.000 mvt/etmaal). Alleen op de N243 tussen de A7 en Avenhorn is de afname groter, namelijk 12 %. Het verkeer gaat zich niet anders over het wegennet verdelen, waardoor gesteld mag worden dat met de gewijzigde intensiteiten er een vergelijkbaar beeld ontstaat als in het VO. Doordat er geen andere routekeuzes ontstaan, zal de afweging die is gemaakt in de varianten (Molenweg, Obdam en Avenhorn) onveranderd blijven.

De doorstroming van het verkeer, de rijsnelheid en de vertragingstijden vormen op het westelijke tracédeel geen probleem. Doordat de intensiteiten lager worden zal ook de I/C-verhouding lager zijn. Dit resulteert in een vergelijkbare of betere resultaten met betrekking tot de doorstroming, rijsnelheden en vertragingstijden. Ook hier geldt dat door de beperkte afname van de intensiteit de veranderingen miniem zijn.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is beoordeeld op basis van de etmaalintensiteiten en het aantal te verwachten slachtoffers. De etmaalintensiteit wordt getoetst aan een streefwaarde die hoort bij een duurzaam veilige inrichting van de weg. Doordat de verschillen tussen de autonome situatie en de varianten niet of nauwelijks verandert, zullen ook in de beoordeling van de verkeersveiligheid geen verschillen ontstaan. Met betrekking tot de cijfermatige berekening van het aantal slachtoffers zullen er kleine verschillen ontstaan. Het aantal slachtoffers kan iets afnemen door dat er minder voertuigkilometers (=intensiteit x wegvaklengte) worden gemaakt. Bij dit criterium wordt echter een duidelijke vergelijking gemaakt met de autonome situatie. Deze waarden zullen ook lager zijn doordat ook in de autonome situatie het WFO niet correct was opgenomen. Het relatieve verschil blijft dus gelijk.

3.2.3 Tracédeel midden

De intensiteit op de Westfrisiaweg (N302) op het Tracédeel midden neemt in het VO met aangepast WFO af. De afname bedraagt 4 % tot 10% (3.700 - 5.000 mvt/etm) van het verkeer in een etmaal. De afname zorgt er niet voor dat er een nieuwe afweging van de inrichting van de Westfrisiaweg op dit deel zal moeten plaats vinden. De absolute aantallen blijven tussen de 44.000 en 60.000 mvt/etm.

De doorstroming, de rijsnelheid en de vertragingstijd zullen op het traject door de lagere intensiteit verbeteren. In het VO is er al geen sprake van doorstromingsproblemen. Alleen op de A7 stagneert het verkeer soms. Die stagnatie (waarden > 100 %) zal door deze beperkte afname van het verkeer niet worden weggenomen.

De varianten op het tracédeel midden zijn gelijk beoordeeld als het VO. De verschillen zitten vooral in hoogteligging van de weg. Het wijzigen van de intensiteiten heeft geen invloed op de keuze van de hoogte ligging.

Verkeersveiligheid

Met betrekking tot de verkeersveiligheid is de situatie vergelijkbaar aan die van het tracédeel west. De intensiteiten nemen in het tracédeel overwegend af. Hierdoor zal het aantal voertuigkilometers lager zijn en dus het aantal berekende slachtoffers. Echter doordat dezelfde effecten in de autonome situatie optreden zal het verschil tussen beide situaties niet veranderen. Wel moet worden opgemerkt dat er een kleine verschuiving van het verkeer is van de N302 naar de N506. Hierdoor verschuift verkeer van een relatief veilige weg naar een onveiligere weg. Dit zal leidt echter niet tot een andere conclusie over de verkeersveiligheid.

3.2.4 Tracédeel oost

Op het tracédeel oost ontstaat een toename van de verkeersintensiteit op de hoofdwegen. De toename bedraagt ongeveer 6 % (700 -1.200 mvt/etmaal) op de hoofdroute en 12 % (1.600 mvt) op de bestaande N506. Op de bestaande N302 ontstaat op het westelijke deel een afname en op het oostelijke deel nabij Enkhuizen een toename van 6 %-8 % (600 - 800 mvt/etmaal). De toenames zijn relatief beperkt. Het wegvak Florasingel - Zijlweg houdt nog steeds een I/C-verhouding tussen de 0,7 en 0,8. De wegcapaciteit wordt met de nieuwe getallen eerder bereikt. Dit geldt overigens ook voor het wegvak van Westeinde tot aan de Zijlweg waar een vergelijkbare toename wordt geconstateerd.

Met betrekking tot de doorstroming wordt in het MER nog een melding gemaakt van een overschrijding van de capaciteit op de kruispunten bij de aansluiting van het WFO-terrein. Hier nemen de intensiteiten echter met circa 30 % af op de N240 . Hierdoor zullen de kruispunten een minder groot knelpunt vormen. Dit knelpunt is niet zwaarwegend geweest in de beoordeling in het MER. Het knelpunt ligt voor een deel niet op de hoofdroute. In het MER zal het dus niet tot een andere afweging leiden.

Voor het overige deel van het tracé treedt er in het VO uit het MER een grote verbetering op ten aanzien van de rijsnelheid en de vertragingstijd. Met de beperkt hogere intensiteiten (6 %) zal een klein deel van die winst moeten worden ingeleverd. Dit zal beperkt blijven mede gezien het feit dat de I/C-verhoudingen op de wegvakken onder de 0,8 blijven. Door de opwaardering van de kruispunten er voldoende restcapaciteit aanwezig.

De beoordeling in het MER met betrekking tot de varianten blijft met de gewijzigde verkeersintensiteiten ongewijzigd.

Verkeersveiligheid

Met betrekking tot de verkeersveiligheid is de situatie vergelijkbaar aan die van het tracédeel west en midden. De intensiteiten nemen in het tracédeel wel toe. Hierdoor zal het aantal voertuigkilometers hoger zijn en dus het aantal berekende slachtoffers. Echter doordat dezelfde effecten in de autonome situatie optreden zal het verschil tussen beide situaties niet veranderen.

3.3 Woon- en leefmilieu

3.3.1 Geluidhinder

De wijziging in het verkeersmodel resulteert in een verandering van de verkeersintensiteit. De voertuigverdelingen en dagverdelingen blijven ongewijzigd. Voor geluidhinder geldt dat er een aanzienlijke verkeers toe- of afname moet optreden voordat de geluidsbelastingen significant wijzigen. Een verandering van 30 % van het verkeer staat ongeveer gelijk aan een toename van 1dB. De grootste toename van de intensiteit als gevolg van de correctie in het verkeersmodel bedraagt 19 % op de Houtribdijk. Op de overige wegvakken is de toename 14 % of lager. Als gevolg van de nieuwe intensiteiten zullen de veranderingen dus niet groter zijn dan 1 dB. Dit zal niet leiden tot andere conclusies voor dit aspect.

Er is overigens alleen maar sprake van een toename in het tracédeel oost. In de overige tracédelen neemt de intensiteit (overwegend) af. In het tracédeel midden ter hoogte van Hoorn is sprake van een situatie waar hoge geluidsschermen worden toegepast. In die berekeningen is dus uitgegaan van een te hoge intensiteit. De intensiteiten nemen ter plaatse van die schermen met 10 % af. Wellicht dat hierdoor lagere schermen toegepast kunnen worden.

Opgemerkt wordt dat uit eindelijk in het inpassingplan een definitieve berekening met de gecorrigeerde verkeerscijfers plaats zal vinden voor het bepalen van de definitieve schermhoogte en de geluidsbelastingen op de woningen.

3.3.2 Barrièrewerking

De barrièrewerking is beoordeeld op basis van de oversteekmogelijkheden voor de fietser. De wijzigingen van de intensiteiten zouden effect kunnen hebben op de verkeersdruk op de weg waardoor fietsers op plaatsen waar ze gelijkvloers oversteken langere wachttijden ervaren. Met de nieuwe verkeerscijfers wordt alleen op het tracédeel oost een toename gesignaleerd. Hier zijn ook gelijkvloerse aansluitingen aanwezig. In het VO wordt geconstateerd dat hier geen sprake is van barrièrewerking omdat de gebieden ten noorden en zuiden van de weg een beperkte relatie met elkaar hebben. Een toename van de intensiteit heeft hierdoor geen gevolgen voor de barrièrewerking. In de andere tracédelen nemen de intensiteiten overwegend af. Hierdoor is er in mindere mate als in het oude VO sprake van barrièrewerking.

Luchtkwaliteit

In het MER is geconcludeerd dat er zich geen overschrijdingen voordoen van de normen die zijn opgenomen in de Wet Luchtkwaliteit. Dit geldt zowel voor het VO als de onderzochte varianten. Op de wegvakken in het VO waarop een afname van de intensiteit ontstaat zal dus ook aan de norm worden voldaan. Op de N506 nemen de intensiteiten toe met 700 tot 1.200 motorvoertuigen per etmaal (6 %). Door deze toename doen zich nog steeds geen overschrijdingen voor van de normen in de wet Luchtkwaliteit.

3.4 Overige milieuaspecten

Voor de aspecten bodem, water, archeologie en cultuurhistorie geldt dat de effecten niet primair worden bepaald door de verkeersintensiteiten, maar door het ruimtebeslag van de aanleg van de weg als zodanig. De veranderde verkeerscijfers hebben voor de (waardering van de) effecten geen consequenties, en dus ook niet voor de onderlinge vergelijking van de varianten.

Voor de effecten op het landschap gaat het met name om de visuele aspecten. De veranderde verkeerscijfers leiden niet tot andere inzichten ten aanzien van (varianten voor) het ontwerp van de weg of de hoogteligging. De conclusies uit het MER blijven in stand.

Hiervoor is beschreven dat de voorziene schermen bij Hoorn wellicht lager kunnen worden dan waarvan in het MER is uitgegaan. Dit omdat de verkeersintensiteiten volgens de nieuwe berekeningen minder hoog zijn. Afhankelijk van hoeveel lager, is ook visuele impact kleiner, al zal altijd sprake blijven van een negatief effect.

Voor natuur geldt dat de in het MER beschreven aantasting van *soorten* niet of nauwelijks beïnvloed wordt door de verkeersintensiteiten, maar door het ruimtebeslag van de aanleg van de weg als zodanig. De veranderde verkeerscijfers hebben hierop geen invloed.

Voor de effecten op beschermde *gebieden* zijn de verkeersintensiteiten wel van belang. Zoals beschreven, neemt op de Houtribdijk het verkeer toe met 19 %. De Houtribdijk grenst aan het Natura2000-gebied Markermeer. In het kader van het MER 2007 is een voortoets voor de passende beoordeling uitgevoerd, om te beoordelen of de aanleg van de Westfriisiaweg leidt of kan leiden tot significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelen van het Markermeer. Geconstateerd is dat de berekende toename van verkeerslawaaï beperkte effecten heeft voor de instandhoudingsdoelen voor het Markermeer. Deze effecten zijn met zekerheid niet significant. De onderzochte vogelsoorten zijn namelijk óf weinig gevoelig voor geluid óf zijn, met name in het geval van broedvogels, niet in de directe omgeving van de weg aanwezig.

Uit een actualisatie van het geluidsonderzoek (zie bijlage 2) blijkt dat ten opzichte van het MER 2007 de 40 dB-contour 15 - 65 meter verder het Markermeer in ligt. Deze verschuiving van de 40 dB-contour betekent een zeer beperkte toename van het geluidsbelaste gebied. De eerdere conclusie dat geen sprake is van significante effecten blijft derhalve in stand.

Kenmerk R004-4587835EMR-evp-V01-NL

1

Bijlage

Verkeersanalyse WFO-terrein

Socio-economische gegevens

Aantal arbeidsplaatsen

In het model is rekening gehouden met 4545 arbeidsplaatsen voor 2020 ten opzichte van het basisjaar 2002 met 1574 arbeidsplaatsen. De arbeidsplaatsen voor het basisjaar zijn gebaseerd op input van de Kamer van Koophandel. Een overzicht van deze data voor het WFO/ABC terrein west is opgenomen in afbeelding 1.

Voor de prognose is gebruik gemaakt van de gegevens van de provincie Noord Holland zoals deze zijn gehanteerd voor het streekplan Noord Holland Noord. In het regioakkoord is er van uitgegaan dat op het WFO/ABC terrein een uitbreiding plaats vindt van 10 ha bruto. Bij een omrekening van bruto naar netto (70%) betekent dit een toename van 385 arbeidsplaatsen. Op basis van deze gegevens zou het totaal aantal arbeidsplaatsen 1574 plus 385 is 1959 moeten zijn in plaats van 4545.

Samenstelling arbeidsplaatsen

Op basis van de gegevens uit afbeelding 1 is een categorie indeling van de arbeidsplaatsen gemaakt, welke gebruikt is voor het ritgeneratiemodel. De indeling van de arbeidsplaatsen is als volgt:

Categorie	Aantal	Percentage
Detailhandel	13	0,8
Detailhandel non food	34	2,2
Horeca	3	0,2
Kantoren	182	11,6
Industrie	387	24,6
Groothandel	89	5,7
Dienstverlening	219	13,9
Warenhuizen	649	41,1
Totaal	1574	100

Tabel 1.1 categorie indeling arbeidsplaatsen

Hieruit blijkt dat 41% van de arbeidsplaatsen in de categorie warenhuizen valt. Dit wordt veroorzaakt door de arbeidsplaatsen van de Action die door de kamer van Koophandel in deze categorie zijn ingedeeld. Bij de prognose voor 2020 waren geen nieuwe gegevens beschikbaar voor de categorie indeling en is op de nieuwe arbeidsplaatsen de huidige indeling toegepast. Dit betekent dat bij 4545 arbeidsplaatsen 41% in de categorie warenhuis valt. Dit levert een totale ritgeneratie op van 35.700 mtv/etmaal.

Navraag bij de Action deed blijken dat er momenteel 305 arbeidsplaatsen zijn waarvan 55 op kantoor en 250 in het distributiecentrum. Voor het basisjaar betekent dit dat er 1232 arbeidsplaatsen zijn in plaats van 1574.

Conclusie

De socioeconomische gegevens uit het model Westfrisiaweg komen niet overeen met de meest recente uitgangspunten en inzichten, waardoor een te hoge ritgeneratie voor het WFO/ABC terrein is berekend.

Wijzigingen aan het verkeersmodel

De socioeconomische gegevens voor het bedrijventerrein WFO/ABC zijn aangepast in het verkeersmodel. Er is uitgegaan van 305 arbeidsplaatsen voor de Action, waarvan 55 op kantoor en 250 in het distributiecentrum. Distributiecentra vallen onder de categorie industrie. De categorie indeling komt er als volgt uit te zien:

Categorie	Aantal	Percentage
Detailhandel	13	1,1
Detailhandel non food	34	2,8
Horeca	3	0,2
Kantoren	237	19,2
Industrie	637	51,7
Groothandel	89	7,2
Dienstverlening	219	17,8
Warenhuizen	0	0,0
Totaal	1232	100

Tabel 1.2 categorie indeling arbeidsplaatsen nieuw

Voor 2020 wordt uitgegaan van een toename van 385 arbeidsplaatsen. Deze komen voor een groot deel voor rekening van de Action, omdat deze met 250 arbeidsplaatsen uitbreidt in het distributiecentrum. Alle extra arbeidsplaatsen zijn opgenomen in de categorie industrie. In 2020 wordt de vulling van het bedrijventerrein WFO/ABC dan 1617 arbeidsplaatsen (1232+385).

Het aanpassen van de SEG's voor dit terrein heeft verstrekkende gevolgen voor de verkeersstromen uit het gebied en de omliggende regio. Er kan niet volstaan worden met het aanpassen van de SEG's in 2020 en vervolgens een nieuwe toedeling maken. Er ontstaat dan een situatie die niet reëel is en niet overeenkomt met de verkeersstromen in de huidige situatie. De SEG's zijn aangepast in zowel het basisjaar als in 2020. Voor het basisjaar is een nieuwe matrix berekend en is de kalibratie (toets aan telcijfers) opnieuw uitgevoerd. Vervolgens is een nieuwe prognosematrix samengesteld en zijn nieuwe toedelingen gemaakt. Deze zijn geanalyseerd en vergeleken met de resultaten tot nu toe.

De berekeningen zijn uitgevoerd met het basismodel (het model Westfrisiaweg is daar een uitsnede van). Vanaf het moment dat het model is aangepast zijn alle berekeningen met het basismodel uitgevoerd. Er is geen nieuwe uitsnede gemaakt.

Resultaten modelberekeningen

De berekeningen met het basismodel zijn uitgevoerd en resulteren in een forse daling van verkeersbewegingen van en naar het WFO/ABC terrein. De hoeveelheid in en uitgaand verkeer komt nu op 5.900 motorvoertuigen per etmaal in plaats van 35.700 motorvoertuigen per etmaal, een daling van 83%. Uiteraard heeft dit tevens gevolgen voor de verkeersintensiteiten elders in het wegennetwerk. De verschillen in intensiteiten zijn weergegeven in tabel 2.3. In afbeelding 2 zijn de verschillen visueel gemaakt door in groen aan te geven waar een daling van de intensiteit optreedt en in rood waar de intensiteit toeneemt. De absolute intensiteiten zijn weergegeven in afbeelding 3.

Wegvak	VO oud	VO nieuw	Verschil absoluut	Verschil relatief
N302				
Wogmergouw-Ooostergouw	58900	55200	-3700	-6%
Oostergouw - De Strip	54200	51900	-2300	-4%
De Strip - Noorderboekert	50600	45600	-5000	-10%
Noorderboekert - N240	49000	44100	-4900	-10%
N240 - Sluisweg	22900	21500	-1400	-6%
Sluisweg - Kerspelweg	21100	19900	-1200	-6%
Kerspelweg - Kadijkweg	22800	21700	-1100	-5%
Kadijkweg - Verlengde Raadhuislaan	23400	22600	-800	-3%
Verlengde Raadhuislaan - Esdoornlaan	25200	24700	-500	-2%
Esdoornlaan - Veilingweg	17500	17300	-200	-1%
Veilingweg - Lindenlaan	16700	16900	200	1%
Lindenlaan - Westeinde	15700	16300	600	4%
Westeinde - Zijlweg	13000	14100	1100	8%
Houtribdijk	14000	16600	2600	19%
N506				
Torenweg	11100	12700	1600	14%
Torenweg - Houterweg	13900	15500	1600	12%
Houterweg - Markerwaardweg	12400	13100	700	6%
Markerwaardweg - Raadhuislaan	11100	11800	700	6%
Raadhuislaan - Florasingel	18500	19400	900	5%
Florasingel - Zijlweg	21200	22400	1200	6%
Doorsteek				
N240 - Houterweg	20400	19400	-1000	-5%
Houterweg - Raadhuislaan	17000	17400	400	2%
N240				
N302 - Marktweg	26000	16900	-9100	-35%
Marktweg - Zwaagdijk-oost	22300	15200	-7100	-32%
Zwaagdijk - oost - Vok Koomenweg	13400	10000	-3400	-25%
Vok Koomenweg - Dirk Bijvoetweg	13800	12300	-1500	-11%
Overige wegen				
Tolweg	6200	4300	-1900	-31%
Marktweg	5700	3500	-2200	-39%
Zaadmarkt	35700	5900	-29800	-83%

Tabel 1.3 verschillen in intensiteiten

Doordat op het WFO/ABC terrein minder arbeidsplaatsen worden gerealiseerd en de categorie warenhuizen komt te vervallen, worden er minder ritten gemaakt naar het WFO/ABC terrein in de motieven woon-werk en woon-winkel. Daar het aantal inwoners niet wijzigt worden deze ritten wel

gemaakt maar nu naar een andere bestemming. Dit betekent dat er ook wegvakken zullen zijn waar de intensiteiten zullen toenemen. Dit effect is zichtbaar op de N506. De gemeenten Drechterland, Stedebroec en Enkhuizen hebben inwoners die in de oude berekeningen werkten en winkelden op het WFO/ABC terrein. Een groot deel daarvan gaat nu naar andere bestemmingen zoals Hoorn en Lelystad. Daardoor neemt de intensiteit op de N506 en Houtribdijk toe.

Afbeelding 1: Gegevens kamer van Koophandel WFO-terrein

Afbeelding 2: Verschillen oude en nieuwe toedelingen

1. absoluut oost
2. absoluut west
3. perc oost
4. perc west

Afbeelding 3: Intensiteiten oude en nieuwe toedelingen

1. Autonoom oud oost
2. Autonoom nieuw oost
3. Autonoom oud west
4. Autonoom nieuw west
5. Hoog WFO oost
6. Aangepast WFO oost
7. Hoog WFO west
8. Aangepast WFO west

2

Bijlage

Actualisatie geluidsonderzoek

