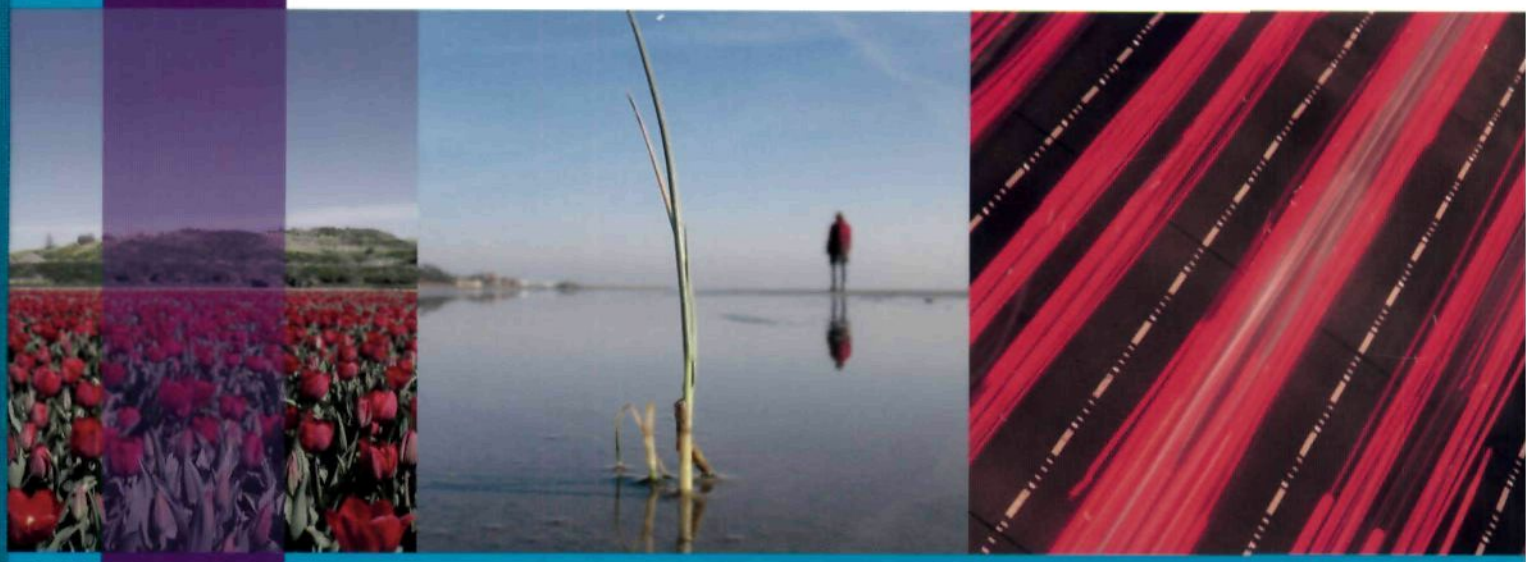
1774-60

Tauw

[redacted]



Tauw

MER Opwaardering Westfrisiaweg

Eindrapport

Tauw

Kenmerk R001-4468856GGV-pla-V02-NL

Verantwoording

Titel	MER Opwaardering Westfrisiaweg
Opdrachtgever	Provincie Noord-Holland
Projectleider	Gosewien van Eck
Auteur(s)	Martijn Gerritsen, Gosewien van Eck, Annelies Straatman, Marthe van der Horst, Carola Hoogland (Tauw), Gerwin de Boer (Goudappel Coffeng), G. Alders (Steunpunt Cultureel erfgoed Noord-Holland), Erik van der Kuijl (Synthegra)
Projectnummer	4468856
Aantal pagina's	254 (exclusief bijlagen)
Datum	23 juli 2007
Handtekening	

Colofon

Tauw

Tauw bv
afdeling Ruimte & Ondergrond
Handelskade 11
Postbus 133
7400 AC Deventer
Telefoon (0570) 69 99 11
Fax (0570) 69 96 66
www.tauw.nl

Goudappel Coffeng
Adviseurs verkeer en vervoer

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
Telefoon (0570) 666 222
Fax (0570) 666 888
www.goudappel.nl

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.

Tauw

Kenmerk R001-4468856GGV-pla-V02-NL

Inhoud

Verantwoording en colofon ... 5

Samenvatting ... 11

1 Inleiding ... 25
1.1 Waarom een milieueffectrapportage? ... 25
1.2 Initiatiefnemer en bevoegd gezag ... 26
1.3 Plangebied en studiegebied ... 26
1.4 De m.e.r.-procedure ... 27
1.5 Relatie met de richtlijnen ... 28
1.6 Leeswijzer ... 29

2 Het kader van dit MER ... 31
2.1 Voorgeschiedenis ... 31
2.2 Probleem- en doelstelling ... 33
2.2.1 Probleemstelling ... 33
2.2.2 Doelstelling ... 33
2.3 Beleidskader ... 34
2.4 Te nemen en reeds genomen besluiten ... 42

3 Huidige situatie en autonome ontwikkeling ... 43
3.1 Ruimtelijke situatie ... 43
3.1.1 Huidige situatie ... 43
3.1.2 Autonome ontwikkelingen ... 44
3.2 Verkeer en vervoer ... 47
3.2.1 Beschrijving van de verkeerssystemen ... 47
3.2.2 Het gebruik van de auto-infrastructuur ... 50
3.2.3 De doorstroming op kruisingen ... 52
3.2.4 De rijsnelheid op wegvakken ... 53
3.2.5 De vertragingstijden op deeltrajecten ... 55
3.2.6 Autonome ontwikkelingen ... 56
3.3 Woon- en leefmilieu ... 59
3.3.1 Sluipverkeer ... 59
3.3.2 Verkeersveiligheid ... 60
3.3.3 Barrièrewerking (verkeer) ... 63
3.3.4 Geluidhinder ... 64

3.3.5 Luchtkwaliteit ... 66
3.3.6 Trillingshinder ... 71
3.3.7 Externe veiligheid ... 72
3.4 Bodem en water ... 74
3.4.1 Ontstaansgeschiedenis van de ondergrond ... 74
3.4.2 Maaiveldhoogten ... 74
3.4.3 Bodemopbouw ... 75
3.4.4 Grondwater ... 77
3.4.5 Oppervlaktewater ... 79
3.4.6 Autonome ontwikkelingen ... 82
3.5 Ecologie ... 82
3.5.1 Natuurbeschermingswetgeving ... 82
3.5.2 Gebiedsbescherming ... 82
3.5.3 Huidige situatie gebiedsbescherming en aanwezige soorten ... 84
3.5.4 Autonome ontwikkeling ... 89
3.6 Landschap en cultuurhistorie ... 89
3.6.1 Bewoningsgeschiedenis van het studiegebied en West - Friesland ... 90
3.6.2 Archeologie ... 91
3.6.3 Landschap, historische (steden)bouwkunde en historische geografie ... 93
3.7 Landbouw ... 96
3.7.1 Heerhugowaard ... 96
3.7.2 Obdam ... 98
3.7.3 Markerwaardweg - Houtribdijk ... 99

4 De voorgenomen activiteit en alternatieven ... 103
4.1 Inleiding ... 103
4.2 Beschrijving van de trajectalternatieven, -varianten en inrichtingsvarianten ... 105
4.2.1 Rondweg Heerhugowaard ... 105
4.2.2 Rondweg Obdam ... 107
4.2.3 Obdam - A7 ... 108
4.2.4 A7-Markerwaardweg ... 109
4.2.5 Markerwaardweg - Houtribdijk ... 115
4.3 Motivering afgevallen alternatieven ... 121

5 Gevolgen van de alternatieven ... 123
5.1 Effecten ruimtegebruik ... 124
5.1.1 Doorsnijding grond voor wonen, landbouw en recreatie ... 124
5.1.2 Consequenties kruising leidingtrajecten ... 126

5.1.3 Samenvatting effecten ruimtegebruik ... 127
5.2 Effecten Verkeer en vervoer ... 128
5.2.1 Het gebruik van de auto infrastructuur ... 128
5.2.2 De doorstroming op kruisingen ... 141
5.2.3 De rijsnelheid op wegvakken ... 143
5.2.4 De vertragingstijden op deeltrajecten ... 145
5.2.5 Samenvatting effecten verkeer en vervoer ... 146
5.3 Woon- en leefmilieu ... 149
5.3.1 Verkeersveiligheid ... 149
5.3.2 Geluidhinder ... 154
5.3.3 Barrièrewerking ... 159
5.3.4 Trillingshinder ... 160
5.3.5 Luchtkwaliteit ... 161
5.3.6 Externe veiligheid ... 162
5.3.7 Samenvattingen effecten woon- en leefmilieu ... 164
5.4 Bodem en water ... 166
5.5 Ecologie ... 176
5.5.1 Effecten op de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) ... 177
5.5.2 Effecten op Natura2000-gebied: Markermeer ... 179
5.5.3 Effecten op beschermde en bijzondere soorten ... 181
5.5.4 Tijdelijke effecten bemalingen ... 185
5.5.5 Samenvatting effecten ecologie ... 187
5.6 Landschap en cultuurhistorie ... 189
5.6.1 Landschap ... 189
5.6.2 Historische geografie ... 191
5.6.3 Historische (steden)bouwkunde ... 194
5.6.4 Archeologie ... 195
5.6.5 Samenvatting effecten landschap en cultuurhistorie ... 197
5.7 Agrarische structuur ... 200
5.7.1 Agrarisch structuuronderzoek Westfrisiaweg ... 200
5.7.2 Beschrijving effecten op de agrarische structuur ... 202
5.7.3 Samenvatting effecten agrarische structuur ... 206
5.8 Toetsing alternatieven aan de hoofddoelstellingen ... 207

6 Aanvullende verkeerstechnische analyse ... 211
6.1 Inleiding ... 211
6.2 Rondweg Heerhugowaard ... 211
6.3 Aanvullend onderzoek N243 - A7 ... 213
6.4 Opwaardering N506 ... 215

6.4.1 Onderzochte optimalisaties N506 ... 215
6.4.2 Beoordeling opgewaardeerde N506 ... 216
6.5 Aanpassing structuur Veilingweg ... 219
6.6 Opwaardering van het Noordelijke tracé ... 219
6.7 Aansluiting op Houtribdijk ... 220
6.8 Toekomstvastheid van de alternatieven in het oostelijke deel ... 221

7 Vergelijking van de alternatieven, meest milieuvriendelijk alternatief ... 225
7.1 Inleiding ... 225
7.2 Vergelijking van de alternatieven ... 225
7.3 Het meest milieuvriendelijk alternatief ... 239
7.3.1 MMA Westfrisiaweg: principekeuze tracéverloop ... 239
7.3.2 MMA-maatregelen algemeen ... 247
7.3.3 MMA-maatregelen per trajectdeel ... 249
7.3.4 Specifieke maatregelen voor de uitvoering ... 251
7.4 Vervolgstappen ... 252

8 Leemten in kennis en evaluatieprogramma ... 253
8.1 Inleiding ... 253
8.2 Leemten in kennis ... 253
8.3 Evaluatie achteraf ... 253

Bijlage(n)

1. Begrippenlijst MER
2. Literatuurlijst
3. Natuurbeschermingswetgeving
4. Kaarten cultuurhistorische waardering
5. Onderzoeksmethodiek
6. Kaarten verkeersintensiteiten

Samenvatting

1. Inleiding

In het Streekplan Noord-Holland Noord is de ambitie uitgesproken om sociaal economische ontwikkelingen in de regio te stimuleren, mede op basis van het regio-overschrijdende belang van dit deel van de route Alkmaar - Heerhugowaard – Enkhuizen als onderdeel van de N23 [1].
In dat kader heeft de provincie Noord-Holland het voornemen om de Westfrisiaweg tussen Heerhugowaard en Enkhuizen op te waarderen. Deze opwaardering moet bijdragen aan een goed bereikbaar Noord-Holland Noord en is een randvoorwaarde voor de gewenste sociaal economische impuls aan het gebied. De huidige, als matig aan te duiden, verkeersafwikkeling leidt tot verkeersonveilige situaties, aantasting van de leefbaarheid en belemmering van de economische ontwikkelingsmogelijkheden van de regio. Zonder opwaardering zal deze problematiek in de toekomst verder verslechteren als gevolg van de groei van het autoverkeer.
Voor de besluitvorming over deze opwaardering wordt een m.e.r .- procedure doorlopen.
Het doel van de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.[2]) is om het milieubelang naast andere belangen een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming. De procedure is geregeld in de Wet milieubeheer en een aantal daarop gebaseerde besluiten. De m.e.r.-plicht voor wegen is opgenomen in categorie 1 van bijlage C bij het Besluit m.e.r..

De opwaardering van de Westfrisiaweg is een m.e.r.-plichtige activiteit omdat:

- Het een voor autoverkeer bestemde weg is
- Die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen of te parkeren

De m.e.r.-procedure is gestart op 7 juni 2006. Met de vaststelling van de richtlijnen op 12 september 2006 door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland is het onderzoekskader van het MER gegeven. De provincie Noord-Holland treedt in deze m.e.r.-procdure op als initiatiefnemer en bevoegd gezag voor het ruimtelijk besluit.

2. Leeswijzer

Deze samenvatting beschrijft de belangrijkste resultaten van het MER Opwaardering Westfrisiaweg. De samenvatting is als volgt opgebouwd:

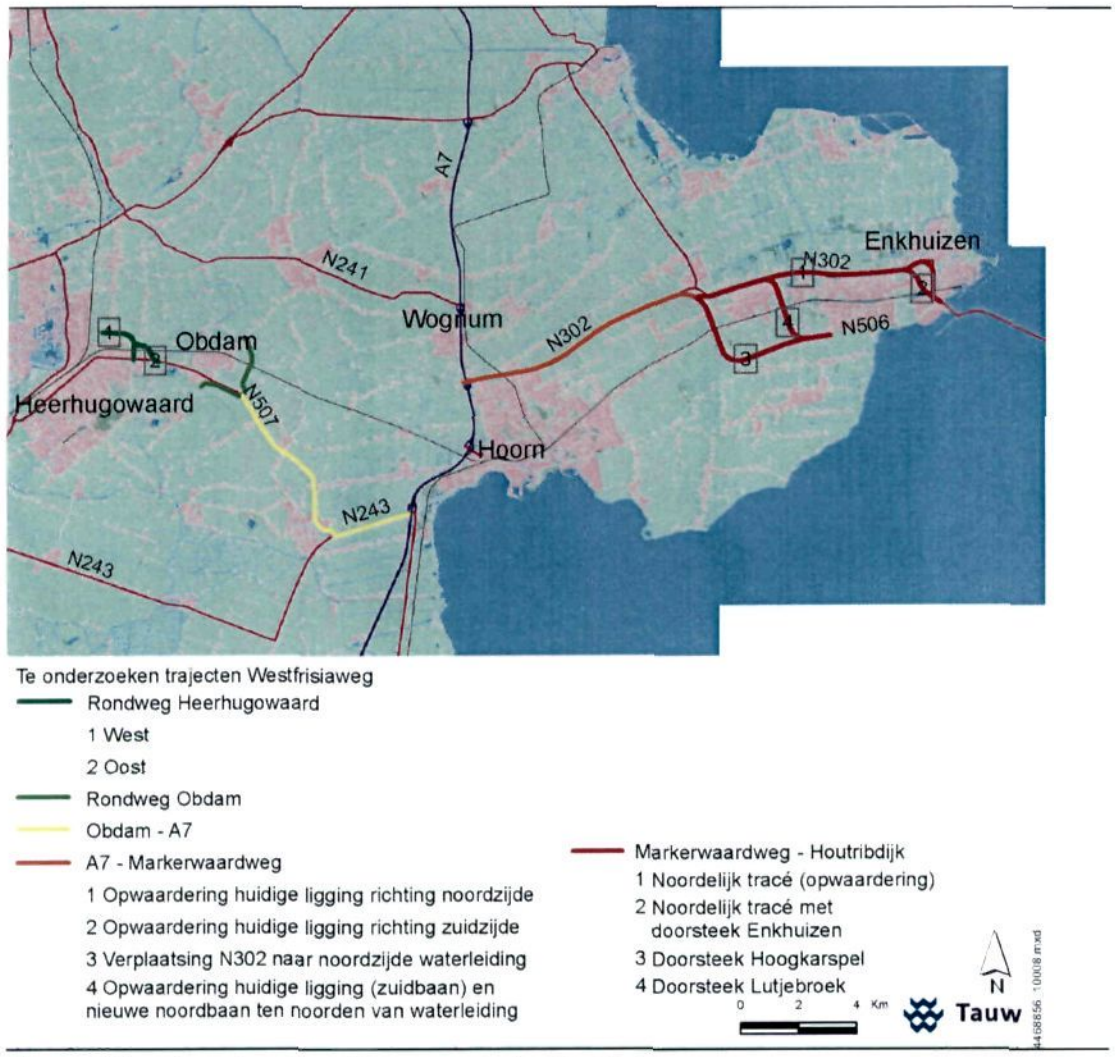
- De beschouwde trajectalternatieven en -varianten
- De belangrijkste conclusies alternatievenonderzoek per trajectdeel

[1] Het tracé Alkmaar - Heerhugowaard - Enkhuizen maakt onderdeel uit van een overkoepelende studie naar een N23 tussen Alkmaar en Zwolle. Van 'A tot Z', Planvorming omtrent de N23 tussen Alkmaar en Zwolle
[2] *De afkorting m.e.r. betekent de procedure van milieueffectrapportage. MER staat voor milieueffectrapport: het* voorliggende document dat onderdeel vormt van de procedure

- Aanvullende verkeerskundige analyses
- Het meest milieuvriendelijk alternatief
- De vervolgstappen

3. De in het MER beschouwde alternatieven en varianten

Binnen de m.e.r.-systematiek is het gebruikelijk om alternatieven te onderzoeken. In geval van de opwaardering van de Westfrisiaweg is vooral de ruimte verkend om tracéalternatieven en varianten uit te werken. De onderzochte trajectalternatieven en varianten zijn in onderstaande figuur afgebeeld.



Figuur s1 Te onderzoeken alternatieven en varianten Westfrisiaweg

De Westfrisiaweg is opgedeeld in vijf deeltrajecten. Ieder deeltraject kent haar eigen opgave binnen de opwaardering. De referentiesituatie is de situatie in het jaar 2020 zonder opwaardering van de Westfrisiaweg ('autonome ontwikkeling')

4. Belangrijkste resultaten alternatievenonderzoek

In deze paragraaf wordt per trajectdeel inzicht gegeven in de belangrijkste te verwachten milieueffecten als gevolg van de opwaardering van de Westfrisiaweg. Hierbij is onderscheid gemaakt in de verschillende trajectdelen.

Algemeen

Als gevolg van de opwaardering is binnen alle alternatieven en varianten sprake van een toename van de verkeersdruk op de Westfrisiaweg. Deze toename is het resultaat van het 'sneller worden van de route', doordat de vertragingen op kruispunten en wegvakken afnemen. Ook het verkeer afkomstig uit het buitengebied kiest nu voor een route via de Westfrisiaweg. Hierdoor wordt de verkeersdruk op de linten en in het buitengebied minder groot. Dit effect treedt vooral op aan de oostzijde van de A7.

Qua vertragingstijden op de deeltrajecten geldt dat bij alle alternatieven en varianten sprake is van een betere verkeerssituatie dan in de autonome situatie (de gemiddelde vertragingstijd ligt fors lager).

Westelijk deel Westfrisiaweg

Rondweg Heerhugowaard

Het onderscheid tussen de rondweg west en rondweg oost komt hoofdzakelijk tot uitdrukking bij de aspecten verkeer en woon- en leefmilieu (luchtkwaliteit, geluid). De rondweg oost is verder van de bebouwing van Heerhugowaard gelegen. Deze positionering benadrukt de Westfrisiaweg meer als hoofdroute. Het gevolg hiervan is dat meer verkeer kiest voor deze rondweg. De verkeersdruk in de kern neemt hierdoor af met als gevolg een verbetering van de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting. Voor wat betreft de overige aspecten scoren de beide trajectalternatieven nagenoeg hetzelfde. De aanleg van de nieuwe rondweg (zowel in west als oost-variant) leidt tot verstoring van een aantal diersoorten, doorsnijding van historisch geografische lijnen en van agrarische huiskavels.

Rondweg Obdam

Uit het onderzoek blijkt dat het gebruik van de nieuw aan te leggen rondweg Obdam relatief beperkt is. Door de afsluiting van de Dorpsstraat zoekt het verkeer een alternatieve route. Binnen de kern van Obdam zal hierdoor de Weerestraat en de Reigerlaan worden gebruikt en dat leidt tot een sterke toename van verkeersintensiteiten op die straten.

De Weerestraat en de Reigerlaan zijn beide niet ingericht om deze sterke toename op te vangen, met als gevolg een sterke verslechtering van de verkeersveiligheid en een verslechtering van het woon- en leefklimaat in de kern van Obdam. Daarnaast leidt de aanleg van de rondweg tot verstoring van een aantal diersoorten, doorsnijding van historische linten en van agrarische huiskavels.

Obdam - A7
Op het eerste deel van het traject Obdam-A7 is de verkeersafwikkeling goed als gevolg van de toepassing van rotondes. Ook de verkeersveiligheid is op dit deel van het traject goed.
Ter hoogte van het kruispunt Avenhorn is de verkeersafwikkeling ook goed. Het trajectdeel vanaf de aansluiting Jaagweg tot de A7 zal verdubbeld moeten worden om een goede verkeersafwikkeling voor de toekomst te garanderen. De verkeersafwikkeling ter hoogte van de aansluiting op de A7 blijft, zonder aanpassing van deze aansluiting, problematisch. In overleg met Rijkswaterstaat is een optimalisatie nader te onderzoeken.

De uit te voeren reconstructiemaatregelen op dit deel van het traject zijn beperkt van omvang (opwaarderen en reconstrueren van kruispunten) en hebben weinig milieueffecten tot gevolg. Wel worden enkele faunasoorten negatief beïnvloed door de aanpassingen.

Toetsing doelstelling opwaardering westelijk deel Westfrisiaweg
De resultaten van het effectenonderzoek laten zien dat de beoogde doelstelling van opwaardering van de Westfrisiaweg voor het overgrote deel gerealiseerd wordt met voorgestelde *wegaanpassingen.*

In onderstaande tabel worden de belangrijkste onderscheidende effecten voor wat betreft de toetsing aan de doelstelling voor het westelijk deel van de Westfrisiaweg weergegeven.

Tabel s1 Overall-beeld toetsing doelstelling westelijk deel Westfrisiaweg

Traject	Rondweg West Heerhugowaard	Rondweg Oost Heerhugowaard	Rondweg Obdam	Obdam - A7
Gebruik infrastructuur	0/+	++	-	0
Doorstroming kruispunten	0	+	0	0
Rijnsnelheden	0/+	+	0/+	0/+
Verkeersveiligheid Westfrisiaweg	+	++	+	+
Verkeersveiligheid buitengebied	0	0	-	0

Traject	Rondweg West Heerhugowaard	Rondweg Oost Heerhugowaard	Rondweg Obdam	Obdam - A7
Verkeersveiligheid kernen	+	+	-	0
Barrierewerking snelverkeer	+	+	-	+
Barrierewerking langzaam verkeer	+	+	+	+

Oostelijk deel Westfrisiaweg

A7 - Markerwaardweg
Voor het deeltraject A7-Markerwaardweg verbetert de verkeersafwikkeling als gevolg van de opwaardering voor de vier beschouwde trajectvarianten doordat de kruispunten ongelijkvloerse worden gemaakt. Wel blijft de beperkte doorstroming bij de aansluiting op de A7 een punt van aandacht. Als gevolg van de aantrekkende werking van de Westfrisiaweg verbetert de geluidssituatie in het buitengebied. Ter plaatse van het verhoogde eerste deel van het traject is de bebouwing dicht op de weg gelegen. Als gevolg van het extra verkeer verslechtert de geluidsituatie met circa 3dB (afhankelijk van de inpassingvariant). Op enkele bestemmingen worden waarden boven de 63 dB berekend waardoor aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Voor het overige deel van het traject geldt dat door de geringe geluidsgevoelige bestemmingen geen effecten te verwachten zijn.

Voor het deel vanaf het toekomstige bebouwde gebied (ten oosten van Bangert Oosterpolder en De Strip) is in noordelijke of zuidelijke richting verplaatsen van de weg aan de orde. Hierbij moet rekening gehouden worden met de watertransportleiding die langs het huidige tracé ligt. Vanaf De Rijweg ligt ten zuiden van de huidige weg een te realiseren beschermd natuurgebied (PEHS). Door de toename van het verkeer neemt de geluidsbelasting in dit toekomstige PEHS-gebied in alle trajectvarianten toe. De trajectvariant waarbij in zuidelijk richting wordt uitgebreid doorsnijdt dit potentiële PEHS-gebied[3].

De archeologische waarden in dit gebied zijn zeer hoog te noemen. Als gevolg van de trajectvariant waarbij de weg in noordelijke richting wordt opgewaardeerd, moet de hele watertransportleiding verlegd worden. Dit is gezien de archeologische waarden in dit gebied niet wenselijk en wordt als zeer negatief beoordeeld.

[3] Langs het tracé zijn enkele nog te ontwikkelen natuurgebieden (PEHS) aangegeven. Deze zijn in het MER voor het toetsingsjaar 2020 meegenomen als 'ontwikkelde gebieden'. Echter, in het MER wordt als nuancering toegevoegd dat de exacte locatie van deze gebieden nog niet vastligt en dat met het ontwikkelen van deze gebieden de planvorming rondom de Westfrisiaweg moet worden meegewogen

Ook het verdiept aanleggen van wegdelen is vanuit dit oogpunt niet wenselijk.

Markerwaardweg - Houtribdijk
De Doorsteek Lutjebroek scoort het minst goed met betrekking tot de verkeerskundige resultaten. Als gevolg van de ligging in de nabijheid van woningbouwlocaties veroorzaakt dit alternatief bovendien veel aanvullende hinder (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid). Ook doorsnijdt het tracé gebieden met hoge waarden voor onder andere vissen en broedvogels.

Het Noordtracé met de doorsteek Enkhuizen scoort goed op de verkeerskundige aspecten. Ook op de andere aspecten scoort dit alternatief niet veel slechter dan de andere alternatieven. De locatie waar de doorsteek wordt voorgesteld heeft echter twee grote nadelen. Allereerst is de locatie momenteel in gebruik als bedrijfslocatie voor twee zaadveredelingsbedrijven.
Op basis van de uitkomsten van het agrarische structuuronderzoek is naar voren gekomen dat *aantasting van deze percelen de bedrijfsvoering van deze bedrijven ernstig belemmert.*
Daarnaast kenmerkt dit gebied zich door hoge natuurwaarden. Het betreft waarden als gevolg van de aanwezige broedvogels (met name Gele Kwikstaart en Grutto) en vissen (met name Bittervoorn).

Voor het bepalen van de natuureffecten is specifiek voor dit deel van de Westfrisiaweg een voortoets uitgevoerd om te bepalen of dat significant negatieve effecten (als gevolg van de toename van verkeer op de N506) worden verwacht op het beschermde Markermeer als Natura-2000 gebied. *Uit deze toets is gebleken dat voor alle alternatieven geldt dat geen significant* negatieve effecten zullen optreden op het Markermeer als gevolg van de opwaardering van de Westfrisiaweg.

Ook het noordelijk tracé zonder de doorsteek Enkhuizen scoort positief voor wat betreft de verkeersaspecten. Daarnaast heeft dit trajectalternatief als belangrijkste positieve effecten:

- *Verbetering geluidssituatie*: Door het verschuiven van de weg in noordelijke richting vermindert het aantal geluidsgehinderde bestemmingen
- *Verbetering verkeersveiligheid en externe veiligheid*: Op het gebied van verkeersveiligheid heeft de Westfrisiaweg in de uitvoering van Noordtracé met alle ongelijkvloerse kruisingen een positieve uitwerking (zowel voor veiligheid op de Westfrisiaweg, als de veiligheid van het buitengebied en de kernen). Ook op het gebied van externe veiligheid leidt dit tracé tot een positieve waardering
- *Behoud van de natuur-, historisch geografische en, archeologische waarden ten westen en zuiden van Hoogkarspel:* Met de uitvoering van het Noordtracé kan het archeologisch en historisch geografisch waardevolle gebied ten westen van Hoogkarspel gespaard blijven van doorsnijding. Ook het nader te ontwikkelen natuurgebied gelegen in de oksel van de Raadhuislaan en de N506 blijft volledig gespaard en behoud de ontwikkelingskansen

- *Bundelen en benutten bestaande infrastructuur:* De uitvoering van het Noordtracé biedt mogelijkheden voor het bundelen van infrastructuur en maakt gebruik van bestaande weginfrastructuur

Het Noordelijk tracé scoort negatief op de volgende aspecten:
- Aantasting van het zeer waardevolle natuurgebied ten noorden van tracé (de Weelen) en beperking van de verder ontwikkelkansen
- Verstoring als gevolg van geluid en doorsnijding van PEHS-gebied ten noorden van Lutjebroek
- Aantasting beschermde soorten
- Aantasting archeologisch Rijksmonument
- Aantasting agrarische percelen

Ook de Doorsteek Hoogkarspel scoort, na optimalisatie van de N506[4], positief voor wat betreft de verkeersaspecten. Daarnaast zijn de belangrijkste positieve effecten:
- *Verbeterde doorstroming*: Met de doorsteek is voor de bewoners van de kernen als Lutjebroek en Stedebroec een extra ontsluiting gecreëerd. Wel is het zo dat de doorsteek Hoogkarspel leidt tot een toename van verkeer op de N506
- *Verbetering luchtkwaliteit:* Doordat er sprake is van twee verkeersbundels (noord: N302 en zuid: nieuwe Westfrisiaweg) is de luchtkwaliteit ter plaatse van beide verkeersbundels beter
- *Behoud waarden ten noorden Hoogkarspel, Lutjebroek, Bovenkarspel:* Met de uitvoering van de doorsteek Hoogkarspel blijven garanties bestaan voor het zeer waardevolle natuurgebied ten noorden van het huidige tracé en voor het archeologisch waardevolle gebied ter hoogte van de Veilingweg. Ook vindt geen verstoring door geluid en doorsnijding van PEHS-gebied ten noorden van Lutjebroek plaats
- *Agrarisch gebruik:* Deze variant leidt tot de minste economische kosten als gevolg van aantasting van bedrijfskavels en met dit tracéalternatief blijft het oorspronkelijke tracé (Drechterlandseweg) toegankelijk voor agrarisch bestemmingsverkeer

De doorsteek Hoogkarspel scoort negatief op de volgende aspecten:
- *Behoud van enkele gelijkvloerse kruisingen*: De gelijkvloerse kruising op de N506 blijven nadelig voor de aspecten verkeersveiligheid en externe veiligheid

[4] Tijdens het MER-onderzoek is duidelijk geworden dat een optimalisatieslag voor de N506 noodzakelijk is om de Doorsteek Hoogkarspel en de Doorsteek Lutjebroek als volwaardige tracéalternatieven in het MER te kunnen beschouwen. Hiervoor is een nadere verkeerskundige analyse uitgevoerd

- *Aantasting natuurgebied*: Het toekomstige natuurgebied in de oksel bij de Raadhuislaan en N506 wordt fysiek doorsneden en krijgt te maken met geluidsuitstraling als gevolg van het verkeer. Ook voor dit gebied geldt dat deze is aangewezen, maar de exacte locatie ligt nog niet vast[5]
- *Aantasting historisch geografisch waardevol gebied*

Toetsing doelstelling opwaardering oostelijk deel Westfrisiaweg
De resultaten van het effectenonderzoek laten zien dat de beoogde doelstelling van opwaardering van de Westfrisiaweg voor het overgrote deel gerealiseerd wordt met voorgestelde wegaanpassingen, maar op enkele onderdelen is een nadere optimalisatie gewenst.
In onderstaande tabel worden de belangrijkste onderscheidende effecten voor wat betreft de toetsing aan de doelstelling voor het oostelijk deel van de Westfrisiaweg weergegeven.

Tabel s2 Overall-beeld toetsing doelstelling oostelijk deel Westfrisiaweg

Traject A7-Markerwaardweg	**Opwaardering Noordelijke richting**	**Opwaardering zuidelijke richting**	**Noordzijde transportleiding**	**Waterleiding in middenberm**
Gebruik infrastructuur	+	+	+	+
Doorstroming kruispunten	+	+	+	+
Rijnsnelheden	+	+	+	+
Verkeersveiligheid Westfrisiaweg	++	++	++	++
Verkeersveiligheid buitengebied	+	+	+	+
Verkeersveiligheid kernen	+	+	+	+
Barrierewerking snelverkeer	+	+	+	+
Barrierewerking langzaam verkeer	+	+	+	+
Traject Markerwaardweg-Houtribdijk	**Noordelijk tracé**	**Noordelijk tracé doorsteek Enkhuizen**	**Doorsteek Hoogkarspel**	**Doorsteek Lutjebroek**
Gebruik infrastructuur	+	+	+	0/+

[5] Langs het tracé zijn enkele nog te ontwikkelen natuurgebieden (PEHS) aangegeven. Deze zijn in het MER voor het toetsingsjaar 2020 meegenomen als 'ontwikkelde gebieden'. Echter, in het MER wordtl als nuancering toegevoegd dat de exacte locatie van deze gebieden nog niet vastligt en dat met het ontwikkelen van deze gebieden de planvorming rondom de Westfrisiaweg moet worden meegewogen.

Traject A7-Markerwaardweg	Opwaardering Noordelijke richting	Opwaardering zuidelijke richting	Noordzijde transportleiding	Waterleiding in middenberm
Doorstroming kruispunten	+	+	+	+
Rijnsnelheden	+	+	0/+	0/+
Verkeersveiligheid Westfrisiaweg	+	+	0/+	0/+
Verkeersveiligheid buitengebied	+	+	0	0
Verkeersveiligheid kernen	0	0	+	+
Barrierewerking snelverkeer	0/+	0/+	-	-
Barrierewerking langzaam verkeer	-	0/-	0	0

5. Nadere verkeerskundige analyse

Op basis van het alternatievenonderzoek is gebleken dat nog niet op alle onderdelen aan de doelstelling van de opwaardering kan worden voldaan. Derhalve is aanvullend verkeersonderzoek uitgevoerd voor de volgende onderwerpen:

- Optimalisatie Rondweg Heerhugowaard
- Aanvullend onderzoek N243 - A7
- Opwaardering N506
- Aanpassing structuur Veilingweg
- Toekomstvastheid van de alternatieven in het oostelijke deel

De effecten van deze nadere verkeersanalyse zijn in hoofdstuk 6 van het MER beschreven. De resultaten zijn betrokken bij de totstandkoming van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief voor opwaardering van de Westfrisiaweg.

Met name het onderzoek naar de toekomstvastheid van de alternatieven in het oostelijke deel van de Westfrisiaweg zijn bepalend geweest voor de uitwerking van het MMA. Bij het bepalen van de toekomstvastheid is gekeken in hoeverre de in het MER beschouwde alternatieven (en varianten) ook ná 2020 voldoende garanties bieden voor de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid van functies in de regio. Hieronder worden de belangrijkste resultaten kort toegelicht:

Toekomstvastheid Noordelijk tracé

- Bij het Noordelijke tracé is geen restruimte aanwezig op het wegvak tussen de Veilingweg en de Houtribdijk om de verkeersgroei na de perioden 2020 op te vangen
- Verder opwaarderen leidt tot het aanpassen van kruispunten en uitbreiden van wegvakken
- Indien de Houtribdijk verdubbeld wordt in de toekomst zal de capaciteit van de weg aanmerkelijk moeten worden verruimd. Dit is met de huidige bebouwing in dit alternatief niet mogelijk

Conclusie: Het noordelijke tracéalternatief is beperkt toekomstvast

Toekomstvastheid Noordelijk tracé met Doorsteek Enkhuizen

- Na 2020 is nog beperkt capaciteit beschikbaar
- Het noordelijk tracé met Doorsteek Enkhuizen kent voldoende ruimte op kruispunten voor uitbreiding
- Bij een eventuele verdubbeling van de Houtribdijk is een aansluiting goed te realiseren

Conclusie: Het noordelijke tracéalternatief met Doorsteek Enkhuizen is toekomstvast

Toekomstvastheid Doorsteek Hoogkarspel én Lutjebroek

- De aanvullende verkeersstudie voor de N506 heeft reeds laten zien dat een aanpassing ten opzichte van de huidige inrichting van de N506 tot 2020 vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling noodzakelijk is
- Na de periode van 2020 is nog capaciteit beschikbaar op het deel van de N506 tussen de Florasingel en de Houtribdijk
- Het verder opwaarderen van deze weg na 2020 behoort tot de mogelijkheden (tot een autoweg 2x2 en ongelijkvloerse kruispunten)
- Verruiming van het bestaande wegprofiel is ter plaatse inpasbaar

Conclusie: De alternatieven Doorsteek Hoogkarspel en Doorsteek Lutjebroek zijn toekomstvast

6. Het meest milieuvriendelijk alternatief

De Wet milieubeheer stelt het opstellen van een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) binnen de m.e.r.procedure verplicht. Het MMA beschrijft hoe de doelstelling van de voorgenomen activiteit, de opwaardering van de Westfrisiaweg, vanuit milieuoogpunt het beste gerealiseerd kan worden.

Bij het opstellen van het MMA zijn de volgende stappen doorlopen:

1. Principekeuze qua tracéverloop
2. Meer algemene maatregelen (per thema)
3. Maatregelen specifiek voor de uitvoeringsfase

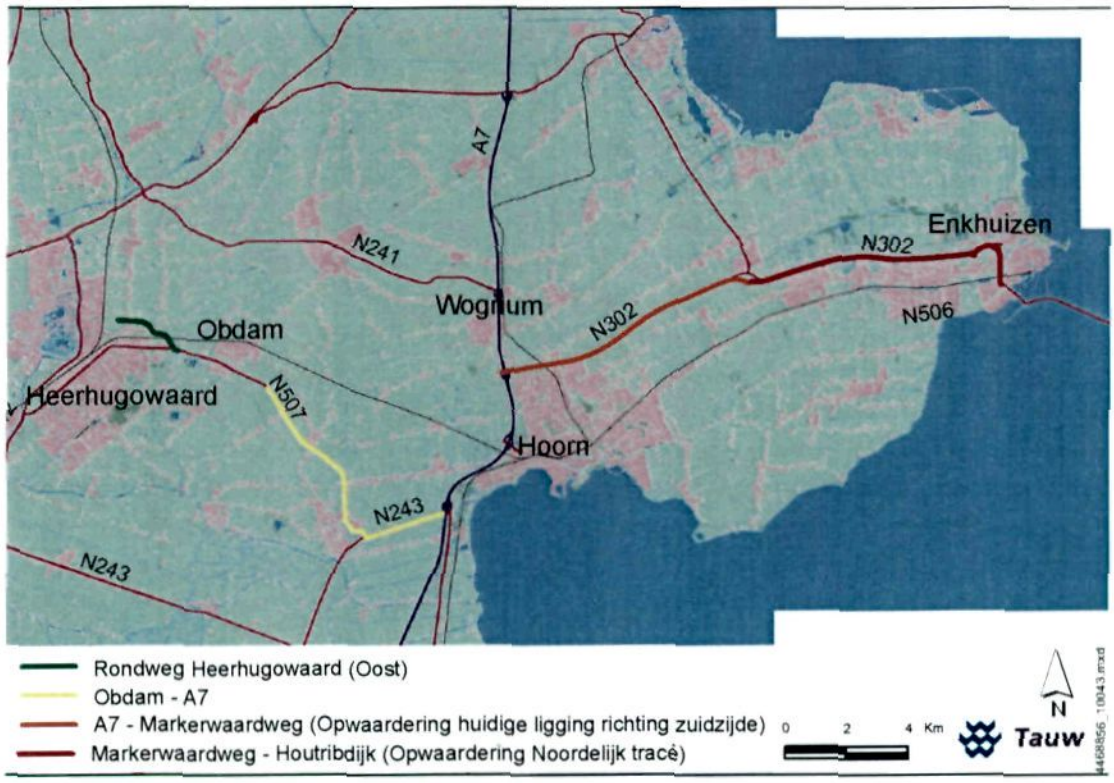
Tracé op hoofdlijnen
Het MMA voor de Westfrisiaweg gaat uit van de uitvoering van tracévariant oost ter hoogte van Heerhugowaard. De spooronderdoorgang biedt eenvoudig de mogelijkheid een ongelijkvloerse aansluiting van Heerhugowaard op de Westfrisiaweg te realiseren. Het verkeer naar Heerhugowaard moet afslaan en de Westfrisiaweg wordt als hoofdroute nog meer benadrukt. Deze tracévariant zorgt voor een betere doorstroming en voor een ontlasting van de verkeersdruk in Heerhugowaard. Ter hoogte van Obdam is in het MMA geen nieuwe rondweg opgenomen. Deze rondweg betekent een aantasting van het landelijk gebied terwijl hij niet leidt tot een verbetering van de doorstroming van de Westfrisiaweg en een beperkt gebruik laat zien in relatie tot een toename van de verkeersdruk in de kern. De Westfrisiaweg vervolgt vanaf Obdam tot aan de A7 het oorspronkelijke tracé, met uitvoering van de voorgestelde kruispuntaanpassingen. Specifieke aandacht in het MMA gaat hier uit naar de verschillende aansluitingen op de A7. Vanaf de A7 kent de Westfrisiaweg in oostelijke richting in het MMA een verhoogde ligging tot aan de Oostergouw. Deze verhoogde ligging is noodzakelijk om de verschillende aansluitingen met het onderliggende wegennet ongelijkvloers aan te kunnen sluiten en draagt bij aan een betere doorstroming. Vanaf de Strip vervolgt de Westfrisiaweg in het MMA het huidige wegtracé tot aan de Markerwaardweg.

Het laatste tracédeel: Markerwaardweg-Houtribdijk vormt een bijzonder tracédeel binnen de MMA-keuze. Op basis van het alternatievenonderzoek, aangevuld met de benodigde verkeerskundige analyses, zijn twee tracéalternatieven afgevallen in het keuzeproces van het MMA: het Noordelijke tracé met Doorsteek Enkhuizen en de Doorsteek Lutjebroek.

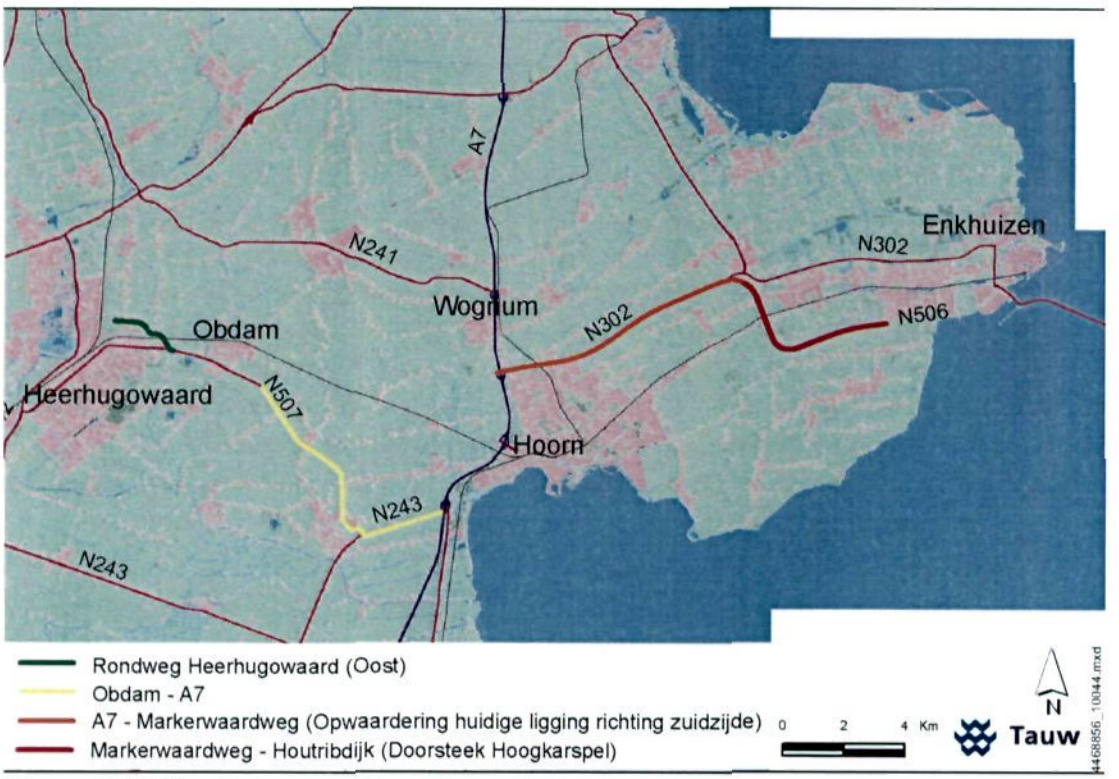
Echter, de tracéalternatieven Noordelijke tracé en Doorsteek Hoogkarspel bieden beiden voldoende aanknopingspunten voor een MMA-uitwerking. Het effectenonderzoek laat voor beide tracéalternatieven positieve en negatieve aspecten zien. Op basis van dit effectenonderzoek is het niet mogelijk een echt onderscheidend vermogen aan te tonen.
Gekozen is om in het MER voor het tracédeel Markerwaardweg - Houtribdijk twee MMA's uit te werken:

- Noordtracé
- Doorsteek Hoogkarspel (inclusief de opwaardering van de N506)

Beide MMA's bieden voldoende handvatten om het voorkeursalternatief voor opwaardering van de Westfrisiaweg verder vorm te geven.



Figuur s2 MMA Westfrisiaweg, met keuze noordelijk tracé



Figuur s3 MMA Westfrisiaweg, met keuze Doorsteek Hoogkarspel

Aanvullende maatregelen per milieuthema

De gekozen trajectalternatieven en -varianten kunnen op een aantal aspecten vanuit milieuoogpunt nog verbeterd worden door de negatieve effecten van de opwaardering van de Westfrisiaweg zoveel mogelijk te mitigeren en compenseren. In het MER is een beschrijving van de per trajectdeel toe te passen MMA-maatregelen opgenomen. Daarnaast zijn meer algemene maatregelen uitgewerkt om negatieve effecten verder te mitigeren of maatregelen die aanvullend kansen bieden om potenties verder te benutten. Tot slot worden specifieke maatregelen voor de uitvoering benoemd die ingaan op onder andere het reguleren van verkeersstromen tijdens de uitvoering, het tegengaan van hinder tijdens bouwwerkzaamheden en het toepassen van alternatieve bouwmethodes.

Deze maatregelen zullen in het na de vaststelling van de definitieve tracékeuze uit te werken MER nader worden onderzocht.

7. Vervolgprocedure MER en besluitvorming

Het MER vormt één van de bouwstenen om te komen tot ruimtelijke besluitvorming rond de opwaardering van de Westfrisiaweg. De resultaten van de nu voorliggende rapportage worden in eerste instantie gebruikt om te komen tot een keuze van het voorkeurstracé.
Politieke besluitvorming hierover vindt eind 2007 plaats in de betrokken Gemeenteraden en Provinciale Staten.
Op basis van het voorkeurstracé zal tot een verdere detaillering van de MER worden gekomen. Dit complete MER vormt uiteindelijk de onderbouwing van het ruimtelijk besluit, te weten de streekplanherziening dan wel het provinciaal inpassingsplan volgens de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro), die naar verwachting 1 juli 2008 in werking treedt. In dit plan dient te zijn aangegeven hoe is omgegaan met de resultaten van de MER. Daarnaast wordt – bij afwijking van het meest milieuvriendelijk alternatief – gemotiveerd aangegeven wat daarvoor de overwegingen zijn. Uiteraard worden in de uiteindelijke ruimtelijke besluitvorming naast de milieuargumenten ook de financiële, esthetische en sociale aspecten meegewogen.

1 Inleiding

1.1 Waarom een milieueffectrapportage?

De provincie Noord-Holland heeft het voornemen om de Westfrisiaweg tussen Heerhugowaard en Enkhuizen op te waarderen. Deze opwaardering moet bijdragen aan een goed bereikbaar Noord-Holland Noord en is een randvoorwaarde voor een sociaal economische impuls aan het gebied. De huidige, als matig aan te duiden, verkeersafwikkeling leidt tot stagnatie in doorstroming, verkeersonveilige situaties, aantasting van de leefbaarheid en belemmering van de economische ontwikkelingsmogelijkheden van de regio.

Het doel van de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.[6]) is om het milieubelang naast andere belangen een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming. De procedure is geregeld in de Wet milieubeheer en een aantal daarop gebaseerde besluiten. De m.e.r.-plicht voor wegen is opgenomen in categorie 1 van bijlage C bij het Besluit m.e.r.. De opwaardering van de Westfrisiaweg is een m.e.r.-plichtige activiteit omdat het:

- Een voor autoverkeer bestemde weg is
- Die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen of te parkeren

Toetsing van het door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland vastgestelde maatregelenpakket aan de relevante regelgeving leidt ertoe dat er voor het gehele oostelijk deel van de Westfrisiaweg (A7 Hoorn tot en met de Houtribdijk te Enkhuizen) een m.e.r.-plicht geldt. Daarnaast is het verplicht om de milieueffecten van de voorgestelde nieuwe verbinding tussen N242 en N507 nabij Heerhugowaard inzichtelijk te maken (zie ook figuur 1.1).

De plicht voor het opstellen van een milieueffectrapport (MER) is gekoppeld aan het eerste ruimtelijk plan dat voorziet in de concrete aanleg, uitbreiding of wijziging van de weg. Anticiperend op de nieuwe Wro, die naar verwachting op 1 juli 2008 in werking treedt, hebben Gedeputeerde Staten besloten het project Westfrisiaweg aan te duiden als een project van provinciaal belang in de zin van de nieuwe wet[7]. Dit wil zeggen dat de provincie qua ruimtelijk besluit inzet op een structuurvisie met inpassingbesluit in het kader van die nieuwe wet (provinciaal inpassingsplan).

Indien de nieuwe Wro onverhoopt 1 juli 2008 niet in werking treedt, dan wordt qua procedure teruggevallen op de streekplanherziening.

[6] De afkorting m.e.r. betekent de procedure van milieueffectrapportage. MER staat voor milieueffectrapport: het voorliggende document dat onderdeel vormt van de procedure
[7] GS-besluit 3 april 2007

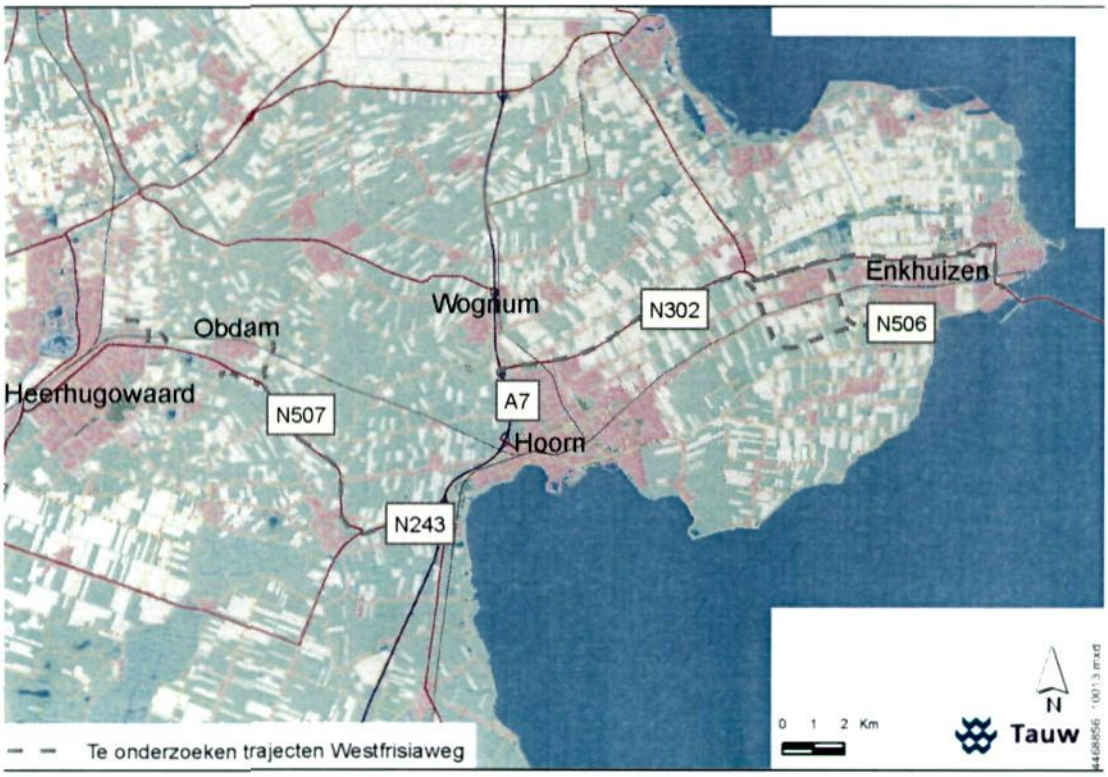
1.2 Initiatiefnemer en bevoegd gezag

Het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland is in hun functie van dagelijks bestuur van de provincie Noord-Holland de initiatiefnemer voor de realisatie van de opwaardering van de Westfrisiaweg. Het College is verantwoordelijk voor het opstellen van het MER en de voorbereiding van het provinciale inpassingsbesluit. Voor het vaststellen van de richtlijnen, het aanvaarden van het MER en het vaststellen van het provinciale inpassingsbesluit zijn Provinciale Staten van Noord-Holland het bevoegd gezag.

De procedure van milieueffectrapportage voor de opwaardering van de Westfrisiaweg is op 7 juni 2006 formeel gestart met de kennisgeving van de startnotitie. Op 12 september 2006 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland een besluit genomen over de richtlijnen voor de m.e.r. *Opwaarding Westfrisiaweg*, die de basis vormen voor de vervolgactiviteit: het opstellen van een MER.

1.3 Plangebied en studiegebied

In dit MER wordt onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied.
Het plangebied is het gebied waar de voorgenomen activiteit plaatsvindt. Het plangebied bestaat uit het volledige wegtracé van de Westfrisiaweg (west naar oost N507-N243-A7-N302) en de direct aansluitende infrastructuur.



Figuur 1.1 Ligging Westfrisiaweg

Het studiegebied is het gebied waar waarneembare effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit kunnen optreden. Het betreft het plangebied en de omgeving ervan. Uit het onderzoek dat in het kader van dit MER wordt uitgevoerd blijkt hoe ver de milieugevolgen zich uitstrekken. Dit verschilt per milieuaspect (verkeer, ecologie, bodem en water, et cetera).

1.4 De m.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer. Daarin worden de volgende fasen onderscheiden:

- Startnotitie en richtlijnen: met het uitbrengen van de startnotitie is de procedure van de m.e.r. officieel gestart. De startnotitie is ter inzage gelegd en aan de Commissie voor de m.e.r. ter beoordeling gezonden. Op basis van de inspraakreacties en het advies voor richtlijnen van de Commissie voor de m.e.r. hebben Gedeputeerde Staten de richtlijnen voor het MER opgesteld. De richtlijnen geven aan welke onderwerpen in het MER moeten worden behandeld en welke alternatieven en effecten moeten worden beschreven

- Opstellen MER: aan de hand van de richtlijnen wordt het MER door de initiatiefnemer opgesteld. In het MER worden de plannen van de initiatiefnemer beschreven en wordt aangegeven welke kansrijke alternatieven daarvoor in beeld zijn. Op het moment dat bekend is welk alternatief de voorkeur verdient, kan worden gestart met het opstellen van het provinciale inpassingsbesluit. Wanneer het MER gereed is, beoordeelt het bevoegd gezag of het MER aanvaardbaar is
- Inspraak, advies en besluitvorming: het MER wordt gelijktijdig bekendgemaakt met het voorontwerp inpassingsbesluit Westfrisiaweg. Tijdens de inspraakperiode kan iedereen opmerkingen maken over het MER; daarnaast wordt advies gevraagd aan de wettelijke adviseurs (waaronder de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. en de Regionale inspecteur milieuhygiëne) en vindt overleg ex. artikel 10 Besluit op de ruimtelijke ordening over het inpassingsbesluit plaats. Het MER, de inspraakreacties en de adviezen worden gebruikt bij de verdere besluitvorming over het project
- Evaluatie: tijdens en na de opwaardering van de Westfrisiaweg wordt onderzocht of de optredende milieugevolgen overeenkomen met de voorspelde milieugevolgen. Als de milieugevolgen veel ernstiger blijken te zijn dan in dit MER is voorspeld, moet het bevoegd gezag maatregelen nemen. Een en ander zal worden vastgelegd in een nader op te stellen evaluatieprogramma

1.5 Relatie met de richtlijnen

Dit MER geeft antwoord op de in de richtlijnen opgenomen vragen en aandachtspunten. In de richtlijnen is aangegeven welk onderzoek in het kader van het MER moet worden uitgevoerd. Gedeputeerde Staten hebben het advies voor richtlijnen, dat is uitgebracht door de Commissie voor de m.e.r., overgenomen met de aanvullingen die staan beschreven in de vastgestelde richtlijnen. De hoofdpunten uit de richtlijnen voor dit MER zijn hieronder weergegeven.

- Opwaarderingsalternatief: beschrijf de afwegingen en de keuzes die zijn gemaakt voor de verschillende tracédelen van het opwaarderingsalternatief en besteed daarbij aandacht aan het afvallen van trajectalternatieven en -varianten die woonkernen, agrarische gebieden en natuur ontzien
- Bescherming uitsluitingsgebieden: omschrijf expliciet hoe voldaan wordt aan de randvoorwaarden voor behoud en ontwikkeling van de kwaliteiten in de "uitsluitingsgebieden[8]"

[8] Uit Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord: "In de uitsluitingsgebieden is sprake van bijzondere natuurlijke waarden en kenmerken of landschappelijke en cultuurhistorisch waardevolle elementen en structuren die wij willen beschermen, behouden en versterken. Het gaat hier vooral om delen van het landelijke gebied die een bepaalde bescherming genieten op grond van al bestaande (internationaal) wettelijke of provinciale beleidskaders met daaruit voortvloeiende planologische gebruiksbeperkingen maar ook om gebieden die de provincie om andere ruimtelijke redenen willen vrijwaren van verdere verstedelijking"

- Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA): voor het hele traject moet één MMA worden opgesteld. Het *opstellen van het MMA* dient *in eerste instantie* te worden aangepakt op het niveau van *maatregelen* die de *verkeersdruk beperken* en *vervolgens op inrichtingsniveau.* Dit betekent dat eerst actief brongerichte of vraagverkleinende maatregelen in het plan opgenomen dienen te worden. Hiervoor kan teruggegrepen worden op de brede insteek van het voortraject. Door vervolgens effectverkleinende, mitigerende en compenserende maatregelen op te nemen ontstaat een volwaardig MMA. Een MMA vereist dat actief wordt gezocht naar maatregelen die invulling geven aan een brede doelstelling en integrale kansen. Onderzoek de *mogelijkheid om de doelstelling te verbreden*, door de mogelijkheid te onderzoeken om de *barrièrewerking te verkleinen*, en de *kansen voor versterking van de uitsluitingsgebieden te vergroten*
- Effectbepaling: voornemen en effecten dienen beschreven te worden op bestemmingsplanniveau. Maak -in aanvulling op wat de startnotitie aangeeft- inzichtelijk welke effecten van de mogelijke trajectkeuzes op het toekomstig ruimtebeslag verwacht worden. Kijk daarbij naar de te verwachten richting van toekomstige stedelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld de mogelijke uitbreiding van Hoogkarspel: noordelijk richting natuurkern Grootslag / Streekbos, of zuidelijk tot N506)

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het kader voor dit MER, inclusief de probleemstelling en de doelstelling, beschreven. Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en van de autonome ontwikkelingen in het plangebied en directe omgeving. Hoofdstuk 4 geeft een beschrijving van de voorgenomen activiteit en de trajectalternatieven en -varianten. In hoofdstuk 5 staan de milieueffecten van de verschillende alternatieven op het gebied van verkeer en vervoer, woon- en leefmilieu, bodem en water, ecologie, landschap en cultuurhistorie en archeologie centraal. Naar aanleiding van de effectbeschrijvingen zijn enkele optimalisaties aan de verkeersstructuur doorgerekend ter hoogte van de rondweg Heerhugowaard, de aansluiting N243 – A7, de N506 en de Veilingweg. De resultaten zijn beschreven in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 worden de alternatieven met elkaar vergeleken (met inbegrip van de resultaten van de aanvullende verkeersanalyse). Aansluitend wordt in dit hoofdstuk het meest milieuvriendelijk alternatief beschreven. Hoofdstuk 8 geeft ten slotte een beschrijving van de leemten in kennis en een aanzet voor het evaluatieprogramma.

2 Het kader van dit MER

In dit hoofdstuk wordt het kader beschreven waarbinnen de m.e.r. opwaardering Westfrisiaweg zich afspeelt. Allereerst wordt de voorgeschiedenis van de opwaardering van de Westfrisiaweg beschreven, gevolgd door de probleem- en doelstelling. Afsluitend wordt het beleidskader uiteengezet en een overzicht gegeven van de reeds genomen en de nog te nemen besluiten.

2.1 Voorgeschiedenis

Behoefte aan verbetering van de wegverbinding
Al zo'n veertig jaar wordt er gediscussieerd over het verbeteren van de wegverbinding tussen Alkmaar - Heerhugowaard - Hoorn - Enkhuizen. De provincie en de regio maken zich sterk voor het opwaarderen tot een hoogwaardige wegverbinding. Tot 1999 was de Westfrisiaweg een rijksverbinding. In dat jaar liet Rijkswaterstaat weten zich niet langer verantwoordelijk te voelen voor de verbinding en ook geen activiteiten meer ten aanzien van de weg te zullen ontplooien onder de argumentatie dat de weg een te geringe vervoerswaarde had. Naar aanleiding van deze mededeling heeft de provincie de regierol op zich genomen om te komen tot een kwalitatief hoogwaardige verbinding (GS-besluit van 23 mei 2000). Een belangrijke overweging hierbij was het regio-overschrijdende belang van dit deel van de route (Alkmaar - Heerhugowaard - Enkhuizen) als onderdeel van de N23[9].
Door middel van een verkennend onderzoek is gezocht naar de wijze waarop invulling gegeven kon worden aan de wens om te komen tot die hoogwaardige wegverbinding. Als uitgangspunt werd meegegeven om daarbij uit te gaan van de bestaande infrastructuur.

Streefbeeld voor Westfrisiaweg
Op basis van de conclusies uit dit onderzoek hebben Gedeputeerde Staten in februari 2002 een streefbeeld Westfrisiaweg vastgelegd. Het streefbeeld bestaat uit de volgende onderdelen[10]:

- Opwaardering van het tracé de Braken (N507) dat Heerhugowaard en Hoorn met elkaar verbindt
- Een nieuwe wegverbinding die het tracé de Braken verbindt met de provinciale weg N242 ten noorden van Heerhugowaard, waarmee het bedrijventerrein de Vork een goede ontsluiting krijgt
- Opwaardering van de provinciale weg tussen De Braken en de A7 (N243)

[9] Het tracé Alkmaar - Heerhugowaard - Enkhuizen maakt onderdeel uit van een overkoepelende studie naar een N23 tussen Alkmaar en Zwolle. Van 'A tot Z', Planvorming omtrent de N23 tussen Alkmaar en Zwolle.
[10] Voor de ligging van de genoemde wegen wordt verwezen naar figuur 3.1 en 3.2

- Opwaardering van de provinciale weg N302 (Hoorn - Enkhuizen) vanaf A7 tot aan Markerwaardweg
- Onderzoek naar opwaardering N302 Hoogkarspel (Markerwaardweg)-Enkhuizen, dan wel verlegging van dit tracé naar de provinciale weg (N506) ten zuiden van Hoogkarspel

In het Collegeprogramma (2003) is ten aanzien van de Westfrisiaweg het volgende opgenomen: *'Wij willen in deze collegeperiode aan de bewoners en gebruikers een antwoord geven op de vraag of de Westfrisiaweg zal worden aangelegd / opgewaardeerd. Uiterlijk in 2005 nemen wij daarom, in aansluiting op de indicatieve reservering in het streekplan een principebesluit over tracé en wijze van uitvoering van deze weg.'*
Om te kunnen voldoen aan dit voornemen is in het op 25 oktober 2004 door Provinciale Staten vastgestelde Streekplan 'Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord' het streefbeeld voor het tracé Westfrisiaweg vastgelegd. Zowel Gedeputeerde Staten als Provinciale Staten dringen hierin er op aan snel duidelijkheid te geven over de toekomst van de Westfrisiaweg.

Uitwerking van het streefbeeld
Voor de uitwerking van het streefbeeld Westfrisiaweg tot een go / no go beslissing is in het najaar 2004 een projectorganisatie opgezet. In deze projectorganisatie zijn vanuit de regio de volgende gemeenten vertegenwoordigd: Heerhugowaard, Wester-Koggenland, Hoorn, Drechterland en Enkhuizen. Ook het georganiseerd bedrijfsleven is vertegenwoordigd.
In nauw overleg met de regio is gewerkt aan het nemen van een go / no go beslissing. In dat kader is ook bepaald dat de regio een substantiële financiële bijdrage aan de totale kosten van de weg dient te leveren alvorens met een eventuele uitvoering wordt begonnen. In de eerste helft van 2005 heeft de projectorganisatie toe gewerkt naar besluitvorming in Gedeputeerde Staten over:

- Een besluit over het wel of niet aanpakken van de Westfrisiaweg
- Een besluit over de fasering van de verschillende wegdelen
- Een besluit over welke delen als eerste worden aangepakt
- Een besluit over het beschikbaar stellen van de financiën

Op basis van het 'verkeersonderzoek Westfrisiaweg[11]' hebben Gedeputeerde Staten in haar vergadering van 28 juni 2005 een besluit genomen met daarin onder andere de volgende onderdelen:

- Een pakket aan maatregelen voor opwaardering van de bestaande Westfrisiaweg, met daarin nieuw te realiseren tracédelen
- Een principe-uitspraak om het vigerende streekplan 'Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord' zo nodig te herzien
- De opdracht waar nodig, milieueffectrapportages te laten opstellen

[11] Goudappel Coffeng, 2005.

Een belangrijk uitgangspunt bij deze besluitvorming is dat allereerst een aanvang wordt gemaakt met de opwaardering van het traject A7 (Hoorn) tot en met de Markerwaardweg. Als tweede prioriteit is de rondweg bij Heerhugowaard benoemd.

Het trajectgedeelte N242 tot en met de ontsluiting van bedrijventerrein De Vork wordt door de gemeente Heerhugowaard voorbereid en begeleid en maakt geen onderdeel uit van dit MER.

2.2 Probleem- en doelstelling

2.2.1 Probleemstelling

Mede op basis van het regio-overschrijdende belang van dit deel van de route (Alkmaar - Heerhugowaard - Enkhuizen) als onderdeel van de N23 [12] is in het Streekplan Noord-Holland Noord de ambitie uitgesproken om sociaal economische ontwikkelingen te stimuleren. De komende jaren worden er in dit gebied een groot aantal ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt met als doel de economische positie van het gebied te verbeteren. Hierbij moet met name gedacht worden aan extra woningbouw en ruimte voor bedrijven om de scheve woon-werkbalans te verbeteren.

Een belangrijke factor om deze ontwikkelingen te kunnen realiseren is de bereikbaarheid van het gebied. Voor de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van het gebied is de Westfrisiaweg een belangrijke verkeersader. Op basis van diverse verkeersonderzoeken is geconstateerd dat de verkeersafwikkeling op de Westfrisiaweg reeds in de huidige situatie problematisch is. Daarnaast is er sprake van verkeersonveilige situaties en komt de leefbaarheid van het gebied steeds verder onder druk te staan. Op basis van de autonome groei en de ruimtelijke ontwikkelingen uit het streekplan Noord-Holland Noord is de verwachting dat deze problemen in de komende jaren alleen maar zullen toenemen.

2.2.2 Doelstelling

Een verbeterde verkeerssituatie is noodzakelijk om de economische ontwikkeling in het gebied te kunnen stimuleren. Met de opwaardering van de Westfrisiaweg wordt gestreefd naar een bijdrage aan deze bereikbaarheidsdoelstelling, rekening houdend met de omgeving. De hoofddoelstelling van het initiatief is het garanderen van de (economische) bereikbaarheid, het verbeteren van de leefbaarheid en het vergroten van de verkeersveiligheid. Een belangrijke randvoorwaarde hierbij is het mogelijk maken van de voorgestelde ruimtelijke ontwikkelingen die in het streekplan Noord-Holland Noord staan verwoord.

[12] Het tracé Alkmaar - Heerhugowaard - Enkhuizen maakt onderdeel uit van een overkoepelende studie naar een N23 tussen Alkmaar en Zwolle. Van 'A tot Z', Planvorming omtrent de N23 tussen Alkmaar en Zwolle

Voordat gestart is met het MER-onderzoek is nader uiteengezet wanneer een alternatief 'voldoet aan hierboven geschetste doelstellingen'. De in dit MER-onderzoek te beschouwen alternatieven voor opwaardering van de Westfrisiaweg worden getoetst op:

- Verbeteren doorstroming, waarbij onderscheid gemaakt wordt in:
  - Toename rijsnelheden
  - Verbetering doorstroming kruispunten
  - Minder vertraging

- Verbeteren van de leefbaarheid:
  - Minder geluidgehinderden
  - Verbetering luchtkwaliteit
  - Verbeteren barrièrewerking

- Vergroten van de verkeersveiligheid:
  - Beter scheiden van autoverkeer en landbouwverkeer
  - Daling aantal verkeersslachtoffers

Voor het kwantificeren van de doelstelling (toetsbaar maken) is gebruik gemaakt van streefwaarden opgenomen in de Nota Mobiliteit. Zie voor een nadere beschrijving hoofdstuk 3 en hoofdstuk 5 van dit MER.

2.3 Beleidskader

De voorgenomen opwaarderingmaatregelen worden in onderliggend MER geplaatst tegen de achtergrond van het vigerend (ruimtelijk) beleid. In tabel 2.1 wordt een overzicht gegeven van het huidige beleid en van de beleidsvoornemens op Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeenteniveau, voor zover van invloed op de opwaarderingmaatregelen.

Tabel 2.1 Overzicht beleid

Beleidsplan/nota	Doel beleid	Relevantie voor deze m.e.r.
Europa		
Vogel - en habitatrichtlijn (Natura2000)	Het beschermen van in het wild levende dieren. In het kader van deze richtlijn zijn speciale beschermingszones aangewezen waarbinnen soorten worden beschermd.	Het Markermeer is een speciale beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn (Natura2000). Significant negatieve effecten op de waarden waarvoor deze beschermingszone is aangewezen, mogen in principe niet voorkomen
Verdrag van Malta	Het beschermen van archeologisch erfgoed.	In het gebied aanwezige archeologische waarden moeten expliciet worden meegewogen bij de besluitvorming over ruimtelijke ingrepen.
Rijk		
Nota Ruimte	bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land.	De nota kent verschillende beleidsdoelen die direct of indirect betrekking hebben op de Westfrisiaweg en/of omgeving. De ontwikkeling dient hier op afgestemd te worden.
Nota Mobiliteit	Geven van hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia	De betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid van een reis moeten toenemen binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van veiligheid en kwaliteit leefomgeving.
Nota Belvédère	Cultuurhistorische identiteit sterker richtinggevend te laten zijn voor de inrichting van Nederland.	In het kader van de Nota Belvedère zijn gebieden aangewezen die speciale aandacht krijgen i.v.m. de bijzondere cultuurhistorische waarden. In West - Friesland is dit Groetpolder – De Gouw. Het tracé van de Westfrisiaweg begrenst deels dit gebied.

Beleidsplan/nota	Doel beleid	Relevantie voor deze m.e.r.
Nationaal Milieubeleidsplan 4	In het Nationale Milieubeleidsplan 4 schetst het kabinet het te voeren milieubeleid voor de komende decennia.	Bepaalt de doelstellingen die voor de verschillende milieuthema's (o.a. luchtkwaliteit, externe veiligheid, leefomgeving) worden nagestreefd.
Kader Richtlijn Water	Verbeteren van de ecologische toestand van de watersystemen in Europa.	Geen verslechtering van de waterkwaliteit (stand-still principe).
4e Nota Waterhuishouding	Beleid met betrekking tot waterbeheer voor 1998 – 2006. Hoofddoelstelling van de Nota is het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land.	Belangrijk uitgangspunt is dat er zoveel mogelijk op een natuurlijke wijze moet worden omgegaan met het water en de watersystemen.
Waterbeleid 21ste Eeuw	Geeft uitgangspunten waterbeleid in de 21ste eeuw	Voor de plannen van de Westfrisiaweg moet de watertoets worden doorlopen.
Flora-en-Faunawet	Bescherming van soorten	Soorten in het plan- en studiegebied worden beschermd door de Flora-en-Faunawet.
Natuurbeschermingswet 1998	Gebiedsbescherming (staats- en natuurmonumenten en de vogel- en habitatgebieden)	Het Markermeer is een speciale beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn.
Besluit luchtkwaliteit	*Beperken/ voorkomen van de* verslechtering van de luchtkwaliteit	*De opwaardering van de* Westfrisiaweg moet voldoen aan het Besluit luchtkwaliteit.
Wet geluidhinder	Beperken/ voorkomen van *geluidhinder*	De opwaardering van de *Westfrisiaweg moet voldoen aan de* Wet geluidhinder.
Provinciaal / regionaal		
Streekplan 'Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord'	Ontwikkelen van een eigen identiteit voor Noord Holland Noord.	Voor de Westfrisiaweg is een streefbeeld opgenomen welke is beschreven in hoofdstuk 2 van dit MER.
Agenda Recreatie en Toerisme 2004-2007	Agendapunten voor bevorderen van toerisme naar en binnen de provincie	In de agenda wordt de ontwikkeling van de nieuwe recreatie / groengebieden West - Friesland/ HES en HAL gestimuleerd. Het tracé doorsnijdt beide gebieden. Daarnaast wordt er gewerkt aan het verbeteren en herkenbaar maken van

Beleidsplan/nota	Doel beleid	Relevantie voor deze m.e.r.
		verschillende recreatieve netwerken. Bij het ontwerp moet hiermee worden afgestemd.
Provinciaal waterplan Noord Holland 2006 – 2010 (3e waterhuishoudingsplan)	kaders voor waterbeheer in Noord-Holland. Het plan vormt de basis voor allerlei maatregelen van het waterschap en gemeenten in de periode 2006 – 2010.	Het tracé en het ontwerp van de Westfrisiaweg dient rekening te houden met de ambities die zijn neergelegd in dit plan.
Landschapsplan Westfriesland, uitwerking deelgebied HES	geeft aan waar ruimte voor natuur, recreatie, groen en toerisme mogelijk is.	Voor het HES-gebied zijn van west naar oost vier groenzones voorzien: bij Hoorn, Westwoud, Hoogkarspel en Grootebroek. Bij de uitwerking van deze groenzone ter plaatse van Hoogkarspel en Stede Broec is rekening gehouden met een eventuele nieuwe weg
Uitwerking landschapsplan West - Friesland, deelplan Koggengebied	Het uitbreiden en opwaarderen van het recreatieve routenetwerk, stimuleren van toeristische mogelijkheden in het gebied, waterberging en PEHS.	Er dient afstemming gezocht te worden tussen de waarden en ontwikkelingen zoals beschreven in het plan en de opwaardering van de Westfrisiaweg
Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland (PVVP)	Doelstellingen en visie op verkeer en vervoer in de provincie Noord-Holland	Het streefbeeld voor de Westfrisiaweg is het zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande infrastructuur. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) komt de Westfrisiaweg met verschillende projecten voor. De Westfrisiaweg staat opgenomen in de studiefase van PMI.
Provinciaal Milieubeleidsplan 2002 – 2006	Maatschappelijke milieubenadering afgestemd op de leefomgeving van bewoners. Er zijn drie grote beleidslijnen: duurzaam produceren en consumeren; voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid en verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.	Het ontwerp van de Westfrisiaweg dient met name rekening te houden met de 3e beleidslijn.
Nota cultuurhistorisch Regioprofiel	niet alleen richten op het bewaren en	Voor de verschillende regio's die het

Beleidsplan/nota	Doel beleid	Relevantie voor deze m.e.r.
	behouden van cultureel erfgoed, maar dat cultuurhistorie als inspiratiebron willen gebruiken om nieuwe ontwikkelingen een kans te geven.	tracé doorsnijdt worden kernkwaliteiten benoemd en aanbevelingen genoemd voor het behoud van verschillende cultuurhistorische waarden.
Nota Natuurbeleid 2005 Noord-Holland Natuurlijk	een middel in handen te hebben om met het natuurbeleid aan te koersen op resultaten. Tegelijkertijd is de nota bedoeld als routeplanner voor de veranderingen die zich de komende jaren op dit beleidsterrein aandienen en waar wij als provincie nadere invulling aan zullen gaan geven	Het tracé en het ontwerp van de Westfrisiaweg dient rekening te houden met de nota beschreven koersen en plannen op het gebied van natuur.
Waterbeheersplan 3 Hollands Noorderkwartier (2007 – 2009)	Beheren van water onder dagelijkse omstandigheden, volgens de provinciale verordening en de vigerende wetgeving. In 2009 voldoen aan minimaal de waterkwaliteit van 2000, *maken van procesafspraken* met grootgrondbezitters en gemeenten.	Het tracé en het ontwerp van de Westfrisiaweg dient rekening te houden met de ambities die zijn neergelegd in dit plan.
Verkeersveiligheidsplan Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	Beleidsuitwerking van de diverse aspecten in relatie tot Verkeersveiligheid. Het plan vormt een basis voor eenduidigheid en daarmee herkenbaarheid van te nemen (infrastructurele) maatregelen binnen het beheersgebied van HHNK.	Voor het ontwerp van de Westfrisiaweg dient rekening te worden gehouden met de doelstellingen en daaraan gekoppelde maatregelen zoals beschreven in het verkeersveiligheidsplan.
Groene Wegen	leidraad voor ontwikkeling en beheer van ecologische verbindingszones in Noord-Holland	De Westfrisiaweg doorsnijdt op enkele plaatsen een ecologische verbindingszone. Bij het ontwerp van het tracé dient rekening te worden gehouden met de instandhouding en goed blijven functioneren van deze *verbinding en de ontwerpeisen die zijn* beschreven in deze notitie.
Landschapsverordening Noord-	Landschappelijke verscheidenheid en	De verordening beschermt

Beleidsplan/nota	Doel beleid	Relevantie voor deze m.e.r.
Holland 2005	samenhang, zoals die op de verschillende schaalniveaus zijn te onderscheiden, behouden en bevorderen.	landschappelijke waarden en andere provinciale belangen zoals de PEHS.
Actieplan Luchtkwaliteit	Het selecteren van maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren in de provincie Noord-Holland en de voortgang van ruimtelijke ordeningsprocessen ondersteunen, in het bijzonder daar waar per saldo sprake is van een bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit.	Het tracé en het ontwerp van de Westfrisiaweg dient rekening te houden met de nota beschreven koers en maatregelen met betrekking tot de verbetering van de luchtkwaliteit en het beperken van de verslechtering van de luchtkwaliteit.
Gemeente		
Structuurplan Enkhuizen	Beschrijving van de meest gewenste ruimtelijke ontwikkeling in de komende 10 tot 15 jaren.	In het structuurplan worden voor de mogelijke tracés van de Westfrisiaweg de N302 en de N506 aangegeven. Er wordt uitgegaan van een toekomstscenario, waarin de N506 via de Doorsteek Hoogkarspel de primaire verbinding wordt.
Verkeersplan Enkhuizen	Het Verkeersplan 2005-2015 moet de 'dienstregeling' voor de komende jaren worden, waarbij de aspecten leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid in samenhang bekeken dienen te worden.	Er wordt geen specifieke vermelding gedaan over de Westfrisiaweg. Wel spelen de N302 (Randweg) en N506 een belangrijke rol bij de verkeerscirculatie en de afwikkeling van het stedelijk verkeer op het regionale wegennet.
Ontwikkelingsplan Ecolint Enkhuizen	versterken van de natuur- en recreatiewaarden. Met het aanleggen van een ecologische verbinding wordt de natuurwaarde van de gebieden in en om Enkhuizen vergroot (verbinding in de provinciale ecologische hoofdstructuur)	De natuur en recreatiegebieden 'De Ven', 'De Weelen', het 'Streekbos' en de 'Zuiderdijk' worden in dit plan met elkaar verbonden. Het tracé van de Westfrisiaweg loopt hier aan de zuidzijde langs.
Structuurbeeld 2005-2015 Heerhugowaard	Ruimtelijke visie voor de gemeente Heerhugowaard	De aanleg van de Westfrisiaweg is van belang voor de ontwikkeling van de bedrijventerreinen in Heerhugowaard er daarom een

Beleidsplan/nota	Doel beleid	Relevantie voor deze m.e.r.
		voorkeur voor een route via de noordkant. Een tweede volwaardige ontsluiting van de Vork wordt gerealiseerd als onderdeel van de Westfrisiaweg.
Visie Hoofdwegenstructuur Heerhugowaard	Hierin staat dat er gewerkt wordt aan beperking van verkeer in de wijken. Dit is om de leefbaarheid, door minder geluidoverlast, en de veiligheid te verhogen.	De aanleg van het tracé Heerhugowaard moet worden afgestemd op de hoofdwegenstructuur zoals beschreven in deze visie.
Waterplan Heerhugowaard 2006 – 2015	Het realiseren van een veilig, ecologisch gezond watersysteem met een hoge belevingswaarde en voldoende plaats voor recreatie.	De aanleg van het traject Heerhugowaard moet worden afgestemd op de streefbeelden en maatregelen zoals beschreven in dit plan.
Fietsplan HAL 'op de fiets'	Verminderen van de automobiliteit in de regio door het fietsgebruik te stimuleren.	In de visie staan verschillende randvoorwaarden geformuleerd (op het gebied van veiligheid, comfort, snelheid en sociale veiligheid) voor een goed functionerend fietsnetwerk waarop het ontwerp van Westfrisiaweg afgestemd dient te worden.
Stadsvisie Hoorn	geeft de richting aan waarin Hoorn zich moet ontwikkelen op weg naar het jaar 2025.	In deze visie wordt aangegeven, dat capaciteitsverbetering van de Westfrisiaweg moet leiden tot verbeterde bereikbaarheid van Hoorn
Structuurschets Drechterland (1994)	leidraad voor de ruimtelijke ontwikkeling van Drechterland.	Centraal staat het bieden van ruimte voor eigen ontwikkeling met behoud van het landelijke, dorpse karakter van de gemeente het tracé en de plannen voor de Westfrisia dienen hier op afgestemd te worden.
Intergemeentelijk OWO structuurplan (Koggenland en Opmeer)	Willen de gemeenten richting geven aan de ruimtelijke ontwikkeling van het grondgebied. Een richting die het gebied integraal benadert en zowel recht doet aan de (gebieds)specifieke	Bestaande knelpunten moeten worden aangepakt, in dit kader passen de plannen voor de opwaardering van de Westfrisiaweg

Beleidsplan/nota	Doel beleid	Relevantie voor deze m.e.r.
	kwaliteiten van natuur, landschap, waterstructuur en cultuurhistorie, als aan de wensen van de lokale samenleving om er te kunnen wonen, werken en recreëren.	
Verkeerscirculatieplan Koggenland - De Leet	Het inzichtelijk maken van de verkeerskundige consequenties van de aanleg van twee woonwijken in relatie tot evt. doortrekking van De Leet en de opwaardering van de Westfrisiaweg.	Opwaardering van de Westfrisiaweg is in dit onderzoek als referentiesituatie opgenomen.
Milieubeleidsplan 2007-2009 Koggenland (ontwerp)	Geeft de uitgangspunten en de hoofdzaken van het te voeren milieubeleid weer en heeft een strategisch karakter.	Het tracé en het ontwerp van de Westfrisiaweg dient rekening te houden met de in het beleidsplan beschreven kaders en doelen op het gebied van milieu.
Structuurvisie bestaand stedelijk gebied Stede Broec	Beschrijft de visie van het gemeentebestuur op de indeling, de ordening van (het bebouwde deel) van Stede Broec.	Met betrekking tot de Drechterlandseweg (N302) is een voorlopig standpunt ingenomen dat mogelijkheden opent om de weg tot hoofdroute op nationaal niveau uit te bouwen. Het is daarbij van essentiële betekenis dat binnen dar voornemen de lokale betekenis die de route nu heeft en de implicaties voor het wegenstelsel binnen het stedelijk gebied mede de toekomstige lay-out bepalen.

Op basis van het hierboven beschreven vigerend beleidskader zal naast de hoofddoelstelling (het verbeteren van de doorstroming, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid) rekening moeten worden gehouden met de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de verschillende milieuthema's. De belangrijkste staan hieronder weergegeven:

Ecologie

- Verbetering van waarden ter plaatse van natuurgebieden (verstoring en versnippering)
- Benutten potenties uitsluitingsgebieden 'groene waarden en open ruimten'

Water

- Waarborgen van de veiligheid van het inliggend watersysteem
- Creëren van voldoende ruimte voor water
- Geen verslechtering van de waterkwaliteit
- Benutten van potenties uitsluitingsgebieden 'waterbeheer en kustveiligheid'

Landschap

- Landschappelijke verscheidenheid en samenhang behouden en versterken
- Behoud en ontwikkeling van de vier groenzones aangewezen binnen het HES-gebied

Cultuurhistorie

- Behoud van verschillende cultuurhistorische waarden
- Cultuurhistorie als inspiratiebron gebruiken

Duurzame energie

- Toepassen van energieconcepten bij aanleg van nieuwe wegvakken

2.4 Te nemen en reeds genomen besluiten

Dit MER dient ten behoeve van besluitvorming over het provinciale inpassingsplan. Na de besluiten door de provincie en de betrokken gemeenten moeten nog diverse besluiten worden genomen voordat daadwerkelijk met de opwaardering van de Westfrisiaweg kan worden begonnen. Het gaat daarbij vooral om besluiten die samenhangen met de benodigde vergunningen die nodig zijn voor de aanleg van de weg.

Tegen deze achtergrond zijn de volgende procedures van belang:

- Verwerven van de benodigde aanlegvergunningen. Het inpassingsplan kan voor andere 'werken' dan gebouwen een aanlegvergunning voorschrijven
- Mogelijke vaststelling van hogere toelaatbare geluidhinder dan de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder. In de Wet geluidhinder zijn normen opgenomen voor de toegestane geluidbelasting op de gevels van de woning als gevolg van wegverkeer. Als de voorkeursgrenswaarden niet gehaald kunnen worden, kan de provincie of de gemeente toestemming geven voor een hogere toegestane geluidbelasting
- Verzoeken om ontheffing van de Flora-en-Faunawet in het geval 'significante effecten' optreden of niet uit te sluiten zijn voor beschermde soorten planten en/of dieren
- Ontheffingen voor de ontgrondingen in het kader van de cunet-aanleg