

Richtlijnen voor het milieu-effectrapport

Opwaardering Westfrisiaweg

Richtlijnen voor het milieu-effectrapport

Opwaardering Westfrisiaweg

september 2006



Inhoudsopgave

5	1	Inleiding
6	2	Richtlijnen
7	3	Inspraakreacties (samenvatting en opmerkingen)
13		Advies voor richtlijnen voor het MER van de Commissie voor de milieueffectrapportage

1 Inleiding

De provincie Noord-Holland en de gemeenten Heerhugowaard, Obdam, Wester-Koggenland, Wognum, Hoorn, Wervershoof, Drechterland, Stede Broec en Enkhuizen, het georganiseerde bedrijfsleven en de overige gemeenten in de regio zijn het erover eens dat een pakket van maatregelen voor opwaardering van de Westfrisiaweg een oplossing kan bieden voor de huidige en de toekomstige verkeersproblematiek, veiligheid en leefbaarheid in het gebied.

Ter onderbouwing van de besluitvorming over eventuele nieuwe tracédelen in een herziening van het streekplan wordt een milieueffectrapportage uitgevoerd op grond van het Besluit milieueffectrapportage 1994, bijlage II, categorie C 1.2, zoals gewijzigd bij Besluit van 23 december 2004. Omdat niet uitgesloten is dat de streekplanherziening onder de werking van de Europese richtlijn nr. 2001/42/EG voor milieubeoordeling van plannen en programma's van overheden valt, zal dit MER ook moeten voldoen aan de eisen die de richtlijn ter zake van de uitvoering van strategische milieubeoordeling (SMB) stelt.

De provincie zal samen met de gemeenten en het georganiseerde bedrijfsleven mogelijke alternatieven voor de oplossing van de verkeersproblematiek nader onderzoeken. Dit onderzoek moet leiden tot een besluit van Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland over een nieuwe tracéverbinding tussen de Markerwaardweg en de Houtribdijk. Dit MER zal ook voldoende gedetailleerde informatie moeten leveren om de aanleg ervan, alsook de uitvoering van maatregelen voor opwaardering van de weg van 2x1 naar 2x2 rijbanen en het vervangen van de daarop aanwezige gelijkvloerse kruisingen door ongelijkvloerse kruisingen voor het deel tussen de A7 en Markerwaardweg mogelijk te maken. Het MER moet de onderbouwing leveren voor de wijzigingen van

de bestemmingsplannen van de betreffende gemeenten. Dat geldt ook voor het nieuwe tracédeel tussen de N242 en N507 bij Heerhugowaard.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland zijn initiatiefnemer voor dit project. Provinciale Staten van Noord-Holland vormen het bevoegde gezag. De uitoefening van de rol van bevoegd gezag in het kader van de m.e.r.-procedure is op grond van het besluit van provinciale staten van 14 juni 1993, nr. 38 aan gedeputeerde staten gedelegeerd.

De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie vanaf 7 juni 2006 in diverse dag- en weekbladen in de regio. De startnotitie heeft van 9 juni 2006 tot en 22 juli 2006 ter inzage gelegen. Informatie over de plannen is verstrekt op de informatieavonden, die op 11 juli en 13 juli zijn gehouden. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft op 14 augustus 2006 haar advies uitgebracht over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER). Tevens zijn 28 inspraakreacties ontvangen. Deze staan vermeld in hoofdstuk 3.

Door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland in hun hoedanigheid van bevoegd gezag zijn de hierna volgende richtlijnen opgesteld. Aan de hand van deze richtlijnen dient het MER opgesteld te worden.

2 Richtlijnen

Het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage is van een zodanige kwaliteit, dat wij het advies vaststellen als zijnde de richtlijnen voor het op te stellen MER. Het advies wordt na hoofdstuk 3 integraal opgenomen.

Als aanvulling op en in samenhang met het advies van de Commissie dienen de volgende richtlijnen in acht te worden genomen.

Bij hoofdstuk 4.

Voorgenomen activiteit en alternatieven,
van de richtlijnen:

In de reactie van de telersverenigingen Quality Growers Holland en Westfresh en die van de Stichting Proeftuin Zwaagdijk (reacties 10 en 13) wordt erop gewezen dat het in de startnotitie ingetekende noordelijke tracéalternatief de realisatie van de bouw van een gezamenlijk verpakking- en distributiecentrum annex opleidingscentrum ten behoeve van de glastuinbouw onmogelijk maakt. Besluitvorming over de voor deze nieuwbouw aangevraagde bouwvergunning is op basis van de indicatief ingetekende noordelijke tracévariant in de startnotitie opgeschort.

Gelet op het gegeven dat de opwaardering van de Westfrisiaweg – naast verbetering van de doorstroming, veiligheid en leefbaarheid – tevens is ingezet om de economische ontwikkeling van dit gebied te stimuleren en voorts gelet op het gegeven dat het door genoemde partijen ontwikkelde bouwinitiatief hieraan een bijdrage zal leveren, zal het te onderzoeken noordelijke tracéalternatief zodanig dienen te worden gekozen dat rekening wordt gehouden met de uitvoerbaarheid van het beschreven nieuwbouwinitiatief.

Bij hoofdstuk 5.

Bestaande milieutoestand en milieugevolgen,
van de richtlijnen:

- onderzoek de gevolgen van de uitvoering van de werkzaamheden op de wateraan- en afvoer;
- ga na of dempingen van oppervlaktewater kunnen worden gecompenseerd binnen de betreffende peilgebieden;
- onderzoek of de nadelige gevolgen voor de waterhuishouding ten gevolge van de verhardingtoename kunnen worden gecompenseerd door uitbreiding van het oppervlaktewater. Zie ook hoofdstuk 5.3;
- houd rekening met de ministeriële Regeling saldering luchtkwaliteit die op 17 maart 2006 van kracht is geworden.

en wil op de hoogte gehouden worden van de ontwikkelingen.

6 Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Directie Regionale Zaken West, Utrecht

De wettelijke adviseur geeft aan dat in het plangebied van het MER zich gebieden bevinden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (Nota Ruimte, Pkb kaart 5). Daarvoor geldt een afwegingskader in de vorm van een 'nee, tenzij' regime. Vanwege de externe werking van de EHS, moeten ook de gevolgen voor aangrenzende EHS-gebieden worden onderzocht.

7 Kamer van Koophandel Noordwest-Holland mede namens HAL/HES-Platform, Alkmaar

De Kamer en het Platform spreken hun waardering uit voor het initiatief, het onderzoek naar de milieueffecten en de inspraakprocedure. Voor het bedrijfsleven zijn reistijdwinst en logische routing de belangrijkste uitgangspunten bij de tracékeuze. Gevraagd wordt naar de besluitvorming na de streekplanherziening.

8 Actiegroep Leefbaar Heerhugowaard

De actiegroep zet vraagtekens bij de noodzaak om het westelijk deel van de Westfriisaweg op te waarderen en pleit er voor om in aanvulling op de noordelijke variant ook de zuidelijke variant (tracé aan de zuidkant van de Stad van de Zon in Heerhugowaard uitmondend in het Nollencircuit) in het MER-onderzoek mee te nemen.

9 Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, Amersfoort

Het ROB wijst op de noodzaak om na te gaan of er sprake is van aantasting van archeologische waarden. Dat kan door middel van archeologisch vooronderzoek, uitgevoerd door een gekwalificeerd archeologisch bureau. Uit de meegezonden ARCHIS-uitdraaien kan worden geconcludeerd dat in alle tracévarianten in het oostelijke deel van de Westfriisaweg archeologische waarden verloren zullen

gaan. De noordelijk aan te leggen nieuwe (hoofd)weg doorsnijdt een terrein van zeer hoge archeologische waarde, dat is beschermd in de Monumentenwet 1988. Bodemversturende ingrepen in dat terrein zijn vergunningplichtig. Gezien het destructieve karakter van de ingreep heeft deze variant op voorhand niet de voorkeur.

10 Telersverenigingen Quality Growers Holland en Westfresh, Oostblokter

De telersverenigingen zijn blij met de plannen voor de opwaardering van de Westfriisaweg en verwachten daar in de toekomst veel voordeel van. Eén van de alternatieven in de Startnotitie voorziet in een weg dwars over de beoogde locatie voor een gezamenlijke verpakking en distributiecentrum aan de Tolweg op een perceel van de Proeftuin Zwaagdijk. De telersverenigingen pleiten voor het opschuiven van dat tracé met 500 meter richting de Tolweg.

11 Actiegroep Leefbaar Zwaagdijk

De actiegroep zet vraagtekens bij de grootschalige opwaardering van de Westfriisaweg, in het bijzonder op de grens van Hoorn en de gemeente Wognum, het deel van de A7/Rijweg dat het lintdorp Zwaagdijk-West begrenst. Door verbreding van de weg en de maximum snelheid van 100 km ontstaan problemen voor de aanwonenden wat betreft geluids- en stankoverlast, verkeersoverlast en onaanvaardbare geluidsoverlast bij de stoomtramovergang. Zij vraagt om maatregelen om deze gevolgen te beperken. Voorts vraagt zij aandacht voor een oplossing voor de ontsluiting van de Bangert/Oosterpolder, waarbij niet wordt uitgegaan van een ongelijkvloerse kruising bij de Strip, maar via de Rijweg.

12 W.J. Honkop, Hoogkarspel

Inspreker maakt bezwaar tegen de westelijk van Hoogkarspel aangegeven variant, omdat deze consequenties heeft voor het woongenot en leidt tot meer lawaai en luchtvervuiling in de buurt.

13 Stichting Proeftuin Zwaagdijk

De stichting spreekt waardering uit voor de plannen voor de opwaardering van de weg, maar maakt

bezwaar tegen het alternatief voor het noordelijke tracé, m.n. ten noorden van de Drechterlandseweg. Dat strookt niet met de vergevorderde uitbreidingsplannen van de stichting, die voorzien in een opleidingscentrum ter ondersteuning van de glastuinbouwontwikkeling bij Agriport A7 en Het Grootslag. Het voorstel komt overeen met wat onder reactie 10) is aangegeven.

14 W.F.M. Hoogzaad, Obdam

Insprekers maken bezwaar tegen de nieuwe verbinding tussen de N242 en N507 bij Obdam, in het bijzonder het opheffen van de kruising Dorpsstraat/Braken in Obdam. Daardoor raken de bewoners afgesloten van het dorp.

15 ROB, afschrift van reactie 9

16 A.G.J. van der Pal, Heerhugowaard

Inspreker heeft de nodige bedenkingen t.a.v. het initiatief zoals opgenomen in de Startnotitie en pleit voor een tracé noordelijk van de spoorlijn Heerhugowaard-Hoorn.

17 M.N.P. Boermans, Hoogkarspel

De inspreker juicht het initiatief van de provincie om te komen tot een oplossing voor een veilige en goede verkeersafwikkeling toe, maar spreekt zijn verbazing uit over het feit dat daarbij gedacht wordt aan een nieuwe wegverbinding N302 en N506 tussen Hoogkarspel en Lutjebroek. De z.g.n. oostelijke doorsteekvariant gaat dwars door bestaande woongebieden en heeft negatieve gevolgen voor de leefomgeving van de bewoners. Het gebied is in het streekplan aangeduid als 'uitsluitingsgebied' en geldt als illustratief voorbeeld voor landschap en cultuurhistorie.

18 J. van Diepen, e-mail

Inspreker pleit voor alternatief waarin provinciale weg N506 wordt opgewaardeerd en een nieuwe (rand)weg die Hoorn 80 verbindt met de afslag Avenhorn van A7 met brug en afslag nabij centrum Hoorn.

19 E.J.M. Seuren, e-mail, Avenhorn

Inspreker ziet niets in het plan voor opwaardering van de weg uitgaande van bestaande tracés en pleit voor de aanleg van een nieuwe rijksweg van Heerhugowaard naar Enkhuizen.

20 B & W van Enkhuizen

De gemeente pleit voor een integrale aanpak van de bestemmingsplannen van de gemeenten onder regie van de provincie en de stuurgroep. Zij vraagt expliciet aandacht voor de externe veiligheid, geluid en luchtkwaliteit. De gemeente wijst op de diverse aspecten uit het vastgestelde gemeentelijke Structuurplan en Verkeersplan, die voor de planontwikkeling van belang zijn.

21 Comité Niet door 't Lint, aanvulling, zie reactie 5)

22 S.J. de Boer, Obdam

De reactie komt overeen met wat onder 14) is aangegeven.

23 D. en C. Dekker, Heerhugowaard

Insprekers ondersteunen het uitgangspunt van het beter benutten van het bestaande wegennet. De plannen voor de Westfrisiaweg tussen de N242 en de Braken/N507, doorsnijden een door de gemeente en de stichting monumentenzorg aangegeven karakteristiek buurtschap; de weg snijdt het dorp de Noord van de rest van Heerhugowaard af en gaan dwars door een poldergebied. Insprekers wijzen op hun bezwaar tegen de voorgenomen weg, die zijn ingediend bij het vaststellen van het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein 'de Vork'.

24 E.J.M. Seuren, schriftelijk identiek aan reactie 19)

25 P. Rinkel, Hoogkarspel

Inspreker geeft aan dat de gemeente heeft toegezegd dat de huidige groenstrook langs de Kerspelweg onbebouwd zou blijven. Een eventuele ontsluiting op deze groenstrook is vanwege aantasting natuur, toename geluidsoverlast en waarde vermindering van de woning niet gewenst.

26 Bewonersvereniging BroekerSchans, Bovenkarspel

De bewonersvereniging spreekt zijn bezorgdheid uit over de effecten van de variant doorsteek westelijk van Hoogkarspel naar de N506 en de doorsteek tussen de N302 en N506 oostelijk tussen Hoogkarspel en Stedebroec. Dit vanwege de toename van de geluidshinder en luchtverontreiniging op het traject langs de Broekerhaven. Als oplossing voor de huidige verkeersproblemen is de vereniging voorstander van de noord variant.

27 Gemeente Hoorn

In een informele reactie wijst de vertegenwoordiger van de gemeente op de onduidelijkheid in de startnotitie over de besluitvorming in relatie tot dit MER. Gepleit wordt voor het gecoördineerd opstellen van een basisplan voor de gemeenten, aan de hand waarvan elke afzonderlijke gemeente een bestemmingsplan kan opstellen. Aandacht wordt gevraagd voor de beschrijving van het plangebied, de uitwerking van het thema recreatie, het ontbreken van het thema externe veiligheid evenals voor de gemeentelijke fusies in de regio.

28 Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Het hoogheemraadschap vraagt de invloed te onderzoeken van de maatregelen die aan de Westfriisaweg zullen worden getroffen op het onderliggende wegennet, waaronder wegen van het hoogheemraadschap. Verder dient in het MER aandacht te zijn voor de gevolgen van de alternatieven op de water aan- en afvoer, de compensatie van dempingen van oppervlaktewater binnen de betreffende peilgebieden en compensatie van nadelige gevolgen voor de waterhuishouding door verhardingstoename door middel van uitbreiding van het oppervlaktewater.

B Algemene opmerkingen met betrekking tot de inspraakreacties

Alternatieven

Uit de inspraakreacties blijkt dat de inperking van de alternatieven niet voor iedereen afdoende is gemotiveerd. Om te kunnen afwegen of bij de inperking van alternatieven in de startnotitie geen relevante alternatieven over het hoofd zijn gezien, dient in het MER een structuurvisie op het studiegebied te worden gegeven, evenals een analyse van de problemen en de mogelijke oplossingen daarvoor.

Milieugevolgen

Uit de inspraakreacties komt naar voren dat gevreesd wordt voor grote effecten op het woon- en leefmilieu. In de richtlijnen worden o.a. geluid, luchtkwaliteit, veiligheid, visuele effecten en bereikbaarheid als belangrijke in het MER te onderzoeken onderwerpen aangemerkt.

Ook wijzen verschillende insprekers op de invloed van de ingreep op de bestaande en potentiële waarden van bodem, water, cultuurhistorie, landschap en natuur. De richtlijnen geven aan dat de invloed van de alternatieven en varianten op deze gebieden duidelijk in het MER moet worden beschreven.

Besluitvorming

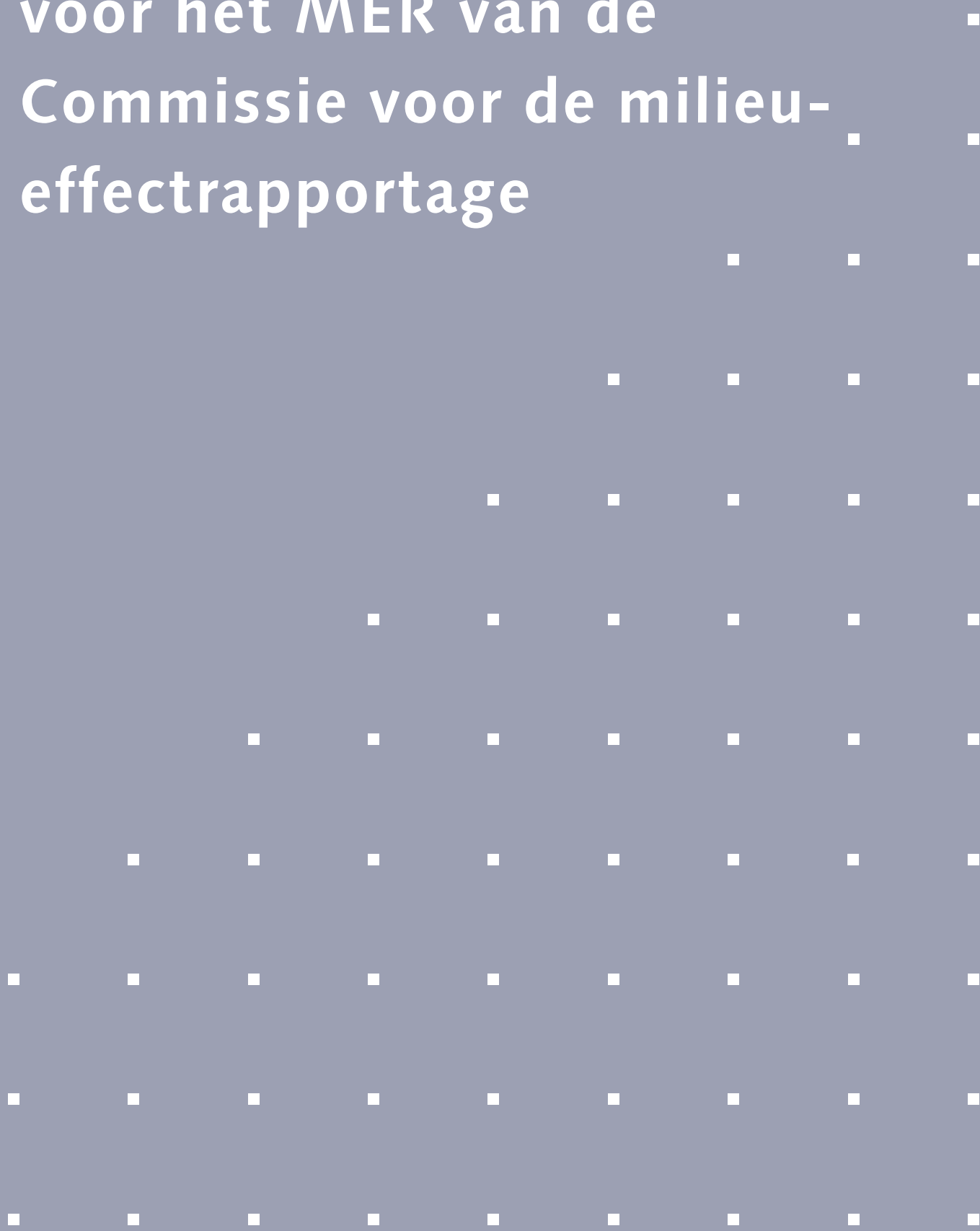
Uit de inspraakreacties blijkt dat de besluitvorming waarvoor de rapportage wordt opgesteld niet voor iedereen duidelijk is aangegeven. In de Startnotitie is op pagina 16 aangegeven dat de m.e.r. dient ter voorbereiding van het planologisch juridisch kader.

De keuze tussen de alternatieven voor de tracédelen Markerwaardweg-Houtribdijk zal in de vorm van een zogeheten 'concrete beleidsbeslissing' in de herziening van het streekplan Noord-Holland-Noord worden gemaakt. Voor het hele traject van de Westfriisaweg zullen de bestemmingsplannen moeten worden opgesteld of herzien. De verschillende gemeenteraden zijn bevoegd om daarover besluiten te nemen. Dat geldt ook voor de besluitvorming over de keuze voor het tracé tussen de N242 en de N507. Om die reden moet dit MER ook voor de bestem-

mingsplanwijzigingen voldoende gedetailleerde informatie leveren. Met de gemeenten zullen wij afspraken maken over een gecoördineerde aanpak van de diverse planologische procedures.

Degenen die schriftelijk opmerkingen hebben gemaakt, krijgen een exemplaar van de richtlijnen toegestuurd.

Advies voor richtlijnen voor het MER van de Commissie voor de milieu- effectrapportage





Inhoudsopgave

16	1	Inleiding
17	2	Hoofdpunten van het advies
18	3	Achtergrond en besluitvorming
	3.1	Achtergrond, probleemstelling en doel
	3.2	Beleidskader
20	4	Voorgenomen activiteiten en alternatieven
	4.1	Algemeen
	4.2	Alternatieven
	4.3	Referentiesituatie
	4.4	Meest milieuvriendelijk alternatief
23	5	Milieuaspecten
	5.1	Bereikbaarheid
	5.2	Flora en fauna
	5.3	Water
	5.4	Cultuurhistorie, archeologie en landschap
	5.5	Compensatie
	5.6	Woon- en leefmilieu
	5.7	Landbouw
28	6	Vergelijking van alternatieven
28	7	Overig
28	8	Evaluatieprogramma
28	9	Vorm en presentatie

Bijlagen

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

1 Inleiding

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

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

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

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

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

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

1) Zie bijlage 1.

2) Zie bijlage 2.

3) Zie voor de samenstelling bijlage 3.

4) Zie bijlage 4.

2 Hoofdpunten van het advies

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

Opwaarderingsalternatief

Beschrijf de afwegingen en de keuzes die zijn gemaakt voor de verschillende tracédelen van het opwaarderingsalternatief en besteed daarbij aandacht aan het afvallen van tracévarianten die woonkernen, agrarische gebieden en natuur ontzien.

Bescherming uitsluitingsgebieden

Omschrijf expliciet hoe voldaan wordt aan de randvoorwaarden voor behoud en ontwikkeling van de kwaliteiten in de ‘uitsluitingsgebieden⁵⁾’.

Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

Voor het hele traject moet één MMA worden opgesteld. Het opstellen van het MMA dient in eerste instantie te worden aangepakt op het niveau van maatregelen die de verkeersdruk beperken en vervolgens op inrichtingsniveau. Dit betekent dat eerst actief brongerichte of vraagverkleinende maatregelen in het plan opgenomen dienen te worden. Hiervoor kan teruggegrepen worden op de brede insteek van het voortraject. Door vervolgens effectverkleinende, mitigerende en compenserende maatregelen op te nemen ontstaat een volwaardig MMA.

Een MMA vereist dat actief wordt gezocht naar maatregelen die invulling geven aan een brede doelstelling en integrale kansen. Onderzoek de mogelijkheid om de doelstelling te verbreden, door de mogelijkheid te onderzoeken om de barrièrewerking te verkleinen, en de kansen voor versterking van de uitsluitingsgebieden te vergroten.

Effectbepaling

Voornemen en effecten dienen beschreven te worden op bestemmingsplanniveau. Maak – in aanvulling op wat de startnotitie aangeeft – inzichtelijk welke effecten van de mogelijke tracékeuzes op het toekomstig ruimtebeslag verwacht worden. Kijk daarbij naar de te verwachten richting van toekomstige stedelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld de mogelijke uitbreiding van Hoogkarspel: noordelijk richting natuurkern Grootslag/Streekbos, of zuidelijk tot N506).

Samenvatting en kaartmateriaal

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

⁵⁾ Uit Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord: “In de uitsluitingsgebieden is sprake van bijzondere natuurlijke waarden en kenmerken of landschappelijke en cultuurhistorisch waardevolle elementen en structuren die wij willen beschermen, behouden en versterken. Het gaat hier vooral om delen van het landelijke gebied die een bepaalde bescherming genieten op grond van al bestaande (internationaal) wettelijke of provinciale beleidskaders met daaruit voortvloeiende planologische gebruiksbepalingen maar ook om gebieden die de provincie om andere ruimtelijke redenen willen vrijwaren van verdere verstedelijking”.

3 Achtergrond en besluitvorming

3.1 Achtergrond, probleemstelling en doel

Probleemstelling

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

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

dingen van de (voorkeurs)grenswaarden omtrent geluid en luchtkwaliteit, en geef een indicatie van het aantal gehinderden dat last ondervindt van de barrièrewerking van de wegen.

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

Doelstelling

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

Aangegeven is dat het project wordt benaderd als een integraal project. Dit betekent dat, naast het bovengenoemde, als impliciete doelstelling geldt gebruik te maken van kansen met betrekking tot het inpassen van milieuvriendelijke maatregelen, bijvoorbeeld op het gebied van natuur, water en energie.

Operationaliseer deze doelstelling voor de MER in bruikbare criteria en neem deze mee in de beoordeling van alternatieven. Zet deze doelstelling daarnaast nadrukkelijk in bij het ontwikkelen van het MMA.

3.2 Beleidskader

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

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

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

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

4 Voorgenomen activiteit en alternatieven

4.1 Algemeen

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

Besteed verder aandacht aan:

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

4.2 Alternatieven

In de startnotitie worden de volgende alternatieven benoemd:

- het Nul-alternatief;
- het Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA), op te bouwen uit de meest milieuvriendelijke oplossingen van de tracéalternatieven en varianten;
- het Opwaarderingsalternatief, waarbij wordt uitgegaan van uitbreiding van bestaande infrastructuur, aangevuld met nieuwe infrastructuur. Voor

deze nieuwe infrastructuur worden voor het deel Markerwaardweg-Houtribdijk meerdere varianten onderzocht.

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

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

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

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

mogelijke alternatieven volgen zijn onder andere:

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

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

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

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

4.3 Referentiesituatie

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

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

7) Zie inspraakreactie 4.

8) Zie inspraakreactie 23.

9) Zie inspraakreactie 8.

10) Zie inspraakreactie 16.

11) Zie inspraakreactie 5.

12) Zie inspraakreactie 21.

13) Zie zienswijze 3 en 22.

14) Zie zienswijze 9.

15) Zie zienswijze 10 en 13.

16) Zie zienswijze 11, 12 en 25.

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

4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

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

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

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

5 Milieuaspecten

5.1 Bereikbaarheid

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

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

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

5.2 Flora en fauna

Gebiedsbescherming¹⁹⁾

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

- de namen van de gebieden;
- de grondslag voor de bescherming:
 - beschermde natuurmonumenten;
 - Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS);
 - andere uitsluitingsgebieden zoals aangegeven in het Streekplan.
- de begrenzingen op kaart, inclusief een duidelijk beeld van de ligging in het plangebied én:
 - de afstanden van de voorgenoemde activiteit tot de beschermde gebieden;
 - of een duidelijk schaalniveau van het kaartmateriaal waaruit dat is af te leiden.

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

- de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS);
- beschermde natuurmonumenten gelegen buiten de Natura 2000-gebieden;
- andere uitsluitingsgebieden.

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

Soortenbescherming²⁰⁾

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

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

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

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

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

Ecologische structuur

Ga in op de te verwachten barrièrewerking van de weg:

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

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

5.3 Water

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

5.4 Cultuurhistorie, archeologie en landschap

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

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

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

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

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

5.5 Compensatie

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

5.6 Woon- en leefmilieu

Lucht

De realisatie van bepaalde maatregelen, zoals het aanleggen van een nieuw stuk weg, wegverbreding en verhoging van de maximumsnelheid, zal naar verwachting een negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. Beschrijf de gevolgen van het initiatief voor de luchtkwaliteit, onafhankelijk of sprake zal zijn van normoverschrijding of niet. Hiervoor zijn model-

²¹⁾ Zie inspraakreactie 9.

berekeningen nodig voor de toetsing aan de eisen van het Blk 2005. Deze berekeningen moeten worden uitgevoerd conform het concept reken- en meetvoorschrift van VROM. Aannemelijk moet worden gemaakt dat het plan of project realiseerbaar is binnen de eisen van het Blk 2005.

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

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

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

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

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

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

- oppervlakte overschrijdingsgebied en/of gemiddelde concentratie²⁴;
- aantallen woningen en gevoelige bestemmingen gelegen binnen het overschrijdingsgebied;
- mate van overschrijdingen ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

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

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

Geluidbelasting en hinder

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

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

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

Geef aan of er thans al woningen zijn waarvoor een hogere waarde is verleend. Geef tevens aan in hoeverre er nog achterstallige saneringssituaties zijn waarvoor de alternatieven een oplossing zouden kunnen vormen. Daar waar (voorkeurs)grenswaarden worden overschreden dient aangegeven te worden in welke mate de toepassing van geluidsarm asfalt de geluidbelasting reduceert. Dit geldt ook voor de mogelijke toepassing van geluidoverdracht beperkende maatregelen als geluidschermen of aardewallen.

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

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

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

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

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

Trillingen

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

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

Externe veiligheid

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

Verkeersveiligheid

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

5.7 Landbouw

In het MER dienen de effecten van planologische beslissingen op het functioneren van de landbouw in beeld te worden gebracht. Daarbij is het wenselijk

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

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

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

6 Vergelijking van alternatieven

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

7 Overig

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

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

8 Evaluatieprogramma

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

9 Vorm en presentatie

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

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 Milieu

Grafische verzorging

Provincie Noord-Holland
MediaProductie

Papier

Hello matt, houtvrij MC

Oplage

60 exemplaren

Haarlem, oktober 2006