

Opwaardering Westfrisiaweg Heerhugowaard - Enkhuizen

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

14 augustus 2006 / rapportnummer 1774-50



commissie voor de milieueffectrapportage

Provinciale Staten van Noord-Holland
Postbus 3007
2001 CD Haarlem

uw kenmerk
2006-26604

uw brief
2 juni 2006

ons kenmerk
1774-49/Ba/ks

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het MER
Opwaardering Westfrisiaweg Heerhugo-
waard - Enkhuizen

doorkiesnummer
(030) 234 76 35

Utrecht,
14 augustus 2006

Geacht college,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Opwaardering Westfrisiaweg Heerhugowaard - Enkhuizen. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

dr. D.K.J. Tommel
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Opwaardering Westfrisiaweg Heerhugowaard
- Enkhuizen

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Opwaardering Westfrisiaweg Heerhugowaard - Enkhuizen

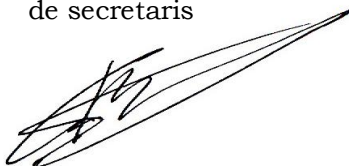
Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over Opwaardering Westfrisiaweg Heerhugowaard - Enkhuizen,

uitgebracht aan het college van Provinciale Staten van Noord-Holland door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

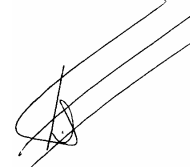
Opwaardering Westfrisiaweg Heerhugowaard - Enkhuizen,

de secretaris



drs. C.A. Balduk

de voorzitter



dr. D.K.J. Tommel

Utrecht, 14 augustus 2006

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES.....	2
3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING.....	3
3.1 Achtergrond, probleemstelling en doel.....	3
3.2 Beleidskader	4
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	4
4.1 Algemeen	4
4.2 Alternatieven	4
4.3 Referentiesituatie.....	6
4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief.....	6
5. MILIEUASPECTEN.....	7
5.1 Bereikbaarheid	7
5.2 Flora en fauna	7
5.3 Water.....	9
5.4 Cultuurhistorie, archeologie en landschap	9
5.5 Compensatie	10
5.6 Woon- en leefmilieu	10
5.7 Landbouw.....	12
6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN	13
7. OVERIG	13
8. EVALUATIEPROGRAMMA.....	13
9. VORM EN PRESENTATIE.....	13

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 2 juni 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Koerier, Het Westfries Weekblad en Noordhollands Dagblad d.d. 8 juni 2006
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

De Gedeputeerde Staten van Noord-Holland willen, om huidige verkeersproblemen rond de Westfrisiaweg te verminderen, een pakket van maatregelen voor opwaardering van de Westfrisiaweg uitvoeren, waaronder nieuw te realiseren tracédelen. Dit vergt een streekplanherziening. Voor deze streekplanherziening dient een milieueffectrapportage (m.e.r.) te worden uitgevoerd. Omdat niet uitgesloten kan worden dat er tevens sprake is van de SMB-plicht, moet waar verder in dit rapport over “MER” gesproken wordt, ook “SMB” gelezen worden. Ook de benodigde wijziging van de onderliggende bestemmingsplannen is mer-plichtig. Nu ervoor gekozen is dat het Milieueffectrapport (MER) ook voor deze bestemmingsplanwijziging de onderbouwing moet leveren, moet het hiervoor voldoende gedetailleerde informatie leveren.

Bij brief van 2 juni 2006 is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport¹. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in De Koerier, het Westfries Weekblad (editie west en oost) en het Noord-Hollands Dagblad². Formeel Bevoegd gezag zijn Provinciale Staten van Noord-Holland.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. – verder aangeduid als ‘de Commissie’³. Het bedoelt aan te geven welke informatie het MER moet bieden om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat dit advies **niet** zelfstandig leesbaar is, maar in combinatie met de startnotitie moet worden gelezen.

Via provincie Noord-Holland heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

De Commissie heeft bij het opstellen van haar advies, naast de startnotitie, kennisgenomen van:

- Verkeersonderzoek Westfrisiaweg;
- Samenvatting verkeersonderzoek Westfrisiaweg;
- “Een snelle verkenning” N507 – hoofdrapport;
- Bijlage bij Een snelle verkenning N507;
- Een snelle verkenning N302 Hoofdrapport;
- Bijlage bij hoofdrapport N302;
- Presentatie provincie tijdens locatiebezoek;
- Startnotitie N23. Handvatten om tot realisatie van weginfrastructuur te komen in een samenwerking tussen overheden en private partijen "van A tot Z".

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie voor de samenstelling bijlage 3.

⁴ Zie bijlage 4.

2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

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 tracévarianten 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 “uitsluitingsgebieden⁵”.

Meest milieuvriendelijke 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 tracékeuzes 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).

⁵ 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”.

Samenvatting en kaartmateriaal

Het MER moet voorzien zijn van een zelfstandig leesbare samenvatting, die duidelijk is voor burgers en geschikt voor bestuurlijke besluitvorming. Verder dient in het MER duidelijk kaartmateriaal beschikbaar zijn, dat ook op lokaal niveau voldoende informatie biedt.

3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING

3.1 Achtergrond, probleemstelling en doel

Probleemstelling

In de startnotitie zijn de volgende aan verkeer en bereikbaarheid gerelateerde problemen rond de Westfrisiaweg genoemd⁶:

- bereikbaarheid: beperkte bereikbaarheid door zware belasting van de kruispunten ten oosten van de A7. Deze problematiek zal naar verwachting in de toekomst verergeren. Ga in het MER in op de huidige rol van alternatieven voor het autoverkeer, zoals openbaar vervoer en fietsverbindingen en de verwachte autonome ontwikkeling daarvan;
- veiligheid: met name op het oostelijk deel van het traject doen zich meer ongevallen voor dan gemiddeld op landelijk niveau. Ook dit aantal zal naar verwachting oplopen in de toekomst. Omschrijf de oorzaken van dit relatief hoge aantal;
- sociaal-economische ontwikkeling: een betere bereikbaarheid wordt nodig geacht om de gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken met betrekking tot woningbouw, bedrijventerreinen en agribusiness;
- aantasting van de leefbaarheid (genoemd in de aanleiding, verder niet omschreven in de probleemschets). Geef de barrièrewerking van de huidige weg aan. Geef aan welke problemen zich hierdoor voordoen? Ga ook in op het aantal woningen en andere gevoelige bestemmingen, dat op dit moment blootgesteld wordt aan overschrijdingen van de (voorkeurs)grenswaarden omtrent geluid en luchtkwaliteit, en geef een indicatie van het aantal gehinderden dat last ondervindt van de barrièrewerking van de wegen.

Geef steeds waar mogelijk kwantitatief aan hoe groot de genoemde problemen zijn.

Doelstelling

Het initiatief heeft tot doel bij te dragen aan de oplossing van bovengenoemde problemen. Het is wenselijk om de doelstellingen van het initiatief zoveel mogelijk te kwantificeren en te koppelen aan de probleemstelling. Dan is een rangschikking van de alternatieven mogelijk op doelbereik, milieueffecten en probleemoplossend vermogen.

Aangegeven is dat het project wordt benaderd als een integraal project. Dit betekent dat, naast het bovenstaande, als impliciete doelstelling geldt gebruik te maken van kansen met betrekking tot het inpassen van milieuvriendelijke maatregelen, bijvoorbeeld op het gebied van natuur, water en energie. Operationaliseer deze doelstelling voor de MER in bruikbare criteria en neem deze mee in de beoordeling van alternatieven. Zet deze doelstelling daarnaast nadrukkelijk in bij het ontwikkelen van het MMA.

⁶ In de aanleiding en Hoofdstuk 2 van de startnotitie worden de huidige verkeers- en gerelateerde problemen rond de Westfrisiaweg omschreven.

3.2 Beleidskader

In hoofdstuk 3 en bijlage 2 wordt ingegaan op het beleidskader. Hierin ontbreken het bestaande Besluit luchtkwaliteit 2005 en de Wet geluidhinder. Besteed ook aandacht aan de ontwikkelingen in de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit.

Aangegeven is dat voor het traject Markerwaardweg - Houtribdijk een streekplanherziening gemaakt moet worden, aangezien alle alternatieven (gedeeltelijk) in uitsluitingsgebieden liggen. Het MER moet informatie aanleveren voor de besluitvorming over het op te nemen traject in de streekplanwijziging. Het moet daartoe inzicht bieden in de noodzaak van aantasting, en het moet onderbouwen welke variant het beste eindresultaat oplevert. Een goed afgewogen keuze in de streekplanwijziging vergt specifieke aandacht voor de effecten van het initiatief op de kwaliteiten van deze uitsluitingsgebieden. Geef in het MER aan op basis van welke waarden een gebied is aangemerkt als uitsluitingsgebied, en welke consequenties deze waarden hebben voor het voornemen. Geef ook aan welke consequenties het voornemen heeft op deze waarden.

In de startnotitie (p. 16) wordt aangegeven dat de rapportage dient ter voorbereiding van het planologisch juridisch kader, streekplan én bestemmingsplannen. Het MER moet hiervoor voldoende gedetailleerde informatie aanleveren.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 Algemeen

De te nemen maatregelen in de voorgenomen activiteit zijn beschreven in de startnotitie in Hoofdstuk 2, onder paragraaf “De Oplossingen”. Bij de uitwerking hiervan moet, aanvullend op hetgeen in de startnotitie is beschreven, in ieder geval aandacht worden besteed aan de opbouw van en de wijze waarop het opwaarderingsalternatief tot stand is gekomen. In de startnotitie is in het hoofdstuk Historie een kort overzicht gegeven van het tot stand komen van het opwaarderingsalternatief. Geef in het MER een volledig overzicht van de afwegingen om te komen tot het gekozen opwaarderingsalternatief. Hierbij is gebruik te maken van de verkeersstudie van Goudappel Coffeng (mei 2005).

Besteed verder aandacht aan:

- de relatie tussen de drie deeltrajecten en de onderbouwing van de gekozen fasering;
- mogelijke mitigatie/preventie van effecten, zoals geluid rond woonwijken en aantasting van uitsluitingsgebieden;
- de te verwachten effecten op de doorstroming.

4.2 Alternatieven

In de startnotitie worden de volgende alternatieven benoemd:

- het Nul-alternatief;

- het Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA), op te bouwen uit de meest milieuvriendelijke oplossingen van de tracéalternatieven en varianten;
- het Opwaarderingsalternatief, waarbij wordt uitgegaan van uitbreiding van bestaande infrastructuur, aangevuld met nieuwe infrastructuur. Voor deze nieuwe infrastructuur worden voor het deel Markerwaardweg-Houtribdijk meerdere varianten onderzocht.

De Commissie is van mening dat de benaming van de opties als “variant” of “alternatief” niet geheel juist is gekozen. Naar haar mening kan het Opwaarderingsalternatief opgebouwd worden uit vier tracé-alternatieven. Zij beveelt aan de volgende indeling te gebruiken:

- In het oostelijk deel van de Westfrisiaweg zijn er vier tracé-alternatieven: noordelijk tracé met doorsteek; noordelijk tracé zonder doorsteek; westelijk tracé en oostelijk tracé. Deze tracés verschillen vooral in de mate waarin ze de bestaande landschappelijke, natuur- en milieukwaliteiten aantasten. Verder verschillen ze in de wijze waarop ze de verstedelijking op de lange termijn (waarmee een langere termijn dan het streekplan bedoeld wordt) beïnvloeden.
- Binnen de vier tracé-alternatieven zijn diverse inrichtingsvarianten mogelijk. Deze kunnen vooral verschillen in de wijze van kruising met bestaande bebouwingslinten (kruising op maaiveld, kruising d.m.v. tunnel of viaduct), en in de principe-inrichting van trajecten die (ook) op de lange termijn waardevolle gebieden of landschappen doorsnijden (verhoogd, op maaiveld of half verdiept).

De opties bij Heerhugowaard en Obdam zijn geen alternatieven, maar varianten: gedetailleerde uitwerkingen van de rondwegen en de aansluiting daarvan op de bestaande weg.

In de inspraakreacties worden enkele voorstellen voor alternatieven gedaan. Mogelijk zijn deze al bekeken in het proces van het opstellen van het opwaarderingsalternatief. Inspraakreacties waaruit mogelijke alternatieven volgen zijn onder andere:

- een tracé vanaf de N242 langs de spoorlijn Heerhugowaard-Obdam⁷;
- een tracé langs de spoorlijn Heerhugowaard-Obdam, waarbij de N241 en N243⁸ benut worden;
- een tracé langs de zuidkant van de stadsuitbreiding Heerhugowaard, uitmondend op het Nollencircuit⁹;
- een tracé vanaf de N242 (Kamerling Onneslaan), verdergaand t.n.v. spoorlijn naar Hoorn, aantakkend op A7¹⁰;
- het huidige oostelijk tracé tussen de Markerwaardweg tot de Houtribdijk opwaarderen¹¹;
- het bestaand tracé Drechterlandseweg opwaarderen¹².

Motiveer hiervoor per genoemd voorstel waarom dit niet als reëel alternatief wordt gezien. Indien het wél reële alternatieven betreft, werk deze volwaardig uit in de beschrijving van de alternatieven volgens de criteria zoals gesteld in hoofdstuk 4 en 5 van dit richtlijnadvies.

⁷ Zie inspraakreactie 4.

⁸ Zie inspraakreactie 23.

⁹ Zie inspraakreactie 8.

¹⁰ Zie inspraakreactie 16.

¹¹ Zie inspraakreactie 5.

¹² Zie inspraakreactie 21.

Binnen alternatieven zijn er zoals hierboven aangegeven inrichtingsvarianten mogelijk. Geef aan welke afwegingen hebben geleid tot de keuze voor de kruispuntoplossingen. Besteed daarbij ook aandacht aan de niet aan verkeer en bereikbaarheid gerelateerde aspecten, zoals barrièrewerking¹³, aantasting van archeologische waarden¹⁴, effecten op bestaande plannen¹⁵ en milieueffecten voor omwonenden¹⁶.

Geef bij alle uit te werken alternatieven en varianten per maatregel aan welk verband deze houdt met de specifieke geconstateerde problemen. De onderbouwing van de alternatieven en varianten dient zelfstandig leesbaar en op kaartmateriaal duidelijk weergegeven te zijn. In het MER moeten tot op lokaal niveau maatregelen, locatie en technieken worden aangeven, om de effecten realistisch te kunnen bepalen en om doorwerking in bestemmingsplannen mogelijk te maken.

4.3 Referentiesituatie

In de Startnotitie (p.14) wordt aangegeven dat het Streekplan een groot aantal ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maakt, dat dient om de economische positie van het gebied te verbeteren (bedrijventerreinen en woningbouw). Dit kan een forse invloed hebben op de verkeersbewegingen.

Het is onzeker wat de toekomstige ontwikkelingen zullen zijn. Expliciteer welke ontwikkelingen al met zekerheid vaststaan, en welke te verwachten zijn op basis van het streekplan. Besteed daarbij ook aandacht aan reeds overeengekomen plannen. Geef aan hoe men van plan is hiermee om te gaan, zoals bijvoorbeeld in het geval van Telersverenigingen Quality Growers Holland en Westfresh¹⁷. Bij onzekerheden op belangrijke programmaonderdelen moet een scenariostudie uitgevoerd worden voor de woningbouw- en bedrijventerreinontwikkeling. Een voorbeeld hoe dit uitgevoerd kan worden, kan gevonden worden in de benadering zoals die is gebruikt in de verkeersstudie van Goudappel Coffeng (mei 2005). Hierin wordt uitgegaan van twee referentiealternatieven. Het eerste alternatief betreft de autonome situatie, 'gebaseerd op reeds genomen besluiten over toekomstige ontwikkelingen' en het tweede alternatief is gebaseerd op realisatie van alle ontwikkelingen uit het streekplan 2004.

4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het MMA dient zoveel mogelijk aan de milieudoelstellingen te voldoen. Daartoe dient actief gezocht te worden naar realiseerbare maatregelen die negatieve milieueffecten beperken of kunnen leiden tot positieve effecten. Daarbij moet niet alleen gekeken worden naar uitvoerings- en optimalisatievarianten van de verbetermaatregelen, maar dient ook te worden gekeken naar:

- maatregelen die de verkeersdruk kunnen verminderen. Onderzoek de maximale vraagbeperkende maatregelen, zoals dynamisch verkeers-

¹³ Zie zienswijze 3 en 22.

¹⁴ Zie zienswijze 9.

¹⁵ Zie zienswijze 10 en 13.

¹⁶ Zie zienswijze 11, 12 en 25.

¹⁷ Zie inspraakreactie nummer 10. Hierin wordt gesteld dat er begin 2006 afspraken zijn gemaakt tussen de telerverenigingen en gemeente Drechterland over een projectlocatie, waar nu één van de tracéalternatieven doorheen getekend is. De provincie had eerder al aangegeven dat deze projectlocatie past binnen het streekplan.

- management (in het bijzonder doseren), ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement en verbetering van het openbaar vervoer;
- de mogelijkheid om invulling te geven aan de brede doelstelling, zoals het concreet minimaliseren van de barrièrewerking door het deels versterken van de uitsluitingsgebieden. Beschrijf de kansen om met het project nieuwe natuur- en recreatieschakels toe te voegen. Langs de Westfrisiaweg-oost bijvoorbeeld door het invullen van een groene doorsteek voor natte natuur en recreatie. Hierbij kan ook de wateropgave invulling krijgen. Langs de Jaagweg N243 bijvoorbeeld door het realiseren van de geplande ecologische verbindingszone;
- de mogelijkheid om asfalt te gebruiken voor koude-/warmtewinning ten behoeve van aangrenzende woonwijken of bedrijventerreinen, zoals gesuggereerd wordt in het advies van gemeente Heerhugowaard¹⁸.

5. MILIEUASPECTEN

5.1 Bereikbaarheid

In het MER dient onder dit aspect vooral het doelbereik, inclusief het verhogen van de verkeersveiligheid van de weggebruikers, beschreven te worden. Hiermee wordt in feite de legitimering van de voorgestelde ingreep bepaald.

De gewenste wegverbeteringen zijn mede bedoeld om de sociaal-economische ontwikkeling van de regio te stimuleren. Daarvoor is bereikbaarheid een belangrijke voorwaarde. Bereikbaarheid is gebonden aan locaties of aan routes. Geef aan wat de effecten zijn van de te verwachten ontwikkelingen en van de verschillende alternatieven en varianten op de bereikbaarheid van locaties, of de doorstroming van de route. Geef aan welke relaties (herkomsten en bestemmingen) wel of geen voordeel hebben van de ingrepen.

Besteed aandacht aan de afwikkeling van lokaal verkeer en fietsverkeer. Geef aan wat de effecten zijn op de belasting op en de doorstroming van de rest van het wegennet in het studiegebied. Besteed daarbij aandacht aan af- en toename van sluipverkeer via het onderliggend wegennet en beschrijf de aan verkeer gerelateerde milieueffecten als die significant zijn.

5.2 Flora en fauna

Gebiedsbescherming ¹⁹

Geef in het MER navolgbaar en gemotiveerd aan of het voornemen gevolgen zou kunnen hebben voor beschermde natuurgebieden. Indien dat het geval zou kunnen zijn, presenteer dan voor de beschermde gebieden:

- de namen van de gebieden;
- de grondslag voor de bescherming:
 - Beschermde natuurmonumenten;
 - Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS);
 - Andere uitsluitingsgebieden zoals aangegeven in het Streekplan.

¹⁸ Zie zienswijze 2. In deze zienswijze van het college van B&W van gemeente Heerhugowaard wordt het Bevoegd Gezag verzocht de mogelijkheden te onderzoeken voor het winnen van warmte en/of koude uit asfalt.

¹⁹ Op de website www.minlnv.nl/natuurwetgeving is uitgebreide informatie te vinden over de sinds 1 oktober 2005 in werking getreden Natuurbeschermingswet en de gebiedsbescherming.

- de begrenzingen op kaart, inclusief een duidelijk beeld van de ligging in het plangebied én:
 - de afstanden van de voorgenomen activiteit tot de beschermde gebieden;
 - of een duidelijk schaalniveau van het kaartmateriaal waaruit dat is af te leiden.

Geef bovendien voor de volgende voorkomende gebieden het van toepassing zijnde beschermingsregime en welke consequenties dit heeft voor het voornemen:

- Beschermde natuurmonumenten gelegen buiten de Natura 2000-gebieden;
- De Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS);
- Andere uitsluitingsgebieden.

Kijk ook naar cumulatieve effecten tengevolge van andere activiteiten, waaronder bestaand gebruik.

Soortenbescherming²⁰

Geef aan of voor het voornemen een ontheffing van de minister van LNV vereist is op grond van artikel 75 van de Flora en faunawet. Indien dat vereist is, motiveer dan in het MER op grond waarvan verondersteld wordt dat ontheffing verleend zal worden.

Ga speciaal in op de effecten op vogels, op overige doelsoorten van het Natuurbeleid en ook op de strikt beschermde soorten: deze laatste staan in bijlage IV van de Habitatrichtlijn en in bijlage 1 van het *Besluit houdende wijziging van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen* (AMvB artikel 75 Ffw). Geef ook aan welke beschermde soorten op de zogenaamde *Rode Lijsten* staan. Geef voor al deze soorten aan welk effect een alternatief of variant heeft op de individuen of de populatie.

Omdat het MER wordt opgesteld voor zowel Streekplanherziening als Bestemmingsplanwijziging en omdat het project een vrij grote urgentie heeft, geeft de Commissie in overweging om de informatie die benodigd is voor een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet gelijktijdig met het MER te verkrijgen en te presenteren.

Ecologische structuur

Ga in op de te verwachten barrièrewerking van de weg:

- in de PEHS (inclusief Otternetwerk).
- op migratiemogelijkheden van voorkomende beschermde soorten in het algemeen.

Besteed bij de beschrijving van de effecten op de waarden in deze gebieden aandacht aan te nemen preventieve en mitigerende maatregelen. Geef ook aan welke positieve bijdrage hieraan gerealiseerd kan worden in het kader van de verbreding van de weg.

²⁰ Op de website www.minlnv.nl/natuurwetgeving is uitgebreide informatie te vinden over de soortenbescherming, waaronder de systematiek van de Flora en faunawet en de vereisten voor het verkrijgen van ontheffingen voor verboden handelingen.

5.3 Water

Geef aan welke gevolgen het voornemen heeft op de mogelijkheid tot waterberging, waarvoor een deel van het plangebied -bij Hoorn en ten oosten van Obdam- zoekgebied is. Ook doorsnijden sommige tracés peilvakken met hoge natuurgerichte waterpeilen. Ga zoveel mogelijk kwantitatief in op de effecten van aanleg of gebruik van de weg op de grondwaterstand, en op de indirecte effecten daarvan op flora en fauna.

5.4 Cultuurhistorie, archeologie en landschap

Op langere termijn bepaalt de keuze van het uiteindelijke tracé de richting van de verstedelijking van dit deel van West-Friesland. Dit aspect overstijgt weliswaar de looptijd van dit streekplan, maar het in beeld brengen ervan heeft wél een belangrijke toegevoegde waarde. De globale effecten van de verstedelijkingsrichting dienen kwalitatief in de effectbeoordeling te worden betrokken. In dit kader speelt het streefbeeld voor de weg een rol: een gestroomlijnde verbindingsweg of een zijde van een ladderstructuur met de N506.

De voorgenomen aanpassing van de weg doorsnijdt enkele uitsluitingsgebieden uit het streekplan en enkele gave agrarische landschappen. Besteed voor zowel de korte als de lange termijn met name aandacht aan de volgende kwaliteiten (Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord):

- cultuurhistorisch waardevolle gebieden ten westen van Drechterland en ten noordoosten van Obdam;
- gebieden ten noord-oosten van Hoorn gebied met waardevolle en vrijwel onaangetaste cultuurhistorische lijnelementen;
- groene waarden en open ruimten als noord-zuid verbindingen tussen Enkhuizen, Stede Broec, Drechterland en ten westen van Drechterland en ten noord-oosten van Hoorn. De provincie heeft de ambitie deze gebieden te ontwikkelen tot groenstructuren;
- een deel van West-Friesland is volgens het streekplan Belvédèregebied met veel aardkundige waarden;
- natte restanten (zeer fijnmazig berging- en afvoersysteem) in het oostelijk deel van West-Friesland, die na de ruilverkaveling zijn overgebleven;
- cultuurhistorisch waardevolle bebouwing.

Volg bij het opstellen van het MER de in het streekplan aangegeven ambitie om de cultuurhistorische waardenkaart te benutten bij plannen.

Archeologie is van wezenlijk belang in de oostelijke tracé-alternatieven²¹, waar onder andere een wettelijk beschermd archeologisch monument aanwezig is. Neem in het MER een nauwkeurige beschrijving van de archeologische waarden en verwachtingswaarden op, als basis voor de effectbeschrijving van alternatieven en varianten. De Commissie adviseert om voor de verschillende nieuwe tracés door middel van bureauonderzoek de archeologische verwachtingswaarde nader te onderbouwen. Vermeld tevens hoe in de planvorming en uitvoering met archeologie zal worden omgegaan. Beschrijf hoe effecten op archeologische waarden voorkomen of beperkt zullen worden. Bodemverstorende ingrepen zijn voor delen van de voorgestelde tracés vergunningsplichtig.

²¹ Zie inspraakreactie 9.

Motiveer in het MER op grond waarvan verondersteld wordt dat vergunning verleend zal worden.

5.5 Compensatie

In de startnotitie wordt gesteld dat ontstane schade, volgend uit de voorgenomen maatregelen, gecompenseerd wordt. Benoem welke waarden worden aangetast, en hoe deze gecompenseerd gaan worden. Ga daarbij met name in op de waarden in de uitsluitingsgebieden. Geef aan hoe dit in de besluitvorming wordt vastgelegd. In het MER moet aangegeven worden wanneer de te nemen compensatiemaatregelen gerealiseerd worden.

5.6 Woon- en leefmilieu

Lucht

De realisatie van bepaalde maatregelen, zoals het aanleggen van een nieuw stuk weg, wegverbreding en verhoging van de maximumsnelheid, zal naar verwachting een negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. Beschrijf de gevolgen van het initiatief voor de luchtkwaliteit, onafhankelijk of sprake zal zijn van normoverschrijding of niet. Hiervoor zijn modelberekeningen nodig voor de toetsing aan de eisen van het Blk 2005. Deze berekeningen moeten worden uitgevoerd conform het concept reken- en meetvoorschrift van VROM. Aanmerkelijk moet worden gemaakt dat het plan of project realiseerbaar is binnen de eisen van het Blk 2005.

Geef voor fijn stof (PM₁₀) en NO₂, middels een contourenkaarten op basis van modelberekeningen, inzicht in de concentratieniveaus en overschrijdingen van grenswaarden (en plandrempels²² voor NO₂), zowel bij autonome ontwikkeling als bij uitvoering van de voorgenomen activiteit. Beschrijf:

- de ligging en grootte (in ha) van eventuele overschrijdingsgebieden;
- de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
- de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden²³;
- de mate van overschrijding van grenswaarden ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

De Commissie merkt op dat niet te verwachten is dat de grenswaarden voor de overige stoffen uit het Blk 2005 (SO₂, CO, Pb en benzeen) zullen worden overschreden. Gezien recente jurisprudentie beveelt de Commissie toch aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER.

Bij toepassing van de saldobenadering bij normoverschrijding moet het saldo bepaald worden, bijvoorbeeld door de verschillen tussen autonome ontwikkeling en voorgenomen activiteit aan te geven qua:

- oppervlakte overschrijdingsgebied en/of gemiddelde concentratie²⁴;

²² Overschrijding van plandrempels is toegestaan, maar verplichten wel tot het opstellen van een verbeterplan.

²³ Deze informatie is niet relevant voor de toetsing aan de grenswaarden en plandrempels uit het Blk 2005. Deze gelden immers voor de buitenlucht in zijn algemeenheid (m.u.v. arbeidsplaatsen, waarop de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing is). Voor het verkrijgen van inzicht in de mogelijke gezondheidseffecten acht de Commissie het echter van belang ook inzicht te geven in de mate van blootstelling van de bevolking. Gevoelige bestemmingen zijn woningen, scholen, ziekenhuizen, scholen, speeltuinen en sportvelden.

- aantallen woningen en gevoelige bestemmingen gelegen binnen het overschrijdingsgebied;
- mate van overschrijdingen ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

Aannemelijk moet worden gemaakt dat voldaan wordt aan de gestelde beperkingen (naar inhoud, plaats en tijd) aan saldering in het Blk 2005 en de Ministeriële regeling voor de uitwerking van de saldobenadering (concept 18 december 2005). Geef tenminste de volgende informatie:

- een omschrijving en de exacte ligging (op kaart) van het plangebied en het salderingsgebied²⁵;
- een beschrijving van de verandering van de concentraties in het salderingsgebied en een beschrijving van de autonome ontwikkeling die daarbij als uitgangspunt is gebruikt;
- een beschrijving van de maatregelen waardoor de concentraties verminderen, daaronder mede inbegrepen eventuele maatregelen in het plangebied zelf²⁶;
- het tijdstip waarop, of de termijn waarbinnen, deze maatregelen worden uitgevoerd²⁷.

Geluidbelasting en hinder

Beschrijf de huidige of heersende geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de nieuwe wegen en de te reconstrueren wegen voor het bepalende jaar (tien jaar na openstelling van de weg of na reconstructie van de weg).

Geef aan hoeveel woningen een geluidbelasting ondervinden hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uitgedrukt in L_{den} ²⁸ dan wel op welke afstand van de wegas de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Ook de geluidbelasting en het geluidbelast oppervlak (vanaf 38 dB) uitgedrukt in L_{den} , voorzover relevant, op uitsluitingsgebieden en met name ook stiltegebieden dient te worden aangegeven.

Geef aan in hoeverre de alternatieven en varianten een oplossing vormen voor geluidproblematiek ten gevolge van het huidige sluipverkeer. Geef aan of er door de voorgestelde maatregelen extra verkeer wordt aangetrokken en of daardoor ook effecten op het onderliggende wegennet optreden. Geluid is relevant bij een verkeerstoename van 30% en een afname van 20% ten opzichte van de referentiesituatie. Dit komt overeen met 1 dB. Wanneer dit verwacht kan worden, moeten de effecten hiervan op verkeersintensiteit, en de meest relevante daarvan afgeleide milieueffecten -geluid, lucht en barrièrewerking- in kaart worden gebracht.

Geef aan of er thans al woningen zijn waarvoor een hogere waarde is verleend. Geef tevens aan in hoeverre er nog achterstallige saneringssituaties zijn waar-

²⁴ Dit kan bijvoorbeeld door concentraties, gewogen naar wegvaklengte, te middelen. Het bepalen van wegvaklengte gewogen gemiddelde concentraties kan nuttig zijn in bebouwd gebied waar het oppervlakte overschrijdingsgebied niet nauwkeurig bepaald kan worden.

²⁵ Geef aan welke functionele of geografische samenhang er bestaat tussen plangebied en salderingsgebied.

²⁶ Aannemelijk moet worden gemaakt dat qua luchtkwaliteit per saldo minimaal sprake is van een stand-still situatie.

²⁷ Geef daarbij aan welke waarborgen getroffen worden opdat de maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd. Daarbij kan gedacht worden aan de verankering van de maatregelen in bijvoorbeeld een lopende begroting.

²⁸ Bij het van kracht worden van de Wet geluidhinder moet de geluidbelasting in de uniforme Europese dosismaat L_{den} worden uitgedrukt. Op 3 juli 2006 heeft de Eerste Kamer ingestemd met wijziging van de Wet geluidshinder. Deze wordt naar verwachting op korte termijn bij Koninklijk besluit bekrachtigd.

voor de alternatieven een oplossing zouden kunnen vormen. Daar waar (voorkeurs)grenswaarden worden overschreden dient aangegeven te worden in welke mate de toepassing van geluidsarm asfalt de geluidbelasting reduceert. Dit geldt ook voor de mogelijke toepassing van geluidoverdracht beperkende maatregelen als geluidschermen of aardewallen.

Trillingen

De Commissie verwacht dat in de gebruiksfase geen voelbare trillingen zullen ontstaan. Geef aan of men binnen de praktijkcriteria blijft. Als het project binnen praktijkcriteria²⁹ blijft, dan is geen gedetailleerd onderzoek noodzakelijk.

In de aanlegfase zullen mogelijkerwijs wél trillingen ontstaan, met name bij de aanleg van nieuwe wegdelen als er heiwerkzaamheden plaatsvinden en/of damwanden worden ingetrild. Onderzoek de mogelijke effecten hiervan.

Externe veiligheid

Geef aan waar en in welke mate er knelpunten zijn ten aanzien van het plaatsgebonden risico of het groepsrisico, ten gevolge van het vervoer van gevaarlijk stoffen. Geef tevens aan of de alternatieven leiden tot het oplossen van deze knelpunten c.q. nieuwe problemen creëert.

Verkeersveiligheid

Onderzoek welke effecten de maatregelen hebben op de niet-weggebruikers, zoals spelende kinderen, omwonenden etc. Beschrijf met welke maatregelen de risico's voor deze groepen kunnen worden verminderd. Beschrijf welke effecten hierdoor optreden op het onderliggend en aansluitende wegennet.

5.7

Landbouw

In het MER dienen de effecten van planologische beslissingen op het functioneren van de landbouw in beeld te worden gebracht. Daarbij is het wenselijk gebruik te maken van de resultaten van het agrarische structuuronderzoek dat de provincie Noord Holland laat uitvoeren. Beschouw zowel de positieve als de negatieve aspecten. Bij positieve aspecten moet worden ingegaan op transportmogelijkheden van grondstoffen en producten en op vestigingsmogelijkheden voor verwerkende industrie en handel. Hoe kan hiermee concreet worden bijgedragen aan het voornemen van de overheid om de agribusiness in Noord Holland Noord te versterken? Bij negatieve aspecten kan gedacht worden aan het verlies van landbouwgrond of aan een slechtere bereikbaarheid van percelen en bedrijfsgebouwen. Beschrijf of en, zo ja, hoe veroorzaakte problemen kunnen worden opgelost.

²⁹ Er zijn geen wettelijke normen voor trillingen. Praktijkcriteria ("expert judgement") waarbij geen voelbare trillingen in woningen zullen optreden zijn:

- rijsnelheid zwaar verkeer < 30 km/uur, afstand tot woningen > 20m en geen oneffenheden in de weg zoals drempels;
- rijsnelheid zwaar verkeer > 50 km/uur, afstand tot woningen > 50m en geen oneffenheden in de weg zoals drempels;
- voor licht verkeer zijn er in het geheel geen criteria.

6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, beveelt de Commissie bij dit project aan wel een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven, omdat dit relevant is bij de afweging daarvan.

7. OVERIG

Voor de onderdelen “leemten in milieu-informatie” en “samenvatting van het MER” heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

Het MER moet voorzien zijn van een zelfstandig leesbare samenvatting, die duidelijk is voor burgers en geschikt voor bestuurlijke besluitvorming. Verder dient in het MER duidelijk kaartmateriaal beschikbaar zijn, dat ook op lokaal niveau voldoende informatie biedt.

8. EVALUATIEPROGRAMMA

De Commissie adviseert om in het evaluatieprogramma aandacht te besteden aan het doelbereik: in hoeverre zijn de verwachte doelen, zoals omschreven in paragraaf 3.1 van dit advies, op alle punten bereikt?

9. VORM EN PRESENTATIE

In het MER dient recent kaartmateriaal met een duidelijke legenda te worden gebruikt. Op minstens één kaart moeten alle topografische namen goed leesbaar zijn weergegeven die in het MER worden gebruikt. Het kaartmateriaal moet een zodanige schaal hebben dat het voldoende informatief is, maar dat het een en ander ook na-/opgemeten kan worden (locatie van de bestaande waterlopen en wegen). De relatie tussen de regio, studiegebied en activiteit moet duidelijk zijn.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Opwaardering Westfrisiaweg Heerhugowaard - Enkhuizen

(bijlagen 1 t/m 4)

**Brief van het bevoegd gezag d.d. 2 juni 2006 waarin de Commissie
in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen**

PNH COC

kunnen tot 22 juli 2006 worden ingediend.

Ik verzoek u om met inachtneming van de in de Wet milieubeheer bepaalde termijn aan het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland advies uit te brengen over de richtlijnen.

Ik verzoek u uw advies toe te zenden aan:
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Directie Beleid/Sector Milieu
T.a.v. dhr. drs. M. Jonk
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

Voor het maken van een afspraak voor een locatiebezoek kunt u contact opnemen met de heer drs. M. Jonk, m.e.r.-coördinator van de provincie Noord-Holland (023-5143560).

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


sectormanager Milieu
mw. drs. N.M. Beekman

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in De Koerier, Het Westfries Weekblad en Noordhollands Dagblad d.d. 8 juni 2006

Publicatie d.d. 8 juni 2006 in:



1. De Koerier;
2. Het Westfries Weekblad (editie West en Oost);
3. Noordhollands Dagblad (Alkmaarse Courant, Dagblad voor West-Friesland, Enkhuizer Courant).

KENNISGEVING

STARTNOTITIE TRAJECTNOTA/MER

Milieueffectrapportage (m.e.r.) ten behoeve van de besluitvorming over de opwaardering van de Westfriisiaweg tussen Heerhugowaard en Enkhuizen.

De provincie Noord-Holland wil samen met de gemeenten en andere partijen in de regio de Westfriisiaweg opwaarderen tot een hoogwaardige wegverbinding. Voor de nieuw aan te leggen wegverbinding tussen de Markerwaardweg en de Houtribdijk (het meest oostelijk deel van de Westfriisiaweg van Zwaagdijk-Oost tot Enkhuizen) bereidt de provincie Noord-Holland een herziening van het Streekplan Noord-Holland-Noord voor. Voor het deel tussen de A7 en de Markerwaardweg gaat het maatregelenpakket uit van verbreding van de weg van 2x1 naar 2x2 rijbanen en vervanging van gelijkvloerse door ongelijkvloerse kruisingen. Daarvoor moeten de bestemmingsplannen worden aangepast. Dat geldt ook voor de nieuwe verbinding tussen de N242 en N507 bij Heerhugowaard.

Om het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming over de opwaardering van de Westfriisiaweg te geven, heeft het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland besloten om een m.e.r.-procedure voor het hele tracé te doorlopen.

De m.e.r.-procedure is gericht op de herziening van het streekplan. Op basis van de resultaten van deze m.e.r.-procedure zullen ook de wijzigingen van de bestemmingsplannen c.s. van de betrokken gemeenten in procedure worden gebracht. Het bevoegde gezag in deze m.e.r.-procedure is het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. De provincie Noord-Holland is ook initiatiefnemer in het kader van deze m.e.r.-procedure.

Procedure

Voordat een herziening van het streekplan kan worden vastgesteld, moeten de effecten van de voorgenomen activiteiten in een Milieueffectrapport (MER) worden beschreven.

De wettelijke m.e.r.-procedure start met de bekendmaking van de startnotitie. De startnotitie geeft een uiteenzetting van de probleem- en doelstelling, van de voorgenomen activiteiten en de mogelijke oplossingen. In de startnotitie is een globale aanduiding van de aard en gevolgen voor het milieu gegeven. Voordat het MER kan worden opgesteld, stellen Gedeputeerde Staten van Noord-Holland aan de hand van de inspraak en het advies van de Commissie voor de m.e.r. de richtlijnen vast waaraan de inhoud van het MER moet voldoen. Een ieder wordt hierbij uitgenodigd opmerkingen te maken ten behoeve van het opstellen van deze richtlijnen.

Inzage

Graag vernemen wij uw reactie op de startnotitie MER voor de verbreding van de N244. De startnotitie ligt daarom van **9 juni tot 22 juli 2006** tijdens kantooruren ter inzage bij:

- **bij de Provincie Noord-Holland**, kamer 1113, Houtplein 33 te Haarlem;
- **bij de gemeente Drechterland**, Raadhuisplein 1 te Hoogkarspel van 08.30 tot 12.30 uur en donderdagmiddag van 13.30 tot 18.00 uur.
- **bij het Loket Bouwen en Wonen van de gemeente Enkhuizen**, Hoogstraat 11 te Enkhuizen op maandag tot en met vrijdag van 09.00 tot 12.00 uur en donderdagavond van 18.00 tot 20.00 uur.
- **bij de gemeente Heerhugowaard**, Parelhof 1 te Heerhugowaard, afdeling Voorlichting van 09.00 tot 16.00 uur.
- **bij de gemeente Hoorn**, Nieuwe Steen 1 te Hoorn, van 09.00 tot 15.00 uur.
- **bij de gemeente Obdam**, Dorpsstraat 121 te Obdam van maandag tot en met vrijdag van 09.00 tot 12.00 uur en donderdagmiddag van 14.00 tot 16.30 uur;
- **bij de Openbare Bibliotheek van Obdam**, Dr. Lohmanstraat 21a te Obdam op maandag, donderdag en vrijdag van 14.30 tot 17.00 uur, woensdag van 10.00 tot 12.00 uur en van 14.30 tot 17.00 uur.
- **bij de gemeente Stede Broec**, de Middend 2 te Bovenkarspel van maandag tot en met donderdag van 09.00 tot 16.00 uur en op vrijdag van 09.00 tot 12.00 uur.
- **bij de gemeente Wervershoof**, Raadhuisplein 1 te Wervershoof van 09.00 tot 12.00 uur.
- **bij de Openbare Bibliotheek van Wervershoof**, Raadhuisplein 66 te Wervershoof op:

maandag en vrijdag	van 14.00 tot 20.00 uur;
woensdag	van 10.00 tot 12.00 uur en
	van 14.00 tot 17.00 uur;
donderdag	van 14.00 tot 17.00 uur.
- **bij de gemeente Wester-Koggenland**, Middenhof 2 te De Goorn van 09.00 tot 12.00 uur.
- **bij de gemeente Wognum**, Raadhuisplein 1 te Wognum van 09.00 tot 12.00 uur.

Bovendien liggen de stukken buiten kantooruren ter inzage:

- **bij de Openbare Bibliotheek van Drechterland**, Bernhardstraat 20 te Hoogkarspel, elke maandag- en donderdagavond van 19.00 tot 21.00 uur;
- **bij de gemeente Heerhugowaard**, afdeling Voorlichting op de donderdagavonden van 17.00 tot 20.00 uur, echter uitsluitend na een telefonisch gemaakte afspraak (tel. 072-5761201);
- **bij de gemeente Hoorn** op de donderdagavonden van 17.00 tot 20.00 uur, echter uitsluitend na een telefonisch gemaakte afspraak (tel. 0229-284669);
- **bij de Openbare Bibliotheek van Obdam** op maandag en donderdag van 18.30 tot 20.30 uur;
- **bij de gemeente Stede Broec**, echter uitsluitend na een telefonisch gemaakte afspraak (tel. 0228-510111);
- **bij de gemeente Wester-Koggenland** op de maandagavonden van 17.00 tot 20.00 uur.
- **in de kantine van Sporthal "t Span"**, Boogerd 5 te Wognum op maandagavond van 19.00 tot 22.00 uur.

Daarnaast is de startnotitie in te zien op de provinciale website www.noord-holland.nl, onder het thema verkeer en vervoer.

Informatiebijeenkomst

Wilt u meer weten over de startnotitie MER? Dan bent u **dinsdag 11 juli en donderdag 13 juli 2006** van harte welkom op de informatiebijeenkomsten in de regio. De provincie en gemeenten lichten op deze avond het initiatief toe en u bent in de gelegenheid om mondeling te reageren op de stukken en de toelichting. Informatie over de plaats en aanvangstijden treft u aan op de eerdergenoemde website.

Schriftelijk reageren

U kunt schriftelijk uw opmerkingen over de startnotitie en over de inhoud van de op te stellen richtlijnen voor het MER tot **22 juli 2006** indienen. Uw reactie kunt u richten aan:

Het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

Directie Beleid/sector Verkeer en Vervoer

t.a.v. de heer G. Valster

Postbus 3007

2001 DA HAARLEM

Voor meer informatie over de inhoud van het project 'opwaardering Westfrisiaweg' kunt u contact opnemen met de heer G. Valster van de sector Verkeer en Vervoer van de provincie Noord-Holland (023-5143542).

Voor vragen over de m.e.r.-procedure kunt u contact opnemen met de heer M. Jonk (023-5143560) van de sector Milieu van de provincie Noord-Holland.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

Bevoegd gezag: Provinciale Staten van Noord-Holland

Besluit: wijzigen van bestemmingsplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.1

Activiteit: opwaardering van de Westfriisiaweg

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 8 juni 2006

richtlijnenadvies uitgebracht: 14 augustus 2006

Bijzonderheden: De Provincie Noord-Holland wil, om huidige verkeersproblemen rond de Westfriisiaweg te verminderen, een pakket van maatregelen voor opwaardering van de Westfriisiaweg uitvoeren, waaronder nieuw te realiseren tracédelen. Dit vergt een streekplanherziening. Voor deze streekplanherziening dient een milieueffectrapportage (m.e.r.) te worden uitgevoerd. Omdat niet uitgesloten kan worden dat er tevens sprake is van de SMB-plicht, moet waar verder in dit rapport over “MER” gesproken wordt, ook “SMB” gelezen worden. Ook de benodigde wijziging van de onderliggende bestemmingsplannen is mer-plichtig. Nu ervoor gekozen is dat het Milieueffectrapport (MER) ook voor deze bestemmingsplanwijziging de onderbouwing moet leveren, moet het hiervoor voldoende gedetailleerde informatie leveren.

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport:

- Beschrijf de afwegingen en de keuzes die zijn gemaakt voor de verschillende tracédelen van het opwaarderingsalternatief en besteed daarbij aandacht aan het afvallen van tracévarianten die woonkernen, agrarische gebieden en natuur ontzien;
- Omschrijf expliciet hoe voldaan wordt aan de randvoorwaarden voor behoud en ontwikkeling van de kwaliteiten in de uitsluitingsgebieden;
- Meest milieuvriendelijke 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;
- Voornemen en effecten dienen beschreven te worden op bestemmingsplanniveau

Samenstelling van de werkgroep:

dr.ir. H.F.M. Aarts

ir. J.A. Huizer

ir. J.E.M. Lax

drs. K. Wardenaar

dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep: drs. C.A. Balduk

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
	20060530	J.G. Bregman	Bovenkarspel	20060628
	20060629	Gemeente Heerhugowaard	Heerhugowaard	20060705
	20060627	Gemeente Obdam	Obdam	20060705
	20060721	Fam. S.L.C. de Ruijter	Heerhugowaard	20060728
	20060710	Comité Niet door 't Lint	Hoogkarspel	20060714
	20060704	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit	Utrecht	20060718
	20060714	Kamer van Koophandel Noordwest- Holland	Alkmaar	20060720
	20060712	Actiegroep Leefbaar Heerhugo- waard	Heerhugowaard	20060720
	20060714	Rijksdienst voor het Oudheidkun- dig Bodemonderzoek	Amersfoort	20060720
	20060712	Telersverenigingen Quality Gro- wers Holland en Westfresh	Oosterblokker	20060720
	20060712	Actiegroep Leefbaar Zwaagdijk	Zwaagwijk	20060720
	20060714	W.J. Honkoop	Hoogkarspel	20060721
	20060718	Stichting Proeftuin Zwaagwijk	Zwaagwijk	20060724
	20060717	W.F.M. Hoogzand	Obdam	20060724
	20060714	Rijksdienst voor het Oudheidkun- dig Bodemonderzoek	Amersfoort	20060724
	2006----	A.G.J. van der Pal	Heerhugowaard	20060724
	20060718	M.N.P. Boermans	Hoogkarspel	20060724
	20060720	J. van Diepen		20060725
	20060720	E.J.M. Seuren	Avenhorn	20060725
	20060720	Gemeente Enkhuizen	Enkhuizen	20060726
	20060719	Comité Niet door 't Lint	Hoogkarspel	20060726
	20060719	S.J. de Boer	Obdam	20060726
	20060720	D. en C. Dekker	Heerhugowaard	20060726
	20060720	E.J.M. Seuren	Avenhorn	20060727
	20060720	P. Rinkel	Hoogkarspel	20060727
	20070720	Bewonersvereniging Broeker- Schans	Bovenkarspel	20060727
	20070628	Gemeente Hoorn	Hoorn	20060731

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Opwaardering Westfriisiaweg Heerhugowaard – Enkhuizen**

De Provincie Noord-Holland wil, om huidige verkeersproblemen rond de Westfriisiaweg te verminderen, een pakket van maatregelen voor opwaardering van de Westfriisiaweg uitvoeren, waaronder nieuw te realiseren tracédelen. Dit vergt een streekplanherziening. Voor deze streekplanherziening dient een milieueffectrapportage (m.e.r.) te worden uitgevoerd. Omdat niet uitgesloten kan worden dat er tevens sprake is van de SMB-plicht, moet waar verder in dit rapport over “MER” gesproken wordt, ook “SMB” gelezen worden. Ook de benodigde wijziging van de onderliggende bestemmingsplannen is mer-plichtig. Nu ervoor gekozen is dat het Milieueffectrapport (MER) ook voor deze bestemmingsplanwijziging de onderbouwing moet leveren, moet het hiervoor voldoende gedetailleerde informatie leveren.

ISBN-10: 90-421-1891-1

ISBN-13: 978-90-421-1891-1