

1774-02

Trajectnota/MER

Startnotitie opwaardering Westfrisiaweg



Inhoudsopgave

5	Inleiding
5	Aanleiding
6	Waarom een m.e.r.
8	Doel m.e.r.
8	Belang landbouw
8	Rol van de startnotitie en het MER
8	Procedures
10	Betrokken partijen
10	Initiatiefnemer
10	Bevoegd gezag
10	Commissie voor de milieueffectrapportage
10	Wettelijke adviseurs
10	Insprekers
10	Hoe kan worden gereageerd
11	1 Historie
13	2 Probleemschets
13	Bereikbaarheid
13	Verkeersveiligheid
14	Sociaal-economische ontwikkeling
14	De oplossingen
15	Meerdere varianten Hoogkarspel-Enkhuizen
16	Te nemen en reeds genomen besluiten
17	3 Het vigerend ruimtelijk beleid
18	4 Het studie- en plangebied
19	5 Alternatieven en varianten
19	Het nul alternatief
19	Het meest milieuvriendelijk alternatief
19	Het opwaarderingsalternatief
21	6 Milieuaspecten en toetsingscriteria
21	Thema bereikbaarheid

21	Thema milieuhygiëne
22	Thema flora, fauna en ecologie
22	Thema bodem en water
22	Thema cultuurhistorie en landschap
22	Thema recreatie
23	Thema compensatie en mitigatie
23	Thema woon- en leefmilieu
23	Thema kabels en leidingen
23	Thema landbouw

Bijlagen

26	1	Begrippenlijst
27	2	Geldend overheidsbeleid

Inleiding

Aanleiding van het project

Gelet op de in het streekplan 'Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord' beschreven wens om de sociaal economische ontwikkelingen in Noord-Holland Noord te stimuleren en voorts gelet op mobiliteitsontwikkelingen in het gebied Alkmaar-Heerhugowaard-Hoorn-Enkhuizen, zijn er maatregelen nodig om de doorstroming op de Westfrisiaweg te verbeteren. De huidige, als matig aan te duiden, verkeersafwikkeling leidt tot verkeersonveilige situaties, aantasting van de leefbaarheid en belemmering van de economische ontwikkelingsmogelijkheden van de regio.

Om de werkelijke verkeersproblemen inzichtelijk te maken is er in de eerste helft van 2005 een verkeersonderzoek uitgevoerd. Duidelijk is geworden dat in de huidige situatie vooral aan de oostzijde van de Westfrisiaweg sprake is van slechte verkeersdoorstroming. Het onderzoek heeft aangetoond dat de problemen op het westelijk deel van de Westfrisiaweg op dit moment minder groot zijn. Echter, zo is geconstateerd, zullen op basis van de autonome ontwikkelingen en de uitvoering van de ontwikkelingen zoals gewenst op basis van het meergenoemd streekplan, de problemen zowel op de westzijde als de oostzijde van de weg tot het jaar 2020 fors toenemen.

Op basis van de resultaten van het verkeersonderzoek heeft Gedeputeerde Staten in haar vergadering van 28 juni 2005 een besluit genomen met daarin o.a. de volgende onderdelen:

- een pakket aan maatregelen voor opwaardering van de bestaande Westfrisiaweg, met daarin nieuw te realiseren tracédelen;
- een principeuitspraak om het vigerende streekplan 'Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord' zo nodig te herzien;



Werk in uitvoering in de wijk Bangert-Oosterpolder in de gemeente Hoorn. De Westfrisiaweg vormt de ontsluiting voor deze nieuwe woonwijk.

- de opdracht waar nodig, milieueffectrapportages te laten opstellen.

Ter uitwerking van aangehaald GS-besluit heeft de provincie Noord-Holland laten onderzoeken welke noodzakelijke procedures dienen te worden doorlopen teneinde te komen tot de gewenste opwaardering van de Westfrisiaweg.

Uit dit onderzoek blijkt dat voor de besluitvorming over het gehele deel ten oosten van de A7 van Hoorn tot aan de Houtribdijk bij Enkhuizen een m.e.r. plicht geldt, terwijl dit voor het westelijk deel (N242 Heerhugowaard tot aan A7 Wester Koggenland) alleen geldt voor de voorgestelde omleiding bij bedrijventerrein De Vork te Heerhugowaard.

Door de provincie Noord-Holland wordt een herziening van het streekplan voorbereid om de opwaardering van de Westfrisiaweg mogelijk te maken. De mer-procedure is gericht op deze herziening en

de provincie Noord-Holland treedt in de mer-procedure zodoende op als bevoegd gezag. Dit is in lijn met het regionale karakter van het project. De provincie Noord-Holland is tevens initiatiefnemer voor de mer-procedure.

In de bestemmingsplannen van de gemeenten Heerhugowaard, Obdam, Wester-Koggenland, Wognum, Hoorn, Wervershoof, Drechterland, Stede Broec en Enkhuizen is geen of onvoldoende rekening gehouden met de opwaardering. Daarom zullen de bestemmingsplannen moeten worden gewijzigd. De wijzigingen van de bestemmingsplannen zijn als concrete beleidsbeslissingen mer-plichtig en zullen op basis van de resultaten uit deze mer-procedure in procedure worden gebracht.

De betrokken partijen vormen gezamenlijk een stuurgroep, bestaande uit de provincie Noord-Holland, de gemeenten Heerhugowaard, Wester-Koggenland, Hoorn, Drechterland, Enkhuizen en het georganiseerd bedrijfsleven.

Waarom een m.e.r.?

De gevallen waarin het verplicht is een m.e.r.-procedure te doorlopen worden beschreven in het Besluit milieueffectrapportage (Staatsblad (Stb.) 1994, nr. 540, zoals gewijzigd bij besluit van 7 mei 1999, Stb. 224 en 23 december 2004, Stb. 7 jaargang 2005). Daarnaast gelden de vigerende Europese Richtlijnen en de Wet Milieubeheer. In de zogenaamde C-lijst van het besluit m.e.r. worden de activiteiten beschreven waarvoor een m.e.r. dient te worden opgesteld. Voor de beoordeling van de m.e.r.-plicht is de wijze waarop de aanpassing van de Westfrisiaweg wordt uitgevoerd van belang.

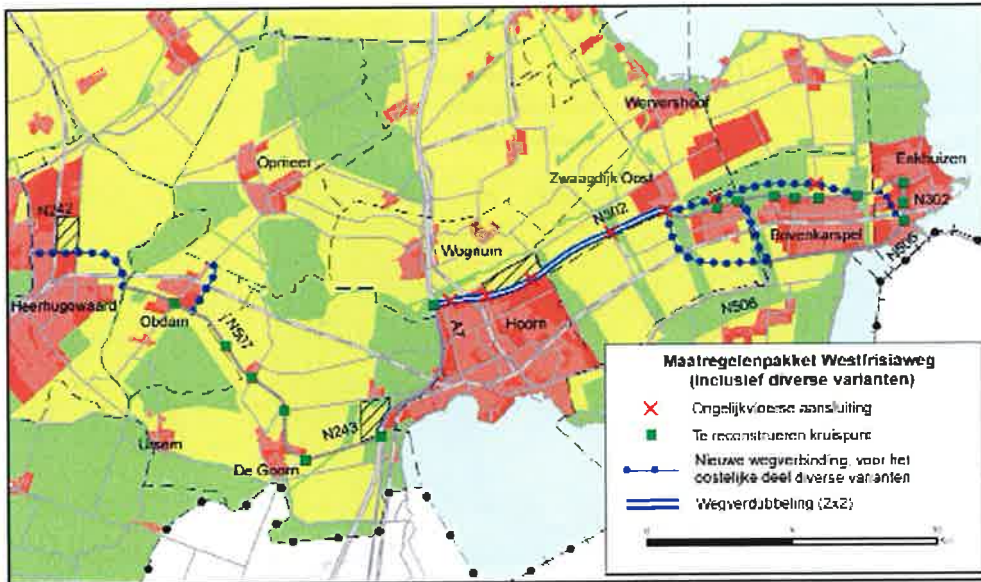
De Westfrisiaweg is in de terminologie van het meergenoemd besluit een autoweg, met als definitie:

- een autoweg zoals benoemd in het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens 1990, of;
- een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen of te parkeren.

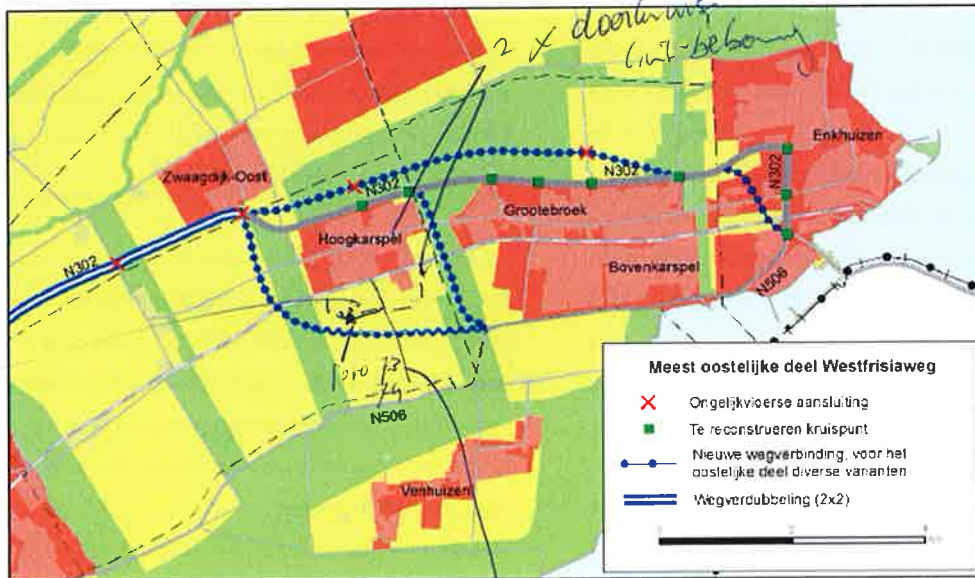
Toetsing van het door gedeputeerde staten vastgestelde maatregelenpakket (blz. 14) aan bovenstaande regelgeving, leidt ertoe dat er voor het gehele oostelijk deel van de Westfrisiaweg (A7 Hoorn tot en met de Houtribdijk te Enkhuizen) een m.e.r. plicht geldt. Daarnaast is het verplicht om de milieueffecten van de voorgestelde nieuwe verbinding tussen N242 en N507 nabij Heerhugowaard inzichtelijk te maken.

In de trajectnota/MER zullen wij – op het detailniveau om een concrete beleidsbeslissing te nemen – op hoofdlijnen een probleemanalyse plus oplossingsrichtingen en de milieueffecten van de opwaarderingsmaatregelen voor de totale Westfrisiaweg beschrijven. Per hieronder beschreven deeltracé zal dan vervolgens meer specifiek een milieueffectanalyse worden opgesteld.

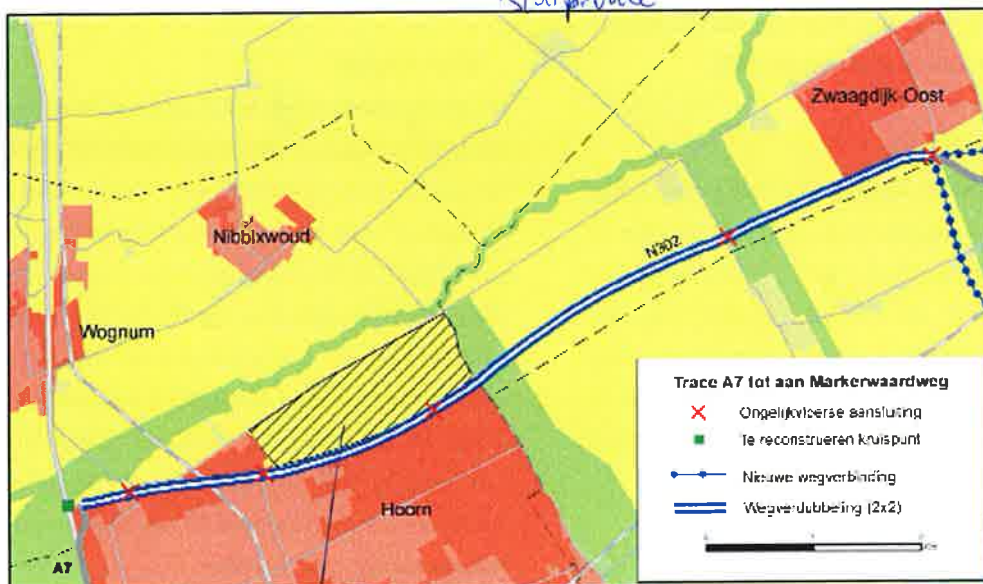
- 1 Voor het meest oostelijk deel van de Westfrisiaweg (Markerwaardweg-Houtribdijk). Hier is sprake van een nieuw aan te leggen wegverbinding (meerdere alternatieven). Aangezien alle alternatieven (gedeeltelijk) in uitsluitingsgebieden liggen, is de MER gekoppeld aan een streekplanherziening. Het gaat hier om een herziening van het streekplan 'Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord'.
- 2 Voor het deel tussen A7 en Markerwaardweg. Hier gaat het voorgestelde maatregelenpakket uit van opwaardering van de weg van 2x1 naar 2x2 rijbanen en het vervangen van de daarop aanwezige gelijkvloerse kruisingen door ongelijkvloerse. Deze maatregelen dienen te passen binnen de in de gemeentelijke bestemmingsplannen vastgelegde ruimtelijke ontwikkelingen. Inventarisatie heeft uitgewezen dat voor de realisatie van een groot deel van de gewenste maatregelen bestemmingsplanherzieningen danwel vrijstellingen van de geldende bestemmingsplannen nodig zijn. De MER-procedure is hier dan ook gekoppeld aan een bestemmingsplanprocedure.
- 3 Voor het meest westelijk deel van de Westfrisiaweg. Hiervan is vastgesteld dat de m.e.r. plicht alleen geldt voor het voorgestelde nieuwe tracé tussen N242 en N507 bij Heerhugowaard. Ook hier is de op te stellen m.e.r. gekoppeld aan een procedure op bestemmingsplanniveau.



Totaaloverzicht

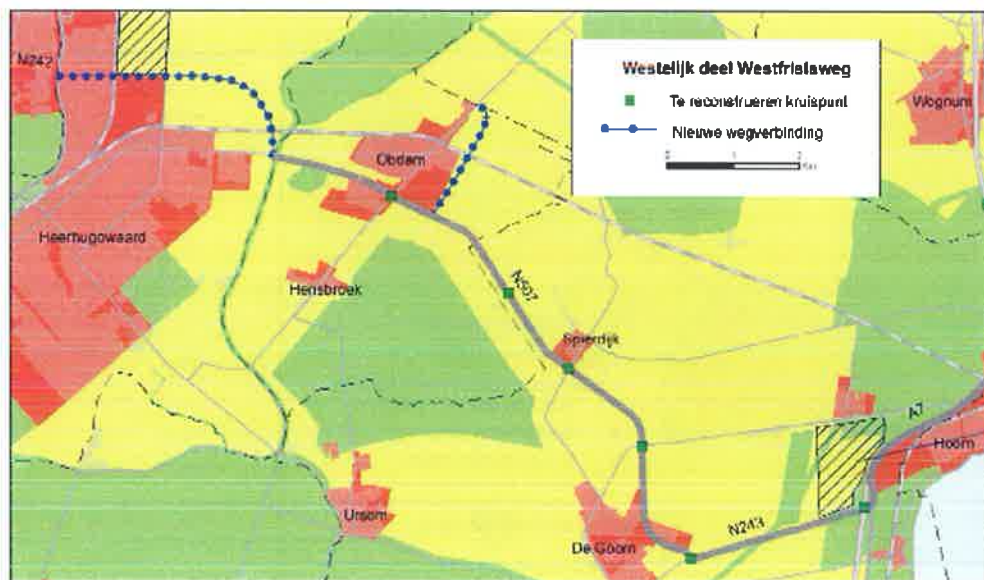


Meest oostelijk deel Westfriisaweg



Tracé A7 tot aan Markerwaardweg

Westelijk deel Westfrisiaweg



Doel m.e.r

De centrale doelstelling van de m.e.r. is vooraf inzicht te geven in de milieueffecten van voorgenomen besluitvorming. Inzicht wordt gegeven in zowel de negatieve als de positieve effecten van de voorgenomen activiteiten. Op deze wijze wordt gegarandeerd dat het milieu volledig wordt meegewogen in de besluitvorming. Via het doorlopen van de in de Wet Milieubeheer neergelegde procedures worden niet alleen de besluitvormers, maar ook alle andere betrokkenen- belanghebbenden en burgers- op zorgvuldige wijze voorzien van objectieve informatie over de gevolgen voor het milieu. De m.e.r. vormt een belangrijke bouwsteen om te komen tot tracékeuze, streekplanherziening en bestemmingplan herziening. De resultaten van de m.e.r. worden neergelegd in de milieueffectrapportage (MER).

Belang landbouw

Een groot deel van het plangebied betreft in de huidige situatie landbouwgebied. De partijen onderkennen de belangrijke rol die landbouw speelt in het plangebied. In de MER zullen de effecten van planologische beslissingen, waaronder de opwaardering/aanleg van de Westfrisiaweg op het functioneren van de (overblijvende) landbouw in het betreffende gebied in beeld worden gebracht.

Rol van de startnotitie en het MER

In deze startnotitie geeft de initiatiefnemer het wat, waar en waarom van haar voornemens met betrekking tot de opwaardering van de Westfrisiaweg aan. Dit gebeurt op hoofdlijnen.

De inhoud van de MER wordt bepaald door de eisen die de wet stelt en door Richtlijnen van het bevoegd gezag voor dit MER. In het MER zal geen keuze worden gemaakt tussen de verschillende alternatieven en varianten. Wel wordt aangegeven hoe de verschillende alternatieven en varianten op de verschillende milieuaspecten scoren.

De uiteindelijke keuze in de alternatieven en de varianten is aan het bevoegd gezag.

Procedures

De startnotitie ligt gedurende zes weken ter inzage. Een ieder kan gedurende deze periode schriftelijk op het gestelde in de notitie reageren. De onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage brengt haar advies uit. De binnengekomen reacties worden betrokken bij de opstelling van de richtlijnen voor het milieuonderzoek. De opgestelde richtlijnen dienen vervolgens te worden vastgesteld door het Bevoegd Gezag. De richtlijnen zijn bepalend voor de inhoud van het milieueffectrapport. Het streven is om de richtlijnen binnen maximaal 13 weken na de officiële bekendmaking vast te stellen.



Fruitkraampje langs de kant van de weg in Hoogkarspel.

De richtlijnen geven aan welke informatie de MER moet bevatten, zoals de milieuaspecten en de alternatieven en varianten op het voornemen. Hierbij wordt rekening gehouden met de inspraakreacties en adviezen die naar aanleiding van de Startnotitie zijn ingediend.

Met de eisen uit de Wet Milieubeheer en de richtlijnen stelt de initiatiefnemer de MER op. In de MER vindt een vergelijking van alternatieven en varianten plaats op basis van de gevolgen voor het milieu. In het voorontwerp herziening streekplan en in de voorontwerpen herziening bestemmingsplannen dient te worden aangegeven hoe is omgegaan met de uitkomsten van de MER.

Zodra de MER gereed is, wordt het door de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag aangeboden. Het bevoegd gezag beoordeelt de MER op zijn geschiktheid om een besluit te nemen. Hierbij wordt de MER getoetst aan de opgestelde Richtlijnen. Bij aanvaarding door het Bevoegd gezag wordt de MER ter inzage gelegd. Tot zes weken na publicatie wordt een



ieder in gelegenheid gesteld in te spreken op de MER. In dezelfde periode brengen de wettelijke adviseurs hun advies uit. Daarnaast vindt een hoorzitting plaats.

Na het einde van de inspraakperiode brengt de Commissie m.e.r. een toetsingsadvies uit. De Commissie geeft hierbij haar oordeel over de kwaliteit en de volledigheid. De gegeven inspraakreacties worden hierin meegenomen.

Betrokken partijen

In de m.e.r.-procedure spelen verschillende partijen een rol. Het gaat hier om: de initiatiefnemer, het bevoegd gezag, de Commissie voor de milieueffect-rapportage, de wettelijk adviseurs en de insprekers.

Initiatiefnemer

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland zijn initiatiefnemer.

Bevoegd gezag

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland zijn bevoegd gezag in het kader van deze mer-procedure en in het bijzonder van de streekplanherziening. De gemeenteraden zullen de wijzigingen van de bestemmingsplannen op basis van de resultaten uit deze m.e.r.-procedure in procedure brengen.

Commissie voor de milieueffect-rapportage

Dit is een onafhankelijke landelijke commissie die het bevoegd gezag adviseert over de inhoud van de richtlijnen voor de MER en later over de juistheid en volledigheid.

Wettelijke adviseurs

Het bevoegd gezag dient advies te vragen aan de wettelijke adviseurs. Dit zijn de VROM-inspectie Regio Noord-West, de Directie Regionale Zaken van LNV en de Rijksdienst voor Monumentenzorg. Zij brengen advies uit over de richtlijnen voor de inhoud van de MER en over de kwaliteit en volledigheid.

Insprekers

In elke m.e.r.-procedure zijn twee momenten waarop een ieder zijn/haar zienswijze kenbaar kan maken. Dat is bij de ter inzagelegging van de Startnotitie; dan kan een ieder voorstellen doen voor onderwerpen die in de MER moeten worden onderzocht. De tweede mogelijkheid is na bekendmaking van de milieueffectrapportage. Dan kunnen de insprekers hun mening geven over de inhoud van het document.

Hoe kan worden gereageerd

Reacties op de startnotitie kunnen gedurende de inspraakperiode worden gezonden aan:

Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland

t.a.v. De heer G.W. Valster

Directie Beleid

Postbus 3007

2001 DC Haarlem

1 Historie

Al zo'n veertig jaar wordt er gediscussieerd over het verbeteren van de wegverbinding tussen Heerhugowaard-Hoorn-Enkhuizen. Provincie en de regio maken zich sterk voor het opwaarderen tot een hoogwaardige wegverbinding.

Tot 1999 was de Westfrisiaweg een Rijksverbinding. In dat jaar liet Rijkswaterstaat weten zich niet langer verantwoordelijk te voelen voor de verbinding en ook geen activiteiten meer ten aanzien van de weg te zullen ontplooiën onder de argumentatie dat de weg een te geringe vervoerswaarde had.

Naar aanleiding van deze mededeling heeft de provincie de regierol om te komen tot een kwalitatief hoogwaardige verbinding op zich genomen (GS besluit van 23 mei 2000).

In haar hoedanigheid als initiatiefnemer heeft de provincie in 2001 aan bureau DHV Milieu en Infrastructuur BV opdracht gegeven voor het uitvoeren van verkennende onderzoeken naar de wijze waarop invulling gegeven kon worden aan de wens om te komen tot die hoogwaardige wegverbinding. Als uitgangspunt werd meegegeven om daarbij uit te gaan van de bestaande infrastructuur. In april 2001 heeft DHV haar eindrapporten uitgebracht. Op basis van de conclusies uit dit onderzoek hebben gedeputeerde staten op 26 februari 2002 een streefbeeld Westfrisiaweg vastgelegd. Het streefbeeld bestaat uit de volgende onderdelen:

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

- opwaardering van de provinciale weg N302 (Hoorn-Enkhuizen) vanaf A7 tot aan Markerwaardweg;
- onderzoek naar opwaardering N302 Hoogkarspel (Markerwaardweg)-Enkhuizen, dan wel verlegging van de N302 onder Hoogkarspel door naar de ondergelegen provinciale weg (N506).



Bij de collegeonderhandelingen voor gedeputeerde staten in het voorjaar 2003 is de Westfrisiaweg uitgebreid onderwerp van discussie geweest. Op 1 mei 2003 wordt overeenstemming bereikt over het Collegeprogramma. Ten aanzien van de Westfrisiaweg wordt het volgende opgenomen.

'Wij willen in deze collegeperiode aan de bewoners en gebruikers een antwoord geven op de vraag of de Westfrisiaweg zal worden aangelegd/opgewaardeerd. Uiterlijk in 2005 nemen wij daarom, in aansluiting op de indicatieve reservering in het streekplan een principebesluit over tracé en wijze van uitvoering van deze weg.'

Om te kunnen voldoen aan dit voornemen wordt in het op 25 oktober 2004 door Provinciale Staten vastgestelde Streekplan 'Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord' het streefbeeld voor het tracé



Gezien vanuit Slimweg in Hoogkarspel. De variant doorsteek westelijk van Hoogkarspel gaat door dit gebied heen.

Westfrisiaweg vastgelegd. Zowel Gedeputeerde Staten als Provinciale Staten dringen hierin er op aan snel duidelijkheid te geven over de toekomst van de Westfrisiaweg.

Voor de uitwerking van het streefbeeld Westfrisiaweg tot go/no go beslissing wordt in het najaar 2004 een projectorganisatie opgezet. In deze projectorganisatie worden vanuit de regio de volgende gemeenten vertegenwoordigd: Heerhugowaard, Wester-Koggenland, Hoorn en Drechterland. Voorts is het Georganiseerd Bedrijfsleven vertegenwoordigd. Tijdens het proces ontstaat discussie over het wel of niet meenemen in het verkeersonderzoek van de doorsteek N302-N506 ten westen van Hoogkarspel. In de oorspronkelijk verleende opdracht is deze doorsteek niet meegenomen. Na discussie wordt uiteindelijk besloten ook de doorsteek in het totaalonderzoek te betrekken. In verband met de discussie over dit onderwerp wordt eveneens besloten om de ambtelijke kerngroep en de stuurgroep uit te breiden met

een vertegenwoordiger vanuit de gemeente Enkhuizen. Komen tot de go/no gobeslissing vindt plaats in nauw overleg met de regio. In dat kader wordt ook bepaald dat de regio een substantiële financiële bijdrage aan de totale kosten van de weg dient te leveren alvorens met een eventuele uitvoering wordt begonnen.

Aan Noord West 8 wordt verzocht sturing te geven aan het bijeenbrengen van de regionale bijdrage, die gedurende het proces wordt vastgesteld op maximaal 25% van de investeringskosten van de totale weg.

In de maanden januari tot juni 2005 werkt de projectorganisatie toe naar besluitvorming in gedeputeerde staten over:

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

De volgende bouwstenen zijn hierbij gebruikt:

- individuele gesprekken met betrokken overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties;
- verkeersonderzoek uitgevoerd door bureau Goudappel Coffeng;
- een quick scan naar de financieringsmogelijkheden uitgevoerd door bureau Metrum.

Gedurende het proces vindt er een interactieve informatie-uitwisseling plaats met extern betrokkenen.

De momenten van informatie-uitwisseling met extern betrokkenen zijn als volgt:

- tijdens draagvlak verkenning en presentatie plan van aanpak;
- tijdens de individuele gesprekken met bestuurders ;
- gedurende twee momenten in de onderzoeksfase, door middel van consultatie van de hiervoor speciaal ingestelde klankbordgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van alle betrokken partijen.

2 Probleemschets

Op basis van onder andere het onderzoek van DHV uit begin 2001 is geconstateerd dat er op de Westfrisiaweg problemen zijn met de afwikkeling van het verkeer en de verkeersveiligheid. Op basis van de autonome groei en de ruimtelijke ontwikkelingen uit het streekplan Noord-Holland Noord is de verwachting dat deze problemen in de komende jaren alleen maar zullen toenemen.

Bereikbaarheid

Verkeersonderzoek uitgevoerd door Goudappel Coffeng (mei 2005) heeft uitgewezen dat de problemen in de verkeersafhandeling zich vooral concentreren op de bestaande kruispunten en nabij aansluitingen. Vastgesteld is dat vooral de kruispunten ten oosten van de A7 zwaar belast zijn. Vooral in de avondspits zijn de problemen het grootst. Hieronder is in tabelvorm aangegeven hoe zwaar de kruispunten belast zijn. Als de percentages zich onder de 80 bevinden dan is er sprake van doorstroming op het kruispunt. Boven de 80 is er sprake van problemen met de doorstroming en bij 100 en hoger is er helemaal geen doorstroming en staat het verkeer stil.

Op basis van modelberekeningen is geconstateerd dat de problematiek in de toekomst alleen maar zal



De bereikbaarheid van het oostelijk deel van de Westfrisiaweg is een groot probleem.

verergeren. Dit geldt niet alleen voor de kruispunten, maar ook voor de verschillende wegvakken.

Om de verkeersintensiteiten in de toekomst te kunnen blijven verwerken, ligt het in de rede om de bestaande weg op te waarderen door middel van verbreding van de weg.

Verkeersveiligheid

Uit het onderzoek is voorts duidelijk geworden dat er zich op de Westfrisiaweg op diverse kruispunten meer ongevallen voordoen dan gemiddeld op landelijk niveau. Het oostelijk deel springt er vooral uit.

Tabel 1 ■ Belastingsgraden op kruispunten in 2004 (bron: verkeersmodel).

Deeltraject	Ochtendspits			Avondspits		
	Laagst	hoogst	gemiddeld	Laagst	hoogst	gemiddeld
Heerhugowaard-Avenhorn	22	69	46	27	84	54
Avenhorn-A7	76	82	79	73	95	82
A7 tussen afrit 7 en 9	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
A7-Markerwaardweg	50	101	79	48	96	78
Markerwaardweg Houtribdijk	64	110	78	72	133	92

De tabel zoals hieronder afgedrukt geeft een overzicht van de knelpunt kruispunten, gerangschikt van zeer onveilig naar onveilig. Wat daarbij opvalt is dat, afgezet tegen de wegvaklengte, op de A7 de meeste ongevallen plaatsvinden.

De conclusie die wordt getrokken is dat het aanneemelijk is dat de verkeersveiligheid richting toekomst verder zal verslechteren als maatregelen aan de Westfriisaweg uitblijven. Uitgaande van een prognostisering op basis van de huidige cijfers wordt in 2020 een stijging van 40% verwacht.

Sociaal-economische ontwikkeling

In het streekplan Noord-Holland Noord worden er ten aanzien van gebied waarin de Westfriisaweg is gelegen een groot aantal ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt die dienen om de economische positie van het gebied te verbeteren, o.a. door het toestaan van extra woningbouw en het bevorderen van de werkgelegenheid door het bieden van ruimte aan bedrijven. Ten aanzien van woningontwikkeling is het van belang om een goed woon- en leefklimaat te creëren. Om bedrijventerreinen succesvol te kunnen ontwikkelen is het van belang om een goed vestigingsklimaat te creëren. Een belangrijke factor om genoemde ontwikkelingen te realiseren is de bereikbaarheid.

De oplossingen

plaats/maat nodig

In samenwerking met alle betrokkenen is gekomen tot een voorstel voor een pakket aan maatregelen. Het voorstel is vervat in de zogenaamde combinatievariant. Dit pakket omvat de volgende maatregelen:

- een aansluiting van de N242 naar de N507 (ten noorden van Heerhugowaard) zonder directe aansluiting op de Middenweg;
- het kruispunt Dorpsstraat-N507 wordt opgeschoven richting Avenhorn, en wordt geregeld met een rotonde. De Dorpsstraat wordt afgesloten van de N507 en er wordt een oostelijke omleiding rond Obdam gerealiseerd;
- de Bobeldijkerweg wordt afgesloten ('geknipt') ter hoogte van de Slagterslaan;
- het kruispunt N507-N243 bij De Goorn krijgt in beide richtingen extra opstelstroken;
- de aansluiting Avenhorn op rijksweg A7 wordt voorzien van een extra opstelstrook in de richting Alkmaar;
- de aansluiting Hoorn-Noord op de A7 wordt voorzien van dubbele rijstroken;
- de N302 wordt tussen de A7 en de Markerwaardweg in zijn geheel verbreed tot 2x2 rijbanen en wordt een autoweg (100 km/uur);
- de kruispunten van de N302 met respectievelijk de Wogmergouw, de Oostergouw, de Strip, de Noorderboekert en de Markerwaardweg worden ongelijkvloers uitgevoerd;
- alle van verkeerslichten voorziene kruispunten op de N302 ten oosten van de Markerwaardweg tot

Tabel 2 ■ Slachtofferratio (aantal slachtoffers per miljoen voertuigpassages) van de meest onveilige kruispunten in 2004 (bron: provincie Noord-Holland, verkeersmodel).

Kruispunt	nabij hm-paal	ratio
Westfriisaweg (N302) met Noorderboekert nabij Westwoud	37,0	0,174
Braken (N507) met Westeinde/De Brug nabij De Goorn	2,1	0,173
Drechtrelandseweg (N302) met Sluisweg in Hoogkarspel	41,0	0,172
Randweg (N302) met Westeinde in Enkhuizen	48,3	0,168
Drechterlandseweg (N302) met Kadijkweg/in Lutjebroec	43,0	0,150
Westfriisaweg (N302) met Hoornseweg/Wogmergouw in Hoorn	30,8	0,140
Westfriisaweg (N302) met afrit 9 (Hoorn-Noord) van de A7	30,2	0,116
Braken (N507) met provinciale weg N243 nabij Avenhorn	15,9	0,110

Tabel 3 ■ Slachtofferratio wegvakken (aantal slachtoffers per miljoen voertuigkilometer) van de meest onveilige wegvakken in 2004 (bron: provincie Noord-Holland, verkeersmodel)

Wegvak	Tussen hm-paal	Ratio
Randweg (N302) tussen Westeinde en Zijlweg (splitsing N302 en 506)	48,3-48,9	0,595
Krusemanlaan/Braken (N507) tussen Heerhugowaard en Obdam	8,3-10,4	0,292
Drechterlandseweg (N302) tussen Driehuizen en Kadijkweg	41,7-43,0	0,278
Braken (N507) tussen Dorpsstraat en Wogmeer (nabij Obdam)	5,3- 7,7	0,270
Provincialeweg (N243) tussen op- en afritten aansluiting 7 op de A7	18,4-18,6	0,190
Randweg (N302) tussen Drechterlandseweg en Westeinde	47,5-48,3	0,167
Drechterlandseweg (N302) tussen Sluisweg en Driehuizen	41,0-41,7	0,161
Drechterlandseweg (N302) tussen Veilingweg en Randweg	45,8-47,5	0,153
A7 tussen aansluiting 8 (Hoorn) en 9 (Hoorn-Noord)	31,7-34,2	0,152
Drechterlandseweg (N302) tussen Markerwaardweg en Sluisweg	39,0-41,0	0,114
Westfrisiaweg (N302) tussen Noorderboekert en Markerwaardweg	37,0-39,0	0,103

aan Enkhuizen worden voorzien van extra opstelstroken;

- ten westen van Hoogkarspel wordt vanaf de Markerwaardweg een nieuwe weg tussen de N302 en de N506 aangelegd. Het gaat hier om een 2 x 2 weg met een 100 km/uur regime.

Meerdere varianten Hoogkarspel-Enkhuizen

Punt van discussie in het oostelijk deel blijft de doorsteek westelijk van Drechteland. Deze doorsteek wordt, met uitzondering van de gemeente Drechteland, door alle oostelijke gemeenten gezien als beste oplossing. Omwille van de met de gemeente Drechteland te voeren discussie, zijn naast de westelijke doorsteek Hoogkarspel nog twee varianten onderzocht.

Het gaat hier om:

- noordelijke variant;
- oostelijke doorsteekvariant.

De extra onderzochte varianten hebben tot discussie geleid in de stuurgroep.

Uiteindelijk heeft de stuurgroep besloten om Gedeputeerde Staten voor te stellen om voor het meest oostelijk deel van de Westfrisiaweg (Markerwaardweg-Houtribdijk) een streekplanherziening te



De oostelijke doorsteekvariant volgt voor een groot deel de Kerspelweg door Stede Broec.



Noordelijke variant.

maken, waarin in ieder geval de in het verkeersonderzoek beschouwde varianten nader worden onderzocht. Besloten is dat een keuze voor het uiteindelijk te realiseren tracé zal worden gemaakt op basis van de uitkomsten van de Milieueffectrapportage. In deze rapportage zullen, naast de reeds genoemde alternatieven en varianten en de wettelijk verplichte tracéalternatieven als nulalternatief (niets doen) en Meest Milieuvriendelijk Alternatief, ook andere alternatieven die mogelijk oplossingen bieden voor de geschetste problematiek kunnen worden meegenomen.

Op 28 juni 2005 hebben Gedeputeerde Staten een go-besluit genomen voor de Westfriisiaweg. Dat wil zeggen dat het groene licht is gegeven om die stappen te zetten die daadwerkelijk moeten leiden tot opwaardering van de weg. Uitgangspunt bij deze besluitvorming is dat allereerst een aanvang wordt gemaakt met de opwaardering van de A7 Hoorn tot en met de Markerwaardweg. Als tweede prioriteit staat de rondweg bij Heerhugowaard.

Te nemen en reeds genomen besluiten

In het kader van de opwaardering van de Westfriisiaweg is besloten om de milieueffecten van de opwaarderingsmaatregelen voor het gehele tracé van de Westfriisiaweg te beschrijven. Daarnaast zal voor drie deeltracés meer specifiek een gebiedsbeschrijving en effectanalyse voor het milieu worden opgesteld. De rapportage dient ter voorbereiding van het planologisch juridisch kader (streekplan én bestemmingsplannen) waarbinnen de beoogde infrastructurale ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt.

De MER voor het meest oostelijk deel van de Westfriisiaweg (Markerwaardweg-Houtribdijk) is, daar waar sprake is van nieuw aan te leggen wegverbindingen, gekoppeld aan een herziening van het streekplan 'Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord'. Alle tracé-alternatieven/varianten die rond Drechterland zijn geprojecteerd liggen namelijk (gedeeltelijk) in uitsluitingsgebieden. Teneinde in deze gebieden nieuwe infrastructuur mogelijk te maken zal het vigerende streekplan moeten worden

herzien. De uitkomsten uit het MER-onderzoek vormen hier input voor besluitvorming over de in het streekplan op te nemen tracé-keuze. Het streekplanbesluit zal derhalve een concrete beleidsbeslissing behelzen, waarvan de bezwaar- en beroepsmogelijkheden zijn opgenomen in de wet op de Ruimtelijke Ordening.

Voor het deel tussen A7 en Markerwaardweg gaat het voorgestelde maatregelenpakket uit van opwaardering van de weg van 2x1 naar 2x2 rijbanen en het vervangen van de daarop aanwezige gelijkvloerse kruisingen in ongelijkvloerse. Deze maatregelen dienen te passen binnen de in de gemeentelijke bestemmingsplannen vastgelegde ruimtelijke ontwikkelingen. Inventarisatie heeft uitgewezen dat voor de realisatie van de gewenste maatregelen bestemmingsplanherzieningen dan wel vrijstellingen van de geldende bestemmingsplannen nodig zijn. De voor dit weggedeelte op te stellen MER is gekoppeld aan een bestemmingsplanprocedure.

Voor het westelijk deel is vastgesteld dat de m.e.r. plicht alleen geldt voor het nieuw geplande tracé tussen N242 en N507 bij Heerhugowaard. Ook hier is de op te stellen m.e.r. dus gekoppeld aan een procedure op bestemmingsplanniveau.

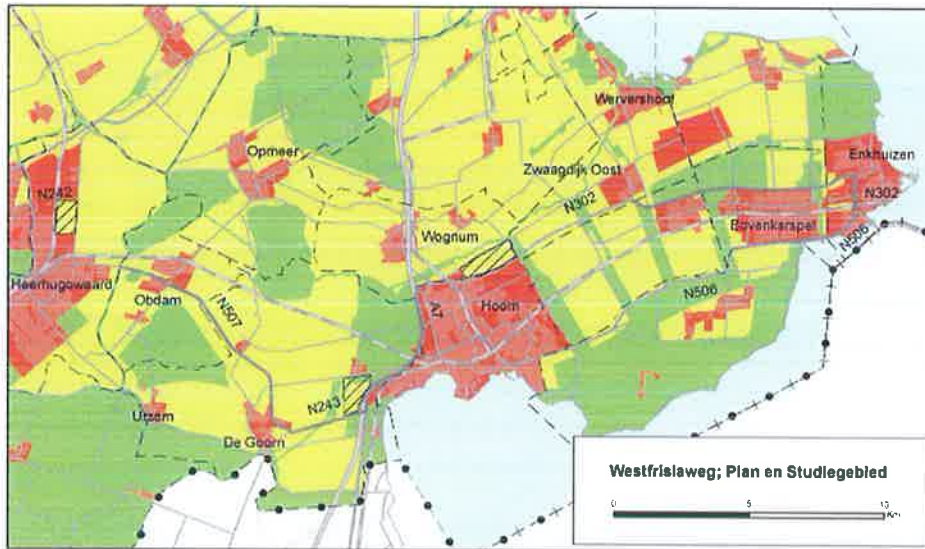
3 ■ Het vigerend ruimtelijk beleid



Westfrisiaweg ter hoogte van het WFO-terrein.

De voorgenomen opwaarderingsmaatregelen worden in de mer geplaatst tegen de achtergrond van het vigerend (ruimtelijk) beleid. In de mer zal dan ook een overzicht worden gegeven van het huidige beleid en van de beleidsvoornemens op rijks-, provinciaal, gemeentelijk en regionaal niveau, voor zover van invloed op de opwaarderingsmaatregelen. Daartoe zullen de voorgestane ontwikkelingen voor het gehele studiegebied op het vlak van infrastructuur, woningbouw, woon- en leefmilieu, ecologie en economie worden beschreven zie bijlage 2.

4 ■ Het studie- en plangebied



Het studiegebied is het gebied waar effecten van de voorgenomen activiteiten en alternatieven optreden. Het studiegebied is daarmee per milieuthema verschillend en afhankelijk van de reikwijdte van het effect, maar concentreert zich hoofdzakelijk rond de Westfriislaweg.

Het plangebied is het gebied gelegen tussen de N242 Heerhugowaard tot de Houtribdijk bij Enkhuizen. Het betreft het oostelijk deel van de subregio Noord-Kennemerland en de gehele subregio Westfriesland.

5 Alternatieven en varianten

Het is de bedoeling om alle mogelijke milieueffecten van het voornemen in beeld te brengen. In de MER worden in ieder geval de volgende alternatieven onderzocht:

- 1 Het nul-alternatief.
- 2 Het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA).
- 3 Het opwaarderingsalternatief.

Nul-alternatief

Bij het nul-alternatief (= niets doen) worden alleen die ontwikkelingen in de infrastructuur meegenomen waarvan redelijkerwijs mag worden aangenomen dat zij in 2020 zijn gerealiseerd. Het gaat hierbij dan om ontwikkelingen die reeds zijn vastgelegd in vastgestelde plannen en beleid.

In de autonome ontwikkeling wordt aangegeven hoe het plangebied er uit zal zien als de huidige plannen voor opwaardering van de Westfrisiaweg geen uitvoering zouden krijgen. Het nul-alternatief is bedoeld om de milieueffecten van de planningrepen helder in beeld te krijgen. Dit beeld dient als referentiekader voor de beoordeling van de te verwachten milieueffecten van de te onderzoeken alternatieven en varianten.

Het meest milieuvriendelijk alternatief MMA

Het MMA wordt ontwikkeld gedurende de m.e.r. studie op basis van een beoordeling en vergelijking van de onderzochte milieueffecten. Het MMA wordt opgebouwd uit de meest milieuvriendelijke oplossingen van de alternatieven en varianten.

In het MMA worden de nadelige gevolgen voor het milieu zoveel mogelijk voorkomen. Voor zover nadelige gevolgen niet te voorkomen zijn, worden deze in

dit alternatief beperkt met gebruikmaking van de bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu.

Het opwaarderingsalternatief

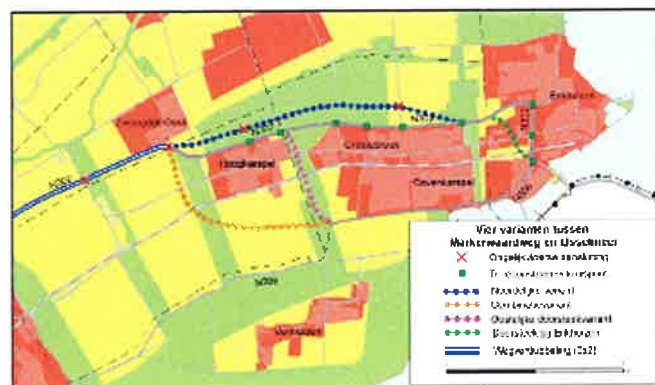
In dit alternatief wordt uitgegaan van uitbreiding van de bestaande infrastructuur. Het gaat hierbij dan om:

Westelijk deel Westfrisiaweg N242-A7

- 1 rondweg Heerhugowaard N242-N507;
- 2 rondweg Obdam;
- 3 optimalisatie van de kruispunten op het westelijk deel van de Westfrisiaweg.

Oostelijk deel Westfrisiaweg A7-Houtribdijk

- 1 verdubbeling (2x2-autoweg 100 km/h) gedeelte Hoorn- Markerwaardweg inclusief optimaliseren bestaande gelijkvloerse kruisingen naar ongelijkvloerse kruisingen;
- 2 optimaliseren kruisingen bestaande tracédeel Markerwaardweg-Houtribdijk (Drechterlandseweg) met:
 - of een noordelijk van dit tracédeel aan te leggen nieuwe weg, zijnde hoofdweg;
 - of een westelijk van Hoogkarspel aan te leggen doorsteek tussen N302 en N506, waarbij het gedeelte aansluiting doorsteek op de N506



tot aan de Houtribdijk eveneens wordt geoptimaliseerd;

- of een oostelijk tussen Hoogkarspel en Stedebroec aan te leggen doorsteek tussen N302 en N506;
- of een oostelijk van Bovenkarspel aan te leggen doorsteek beginnend bij de Bokkesloot en aantakkend bij de Zijlweg.

6 Milieuaspecten en toetsingscriteria

De milieueffectrapportage is bedoeld om de effecten van de te onderzoeken alternatieven en varianten op het milieu in de breedste zin van het woord inzichtelijk te maken. Daarnaast dient de MER om een helder beeld te krijgen welke maatregelen getroffen kunnen worden om de nadelige milieueffecten te mitigeren.

De MER bevat tenminste: 'een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu voor zover de voorgenomen activiteit of beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch alternatieven worden ondernomen'. (Wet Milieubeheer, artikel 7.10 eerste lid onder d).

Daarnaast bevat de MER tenminste: 'een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de beschreven alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven'.

In het MER-onderzoek komen de navolgende thema's aan de orde:

- Bereikbaarheid.
- Milieuhygiëne.
- Flora, fauna en ecologie.
- Bodem en water.
- Cultuurhistorie en landschap.
- Recreatie.
- Compensatie en mitigatie.
- Woon- en leefmilieu.
- Inventarisatie kabels en leidingen.
- Landbouw.

Thema bereikbaarheid

In het onderzoek komen aan de orde:

- De berekende verkeersintensiteiten op de bestaande en mogelijk toekomstige wegen in het studiegebied.
- De verkeersafwikkeling, alsmede de beïnvloedingsmogelijkheden van de vervoerswijze keuze in relatie tot flankerend beleid.
- De bereikbaarheid van economische centra en de ontsluiting van de verschillende woon-, werk-, en recreatiegebieden in het studiegebied.
- De robuustheid van de voorgestelde oplossingsrichtingen.

Thema milieuhygiëne

Wat de bestaande situatie betreft worden onder meer de volgende aspecten in kaart gebracht:

- De in het studiegebied heersende geluidsniveaus.
- De situatie ten aanzien van de luchtverontreiniging ten gevolge van het autoverkeer in het studiegebied.

Bij de opwaardering zijn de volgende aspecten van belang:

- De hinder die optreedt als gevolg van de opwaardering van de Westfrisiaweg inclusief realisering van de alternatieven, zowel tijdens de aanleg- als de gebruikersperiode. Hierbij valt te denken aan: geluidshinder, trillingshinder en luchtverontreiniging.
- Af- en toename van geluidshinder en luchtverontreiniging op bestaande wegen in de studiegebieden als gevolg van veranderende verkeersintensiteiten.
- Eventueel cumulatieve effecten als gevolg van andere bronnen van hinder in het studiegebied.

Thema flora, fauna en ecologie

De inventarisatie van de huidige situatie in het studiegebied heeft ondermeer betrekking op:

- Flora, fauna en vegetatie.
- De ecologische relaties binnen het plangebied met de rest van het studiegebied.



Lammetjes in Hoogkarspel.

De gevolgen van de tracéalternatieven en varianten in studiegebied worden daarnaast onderzocht op de volgende aspecten:

- De aantasting of verandering van flora en belangrijke biotopen als direct effect van de alternatieven of als indirect effect als gevolg van een eventuele verandering van kwel of van waterkwaliteit.
- De verstoring van eventuele ecologische relaties binnen het plangebied en de verstoring van ecologische relaties met het omringende gebied.

Thema bodem en water

Van de huidige situatie van de bodem dienen grondsoort en bodemstructuur en eventuele verontreinigingen in het studiegebied in kaart te worden gebracht. Ook de geohydrologische situatie (stromingsrichtingen en stromingsstelsels, kwel, grondwaterpeil, stijghoogten en fluctuaties) wordt in beeld gebracht. Tot slot dient de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater in de studiegebied te worden bepaald.

Het onderzoek naar de gevolgen van de alternatieven richt zich op:

- De directe en indirecte gevolgen van het benodigde grondverzet voor de bodemstructuur en de veranderingen van de waterspanning in de ondergrond in het plangebied.
- De toekomstige waterhuishouding.
- De kwaliteitsveranderingen in de bodem, grondwater en oppervlaktewater.

Thema cultuurhistorie en landschap

In het studiegebied wordt de huidige situatie beschreven van:

- De bestaande landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waardevolle elementen en structuren.
- De visueel-ruimtelijke werking van elementen en structuren in het landschap binnen en buiten het plangebied.

Bij de tracéalternatieven en varianten in het studiegebied komen de volgende aspecten aan de orde:

- Aantasting van waardevolle patronen en landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische elementen en structuren in het gebied en de mogelijke wederzijdse aanpassing van weg en deze patronen en elementen op elkaar.
- De verstoring van landschappelijke structuren en versnippering van het gebied.
- Het aanduiden en beoordelen van de visueel ruimtelijke werking die de alternatieven op de omgeving zullen hebben.

Belangrijk aandachtspunt is de doorsnijding van het groene gebied ten westen van Drechterland.

Thema recreatie

Rekening moet worden gehouden met mogelijke recreatieve ontwikkelingen in het gebied. Met name de ontwikkelingen die eventueel gaan plaatsvinden op het voormalige WFO-veilingterrein. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met de resulta-

ten uit het Landschapsplan Westfriesland, uitwerking deelgebied HES.

- Effecten op (routes) landbouwverkeer.
- Verkaveling.

Thema compensatie en mitigatie

De realisatie van een doorsteek tussen N302 en N506 in het meest oostelijk gedeelte van Westfriesland, alsmede een noordelijker van de huidige weg gesitueerd tracé, betekent een forse ingreep in het gebied. Dit geldt ook voor het nieuwe tracé in het westelijk studiegebied. In het milieurapport zal aandacht geschonken moeten worden aan maatregelen waarmee de ontstane schade wordt gemitigeerd (gema-tigd) dan wel gecompenseerd.

Thema woon- en leefmilieu

De uitwerking van de tracéalternatieven in het studiegebied heeft mogelijk effecten op het woon- en leefmilieu. Aan de hand van een aantal van de hiervoor beschreven aspecten wordt deze invloed beschreven, zowel in de bestaande als in de nieuwe situatie. Het gaat hierbij vooral om de verkeersveiligheid, de verkeersoverlast, geluidshinder en barrièrewerking, externe veiligheid (zowel plaatsgebonden- als groeprisico), alsmede de te nemen compenserende maatregelen.

Thema kabels en leidingen

De inventarisatie van de aanwezigheid van pijpleidingen in het plangebied dient om in beeld te brengen of een tracé mogelijk de loop van een pijpleiding kruist en er als gevolg daarvan extra (infrastructurele) maatregelen noodzakelijk zijn.

Thema landbouw

Onder dit thema zal in beeld worden gebracht wat de gevolgen van de opwaardering van de Westfrisiaweg zijn voor de landbouw. De volgende aspecten zijn hierbij aan de orde:

- Verlies landbouwgrond.
- Effecten op de bedrijfsvoering.

1 Begrippenlijst

Alternatief	Hoofdkeuzemogelijkheid. Het gaat hierbij om de locatie van nieuwe tracés.
Autonome ontwikkeling	De ontwikkeling die plaatsvindt in de toestand van het milieu, economie, verkeer en andere aspecten zonder dat de opwaardering wordt uitgevoerd.
Beoordelingscriterium	Grootheid waaraan de effecten op de aspecten worden getoetst.
Bestemmingsplan	Door de gemeenteraad vastgesteld plan, bestaande uit een kaart waarop de bestemming van de in het plan begrepen grond wordt aangewezen, en (zo nodig) voorschriften over het gebruik van deze gronden en de zich daarop bevindende bebouwing.
Bevoegd gezag	De overheidsinstantie die het besluit moet nemen waarvoor het MER wordt opgesteld. Voor de MER gekoppeld aan het streekplan zijn dit Gedeputeerde Staten en voor de MER gekoppeld aan bestemmingsplannen is dit de gemeenteraad.
Commissie voor de Milieueffectrapportage	Een onafhankelijke door het Rijk ingestelde commissie, bestaande uit deskundigen, die belast is met het adviseren over de richtlijnen voor de inhoud van een op te stellen milieueffectrapport en met de toetsing van een opgesteld milieueffectrapport op juistheid en volledigheid.
Compenserende maatregelen	Maatregelen die nadelige (milieu)effecten op een andere locatie kunnen compenseren.
GS/Gedeputeerde Staten	Dagelijks bestuur van de provincie Noord-Holland (vergelijkbaar met college van burgemeester en wethouders in een gemeente).
Infrastructuur	Stelsel van wegen, vaarwegen en spoorlijnen.
Initiatiefnemer	Instantie die de ontwikkeling die in deze Startnotitie wordt beschreven, mogelijk wil maken.
MER(-procedure)	Milieueffectrapportage; de procedure die bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een Milieu Effect Rapport en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van een mede op basis van dat MER genomen besluit; dit alles met inachtneming van de voorgeschreven procedures.
Mitigerende maatregelen	Maatregelen die effecten verminderen of beperken (ook wel: effectbeperkende maatregelen).
Ontsluiting	Het stelsel van wegen en paden, waardoor een gebied toegankelijk is.
Richtlijnen	Document waarin staat wat er in de MER moet worden onderzocht.
Startnotitie	Een document waarin de provincie aangeeft wat zij wil gaan onderzoeken in het kader van het effectenonderzoek.
Verkaveling	De verdeling van het eigendom en het gebruik van de gronden in een gebied.

2 Geldend overheidsbeleid

In deze paragraaf is een overzicht gegeven van het geldende overheidsbeleid. Dit beleid geldt als randvoorwaarde voor de op te stellen mer.

Het rijksbeleid wordt in het MER in beeld gebracht door beschrijving van de volgende nota's:

- Nota Ruimte (Ministerie van VROM, 2005).
- Nota Mobiliteit (Ministerie Verkeer en Vervoer, 2005).
- Nota Belvédère (Ministerie van OC&W, 1999).
- Nationaal Milieubeleidsplan 3 (Ministerie van VROM, 1998).
- 4^e Nota Waterhuishouding (Ministerie van V&W, 1998).
- Waterbeleid 21^{ste} Eeuw (Commissie Waterbeheer 21^{ste} Eeuw, 2000).
- Nationaal Bestuursakkoord Water (Ministerie van V&W, 2003).
- Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI en Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (REVI) (Ministerie van VROM, 2004).
- Flora en Faunawet

De volgende provinciale en regionale beleidsstukken komen in het MER aan de orde:

- Streekplan 'Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord' (Provincie Noord-Holland, 2004).
- Agenda Recreatie en Toerisme 2004-2007 (Provincie Noord-Holland, 2004).
- Evenwichtig omgaan met water (Provincie Noord-Holland, 2004).
- Beleidsvisie ontwikkeling Provinciaal Ecologische Hoofdstructuur (1993).
- Stilstaan bij stromen, Waterhuishoudingsplan provincie Noord-Holland 1998-2002.
- Groene Wegen (1999).
- Gebiedsplan Kop en Westfriesland (2001).

- Landschapsplan Westfriesland, uitwerking deelgebied HES (2003).
- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland (2003).
- Provinciaal Milieubeleidsplan 2002.
- Stroomgebiedsvisie Hollands Noorderkwartier (2003).
- Toetsingskader groepsrisico bij ruimtelijke ontwikkelingen voor gemeente en provincie, (Provincie Noord-Holland, 2005).
- Nota Cultuurhistorisch Regioprofiel (2003).
- Nota Natuurbeleid 2005 Noord-Holland Natuurlijk (2005).
- Landschapsverordening Noord-Holland 2005 (2005).
- Nota Luchtkwaliteit (2005).
- Culturele planologie 'beleving en verbeelding door culturele planologie'.
- Beeldkwaliteitsplan Weel en Weere.
- Regionale woonvisie.
- Regionaal landschapsplan deelplan Koggengebied.
- Regionale bedrijventerreinvisie.

Relevante ontwikkelingen en plannen

- Blauwe Netwerk.
- Water als economische drager.
- Tweede waterbeheersplan van de gezamenlijke waterschappen Hollands Noorderkwartier.
- Strategische beleidsvisie NW8 2030.
- Waterbeheersplan Hollands Noorderkwartier.

Het gemeentelijk beleid dat in de MER wordt beschreven bestaat uit:

Heerhugowaard

Zandhorst 1
Landelijk Gebied
Buitengebied
De Vork

Obdam

Landelijk gebied
Obdam-Hensbroek

Wester-Koggenland

Braken
Kom Avenhorn
Avenhorn Landelijk Gebied
Landelijk Gebied (Berkhout)
Landelijk Gebied

Wognum

Landelijk Gebied

Hoorn

Westfrisiaweg
Risdam
Bedrijventerrein Westfrisia
Bedrijventerrein Westfrisia Oost
Bangert en Oosterpolder

Wervershoof

Westfrisia-Oost en -West
Buitengebied

Drechterland

Streekweg
Westfrisiaweg
Hoogkarspel Landelijk Gebied

Stede Broec

Landelijk Gebied
Kom Stede Broec
Landelijk Gebied

Enkhuizen

Landelijk Gebied Enkhuizen
Uitbreidingsplan in Hoofdzaak Gemeente Enkhuizen
Gommerwijk-Oost, uitwerking Drechterwijk
Gommerwijk
De Oksel
Oude Gouw
Boerenhoek
Zuidwesthoek
Scheperwijk Fase 1
Industrieterrein Ketenwaal

- Het Structuurplan Enkhuizen (2004).
- Het Verkeersplan Enkhuizen (2005).
- Ontwikkelingsplan Ecolint Enkhuizen (2001).
- Stedelijk waterplan Hollands Noorderkwartier.
- Structuurbeeld 2005-2015 Heerhugowaard.
- Structuurplan Bedrijventerrein De Vork.
- Milieubeleidsplan 2004-2007 Heerhugowaard.
- Hoofdwegenstructuur Heerhugowaard.
- Waterplan Heerhugowaard.
- Fietsplan HAL 'op de fiets'.
- Groenstructuurplan Heerhugowaard.
- Landschapbeleidsplan Heerhugowaard.
- Groenbeleidsplan Hoorn.
- Stadsvisie Hoorn.
- Structuurschets Drechterland.
- Intergemeentelijk OWO structuurplan.
- Verkeersstructuurplan Wester-Koggenland (1995).
- Milieubeleidsplan 2006-2008 Wester-Koggenland.

Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123
2000 MD Haarlem
Tel.: (023) 514 31 43
Fax: (023) 514 40 40
Internetadres: www.noord-holland.nl
E-mailadres: post@noord-holland.nl

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Directie Beleid
Sector Verkeer en Vervoer

Fotografie

Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging

Provincie Noord-Holland
MediaProductie

Papier

Hello matt, houtvrij MC

Oplage

300 exemplaren

Haarlem, mei 2006