

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Trajectstudie N9,
gedeelte Koedijk – De Stolpen

27 november 1998

687-114



commissie voor de milieueffectrapportage

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGP/IB/822438

uw brief
24 augustus 1998

ons kenmerk
U710-98/Ke/fw/687-115

onderwerp
Toetsingsadvies Trajectstudie N9,
gedeelte Koedijk – De Stolpen

doorkiesnummer
(030) 234 76 55

Utrecht,
27 november 1998

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Trajectstudie N9, gedeelte Koedijk – De Stolpen. Overeenkomstig artikel 7.26 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 besluitvorming. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag te zijner tijd het (ontwerp-)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

prof.dr.ir. F.M. Maas
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Trajectstudie N9, gedeelte
Koedijk – De Stolpen

in afschrift aan : de Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer


Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Trajectstudie N9, gedeelte Koedijk – De Stolpen

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport
Trajectstudie N9, gedeelte Koedijk – De Stolpen,

uitgebracht aan Ministerie van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieuef-
fectrapportage; namens deze,

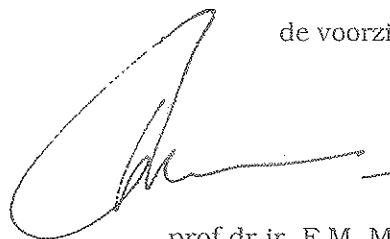
de werkgroep m.e.r. Trajectstudie N9, gedeelte Koedijk – De Stolpen,

de secretaris



drs. P.A. Kee

de voorzitter



prof.dr.ir. F.M. Maas

Utrecht, 27 november 1998

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. Inleiding	1
2. Oordeel over het MER	2
2.1 Algemeen	2
2.2 Toelichting op het oordeel	2
3. Aanbevelingen voor de verdere besluitvorming	3
3.1 Omleiding St. Maartenszee – St. Maartensvlotbrug	3
3.2 Geluid	4
3.3 Gevolgen voor ecotopen en biotopen	4
3.4 Verstoringen grondwaterstromen	5
3.5 Duurzaam veilig	5
3.6 Mitigatie en compensatie	5
3.7 Groeicijfers	6
3.8 Sociale aspecten	6

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 24 augustus 1998, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in de Staatscourant nr 165 d.d. 1 september 1998
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

Voor de besluitvorming in het kader van de Tracéwet is door Rijkswaterstaat directie Noord-Holland een trajectstudie uitgevoerd naar de noodzaak van het verbeteren van de N9 tussen Koedijk en De Stolpen. De resultaten van de trajectstudie zijn opgenomen in de Trajectnota N9 Koedijk - De Stolpen. In dit rapport zijn ook de resultaten van de milieueffectrapportage (m.e.r.) opgenomen.

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

Bij brief van 24 augustus 1998^{1]} heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 31 augustus 1998 ter inzage gelegd^{2]}.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.^{3]}. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Bij de toetsing heeft de Commissie de via het bevoegde gezag ontvangen inspraakreacties en adviezen betrokken^{4]}. Voor zover relevant in het kader van het advies wordt er met voetnoten naar verwezen^{5]}.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen voor het MER^{6]}, zoals vastgesteld op 17 november 1995;
- op eventuele onjuistheden^{7]};
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER^{8]}.

Tijdens een toetsing gaat de Commissie eerst na of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen. Tevens wordt bekeken of er onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Is dit niet het geval dan is er volgens de Commissie sprake van een *essentiële tekortkoming*. In dergelijke situaties adviseert de Commissie een aanvulling op het MER op te stellen voordat het (ontwerp)besluit wordt genomen.

Overige niet-essentiële tekortkomingen worden alleen in het toetsingsadvies opgenomen, indien deze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen

-
- 1 Zie bijlage 1.
 - 2 Zie bijlage 2.
 - 3 Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.
 - 4 Wm, artikel 7.26, lid 2.
 - 5 Voor een overzicht van de reacties zie bijlage 4.
 - 6 Wm, artikel 7.23, lid 2.
 - 7 Wm, artikel 7.23, lid 2.
 - 8 Wm, artikel 7.10.

voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het toetsingsadvies beperkt tot hoofdzaken en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

2. OORDEEL OVER HET MER

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is. Er is daardoor voldoende informatie beschikbaar om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in deze fase van de besluitvorming. De Commissie signaleert wel enkele niet-essentiële tekortkomingen. Zij adviseert de ontbrekende informatie te geven bij de Standpuntbepaling, dan wel in het ontwerp-tracébesluit (zie hoofdstuk 3).

Het MER is helder van opzet. De Commissie spreekt met name haar waardering uit over de wijze waarop aandacht is besteed aan de landschappelijke inpassing. De impressies van de ruimtelijke inpassing van de varianten zijn zeer verhelderend en maken de nota toegankelijk voor een groot publiek.

Bij de toetsing signaleerde de Commissie een aantal punten die, hoewel naar haar mening niet geheel volgens de richtlijnen zijn uitgewerkt, geen aanleiding geven tot het vragen van aanvullende informatie. Deze punten zijn in paragraaf 2.2 opgenomen.

2.2 Toelichting op het oordeel

In de richtlijnen is, op advies van de Commissie, gevraagd om in het MER opnieuw te bezien welke functie de N245/N248 zou kunnen vervullen. In het MER wordt gesteld dat ombouw van de N245/N248 niet haalbaar is en niet leidt tot een oplossing van de leefbaarheidsproblemen langs de N9. De Commissie is van mening dat de gehanteerde argumenten in het MER beter onderbouwd hadden kunnen worden. Dit geldt met name voor het argument dat ombouw van de N245/N248 onvoldoende leidt tot afname van het verkeer op de N9. De Commissie had graag meer inzicht verkregen in de omvang van de relaties voor welke de N245/N248 een reëel alternatief vormt. Daarnaast constateert de Commissie dat de argumenten ten aanzien van de natuurschade, landschappelijke aantasting en stedelijke inpassingsproblemen (Schagen) als gevolg van de ombouw N245/N248 in het MER niet sterk zijn onderbouwd⁹].

De Commissie constateert dat in het kader van de reconstructie van de N9 geen openbaar-vervoermaatregelen zijn voorzien. In het MER wordt, naar de mening van de Commissie, voldoende aannemelijk gemaakt dat het niet mogelijk is om

9 Zie ook reacties 48 en 95 (bijlage 4).

de gesignaleerde de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen voor een substantieel deel op te lossen door middel van openbaar-vervoermaatregelen.

Recreatief verkeer speelt een belangrijke rol in het studiegebied. Omdat recreatief verkeer zich niet (eenvoudig) laat modelleren in verkeersmodellen is bij de opstelling van het MER gebruik gemaakt van aanvullend onderzoeksmateriaal. De Commissie heeft aan de hand van aanvullend onderzoeksmateriaal¹⁰⁾ dat haar tussentijds door Rijkswaterstaat beschikbaar is gesteld, kunnen concluderen dat er voldoende informatie aanwezig is over de mate waarin recreatief verkeer bijdraagt aan de geconstateerde leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen.

Het is de Commissie opgevallen dat bij de berekening van de gehanteerde reistijden in het meest milieuvriendelijke alternatief gebruik is uitgegaan van de reistijden die algemeen gelden in een spitsperiode en dat bij de onderbouwing van het autowegalternatief gebruik is gemaakt van een dalperiode (zgn. free flow tijd). In beginsel leidt dit tot een te gunstige waardering van het autowegalternatief op het aspect bereikbaarheid. Gezien het kortere reistijdverschil en de conclusie dat ook in een spitsperiode het autowegalternatief altijd een lagere reistijd heeft, deelt de Commissie de conclusie van het MER op dit aspect.

3. AANBEVELINGEN VOOR DE VERDERE BESLUITVORMING

In dit hoofdstuk geeft de Commissie aanbevelingen die naar haar mening van belang zijn voor de kwaliteit van de besluitvorming. De opmerkingen van de Commissie hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen. De Commissie hoopt met deze aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

3.1 Omleiding St. Maartenszee – St. Maartensvlotbrug

Bij de vormgeving van de omleiding St. Maartenszee – St. Maartensvlotbrug doet zich het probleem voor dat bij de inpassing van de omleiding een afweging gemaakt moet worden tussen enerzijds voorkomen/beperken van de hinder voor het bungalowpark "Eureka" en anderzijds het voorkomen/beperken van de hinder voor de bebouwing aan het Noordhollandsch Kanaal¹¹⁾.

■ De Commissie adviseert bij de verdere detaillering na de standpuntbepaling zorgvuldig na te gaan welke mogelijkheden er zijn om de ligging van het tracé verder te optimaliseren. Om deze mogelijkheden niet onnodig te beperken is het van belang dat in de Standpuntbepaling voldoende ruimte wordt open gelaten in de (verticale) bandbreedte van het tracé.

10 Rapport Zomer in de Kop, Strandrecreatie en verkeer in de Kop van Noord-Holland, Projectgroep recreatieverkeer, Kop van Noord-Holland, juli 1995.

11 Zie ook reacties 44 en 101 (bijlage 4).

3.2 Geluid

In het MER is aangegeven dat de geluidsniveaus op de weggedeelten tussen de omleidingen, vanwege de hogere rijsnelheid en hogere intensiteiten, toenemen met 2-3 dB(A). De Commissie is van mening dat er derhalve sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit houdt in dat er ook voor deze tussenstukken gekeken moet worden naar de noodzaak om schermen toe te passen of ontheffingen voor hogere grenswaarden te overwegen. Op basis van nadere vragen van de Commissie heeft Rijkswaterstaat Noord-Holland vier akoestische rapporten ter beschikking gesteld die in de jaren 1994 – 1995 zijn opgesteld ten behoeve van de aanleg van de parallelwegen. In het MER, noch in de onderliggende basisrapporten, wordt naar deze studies verwezen. De conclusies uit deze rapporten zijn niet eenduidig met betrekking tot de vraag of er sprake is van een reconstructie. Eén rapport stelt expliciet wel, een ander juist niet, omdat de toename van de geluidsniveaus, door de toepassing van zeer open asfaltbeton, lager uitvalt dan 2 dB(A). Deze laatste conclusie is naar de mening van de Commissie niet juist aangezien de toepassing van zeer open asfaltbeton reeds onderdeel uitmaakt van de autonome ontwikkelingen. Ten opzichte van de referentie blijft dus sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (toename van meer dan 2 dB(A)).

De Commissie constateert dat in het MER ook voor andere delen van het traject informatie ontbreekt over het toepassen van geluidsschermen dan wel het overwegen van ontheffingen voor een hogere grenswaarde. Zo blijkt zowel bij het autowegalternatief als bij het meest milieuvriendelijke alternatief dat het oostelijke deel van Schoorl binnen de 50 dB(A)-contour komt te liggen. Volgens de uitgangspunten die in het MER zijn gegeven¹²⁾ zou er dus een geluidsscherm aan de westzijde van de weg moeten komen om de geluidsbelasting tot maximaal 50 dB(A) terug te brengen. Uit het MER blijkt echter niet dat er een scherm wordt toegepast, noch dat op deze plaats een ontheffing voor een hogere grenswaarde wordt overwogen. De Commissie constateert tevens dat in het MER geen inzicht wordt gegeven in het aantal ontheffingen voor hogere grenswaarden, en de hoogte van de ontheffingen, die per alternatief of variant worden overwogen.

■ De Commissie adviseert in het ontwerp-tracébesluit in te gaan op de consequenties van de reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en tevens duidelijk aan te geven op welke plaatsen ontheffingen voor hogere grenswaarden worden overwogen (inclusief hoogte van de ontheffing).

3.3 Gevolgen voor ecotopen en biotopen

In het MER wordt met uitzondering van broedvogels (alleen weidevogels) alleen op marginale wijze aandacht besteed aan het voorkomen van andere planten- en diersoorten in het studiegebied (zoals Rodelijstsoorten. In het MER worden de natuurontwikkelingsgebieden langs de binnenduinrand alleen genoemd als autonome ontwikkeling. Hierdoor is niet duidelijk in welke mate het (verwachte)

12 Zie pagina 144.

voorkomen van deze soorten in de effectbeschrijvingen is verdisconteerd. Tevens is niet duidelijk in welke mate rekening is gehouden met mogelijke verdrogings- en verstoringseffecten die kunnen optreden in de voorkeursbiotopen van deze soorten, met name wordt hierbij gedacht aan soorten in de zone achter de duinen (kwelgebied en (potentiële) duinrellen met karakteristieke flora en fauna)

- De Commissie adviseert met het (potentieel) voorkomen van deze soorten bij het opstellen van het ontwerp-tracébesluit expliciet rekening te houden, waarbij aangesloten zou kunnen worden bij de uitkomsten van het lopende BES-onderzoek.

3.4 Verstoringen grondwaterstromen

In het MER wordt niet expliciet ingegaan op het optreden van verstoringen van de grondwaterstromingen. De Commissie is van mening dat verstoringen van het grondwater zouden kunnen optreden indien gekozen wordt voor een verdiepte ligging van de weg¹³].

- De Commissie adviseert hiermee bij de uitwerking van het ontwerp-tracébesluit rekening te houden.

3.5 Duurzaam veilig

In het MER is aangegeven dat de oplossingen volledig zullen voldoen aan de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Daarnaast wordt aangegeven dat dit wellicht niet volledig zal worden doorgevoerd¹⁴].

- De Commissie adviseert, indien de uitgangspunten van Duurzaam Veilig niet worden doorgevoerd in het ontwerp-tracébesluit in te gaan op de implicaties ten aanzien van bijvoorbeeld de verkeersveiligheid.

3.6 Mitigatie en compensatie

In het MER wordt weinig aandacht besteed aan de toe te passen mitigerende maatregelen en wordt geen inzicht gegeven in de haalbaarheid van de te nemen mitigerende en compenserende maatregelen¹⁵].

- De Commissie adviseert in het ontwerp-tracébesluit expliciet aandacht te besteden aan de aard van de compensatiemaatregelen en de praktische haalbaarheid daarvan. Daarnaast adviseert zij om de in het MER omschreven mitigerende maatregelen in het ontwerp-tracébesluit nader te concretiseren.

13 Zie ook reactie 104 (bijlage 4).

14 Zie ook reactie 74 (bijlage 4).

15 Zie ook reactie 104 (bijlage 4).

3.7 Groeicijfers

In het MER worden voor het autoverkeer groeicijfers uit 1992 gehanteerd. Deze gegevens worden in de notitie "Reactie op de concept-Trajectnota" aangevuld en geanalyseerd tot en met 1997.

■ De Commissie adviseert deze informatie ook in de Standpuntbepaling op te nemen.

3.8 Sociale aspecten

Uit het MER blijkt dat als gevolg van het voornemen een aanzienlijke hoeveelheid woningen moet worden geamoveerd. In het MER wordt niet aangegeven wat de mogelijkheden zijn om de te amoveren woningen (binnen de betreffende woongemeenschappen) her te plaatsen¹⁶].

■ De Commissie adviseert hieraan in het ontwerp-tracébesluit expliciet aandacht te besteden.

16 Zie ook reacties 48 en 96 (bijlage 4).

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over het
milieueffectrapport trajectstudie
N9 Koedijk - De Stolpen

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

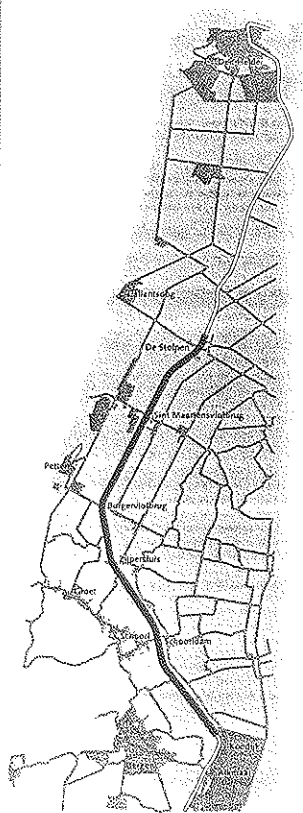
Brief van het bevoegd gezag d.d. 24 augustus 1998 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

		Ministerie van Verkeer en Waterstaat	
Aan de Voorzitter van de Commissie voor de Milieu-effectrapportage ir. P. van Duursen Postbus 2345 3500 GH Utrecht		Commissie voor de milieu-effectrapportage	
		Ingekomen: 26 AUG. 1998	
		Nummer: 1226-98	
		Dossier: 687-50	
		Afdeling: Uh/sc/pres/bib. (bh)	
Contactpersoon		Doorkiesnummer	
Datum	24 augustus 1998	Bijlage(n)	-
Ons kenmerk	DGP/IB/822438	Uw kenmerk	-
Onderwerp	Trajectnota/MER N9 Koedijk - de Stolpen		
Geachte heer Van Duursen,			
Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet Milieubeheer stel ik U hierbij in de gelegenheid advies uit te brengen over de trajectnota/MER N9 Koedijk - de Stolpen.			
De trajectnota/MER ligt van 31 augustus tot 26 oktober 1998 ter inzage. Ik verzoek U om Uw advies binnen vijf weken na afloop van de terinzagelegging uit te brengen aan het Directoraat-Generaal van het Personenvervoer, ter attentie van de afdeling Hoofdwegen.			
De benodigde aantallen trajectnota/MER's en de bijbehorende deelrapporten zijn U reeds rechtstreeks door de initiatiefnemer toegezonden.			
Hoogachtend,			
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,			
			
T. Netelembos			
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag		Telefoon +31 70 3516171	
Bezoekadres Plesmanweg 1-6		Telefax +31 70 3517895	
Bereikbaar via tramlijn 1 (station cs), tramlijn 9 (station hs en cs) en buslijn 22 (station cs)			

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de ter inzagelegging van het milieueffectrapport
in Staatscourant nr. 165 d.d. 1 september 1998

Inspraak Trajectnota/MER N9 Koedijk - De Stolpen



Gedurende de periode 31 augustus tot en met 26 oktober 1998 ligt de Trajectnota N9 Koedijk - De Stolpen, met daarin opgenomen een Milieu-Effectrapport (MER), ter inzage. In deze periode kunt u op de nota inspreken.

De N9 Koedijk - De Stolpen

De N9 vormt de kortste verbindingsweg tussen Alkmaar en Den Helder en is mede hierdoor de hoofdverbinding in de westelijke Kop van Noord-Holland. De N9 leidt op het traject Koedijk - De Stolpen tot problemen met betrekking tot leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming. De problemen spelen met name in de kern van Schoorlendam, Burgervestbrug, Sint Maartensvliding en De Stolpen. Het verkeer veroorzaakt veel hinder voor de inwoners van deze kernen. Hiervan het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland, naar mogelijkheden gezocht om de knelpunten op te lossen.

De Trajectnota/MER N9 Koedijk - De Stolpen

De Trajectnota/MER N9 Koedijk - De Stolpen bevat de resultaten van het onderzoek naar de ontwikkelingen op de N9. De Trajectnota/MER beschrijft verschillende alternatieven die erop gericht zijn de geconstateerde problemen op te lossen. Deze alternatieven variëren van het handhaven van de huidige wegcapaciteit tot de aanleg van omleidingen om de woonkernen van Schoorl&am, Burgervestbrug, Sint Maartensvliding en De Stolpen. Naast een beschrijving van de maatregelen waartoe de verschillende alternatieven bestaan, vindt in de Trajectnota/MER een vergelijking plaats van de effecten van de verschillende alternatieven op de omgeving.

De Trajectnota/MER doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Tracéwet en de Wet Milieubeheer. In dit kader wordt u in de gelegenheid gesteld uw zienswijze op de inhoud van de Trajectnota/MER kenbaar te maken.

Waar kunt u de Trajectnota/MER inzien?

De Trajectnota/MER N9 Koedijk - De Stolpen en de bijbehorende tekeningen kunt u van 31 augustus tot en met 26 oktober 1998 gedurende de reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Alkmaar, Bergen, Den Helder, Havenkarspel, Schoorl en Zijpe;
- de vestigingen van de openbare bibliotheken in Bergen, Den Helder (hoofdvestiging), Schoorl en Zijpe;
- het provinciehuis van Noord-Holland in Haarlem;
- de bibliotheek van het kantoor van Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland in Haarlem;
- de bibliotheek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de bibliotheek van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beide in Den Haag.

De Trajectnota/MER N9 Koedijk - De Stolpen blijft na 26 oktober 1998 voor inzage beschikbaar in het kantoor van Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland. Daar kunt u tevens kennis nemen van de aan de Trajectnota/MER ten grondslag liggende werkdocumenten.

Informatiemarkten

Om u zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van de Trajectnota/MER worden drie informatiemarkten georganiseerd. Met behulp van kaartmateriaal en informatiepanelen wordt de inhoud van de Trajectnota/MER toegelicht. Medewerkers van Rijkswaterstaat zijn aanwezig om uw vragen te beantwoorden.

De informatiemarkten vinden plaats op:

dinsdag 15 september 1998	Schoorl in 'De Blinkerd' Heereweg 150
donderdag 17 september 1998	St. Maartensbrug in 'De Uilwijk' Maartenbreestraat 1
dinsdag 22 september 1998	Den Helder in 'De Kampagne' Bernhardplein 10

De informatiemarkten zijn geopend van 16.00 uur tot 17.30 uur en van 19.00 uur tot 20.30 uur. U kunt op ieder gewenst moment binnenlopen.

Hoe kunt u inspreken?

U kunt zowel schriftelijk als mondeling op de Trajectnota/MER N9 Koedijk - De Stolpen reageren. Uw schriftelijke reactie dient u uiterlijk 26 oktober 1998 te sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Trajectnota N9 Koedijk - De Stolpen
Kneuterdijk 6, 2514 EN Den Haag

Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Uw mondelinge reactie kunt u kenbaar maken tijdens één van de openbare hoorzittingen, die plaatsvinden op:

dinsdag 13 oktober 1998	Schoorl in 'De Blinkerd' Heereweg 150
donderdag 15 oktober 1998	St. Maartensbrug in 'De Uilwijk' Maartenbreestraat 1

De hoorzittingen beginnen om 19.30 uur (zaal open om 19.00 uur). Indien u van deze inspraakmogelijkheid gebruik wilt maken, wordt u verzocht dit vóór 8 oktober 1998 aan het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat kenbaar te maken.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Vervolgens bepaalt de minister van Verkeer en Waterstaat, in samenwerking met de minister van VROM, haar Standpunt over de vraag welke van de in de Trajectnota/MER beschreven alternatieven haar voorkeur heeft. Dit gebeurt mede op basis van de inspraak en op adviezen over de Trajectnota/MER. Dit Standpunt wordt gedeeltematig uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit, waarop te zijner tijd wederom kan worden ingesproken. Ze spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn kunt u de door het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat ontvangen reacties alsmede de verslagen van de hoorzittingen inzien op de locaties, waar momenteel de Trajectnota/MER ter inzage ligt.

Nadere informatie

Ten behoeve van de voorlichting is van de Trajectnota/MER N9 Koedijk - De Stolpen een samenvatting gemaakt. Deze samenvatting is gratis verkrijgbaar tijdens de informatiemarkten.

Voor nadere informatie over de inhoud van de Trajectnota/MER N9 Koedijk - De Stolpen en voor het aanvragen van een (gratis) exemplaar van de samenvatting kunt u contact opnemen met mevrouw S. Mesman van Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland, telefoon (023) 530 17 68. De Trajectnota/MER kunt u bestellen door - met gebruikmaking van een overboekingsformulier - j 15,- over te maken naar giro 425177, t.n.v. Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland te Haarlem, o.v.v. Trajectnota N9.

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon (070) 361 67 76.



Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland

Bevoegd gezag: Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend) en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: Tracébesluit op grond van de Tracéwet

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

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

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

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 28 maart 1995

richtlijnenadvies uitgebracht: 26 mei 1995

kennisgeving MER: 1 september 1998

toetsingsadvies uitgebracht: 27 november 1998

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

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

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

Samenstelling van de werkgroep:

ing. G.J. Benschop

dr. K.J. Canters

ir. P. van Duursen (voorzitter richtlijnenfase)

ir. J.A.M. van Dijk (richtlijnenfase)

drs. R.J. Jonker (toetsingsfase)

prof.dr.ir. F.M. Maas (voorzitter toetsingsfase)

Secretaris van de werkgroep: drs. R.A.A. Verheem (richtlijnenfase)

drs. P.A. Kee (toetsingsfase)

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	19980825	G. le Belle	Schoorl	19981006
	19980607	G. le Belle	Schoorl	19981006
2.	19980901	anoniem		19981006
3.	19980914	fam. J.M.A. de Jongh	St. Maartens- vlotbrug	19981006
4.	19980916	W. Tunderman	Schoorl	19981006
5.	19980916	Carlheinz en Magdalena Stelgens	Heideberg (D)	19981006
6.	19980914	Ursula en Herbert Seib	Dortmund (D)	19981006
7.	19980914	fam. J. Herman	Amsterdam	19981006
8.	19980914	F. Schepers	St. Maartens- vlotbrug	19981006
9.	19980915	Willi Luckenbach	Niederross- bach (D)	19981006
10.	19980920	Hugo Koeman	Alkmaar	19981006
11.	19980919	Lutz en Ursula Wiesner	Bergisch Gladbach (D)	19981006
12.	19980925	J. de Ruiter	Schoorl	19981006
13.	19980918	L. Schlamann	Enniger	19981006
14.	19980915	Peter Kluge	Mündersbach (D)	19981006
15.	19980923	H. Hoogland	Schagen	19981006
16.	19980924	M.J. Boom en J. de Groot	Amsterdam	19981006
17.	19980921	E. Slot plus 11 gelijklopende reacties	Schoorl	19981006
18.	19980923	Gunther en Ingeborg Franke	Meerbusch (D)	19981006
19.	19980925	A. Rustenburg	St. Maartens- vlotburg	19981006
20.	19980927	J.C.A. Niewenhuis	Den Helder	19981006

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
21.	19980928	Gemeente Den Helder	Den Helder	19981006
	19980115	Gemeente Den Helder	Den Helder	19981006
22.	19980927	Jürgen en Mirja Küper	Münster	19981012
23.	19981003	Gerd en Margrit Bernards	St. Maartens- vlotbrug	19981012
24.	19981006	Fam. De Wit	Schoorl	19981020
25.	19981007	F. Kaandorp	Schoorl	19981020
26.	19981007	N.M. de Bas	Amsterdam	19981020
27.	19981008	A.L. Heemkerk	St. Maartens- vlotbrug	19981020
28.	19981001	Inter Parken Overleg Belkmerweg	St. Maartens- vlotbrug	19981020
29.	?	Maatschap de Wit	Schoorl	19981020
30.	19981008	mevr. B. Groot-Koning	Schagerbrug	19981020
31.	19981003	Rob Witte	Schoorl	19981020
32.	19981010	K.E. van der Wielen	Almere	19981020
33.	19980927	Fam. P.A. Ligthart, mede namens enkele bewoners van de Rijksweg te Den Helder	Den Helder	19981020
34.	19981006	Antiek-atelier Keijzer	St. Maartens- vlotbrug	19981020
35.	19981008	Alb. Groot c.v.	Schagerbrug	19981020
36.	19981008	Elmo en Anounsckha Wieland	Schoorl	19981020
37.	19981012	L.C. Lowies en C.A.M. Laan	St. Maartens- vlotbrug	19981026
38.	19981004	Dieter en Helga Fielenbach	Köln (D)	19981026
39.	19981013	V.V.O.P.	Petten aan Zee	19981026
40.	19981013	ROB	Amersfoort	19981026
41.	19981010	Kamer van Koophandel Noordwest-Holland	Den Helder	19981026
42.	19981014	S.P.J. Mors en E.B. Mors-Davison	Bergen	19981026
43.	19981012	mevr. N. Kuit	St. Maartens- vlotbrug	19981026

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
44.	19981014	H. Dikker-Spier	Amsterdam	19981026
45.	19981014	Provincie Noord-Holland	Haarlem	19981026
46.	19981016	Eureka	St. Maartens- vlotbrug	19981026
47.	19981014	Karin en Klaus Dräger	Much (D)	19981026
48.	19981016	de heer T.G. Bos, namens de belang- engroep N9, bewoners Damweg Schoorl	Schoorl	19981026
49.	19981016	Bedrijven Vereniging Zuid Zijpe	Burgerbrug	19981026
50.	19981016	Toeristisch Ondernemersplatform Zijpe	Callantsoog	19981026
51.	19981019	Th.A. Schotvanger	Schoorl	19981026
52.	19981015	Industrieclub Wieringermeer	Middenmeer	19981026
53.	19981015	Vereniging Houd Zijpe Leefbaar	Petten	19981026
54.	19981015	J.J.A.M. Beers	St. Maartens- vlotbrug	19981026
55.	19981016	G.J. van Straten en J.A.M. van Straten -Bijsterbosch	St. Maartens- vlotbrug	19981026
56.	19981012	Westelijke Land- en Tuinbouw Orga- nisatie afdeling Zijpe Koegras	Schagerbrug	19981026
57.	19981019	WLTO Makelaardij	Heerhugo- waard	19981026
58.	19981019	De Hollandsche Molen	Amsterdam	19981026
59.	19981016	Energieonderzoek Centrum Neder- land	Petten	19981110
60.	19981018	Ch. Sahn & R. Keil	Paderborn (D)	19981110
61.	19981020	Hartmut Helmke	St. Maartens- vlotbrug	19981110
62.	19980909	R. Filarski en A. Holmes	Burgervlot- brug	19981110
63.	19981019	Helderse Ondernemings Vereniging	Den Helder	19981110
64.	19981019	Arnold und Christma Stöffges	Krefeld (D)	19981110
65.	19981020	Waterschap Het Lange Rond	Alkmaar	19981110

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
66.	19981020	N. Kunst-Slieker	Schagerbrug	19981110
67.	19981019	Uitwaterende Sluizen	Edam	19981110
68.	19981020	mevr. A.M. Roos	De Stolpen	19981110
69.	19981003	J. Rentenaar	Burgervlotbrug	19981110
70.	?	Uta Mölls und Sigrid Tarun	Düsseldorf (D)	19981110
71.	19981020	mevr. M.Th. Raatgers-van der Poel	Schagerbrug	19981110
72.	?	G. Berbee	Schagerbrug	19981110
73.	19981020	J. Brugman	St. Maartensvlotbrug	19981110
74.	19981022	Gewest KOP van NOORD-HOLLAND Gewestbureau	Schagen	19981110
75.	19981023	Verein Zeeweg	St. Maartensvlotbrug	19981110
76.	19981018	L.A.M. Boelens	St. Maartensvlotbrug	19981110
77.	19981021	J. Vethman	Callantsoog	19981110
78.	19981023	Boerderijstichting Noord-Holland	Bergen	19981110
79.	19981022	B.J. van Straten	St. Maartensvlotbrug	19981110
80.	19981024	ir. D.J. Haan-Wiegman	Groet	19981110
81.	19981022	Haven en Scheepvaart Vereniging Den Helder	Den Helder	19981110
82.	19981022	Stichting "De Zijper Molens	Schagerbrug	19981110
83.	19981023	P.Th. Nanne	Burgervlotbrug	19981110
84.	19981022	E.H. Kaandorp en T.M.C. Kaandorp-Mors	Bergen	19981110
85.	19981023	fam. J.G. Schilder, fam. F. Schilder en fam. P.M.F. Molenaar	De Stolpen	19981110
86.	19981024	Fam. Josten	Bergen op Zoom	19981110
87.	19981010	Jaap van Kleef	Broek op Langedijk	19981110

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
88.	19981024	dhr. en mw. A. en C. Groenewegen	Bergen	19981110
89.	19981022	J. Kramer	St. Maartens- vlotbrug	19981110
90.	19981023	Lothar Höckendorf	Schwalmtal (D)	19981110
91.	19981023	Recron	Arnhem	19981110
92.	19981020	H. Schutte-Vonder	Schagen	19981110
93.	19981023	C. Marees	Groet	19981110
94.	?	Yentl Goosens	Schoorl	19981110
95.	19981023	E.M. Goosens plus 31 gelijklopende reacties	Schoorl	19981110
96.	19981023	Aannemersbedrijf Fa. P.N. Dekker & Zns.	Schagerbrug	19981110
97.	19981026	Texels Verbond van Ondernemers	Den Burg	19981110
98.	19981025	M. Plantaz	Alkmaar	19981110
99.	19981019	Bedrijven Groep Niedorp	Zijdewind	19981110
100.	19981026	SRK Rechtsbijstand, namens firma J.J. Straathof & Zn.	Zoetermeer	19981110
101.	19981026	Westelijke Land- en Tuinbouw Orga- nisatie	Haarlem	19981110
102.	19981025	drs. P.J. de Wild	Alkmaar	19981110
103.	19981027	Gemeente Harenkarspel	Tuitjenhorn	19981110
104.	19981030	Noord-Hollands Landschap	Castricum	19981110
105.	19981020	mevr. T. Taal-Last, M. de Goede-Taal en D. de Goede	Amsterdam	19981110