

Opwaardering Westfrisiaweg Heerhugowaard - Enkhuizen

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de
aanvulling daarop**

5 februari 2008 / rapportnummer 1774-197

1. OORDEEL

Voornemen

De Provincie Noord-Holland en de omliggende gemeenten willen de Westfrisiaweg tussen Heerhugowaard en Enkhuizen opwaarderen. Ten behoeve van de besluitvorming hierover wordt m.e.r. doorlopen. De besluitvorming en de m.e.r. worden gefaseerd aangepakt: in fase 1 (de huidige fase) wordt een principebesluit over de ligging van het tracé genomen. In fase 2 volgt een gedetailleerde uitwerking van het gekozen tracé, waarover dan een definitief besluit wordt genomen.

Het voorliggende MER Opwaardering Westfrisiaweg is bedoeld om te komen tot een tracékeuze (fase 1). Het gekozen tracé zal later gedetailleerd uitgewerkt worden in een inrichtings-MER (fase 2). Alternatieve tracés zullen dan niet meer aan de orde komen. Dit betekent dat de onderbouwing van nut en noodzaak van de opwaardering en van de tracékeuze in het onderhavige MER gegeven moeten worden. De Commissie¹ heeft haar toetsing hier op gericht. In het onderhavige advies geeft de Commissie ook aandachtspunten voor de verdere uitwerking in het inrichtings-MER.

Tussentijdse aanvullende informatie

Tijdens de toetsing van het MER heeft de Commissie, mede naar aanleiding van de inspraakreacties², een aantal tekortkomingen geconstateerd, die zij essentieel achtte voor de besluitvorming over de tracékeuze. De Commissie heeft naar aanleiding van haar vragen aanvullende informatie (verder: de aanvulling) ontvangen en deze betrokken bij haar toetsing.³ De Commissie adviseert de aanvulling zo spoedig mogelijk openbaar te maken.

De Commissie heeft vragen gesteld over:

- Doel en functie van de weg, verkeersanalyse;
- Motivatie van afgevalen alternatieven en maatregelen, zoals de alternatieven bij Heerhugowaard, maatregelen in de sfeer van verkeersmanagement en vraagbeperkende maatregelen;
- Toekomstvastheid: is het verantwoord om de effecten van de opwaardering van de resterende 2x1-tracés naar 2x2 buiten beschouwing te laten;
- De positie van de zaadveredelingsbedrijven in relatie tot het realiteitsgehalte van de doorsteek Enkhuizen⁴. Mogelijkheden voor aanpassingen aan het tracé om de gronden van de bedrijven te ontzien;
- Verkeersveiligheid: een verklaring van de positieve score van de alternatieven, terwijl het aantal slachtoffers op de Westfrisiaweg toeneemt.
- Geluid als gevolg van de verhoogde ligging bij Hoorn;
- Een nadere uitwerking van het mma, waarin een aantal onjuistheden hersteld wordt en een scheiding wordt aangebracht tussen milieu- en sociaaleconomische aspecten.

¹ Zie bijlage 1 voor de samenstelling van de Commissie en overige projectgegevens.

² Zie bijlage 2 voor een lijst van de inspraakreacties.

³ Zie bijlage 1 voor een overzicht van de aanvullende documenten.

⁴ Bestuurlijke afwegingen hieromtrent mogen volgens de Commissie geen plaats krijgen in de bepaling van het mma.

Oordeel over het MER en de aanvulling

De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER en de aanvulling aanwezig is om een keuze te kunnen maken voor een voorkeurs-tracé voor het oostelijke gedeelte van de Westfrisiaweg. Wat betreft het tracé-deel bij Heerhugowaard is de Commissie van oordeel dat de informatie over een alternatief langs de zuidkant van Heerhugowaard nader onderbouwd moet worden.

Belangrijke bevindingen

Alternatieven bij Heerhugowaard

Bij Heerhugowaard is uitsluitend een noordelijk alternatief uitgewerkt, dat aansluit op bedrijventerrein de Vork. In de richtlijnen wordt gevraagd ook zuidelijke alternatieven (aangedragen in inspraakreacties) te onderzoeken.

In de aanvulling wordt gesteld dat het noordelijke tracé als uitgangspunt beschouwd moet worden, omdat dit reeds is vastgelegd in het streekplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord. De uitspraken in het streekplan gelden echter niet als concrete beleidsbeslissing.⁵ Daarom adviseert de Commissie, alvorens een besluit te nemen over dit deel van het tracé, alsnog de milieugevolgen van een alternatief langs de zuidkant van Heerhugowaard, aansluitend op het Nollencircuit, uit te werken, dan wel nader te onderbouwen waarom dit niet als reëel alternatief beschouwd kan worden.⁶ Dit kan gedaan worden in een aanvulling op het onderhavige MER of door dit alternatief mee te nemen in het inrichtings-MER.

Maatregelen t.a.v. geluid ten noorden van Hoorn

Uit het MER blijkt dat langs de Westfrisiaweg tussen de A7 en de Strip de geluidsbelasting op bestaande en nieuwe woningen significant (6 tot 8 dB) toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Dit is, naast de verkeerstoename op de Westfrisiaweg, met name het gevolg van de verhoogde ligging van de weg aldaar. Om aan de wettelijke vereisten te kunnen voldoen, zijn dan, naast de toepassing van geluidsarme wegdekken, waarschijnlijk hoge geluidschermen (wellicht ca. 9m boven maaiveld) nodig. In de aanvulling wordt bedeneerd dat een lagere ligging niet mogelijk is. De Commissie acht de onderbouwing voor het laten vervallen van de lagere ligging onvoldoende, omdat niet alle mogelijkheden voor een lagere ligging⁷ volledig zijn onderzocht. Zij adviseert deze in het inrichtings-MER nader uit te werken.

Doorsteek Enkhuizen/toekomstvastheid/mma

Uit het MER en de aanvulling wordt duidelijk dat bij de overheden grote bezorgdheid bestaat over de maatschappelijke gevolgen van het aantasten van

⁵ Als er sprake was geweest van een concrete beleidsbeslissing (als zodanig aangegeven in de zin van artikel 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening), was er beroep mogelijk geweest met betrekking tot de tracékeuze. In dat geval had inderdaad uit gegaan kunnen worden van het noordelijke tracé. Omdat er destijds echter geen concrete beleidsbeslissing is genomen, zal de definitieve keuze pas in de onderhavige besluitvormingsprocedure gemaakt worden. Alternatieven voor het tracé kunnen daarbij dus nog aan de orde zijn. De milieu-informatie voor de alternatievenafweging hoort dan ook in het onderhavige MER thuis. Het kan voorkomen dat de milieu-informatie al in een eerder MER (of een ander milieurapport) is gegeven. Die informatie zou dan nu opnieuw gebruikt kunnen worden. Dit blijkt echter onvoldoende uit het MER of de aanvulling.

⁶ In de aanvulling is aangegeven dat ontsluiting van Alkmaar naar het oosten niet als hoofddoelstelling voor de Westfrisiaweg geldt, de weg heeft voornamelijk een regionale/locale functie. Hiermee is een geheel zuidelijk alternatief op regionale schaal (de Noordervaart-N243) volgens de Commissie niet aan de orde. Een lokaal alternatief kan echter wel binnen de doelstelling vallen.

⁷ In inspraakreacties worden bijvoorbeeld aangedragen het verplaatsen van aansluitingen of het toestaan van een maaiveldkruising met het toeristische stoomtreintje.

de gronden van de zaadveredelingsbedrijven bij Enkhuizen. Het in het MER beschreven alternatief noordelijk tracé met doorsteek Enkhuizen wordt daarom niet als een reëel alternatief beschouwd, blijkt uit de aanvulling⁸. Mede hierdoor werd in het concept Regioakkoord het zuidelijke tracé met doorsteek Hoogkarspel tot voorkeurstracé benoemd.

Het zuidelijk tracé met doorsteek Hoogkarspel heeft als belangrijk milieudeel de aantasting van het open - en cultuurhistorisch waardevolle landschap.⁹ Bovendien is de toekomstvastheid van dit tracé niet beschouwd. Daarom heeft de Commissie gevraagd of er aanpassingen aan het noordelijke tracé met doorsteek Enkhuizen bestaan, die de gronden van de zaadveredelingsbedrijven *niet* aantasten.

In de aanvulling zijn drie van dergelijke alternatieven voor de noordelijke variant met doorsteek Enkhuizen beschreven. Qua milieugevolgen zijn deze alternatieven vrijwel gelijk aan de eerder beschreven doorsteek Enkhuizen (met name aantasting van archeologische waarden en oppervlakteverlies voor natuurkern Grootslag/ Streekbos). Deze varianten brengen weliswaar meerkosten met zich mee, maar zijn volgens de Commissie te beschouwen als realistische alternatieven, wat betreft milieuaspecten en toekomstvastheid.

De toekomstvastheid van de alternatieven is niet in de alternatievenbeoordeling betrokken.¹⁰ Om te voorkomen dat vanuit de korte termijn onomkeerbare besluiten worden genomen die op langere termijn onwenselijke effecten hebben, was volgens de Commissie meer inzicht nodig in de gevolgen op langere termijn. Een potentiële ontwikkeling op de langere termijn is opwaardering van het gehele oostelijke deel van de Westfriisaweg naar een 100 km/h 2x2-weg. Voor het zuidelijke tracé (doorsteek Hoogkarspel en doorsteek Lutjebroek) zou dit een verdubbeling van het traject Raadhuislaan-Houtribdijk betekenen. Deze verdubbeling heeft volgens de aanvulling belangrijke negatieve gevolgen voor de West-Friese Omringdijk als provinciaal cultuurhistorisch monument en voor de woonbebouwing van Stedebroec. Ook worden de effecten op het Natura 2000-gebied Markermeer vergroot.

Wanneer de toekomstvastheid wordt meegewogen, sluit de Commissie niet uit dat een “nieuwe” doorsteek Enkhuizen, waarbij dit traject wordt vermeden, beschouwd moet worden als meest milieuvriendelijk alternatief. De Commissie adviseert daarom om de nieuwe alternatieven voor de doorsteek Enkhuizen als serieuze alternatieven mee te nemen in het besluit over de tracékeuze.

⁸ Uit mondelinge toelichting blijkt dat dit aspect ook de toekomstvastheid van de Noordelijke variant met bochtafsnijding beïnvloedt. Eventuele latere opwaardering naar een 2x2 100km-weg betekent voor één van de zaadveredelingsbedrijven namelijk alsnog een onacceptabel verlies aan oppervlak.

⁹ Overigens merkt de Commissie op dat de ontwikkeling van de woonwijk Hoogkarspel-Zuid bij haar weten nog niet hard is vastgelegd, waardoor de kans bestaat dat de weg wordt aangelegd en de woonwijk niet. Dit zou resulteren in een onnodige versnippering en ontwrichting van het huidige landschap.

¹⁰ Het MER richt zich op 2020, dus slechts op een relatief korte termijn.

2. AANDACHTSPUNTEN VOOR HET INRICHTINGS-MER

De richtlijnen die september 2006 zijn vastgesteld voor het MER Opwaardering Westfriisiaweg zijn nog steeds van toepassing op de uitwerking in het inrichtings-MER voor het te kiezen tracé. De Commissie adviseert de belangrijkste (milieu)argumenten voor de tracékeuze samen te vatten. Indien voor delen van het tracé nog alternatieve tracés meegenomen worden, dienen die ook in het inrichtings-MER uitgewerkt te worden.

Uit de toetsing van het onderhavige MER voor de tracékeuze komen nog als belangrijke aandachtspunten naar voren:

- een uitwerking van alternatieven zuidelijk van Heerhugowaard, in ieder geval een “korte” variant met aansluiting op het Nollencircuit, of een inhoudelijke argumentatie waarom deze alternatieven niet als reeel beschouwd worden, op basis van actuele gegevens (indien dit niet wordt gedaan in het kader van de huidige besluitvorming);
- inpassingmogelijkheden van het traject ten noorden van Hoorn, waaronder de mogelijkheden voor een lagere ligging (bijvoorbeeld door het verplaatsen van aansluitingen of het toestaan van een maaiveldkruising met het toeristische stoomtreintje);
- inpassings- en meekoppelingsmogelijkheden van landschap, cultuurhistorie en natuur, met name van het tracédeel oostelijk van de Markerwaardweg.

3. TOELICHTING OP HET OORDEEL

3.1 Doel en functie van de opgewaardeerde weg

Het MER

Het MER maakte onvoldoende duidelijk wat de beoogde functie van de weg is. Heeft de weg een locale/regionale functie, waarbij het gaat om een betere ontsluiting van de lokale bedrijvigheid en (toekomstige) woonwijken? Of is het doel om een volwaardige schakel te vormen in het (landelijke) traject Zwolle-Alkmaar?¹¹

Indien de doelstelling is een volwaardige schakel te vormen, had volgens de Commissie meer aandacht besteed moeten worden aan de effecten op de Natura 2000 gebieden IJsselmeer en Markermeer, aan externe veiligheid en aan de tracéalternatieven zuidelijk van Heerhugowaard. Indien de doelstelling minder vergaand is, had volgens de Commissie meer aandacht besteed moeten worden aan vraagbeperkende maatregelen en maatregelen in de sfeer van verkeersmanagement (groene golf e.d.).

De Commissie heeft geadviseerd een betere probleemanalyse, met een daaruit volgende beschrijving van het doel van de weg te geven, alsmede een analyse van de herkomsten, bestemmingen en intensiteiten van de (toekomstige) gebruikers van de weg.

¹¹ Het MER lijkt wat dit betreft op twee gedachten te hinken. Dit is ook in de inspraakreacties terug te vinden. Zo heeft de kamer van Koophandel (nr. 48) het over een volwaardige verbinding Alkmaar-Zwolle en ontlasting van de A7, de A9 en de A10. Omwonenden (bijvoorbeeld nr. 42) hebben uit het MER begrepen dat het doel is opwaardering t.b.v. van lokaal gebruik, waarvoor maatregelen als een groene golf ook zouden kunnen volstaan.

Ook adviseerde de Commissie aan te geven welke uitgangspunten en ruimtelijke ontwikkelingen (zoals potentiële woningbouwlocaties) zijn meegenomen in de verkeersmodelberekeningen.

De aanvulling

De aanvulling maakt duidelijk dat de opwaardering in eerste instantie tot doel heeft regionale ontwikkelingen te faciliteren. Een verdergaande functie is niet uitgesloten, maar is mede afhankelijk van externe ontwikkelingen en zal niet binnen de huidige planperiode plaatsvinden.

Er is een navolgbare verkeersanalyse beschreven. De aanvulling geeft aan dat de verkeersberekeningen zijn gebaseerd op de ontwikkelingen die zijn opgenomen in het Streekplan Noord-Holland Noord. De Commissie acht dit punt hiermee voldoende toegelicht.

3.2 Niet beschouwde alternatieven en maatregelen

3.2.1 **Alternatieven bij Heerhugowaard**

Het MER

De Commissie achtte de motivatie om tracéalternatieven zuidelijk van Heerhugowaard niet te onderzoeken, te summier onderbouwd in het MER. De Commissie adviseerde aan te geven wat de belangrijkste conclusies zijn uit eerder uitgevoerde onderzoeken naar het verkeerskundig functioneren (inclusief N242), verkeersveiligheid en milieu-, natuur en cultuurhistorische effecten.

De aanvulling

De aanvulling geeft aan dat de keuze om de opgewaardeerde Westfrisiaweg over het tracé noordelijk van Heerhugowaard te laten lopen, reeds is vastgelegd in het Streekplan Noord-Holland-Noord, zodat dit tracé voor de onderhavige MER-studie als uitgangspunt moet worden beschouwd. In de aanvulling wordt globaal aangegeven welke overwegingen van bestuurlijke aard en wat betreft landschap, natuur en recreatie een rol hebben gespeeld.

De Commissie constateert dat in het streekplan inderdaad een streefbeeld is opgenomen voor de Westfrisiaweg, waarin sprake is van een noordelijke ligging van het tracé, met aansluiting op bedrijventerrein de Vork. Dit streefbeeld geldt echter niet als concrete beleidsbeslissing¹². Als er sprake was geweest van een concrete beleidsbeslissing, was er beroep mogelijk geweest met betrekking tot de tracékeuze. In dat geval zou inderdaad uitgegaan kunnen worden van het noordelijke tracé. Omdat er destijds echter geen concrete beleidsbeslissing is genomen, zal de definitieve keuze pas in de onderhavige besluitvormingsprocedure gemaakt worden. Alternatieven voor het tracé kunnen daarbij dus nog aan de orde zijn.

Voor zover de Commissie kan overzien, gelden de in de aanvulling beschreven milieuafwegingen voor een geheel zuidelijk alternatief, namelijk de opwaardering van de N243 tot Avenhorn.¹³ In hoeverre de milieueffecten op gelijk de-

¹² als zodanig aangegeven in de zin van artikel 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening

¹³ Dit alternatief zou vanuit verkeerskundig oogpunt zeer aangemelijk zijn, indien de doelstelling zou zijn om een volwaardige schakel tussen Alkmaar en Zwolle te vormen. Uit de aanvulling blijkt dat dit de doelstelling niet is. Hiermee is dit alternatief volgens de Commissie niet aan de orde. Overigens voldoet de huidige weg blijkens de cijfers momenteel geheel aan het doel van een regionale verbinding Enkhuizen-Heerhugowaard. Motivatie om de noordelijke rondweg uit te voeren berust klaarblijkelijk op de wens om het gebied de Vork naar het oosten te ontsluiten. Dit wordt echter niet expliciet als doel geformuleerd.

tailniveau als het onderhavige MER zijn onderzocht, kan de Commissie op grond van de in de aanvulling opgenomen informatie niet beoordelen. In de aanvulling wordt onvoldoende ingegaan op andere alternatieven die vanuit de richtlijnen en de inspraakreacties worden aangedragen, zoals een 'korte' variant aansluitend op het Nollencircuit.¹⁴ De Commissie kan zich voorstellen dat deze variant waarschijnlijk een extra barrière oplevert naar recreatief groengebied en historisch landschap, maar daar zou mogelijk winst voor het leefmilieu in de noordelijke wijken en het ongeschonden open landschap noordelijk van Heerhugowaard tegenover staan. Het MER en de aanvulling maken deze effecten en de afwegingen echter niet zichtbaar.

■ De Commissie adviseert voor de besluitvorming over de tracékeuze de alternatieven zuidelijk van Heerhugowaard, die in de richtlijnen en de inspraakreacties genoemd worden (in ieder geval de "korte" variant aansluitend op het Nollencircuit), nader te onderzoeken, op het detailniveau van het nu voorliggende MER. Dit kan in het kader van het inrichtings-MER, of in een aanvulling op het onderhavige MER. Indien de alternatieven beschouwd worden op basis van eerdere onderzoeksgegevens, dienen deze voldoende actueel te zijn.

3.2.2

Vraagbeperkende maatregelen en verkeersmanagement

Het MER

De Commissie vond in het MER onvoldoende onderbouwd waarom vraagbeperkende maatregelen (bijvoorbeeld bevorderen openbaar vervoer) en maatregelen in de sfeer van verkeersmanagement (optimaliseren van kruispunten, groene golf e.d.) niet voldoende oplossend vermogen hebben, mede omdat de problematiek op de huidige weg in sterke mate is gerelateerd aan de kruispunten. Ook vroeg de Commissie waarom dergelijke maatregelen niet bij het MMA betrokken zijn. De Commissie adviseerde tevens aan te geven voor welk deel van de verplaatsingen tussen Hoorn en Enkhuizen het verbeteren van de spoorverbinding soelaas zou kunnen bieden.

De aanvulling

De aanvulling geeft aan dat onderzoeken uitwijzen dat verkeersmanagement maatregelen, waaronder een groene golf, geen oplossing bieden voor de problematiek op de Westfrisiaweg. Op de vraag waarom dergelijke maatregelen niet zijn betrokken in het MMA geeft de aanvulling aan dat een uitwerking plaats zal vinden in het inrichtings-MER: alle kruispunten worden opnieuw en met gedetailleerde software doorgerekend. Op basis hiervan worden optimalisaties gezien.

Wat betreft de spoorverbinding, blijft de aanvulling er bij dat zelfs verdubbelen van het spoor geen belangrijk effect zal hebben op het verkeer dat gebruik maakt van de Westfrisiaweg.

De Commissie kan zich voorstellen dat het verbeteren van de spoorlijn en het optimaliseren van de kruispunten geen op zichzelf staande oplossing biedt voor de problematiek.

■ De Commissie onderschrijft het belang van de in de aanvulling aangekondigde kruispuntoptimalisaties. De Commissie adviseert tevens om te onderzoeken of deze in de aanlegfase een rol kunnen spelen.

Ten aanzien van de spoorverbinding merkt de Commissie op dat in het streekplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland-Noord de centraal gelegen spoorlijn de basis vormt voor de bandstadgedachte, als basis voor de ruimte-

¹⁴ Zie bijvoorbeeld inspraakreactie nr. 49 van Leefbaar Heerhugowaard.

lijke ontwikkeling van het gebied. Concrete suggesties worden gedaan en reserveringen vereist voor spoorverdubbeling en verbetering van de lijndienst.

■ De Commissie adviseert om in het inrichtings-MER te onderzoeken of de uitwerking van kunstwerken spoorverdubbeling niet onmogelijk te maakt en of het mogelijk is om voorzieningen op te nemen die de bereikbaarheid van de stations verbetert.

3.3 Toekomstvastheid/gevolgen verdubbeling van het gehele tracé

Het MER

Als horizon voor het MER wordt het jaar 2020, dus een relatief korte termijn gehanteerd. Uit diverse inspraakreacties, maar ook uit berichten in de pers en uit reacties van de zaadveredelingsbedrijven, blijkt dat zowel bestuurders, als bedrijven en burgers een langere termijn hanteren.

Bij zowel de noordelijke als de zuidelijke alternatieven rondom Enkhuizen wordt voor de genoemde korte termijn een deel van het tracé als 1-baansweg uitgevoerd. De consequenties van opwaardering van deze trajecten, waaronder het traject Raadhuislaan-Houtribdijk op de N506 (deel van het alternatieven doorsteek Hoogkarspel en doorsteek Lutjebroek) zijn buiten de alternatievenvergelijking gehouden.

Om te voorkomen dat vanuit de korte termijn onomkeerbare besluiten worden genomen die op langere termijn onwenselijke effecten hebben, was volgens de Commissie meer inzicht nodig in de (on)mogelijkheden van het opwaarderen van de oostelijke tracé's naar 2x2. In het MER wordt vermeld dat een 2x2-uitvoering "grote ruimtelijke consequenties" zou hebben. Kan het mogelijk zijn dat hele tracé's ter discussie komen te staan, gezien deze effecten?

De Commissie adviseerde (kwalitatief/semi-kwantitatief) de effecten van mogelijke opwaardering van de resterende 2x1-trajecten te beschrijven en die mee te nemen bij de beoordeling van de alternatieven.

De aanvulling

In de aanvulling zijn zowel voor het noordelijke tracé als voor de zuidelijke tracés (doorsteek Hoogkarspel en doorsteek Lutjebroek) de effecten beschreven van opwaardering naar 2x2 van de resterende tracédelen.

In de noordelijke variant is sprake van een beperkte inbreuk op bestaande (ecologische) waarden. De zuidelijke variant leidt tot aantasting van de cultuurhistorisch waardevolle West-Friese Omringdijk en tot effecten op de woonbebouwing van Stedebroec. Ook leidt de verbreding tot (niet significant beoordeelde) grotere negatieve effecten op het Natura-2000 gebied Markermeer, omdat de relevante geluidscontour een groter gebied beslaat.

De Commissie acht dit punt hiermee voldoende uitgewerkt. Wel heeft dit volgens haar consequenties voor de bepaling van het mma (zie §3.4 en §3.7).

3.4 Doorsteek Enkhuizen/positie van de zaadveredelingsbedrijven

Het MER

De doorsteek Enkhuizen wordt niet als basis voor het mma genomen (en ook niet voor het voorkeursalternatief). De positie van de zaadveredelingsbedrijven speelt een belangrijke rol bij de argumentatie. Als milieunadelen worden genoemd aantasting van archeologische waarden en natuurwaarden. Vanuit verkeerskundig en veiligheidsoogpunt scoort dit alternatief het best.

De Commissie vroeg zich af of het alternatief doorsteek Enkhuizen mogelijk niet als reëel alternatief gezien wordt, vanwege de financiële – en werkgelegenheidsconsequenties van verplaatsing van de gronden van de zaadveredelingsbedrijven. De Commissie adviseerde nader in te gaan op de beschikbaarheid van de terreinen van de zaadveredelingsbedrijven en een onderbouwing te geven van de in het MER en het Agrarisch structuurrapport gepresenteerde economische consequenties van aantasting van die terreinen.¹⁵

De Commissie heeft tevens geadviseerd de mogelijkheid te onderzoeken om via (relatief geringe) wijzigingen van het tracé de zaadveredelingsbedrijven te ontzien en de effecten van het noordelijke alternatief positief te beïnvloeden.

De aanvulling

Uit de aanvulling blijkt dat het risico op economische- en werkgelegenheidsconsequenties van het aantasten van de gronden van de zaadveredelingsbedrijven zo groot ingeschat wordt, dat het in het MER gepresenteerde noordelijke doorsteek alternatief door de initiatiefnemer niet als een reëel alternatief wordt beschouwd.

nieuwe alternatieven voor doorsteek Enkhuizen

In de aanvulling wordt een drietal alternatieven voor de doorsteek Enkhuizen gepresenteerd die de gronden van de zaadveredelingsbedrijven wel ontzien. In de aanvulling wordt aangegeven dat deze alternatieven negatieve financiële consequenties hebben. De alternatieven zijn qua milieugevolgen vergelijkbaar met de in het MER beschreven doorsteek Enkhuizen (met name aantasting van archeologische waarden en oppervlakte verlies voor natuurkern Grootslag/ Streekbos). De Commissie acht daarmee de milieu-informatie aanwezig om deze alternatieven een volwaardige rol te laten spelen in de besluitvorming over de tracékeuze.

De Commissie beschouwt de gepresenteerde alternatieven voor het noordelijke tracé met doorsteek Enkhuizen als reële alternatieven, vanuit het oogpunt van milieueffecten en vanuit het oogpunt van toekomstvastheid.

consequenties voor mma

Het MER maakt duidelijk dat het zuidelijke tracé met doorsteek Hoogkarspel grote landschappelijke consequenties heeft, doordat open – en cultuurhistorisch waardevol landschap wordt aangetast.¹⁶

Bovendien wordt met de “nieuwe” doorsteek Enkhuizen het traject Raadhuislaan-Houtribdijk vermeden, zodat dat dit op termijn niet hoeft te worden verdubbeld. Hiermee worden aantasting van de West-Friese Omringdijk, effecten op de woonbebouwing van Stedebroec en effecten op het Natura-2000 gebied Markermeer voorkomen (zie §3.3).

De Commissie sluit derhalve niet uit dat één van de “nieuwe” alternatieven voor de doorsteek Enkhuizen als mma beschouwd moeten worden, zeker als de gevolgen van de mogelijke opwaardering van het traject Raadhuislaan-Houtribdijk in de beschouwing betrokken worden.

¹⁵ Dit mede in het licht van de inspraakreactie van de actiegroep ‘Niet door het lint’ (inspraak nr. 47) , die tracht aan te tonen dat de benodigde gronden reeds braak liggen of aan de gemeente Enkhuizen verkocht zijn.

¹⁶ Overigens dient bij de besluitvorming rekening gehouden te worden met het feit dat de ontwikkeling van de woonwijk Hoogkarspel-Zuid nog niet is vastgelegd, waardoor de kans bestaat dat de weg wordt aangelegd en de woonwijk niet. Dit zou resulteren in een onnodige versnippering en ontwrichting van het huidige landschap.

- De Commissie adviseert de in de aanvulling beschreven alternatieven voor de doorsteek Enkhuizen bij besluitvorming over de tracékeuze te betrekken. Zij adviseert tevens om de effecten op langere termijn van een eventuele opwaardering van het traject Raadhuislaan-Houtribdijk mee te laten wegen.

3.5 Verkeersveiligheid

Een belangrijk doel van de opwaardering is de verbetering van de verkeersveiligheid c.q. een daling van het aantal verkeersslachtoffers. Het type weg dat wordt aangelegd (2x2 100 km/h stroomweg), is veiliger dan de huidige weg, met name door de ongelijkvloerse kruisingen. Uit de kwantitatieve informatie blijkt de toegenomen veiligheid echter niet.

Het MER

Uit het MER blijkt dat het aantal verkeersslachtoffers op de Westfrisiaweg zelf op een aantal deeltrajecten (fors) toeneemt. Toch scoren de alternatieven op het aspect verkeersveiligheid positief. De positieve score is volgens mondelinge toelichting gebaseerd op het totaal van de Westfrisiaweg, het buitengebied en de kernen.

De Commissie adviseerde kwantitatief aan te tonen dat de afname van het aantal slachtoffers op de overige wegen binnen het studiegebied dusdanig groot is, dat ondanks de sterke toename van het aantal slachtoffers op de Westfrisiaweg, de verkeersveiligheid in totaliteit toch als ‘+’ beoordeeld mag worden en expliciet aan te geven of de doelstelling op dit onderdeel wordt gehaald.

De aanvulling

De aanvulling laat zien dat het totaal aantal slachtoffers (Westfrisiaweg en onderliggend wegennet) ten opzichte van de autonome ontwikkeling iets afneemt. De Commissie vraagt zich af of die beperkte afname in de waardering als een ‘+’ mag worden beoordeeld. Bovendien zet de Commissie vraagtekens bij de juistheid van de gepresenteerde aantallen, als die worden gerelateerd aan de omvang van de bestaande verkeersonveiligheid in het aangegeven studiegebied.

- De Commissie adviseert bij de uitwerking van het aspect verkeersveiligheid in het inrichtings-MER inzichtelijk te maken welke uitgangspunten worden gehanteerd bij de prognose van het aantal verkeersslachtoffers en welke verkeersprestaties optreden op zowel de Westfrisiaweg als het onderliggend wegennet. De Commissie adviseert aan de hand daarvan inzichtelijk te maken welke aantallen verkeersslachtoffers worden verwacht, zowel op de Westfrisiaweg als op het onderliggend wegennet, voor zowel de autonome situatie als de inrichtingsalternatieven.

3.6 Geluid bij Hoorn

Het MER

De verhoogde ligging van de Westfrisiaweg ten noorden van Hoorn (tussen A7 en de Strip) zal leiden tot hoge geluidbelastingen op een aantal bestaande en nieuwe woningen. Het MER gaf nog geen inzicht in mogelijke mitigerende maatregelen om te voldoen aan de normeringen uit de Wet geluidhinder (Wgh). Inzicht in de omvang van de maatregelen is nodig om na te gaan of maatregelen realistisch zijn. De Commissie adviseerde tevens aan te geven of maatregelen kunnen leiden tot andere milieueffecten, zoals effecten op de landschappelijke inpassing ingeval er (hoge) geluidsschermen benodigd zou-

den zijn (bij Hoorn komt de weg wellicht op 8 à 9 meter boven maaiveld¹⁷). Indien maatregelen niet realistisch of zeer ingrijpend blijken, is dan een verlaagde ligging als inrichtingsvariant mogelijk? Deze punten moeten in ieder geval in het inrichtings-MER gedetailleerd aan de orde komen, maar volgens de Commissie was enig inzicht hierin nu al noodzakelijk.

De aanvulling

In de aanvulling wordt beredeneerd dat een maaiveldligging niet mogelijk is, omdat de afstand tussen de A7 en de eerste aansluiting te gering is. Wel wordt aangegeven dat in het inrichtings-MER optimalisaties worden uitgewerkt om de weghoogte zo gering mogelijk te houden.

De Commissie vraagt zich af of een lagere ligging echt niet mogelijk is. Indien de ligging van de aansluitingen niet als vaststaand wordt beschouwd¹⁸, is een lagere ligging waarschijnlijk wel mogelijk. De mogelijkheid van een gelijkvloerse kruising met het spoorlijntje is weliswaar tegen de ontwerprichtlijnen in, maar niet ondenkbaar.¹⁹ In het inrichtings-MER kunnen deze mogelijkheden nader onderzocht worden.

In inspraakreacties wordt ook gewezen op situaties waar rond steden de maximumsnelheid plaatselijk even lager is. Gezien het feit dat er vooral regionaal verkeer gebruik zal maken van de Westfrisiaweg is de optie van een lagere snelheid ter plaatse van Hoorn het onderzoeken waard, hoewel op voorhand gesteld kan worden dat een lagere rijsnelheid niet zal kunnen leiden tot eenzelfde geluidreductie als geluidsarm asfalt en/of geluidschermen. De Commissie verwacht op voorhand geen groot negatief effect op de doorstroming.

■ De Commissie adviseert bij de uitwerking van het aspect geluid in het inrichtings-MER de mogelijkheden te onderzoeken voor een lagere ligging bij Hoorn. Zij adviseert tevens te onderzoeken of het zinvol is bij Hoorn een lagere maximumsnelheid aan te houden.

3.7 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het MER

De Commissie zette vraagtekens bij de argumentatie en de alternatievenvergelijking ten behoeve van het mma. Wat natuur en cultuurhistorie betreft ziet de Commissie wel inhoudelijke verschillen, maar weinig verschil tussen de scores van de verschillende alternatieven. De opgetelde scores zijn nauwelijks onderscheidend. Bovendien bleken er fouten te zitten in de beoordelingstabellen²⁰.

Afwegingen omtrent de risico's en de consequenties van het verplaatsing van de zaadveredelingsbedrijven mogen volgens de Commissie geen plaats krijgen in de bepaling van het mma. Of deze classificeren een alternatief als niet realistisch, of deze horen thuis in de bestuurlijke afwegingen rondom het voorkeursalternatief.

¹⁷ 6 Meter weglichaam + 2 à 3 geluid)meter scherm.

¹⁸ Op een dergelijke variant wordt aangedrongen in inspraak nr. 23 van actiegroep Leefbaar Zwaagdijk.

¹⁹ Een ongelijkvloerse kruising lijkt uit verkeerskundig oogpunt mogelijk gezien het geringe gebruik van de stoomtrein, die alleen in het weekend enkele malen per dag wordt ingezet.

²⁰ Zo blijkt uit het achtergrondrapport Natuurinventarisatie dat in de conclusies in het MER over de invloed op flora, vis en broedvogels de doorsteken Hoogkarspel en Lutjebroek zijn verwisseld. De doorsteek Hoogkarspel scoort daardoor negatiever op het aspect natuur dan de doorsteek Lutjebroek.

De Commissie adviseerde in de bepaling van het mma duidelijk onderscheid te maken tussen de economische/maatschappelijke effecten enerzijds en de milieueffecten anderzijds en onjuistheden hierin te corrigeren. De Commissie adviseerde op basis van een bijgestelde tabel een genuanceerde bespreking van de voor- en nadelen van verschillende alternatieven te geven, zodat de keuzemogelijkheden en de effecten duidelijk gekoppeld blijven voor de besluitvorming.

De aanvulling

In de aanvulling is een nieuwe alternatievenafweging opgenomen, waarin onderscheid is gemaakt tussen de milieucriteria en de bestuurlijke afwegingen. De Commissie acht dit onderdeel voldoende uitgewerkt.

In de alternatievenafweging ontbreekt een beoordeling op basis van toekomstvastheid. Zoals in §3.3 aangegeven, sluit de Commissie niet uit dat de “nieuwe” doorsteek Enkhuizen beschouwd moet worden als het mma, zeker als de gevolgen van de verdubbeling van het traject Raadhuislaan-Houtribdijk in de bepaling worden meegenomen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

Bevoegd gezag: Provinciale Staten van Noord-Holland en omliggende gemeentes

Besluit: principeakkoord over tracékeuze

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

Activiteit: opwaardering van de Westfriisiaweg

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Milieueffectrapport plus Erratum
- Inventarisatie beschermde flora en fauna 2006
- Overzicht Uitgangspunten geluid- en luchtberekeningen
- Agrarisch structuuronderzoek Westfriisiaweg
- Opwaardering Westfriisiaweg
- Verkeersonderzoek Westfriisiaweg
- Verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng
- Samenvatting verkeersonderzoek

Aanvulling

- Nota beantwoording aanvullende vragen Commissie MER naar aanleiding van de tussentijdse toetsing van het MER opwaardering Westfriisiaweg d.d. 6 december 2007 plus bijlagen
- Concept nota van beantwoording d.d. 21 december 2007 plus bijlagen

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. De lijst met inspraakreacties en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in: "De Koerier" d.d. 8 juni 2006

aanvraag richtlijnenadvies 2 juni 2006

ter inzage legging startnotitie: 9 juni 2006

richtlijnenadvies uitgebracht: 14 augustus 2006

richtlijnen vastgesteld: 12 september 2006

kennisgeving MER in: het Noordhollands Dagblad

aanvraag toetsingsadvies: 17 augustus 2007

ter inzage legging MER: 23 augustus tot en met 4 oktober 2007

toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop uitgebracht: 5 februari 2008

Bijzonderheden:

De Provincie Noord-Holland en de omliggende gemeentes willen de Westfriisiaweg tussen Heerhugowaard en Enkhuizen opwaarderen. De besluitvorming en de m.e.r. worden gefaseerd aangepakt: in fase 1 (de huidige fase) wordt een principebesluit over de ligging van het tracé genomen. In fase 2 volgt een gedetailleerde uitwerking van het gekozen tracé in een inrichtings-MER, en wordt een definitief ruimtelijk besluit genomen.

Tijdens de toetsing van het MER heeft de Commissie een aantal onduidelijkheden/ tekortkomingen geconstateerd, die zij van essentieel belang achtte voor het besluit over de tracékeuze. De tekortkomingen betroffen doel en functie van de weg, afgevallen alternatieven en maatregelen, toekomstvastheid, de positie van de zaadveredelingsbedrijven, verkeersveiligheid, geluid en het mma. De Commissie heeft naar aanleiding van haar vragen aanvullende informatie ontvangen en deze betrokken bij de toetsing.

In haar oordeel geeft de Commissie aan dat er voldoende informatie is om een besluit te kunnen nemen over het oostelijk deel van de Westfrisiaweg. Zij adviseert om de in de aanvulling beschreven alternatieven voor een noordelijk tracé met doorsteek Enkhuizen, die de gronden van de zaadveredelingsbedrijven niet aantasten, mee te nemen in de besluitvorming. Zij sluit namelijk niet uit dat een “nieuwe” doorsteek Enkhuizen beschouwd moet worden als het mma, zeker als de toekomstvastheid van de alternatieven wordt beschouwd. Wat betreft het tracédeel bij Heerhugowaard is de Commissie van oordeel dat de informatie over een alternatief langs de zuidkant van Heerhugowaard, aansluitend op het Nollencitcuit, nader onderbouwd moet worden.

Vanweg de hoge geluidbelasting op het traject ten noorden van Hoorn, vraagt de Commissie voor het inrichtings-MER speciale aandacht voor de inpasingsmogelijkheden aldaar, waaronder de mogelijkheden voor een lagere ligging (bijvoorbeeld door het verplaatsen van aansluitingen of het toestaan van een maaiveldkruising met het toeristische stoomtreintje).

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de (vooraf) gestelde eisen. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de eventuele tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een voldoende plaats te geven bij de besluitvorming. Is dat naar haar mening niet het geval dan signaleert de Commissie dat er sprake is van een zogenoemde ‘essentiële tekortkoming’. De Commissie adviseert dan dat die informatie alsnog beschikbaar komt, alvorens het besluit wordt genomen. Overige tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

dr.ir. H.F.M. Aarts
ir. J.M. Bremmer (werkgroepsecretaris)
ir. J.A. Huizer
ing. P.A. Kroeze
drs. K. Wardenaar
dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

BIJLAGE 2: Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. Familie Weel-Molenaar, Medemblik
2. T. Londo, Heerhugowaard
3. Dorpsraad Zwaagdijk-West, Zwaagdijk
4. G. Kraakman, Medemblik
5. D.M. Otsen, Medemblik
6. A.N.M. Braas, Zwaagdijk
7. A.J. Houtman, Medemblik
8. J. Braakman, namens actiegroep “Niet door ’t Lint”, Hoogkarspel
9. T.J.M. Smit, Obdam
10. J. Snip, Zwaagdijk-West
11. P. van Leeuwen, Zwaagdijk-West
12. A. Boots-Goedhart, Medemblik
13. L. Schonk, Medemblik
14. C. Diekmann, Medemblik
15. Levering-Ridder, Zwaagdijk-West
16. Dekker, Medemblik
17. Rijks, Zwaagdijk
18. G. van der Veen, Zwaagdijk
19. M. Vertelman, Medemblik
20. C.J. Nam en T.M. Nam-Boots
21. C.J. Papo, Obdam
22. A. Verlaan-Schijf, Obdam
23. M. Konijn, T. Weppner, M. Nijpels en M. van de Veen, namens actiegroep ‘Leefbaar Zwaagdijk’
24. Milieudedefensie, Amsterdam
25. C.T.M. Reus, Obdam
26. G.J. Verlaan, Obdam
27. M. Verlaan, Obdam
28. W.J. Honkoop, Hoogkarspel
29. Stichting Rechtsbijstand, namens P.J. van Kampen, Hoogkarspel
30. K. Klaver, namens Gebroeders Klaver Azn., Obdam
31. C.J. van der Haagen, Hoorn
32. M. Nijpels: 11 eensluitende reacties, Zwaagdijk West
33. H.L.A. Moorman, Zuid-Scharwoude
34. J.J. Praat, Heerhugowaard
35. Bors, Obdam
36. P.F. de Jong, Hoogkarspel
37. T.J. van Meurs, Hoogkarspel
38. G. Nijpels, Zwaagdijk
39. J. Brunott, Grootebroek
40. M. Boester, Grootebroek
41. onbekend
42. H.J. van der Meulen, Hoogkarspel
43. Ruiters, Lutjebroek
44. J.C.M. Smit, Hoogkarspel
45. Y. Stokkermans
46. Actiegroep “Geen Weg Terug”, Bovenkarspel
47. Actiegroep “Niet door het Lin”, Hoogkarspel
48. Kamer van Koophandel Noordwest-Nederland
49. Actiegroep “Leefbaar Heerhugowaard”, Heerhugowaard
50. J. Kunis Bloembollen, Obdam
51. Familie F.J. Kok, Hoogkarspel
52. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten
53. Gemeente Drechterland, Hoogkarspel
54. Milieufederatie Noord-Holland, Zaandam
55. Stichting voor Landelijk Schoon West-Friesland, Blokker
56. Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging, afdeling Hoorn/West-Friesland, Blokker
57. J. van Kesteijn, Spierdijk
58. Familie G.P. Sneek, Medemblik
59. Partij Burgerbelang, Heerhugowaard

60. A.E.M. Dekker, Bovenkarspel
61. N.P. Pereboom, Hem
62. S. en R. de Greeuw, Blokker
63. drs. ing. A.P.A. de Jong, Venhuizen
64. B. de Bruijn, Hoogkarspel
65. Bijvoet Transporten, Obdam
66. D. en C. Dekker, Heerhugowaard
67. M.J.M. Vleugel, Obdam
68. P. en J. Oud, Hem
69. Coöperatieve Autovervoersonderneming U.A. De Westfries, Hoorn
70. G.N. Poeldijk en G.M.D. Poeldijk-Claessens, Bovenkarspel
71. S.J.F. Meuzelaar, Grootebroek
72. M. Klaver, Grootebroek
73. E.V. Metten, Enkhuizen
74. M. Konijn-van Rooijen, Zwaagdijk
75. LTO Noord, Haarlem
76. prof. dr. G. Nijpels, Zwaagdijk
77. twee eensluitende reacties
78. Maatschap Van Stralen, Heerhugowaard
79. Freha Obdam, Obdam
80. Fa. J. Knijn & Zn., Obdam
81. S.J. Korver, Kloosterpoort
82. M. Groen, Zwaag
83. E. Slokkers-Kuiper, Rotterdam
84. J. Carol, Hoorn
85. D. Roelvink, Hoorn
86. G. Eeken, Zwaagdijk-West
87. H.F.C. Boom, Westwoud
88. Gemeente Medemblik, Medemblik
89. Frank en Renate Knijn, Obdam
90. zes eensluitende reacties
91. P. Dikker, Hoogkarspel
92. J.P.M. Stuijt en Fa. stuijt-Terra, Obdam
93. Saskia en Serge de Boer, Alkmaar
94. Bewonersvereniging BroekerSchans, Bovenkarspel
95. L. van Weijen, Enkhuizen
96. Kooyman, Medemblik/Wognum
97. H. Schouten, Heerhugowaard
98. R.P. Laan, Drechterland
99. P. van der Gulik, Hoogkarspel
100. K. en J.M. en A.M. Sluijs, Hem
101. J.P. Boon, Venhuizen
102. Actiegroep "Niet door het Lint", Hoogkarspel (aanvulling)
103. Roele, Zwaagdijk-West
104. Basisschool Obs Kelderswerf, Obdam (inclusief handtekeningen ouders)
105. Th. de Jong, Ursem
106. Gemeente Medemblik, Medemblik
107. C.F. Oud, Hem
108. Van Westen, Medemblik
109. Jansen, Obdam
110. Erica Ennega, Obdam
111. Gemeente Medemblik, Medemblik

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Opwaardering Westfrisiaweg Heerhugowaard – Enkhuizen en de aanvulling daarop

De provincie Noord-Holland en de omliggende gemeentes willen de Westfrisiaweg tussen Heerhugowaard en Enkhuizen opwaarderen. De besluitvorming en de m.e.r. worden gefaseerd aangepakt: in fase 1 (de huidige fase) wordt een principebesluit over de ligging van het tracé genomen. In fase 2 volgt een gedetailleerde uitwerking van het gekozen tracé in een inrichtings-MER, en wordt een definitief ruimtelijk besluit genomen.

ISBN: 978-90-421-2239-0