

Agrarisch structuuronderzoek Westfrisiaweg



Haarlem, maart 2007

Colofon

Opdrachtgever	Provincie Noord-Holland
Financiers	Stivas Noord-Holland en Provincie Noord-Holland
Projectbegeleiding	Stivas Noord-Holland, Wouter van Egteren
Projectleiding	LTO Noord Projecten B.V., Martijn Kegler
Rapportage	LTO Noord Projecten B.V., Martijn Kegler en Jan Buijs
Uitvoering enquêtes	LTO Noord Projecten B.V., Martijn Kegler en Kees Stoop



Voorwoord

Stivas Noord-Holland heeft in opdracht van provincie Noord-Holland dit agrarisch structuuronderzoek uitgevoerd. Wij hebben het gewaardeerd dat hierbij een begeleidingscommissie met vertegenwoordigers uit zowel de landbouw als van gemeenten is ingesteld om het onderzoek te begeleiden en kennis uit de streek in te brengen.

De begeleidingscommissie heeft kunnen constateren dat het onderzoek op de uitgezette wijze heeft plaatsgevonden. De begeleidingscommissie heeft gebiedskennis ingebracht en meegelezen toen het rapport is opgesteld. Daarbij hebben wij kunnen constateren dat dit agrarisch structuuronderzoek een juiste weergave is van de praktijk.

Het structuuronderzoek biedt niet alleen inzicht in de effecten van de opwaardering van de Westfrisiaweg, maar doet ook aanbevelingen hoe met deze effecten omgegaan kan worden. Wij hopen dat hiermee een bijdrage geleverd is aan een realisatie van de Westfrisiaweg die zoveel mogelijk positieve effecten en zo min mogelijk negatieve effecten heeft voor de regio in het algemeen en de land- en tuinbouw in het bijzonder.

Namens de begeleidingscommissie,

Gerard Korse



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	
1.1.	Waarom een agrarisch structuuronderzoek?	5
1.2.	Plannen opwaardering Westfrisiaweg	5
1.3.	Opzet onderzoek	6
2.	Huidige situatie en autonome ontwikkeling	8
2.1.	Inleiding	8
2.2.	Autonome ontwikkelingen per sector	8
2.3.	Huidige situatie en autonome ontwikkeling per deelgebied	10
2.3.1.	Deelgebied 1: Tracé Heerhugowaard	10
2.3.2.	Deelgebied 2: Tracé Obdam	12
2.3.3.	Deelgebied 5: Tracé Zwaagdijk Oost – Enkhuizen Noordtracé	14
2.3.4.	Deelgebied 5: Tracé Zwaagdijk Oost – Enkhuizen Doorsteek Stede Broec	16
2.3.5.	Deelgebied 7: Tracé Zwaagdijk Oost – Enkhuizen Doorsteek Hoogkarspel	18
3.	Planeffecten	21
3.1.	Inleiding	21
3.2.	Beschrijving van de aanpak	21
3.3.	Berekening directe kosten	23
3.3.1.	Onttrekking agrarische grond	23
3.3.2.	Verplaatsing van bedrijven	24
3.4.	Berekening indirecte kosten	24
3.5.	Samenvattend overzicht van de kosten voor de agrarische sector	25
3.6.	Kosten voor agribusiness	25
3.7.	Baten als gevolg van de Westfrisiaweg	26
3.8.	Effecten per deelgebied	26
3.8.1.	Tracédeel Rondweg Heerhugowaard	26
3.8.2.	Tracédeel Rondweg Obdam	26
3.8.3.	Tracédeel Obdam – A7	27
3.8.4.	Tracédeel A7 – Markerwaardweg	28
3.8.5.	Tracédeel Markerwaardweg – Houtribdijk; Noordtracé	28
3.8.6.	Tracédeel Markerwaardweg – Houtribdijk; Doorsteek Stede Broec	29
3.8.7.	Tracédeel Markerwaardweg – Houtribdijk; Doorsteek Hoogkarspel	29
4.	Aanbevelingen	31
	Bijlage 1: Samenstelling en rol begeleidingscommissie	33
	Bijlage 2: Inventarisatieformulier	34
	Bijlage 3: Literatuurlijst	43
	Bijlage 4: Bandbreedtekaarten	44

1. Inleiding

1.1 Waarom een agrarisch structuuronderzoek?

De provincie Noord-Holland heeft het voornemen om de Westfriisiaweg tussen Heerhugowaard en Enkhuizen op te waarderen. Deze opwaardering moet bijdragen aan een goed bereikbaar West-Friesland en is een randvoorwaarde voor een sociaal economische impuls in het gebied.

Om het milieubelang naast andere belangen een volwaardige rol te laten spelen in de besluitvorming wordt een Milieu Effect Rapportage (MER) opgesteld. In de richtlijnen voor de MER is aangegeven dat naast onder andere verkeer, flora en fauna, water en cultuurhistorie, ook de effecten van de planologische beslissingen op het functioneren van de landbouw in beeld gebracht moeten worden.

Om de effecten van de opwaardering van de Westfriisiaweg te onderzoeken heeft de provincie Noord-Holland Stivas opdracht gegeven tot het opstellen van een agrarisch structuuronderzoek. De resultaten van dit structuuronderzoek worden meegenomen als landbouwparagraaf van de MER.

In deze landbouwparagraaf in de MER dienen de effecten van planologische beslissingen, waaronder de opwaardering/ aanleg van de Westfriisiaweg op het functioneren van de (overblijvende) landbouw in het betreffende gebied in beeld gebracht te worden. Het gaat hierbij om zaken als:

- verlies van landbouwgrond;
- effecten op de bedrijfsvoering;
- effecten op (routes) landbouwverkeer;
- verkaveling.

1.2. Plannen opwaardering Westfriisiaweg

In het ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord is aangegeven dat de provincie Noord-Holland de sociaal economische ontwikkeling in Noord-Holland Noord wil stimuleren. Tevens noopt de mobiliteitsontwikkeling in het gebied Alkmaar-Heerhugowaard-Hoorn-Enkhuizen tot maatregelen om de doorstroming op de Westfriisiaweg te verbeteren. Dit was voor de provincie reden om een verkeersonderzoek uit te laten voeren. Daaruit bleek dat vooral aan de oostzijde (Hoorn-Enkhuizen) de doorstroming slecht is. Op basis van de uitkomsten van dit verkeersonderzoek heeft Gedeputeerde Staten een besluit genomen met daarin de volgende onderdelen:

Een pakket van maatregelen voor opwaardering van de bestaande Westfriisiaweg, met daarin nieuw te realiseren tracé onderdelen.

Een principeuitspraak om het vigerende streekplan 'Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord' zo nodig te herzien.

De opdracht waar nodig milieueffectrapportages (MER) te laten opstellen.

Uit onderzoek van de provincie bleek dat voor het oostelijk deel een MER plicht geldt. Voor het westelijk deel geldt dit alleen voor de omleiding bij bedrijventerrein de Vork in Heerhugowaard. Daarom heeft de provincie het initiatief genomen om een MER op te stellen.

Als start voor een MER procedure is de Trajectnota/ MER; startnotitie opwaardering Westfriisiaweg opgesteld. In deze notitie geeft de provincie het wat, waar en waarom van haar voornemens met betrekking tot de opwaardering van de Westfriisiaweg aan. Vervolgens zijn de richtlijnen voor het milieueffectrapport opwaardering Westfriisiaweg vastgesteld. In deze richtlijnen is aangegeven dat in de MER ook de effecten van planologische beslissingen op het functioneren van de landbouw in beeld gebracht moeten worden. Voor het invullen van de landbouwparagraaf in de MER heeft de provincie zoals gezegd Stivas verzocht een agrarisch structuuronderzoek uit te voeren.

1.3 Opzet onderzoek

Om de effecten van de opwaardering in beeld te brengen is het ingedeeld in twee delen (ten oosten en ten westen van de A7), zoals ook in de door de provincie geformuleerde 'Trajectnota/MER' is gedaan. In het westelijk en oostelijk deel van het onderzoeksgebied is onderscheid gemaakt in verschillende deelgebieden.

In het westelijk deel worden drie tracés onderscheiden (zie figuur 1.):

1. Tracé Rondweg Heerhugowaard
2. Tracé Rondweg Obdam
3. Tracé Obdam – A7



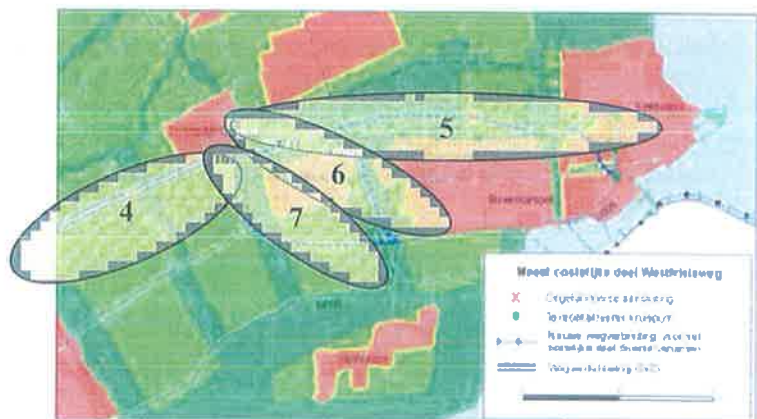
Figuur 1: Deelgebieden Westelijk deel Westfriisiaweg

In deelgebied 1 en 2 zijn gesprekken gevoerd met de direct betrokken agrarische grondeigenaren met meer dan 3 hectare grond, aangezien het hier gaat om de aanleg van een nieuw tracé door agrarisch gebied. Om de te bezoeken bedrijven te selecteren heeft de provincie een bandbreedte op kaart laten zetten, waarbinnen de weg naar verwachting zal worden gerealiseerd (zie bijlage 4). Deze bandbreedte kaarten zijn over de kadastrale eigenarenkaarten gelegd. Op deze wijze zijn de agrarische eigenaren binnen de bandbreedte geselecteerd. De agrarische grondeigenaren in of direct aangrenzend aan de bandbreedte zijn bezocht.

In deelgebied 3 vereist de opwaardering van de Westfriisiaweg slechts een beperkte inbreng van gronden. Het reconstrueren van de kruispunten (gelijkvloers) kan direct invloed op de bedrijfsvoering hebben vanwege de beperkingen voor de verkeersbewegingen van het landbouwverkeer. Door middel van een rondetafelgesprek waarbij een aantal agrarische ondernemers en vertegenwoordigers vanuit de agribusiness zijn uitgenodigd, zijn de effecten in kaart gebracht.

Het oostelijke deel is opgedeeld in vier deelgebieden (zie figuur 2) gelijk aan de verschillende varianten zoals beschreven in de trajectnota/MER:

4. Tracédeel A7– Markerwaardweg
5. Tracédeel Markerwaardweg – Houtribdijk Noordtracé
6. Tracé Markerwaardweg – Houtribdijk, Doorsteek Stede Broec
7. Tracé Markerwaardweg – Houtribdijk, Doorsteek Hoogkarspel



Figuur 2: Deelgebieden Oostelijk deel Westfriisiaweg

In deelgebied vier speelt dezelfde problematiek als in deelgebied 3. Door het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen zal het landbouwverkeer hinder ondervinden. Via een rondetafelgesprek met ondernemers zijn deze effecten in kaart gebracht.

In de deelgebieden 5, 6 en 7 zijn de direct betrokken ondernemers bezocht en geënquêteerd, aangezien het hier gaat om de aanleg van nieuwe tracés die direct invloed kunnen hebben op de bedrijfsvoering. Ook in deze deelgebieden zijn de te bezoeken agrarische grondeigenaren geselecteerd aan de hand van een door de provincie aangeleverde bandbreedte van de verschillende varianten (zie bijlage 4).



2. Huidige situatie en autonome ontwikkeling

2.1. Inleiding

Om de effecten van de opwaardering van de Westfrisiaweg te analyseren wordt eerst de autonome ontwikkeling van de belangrijkste agrarische sectoren in West-Friesland geschetst. Deze beschrijving is gebaseerd op onderzoeken van het Landbouw Economisch Instituut (LEI) van Wageningen UR.

In de bandbreedtes van de drie varianten voor het tracé tussen de N240/ het WFO complex en Enkhuizen, van de rondweg Obdam en het tracé bij Heerhugowaard zijn de direct betrokken bedrijven bezocht. Per variant zal beschreven worden om wat voor bedrijven het gaat, de omvang en het areaal, omvang van de bedrijven en verkavelingssituatie. Bij het Noordtracé en Doorsteek Stede Broec zit een overlap in het eerste deel van het tracé tussen de aansluiting met de N240 en de Kerspelweg. Om de varianten te kunnen vergelijken worden de gegevens van deze bedrijven in beide varianten meegenomen.

2.2. Autonome ontwikkelingen per sector

Veehouderij

De veehouderijsector staat voor een ingrijpend veranderingsproces. De belangrijkste drijvende krachten achter deze verandering zijn markt- en prijsontwikkelingen (herziening Europees beleid), aangescherpte regelgeving (kaderrichtlijn water, nieuw mestbeleid) en een veranderende visie op en wensen ten aanzien van de functies van het landelijk gebied.

De inkomens in de melkveehouderij staan sterk onder druk. De afbouw van de bescherming van de EU met prijsondersteuning en invoerheffingen en de uiteindelijke afschaffing van de melkquotering zullen grote gevolgen hebben voor de melkveehouderij. De melkprijs zal naar verwachting verder dalen en komt daardoor meer in lijn met de wereldmarkt.

De bedrijfsontwikkeling in de landbouw wordt de laatste jaren gekenmerkt door een toenemende diversiteit:

- Een deel van de bedrijven richt zich sterk op verdergaande groei in de primaire voedselproductie en deze bedrijven zullen de komende jaren meedoen in het proces van schaalvergroting dat volop aan de gang is in de Nederlandse landbouw.
- Andere bedrijven richten zich naast primaire voedselproductie ook op andere vormen van dienstverlening en verbreding, zoals natuur- en landschapsbeheer, recreatie en toerisme en zorgverlening.

Het proces van schaalvergroting in de melkveehouderij gaat de komende jaren naar verwachting onverminderd hard door, waarbij de melkproductie steeds meer geconcentreerd plaats zal vinden op grootschalige, gespecialiseerde melkveebedrijven. Daarbij zullen bedrijven met een suboptimale kostenstructuur hun bedrijf versneld beëindigen terwijl melkveehouders met een relatief lage kostprijs mogelijkheden hebben om te groeien.

Een deel van de bedrijven zal niet willen of kunnen inzetten op schaalvergroting en zal om te overleven sterker inzetten op:

- Het leveren van producten met toegevoegde waarde zoals biologische producten of streekproducten;
- Groene diensten en verbreding. Steeds meer agrariërs verlenen diensten op het terrein van natuur- en landschapsbeheer, recreatie en toerisme, educatie en zorgverlening.

De veehouderij in West-Friesland is sinds lange tijd verweven met de bollenteelt. Verhuur van land voor de bollenteelt vormt op veel bedrijven een niet meer weg te denken onderdeel van het inkomen. De reizende bollenteelt is een factor van betekenis in de bedrijfsontwikkeling van de veehouderij in West-Friesland. Bij de strategische keuzes die veehouders maken voor hun bedrijven vormt bollenteelt tegenwoordig een belangrijke factor.

Bollenteelt

West-Friesland is binnen de bollenteelt, met ruim 20% van het landelijke areaal, een belangrijke regio. De bloembollenteelt is binnen de land- en tuinbouw een relatief sterke economische sector, en markttechnisch liggen er perspectieven. De bloembol is vooral (in West-Friesland voor 50%) een exportproduct en daarmee sterk afhankelijk van internationale economische ontwikkelingen, zoals de koers van de euro ten opzichte van de dollar. In West-Friesland wordt 55% van de bolbloemen in Nederland geteeld en dit aandeel is groeiende. Bolbloemen leveren meer verkeersbewegingen op dan bloembollenbedrijven. De economische ontwikkelingen binnen de sector versnellen de komende jaren het proces van schaalvergroting. Bedrijven zullen op termijn een omvang moeten hebben van 15 – 20 hectare met voldoende ondersteunend glas. De vraag naar bollengrond (en ondersteunend glas) blijft de komende jaren onverminderd groot.

Om de financiële positie te verbeteren worden minder renderende teelten vervangen door meer renderende. Dit vraagt meer specialistische kennis bij telers. Ook de mechanisatie vraagt meer maatwerk.

In toenemende mate vindt de teelt van bolbloemen plaats. Door de teelt van bollen met broeierij te combineren wordt het mogelijk de arbeid gelijkmatiger jaarrond te verdelen en de inzet van arbeid te optimaliseren.

Ten aanzien van emissie van mineralen en gewasbeschermingsmiddelen naar het milieu worden steeds scherpere eisen gesteld. Dit geldt ook voor het energiegebruik (ondersteunend glas). Daarnaast stelt de maatschappij steeds meer eisen aan de productiewijze. Naast de kwaliteit van het product gaat de kwaliteit van de productiewijze een steeds grotere rol spelen. De sector bevindt zich in een veranderingsproces naar meer duurzame bedrijfssystemen.

Samenvattend zullen de ontwikkelingen in de bloembollenteelt de komende jaren gekenmerkt worden door:

a. Verdergaande schaalvergroting en specialisatie.

- een toename van de oppervlakte bollenteelt per bedrijf;
- een toename van de broeierij en de oppervlakte ondersteunend glas per bedrijf;
- verschuiving van teelten naar meer renderende gewassen.

b. Ontwikkeling naar duurzame bedrijfssystemen.

- voldoen aan eisen ten aanzien van milieubelasting (mineralen, gewasbescherming, energie);
- uitbreiding van waterberging;
- bijdrage aan natuur en landschapswaarden.

Vollegrondsgroente

Schaalvergroting is een continu proces in de vollegrondsgroentesector. Een trend van de afgelopen jaren is dat akkerbouwbedrijven zich gaan toeleggen op grootschalige groenteteelt, waardoor het aanbod toeneemt. Voor de traditionele vollegrondsgroenteteeltbedrijven is er door de tegenvallende rendementen niet veel investeringsruimte. Om een goed rendement te halen moeten zij de kosten verlagen. Dit kan door verdergaande mechanisering bereikt worden, maar de verwachting is dat dit slechts een tijdelijke oplossing is omdat de buitenlandse concurrentie mee kan gaan met deze technologische vernieuwingen.

De specialisatie in gewassen in de vollegrondsteelt neemt toe, maar is anders dan bij substraatteelt gebonden aan teelttechnische grenzen. Door de noodzakelijke teeltwisseling leggen bedrijven zich toe op de teelt van meer dan één gewas. Een aantal bedrijven kiest bewust voor de biologische teelt, een andere vorm van differentiatie.

Fruitteelt

De omzet in de fruitteelt is de laatste jaren licht gestegen, maar was het afgelopen decennium stabiel. Wel fluctueert de productie en daardoor de prijsvorming. De verwachting is dat de omzet de komende jaren redelijk stabiel zal blijven. Wat rendement betreft nemen de fruitbedrijven een middenpositie in tussen de glasgroentebedrijven en de vollegrondsgroentebedrijven. Het zijn vooral de peren die het rendement nog enigszins op peil houden. De totale oppervlakte fruitteelt is iets afgenomen, maar de productie is niet afgenomen.

De fruitsector in Nederland heeft de afgelopen jaren een proces van schaalvergroting en integratie doorgemaakt. Handelsbedrijven fuseren en zijn voor een deel geïntegreerd met de handel in groenten. Enkele fruitveilingen zijn gefuseerd tot de Fruitmasters Groep, die door overname van importbedrijven nu een compleet fruitpakket kan leveren aan zijn afnemers.

De handel in fruit is in het afgelopen decennium sterk gegroeid. Daarbij is de fruitinvoer meer mondiaal georiënteerd dan de uitvoer. Daarnaast betekent de uitbreiding van de EU nieuwe concurrentie voor de Nederlandse telers. Voor de ontwikkeling van de marktvraag geldt hetzelfde als voor de groentesector. Door de overgang naar een vraaggestuurde economie wordt het steeds belangrijker om marktgericht te ondernemen.

Glastuinbouw

De glastuinbouw is een zeer dynamische en innovatieve bedrijfstak. Met een totale productiewaarde van zo'n 5.200 miljoen euro in 2006 neemt de sector ook economisch gezien een belangrijke positie in. De Nederlandse glastuinbouw sector heeft internationaal gezien een sterke marktpositie. Ook geniet het innovatieve karakter van de sector wereldfaam. Innovatie in management van productie, afzet en distributie en intensieve ketensamenwerking biedt de glastuinbouwsector perspectieven voor de toekomst (Perspectieven voor de agrarische sector in Nederland; Achtergrondrapport bij 'Kiezen voor landbouw').

In 1980 stond er in Nederland 8.760 hectare glas, in 2004 was dat gegroeid tot 10.300 hectare. De groei vond voor een groot deel plaats in de nabijheid van de steden in het Westen van Nederland. Het aantal tuinders met groenten onder glas is in de periode 1985-2004 afgenomen, maar het areaal is slechts licht gedaald. Het aantal tuinders in de sierteelt onder glas is in dezelfde periode afgenomen, maar in de bloemeteelt steeg het areaal desondanks fors. De schaalvergroting zet dus flink door.

De glastuinbouw in de regio groeit meer dan landelijk, onder andere door de realisatie van Agriport (500 hectare) en Grootslag (250 hectare) en genereert een omzet van rond de 350 miljoen euro.

Een deel van de tuinbouw rond de steden zal moeten verdwijnen, ook in het belang van de sector zelf. Uitbreiding van bestaande bedrijven is financieel- economisch wenselijk, maar in het Westen vaak onmogelijk vanwege de hoge grondprijs en het gebrek aan ruimte. Een bedrijf kan vaak alleen groeien door een ander bedrijf over te nemen en ook dat is kostbaar. In Noord-Holland zijn twee projectlocaties waar nieuwe bedrijven of bedrijven die elders moeten verplaatsen of geen ruimte hebben om zich te ontwikkelen zich kunnen vestigen: Agriport A7 en Grootslag. Daarnaast zijn in Heerhugowaard nog de concentratiegebieden Alton I en Alton II. Naast het concentratiegebied Grootslag zijn in West-Friesland nog een aantal verspreid liggende glastuinbouwbedrijven gevestigd.

2.3. Huidige situatie en autonome ontwikkeling per deelgebied

2.3.1. Deelgebied 1: Tracé Heerhugowaard

Algemeen

In totaal zijn in dit deelgebied in en nabij de bandbreedte van de weg 13 bedrijven bezocht. In onderstaande tabel is weergegeven hoe deze verdeeld zijn over de verschillende sectoren.

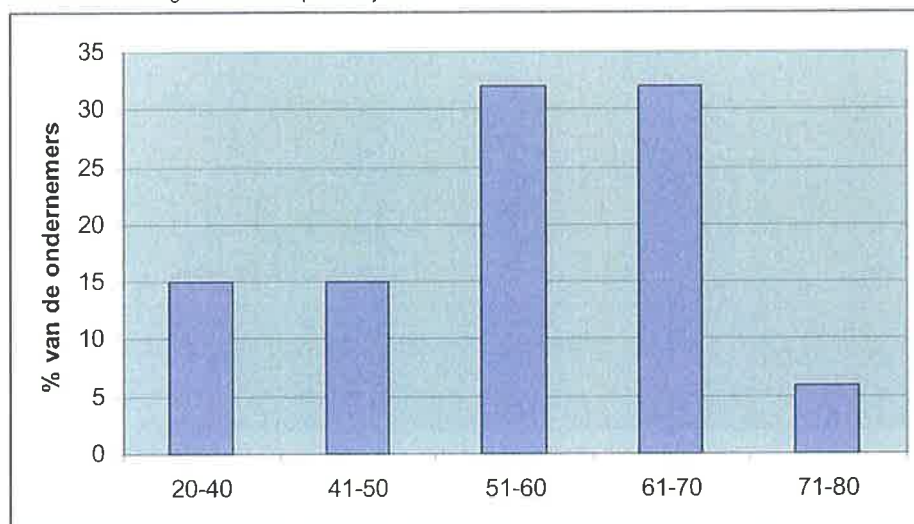
Tabel 2.1: Verdeling agrarische sectoren

	Aantal bedrijven
Bollenteelt	2
Melkveehouderij	2
Vollegroondsgroente	2
(Glas) Tuinbouw	1
Akkerbouw	2
Anders	4

In de categorie anders vallen in dit deelgebied een hobby bedrijf met vleesvee en schapen, een bedrijf met jongvee en schapen een paardenstalling en een inmiddels gestopt bedrijf.

Van alle actieve bedrijven is bij 75% van de bedrijven de agrarische activiteit de hoofdtak van het bedrijf. Van deze bedrijven heeft 55% nevenactiviteiten naast de hoofdtak. Deze nevenactiviteiten bestaan uit het verwerken van producten, handel, verkoop van producten en een baan buitenhuis.

Grafiek 2.1: Verdeling ondernemers per leeftijdklasse



In dit deelgebied is ruim tweederde van de ondernemers tussen de 50 en 70 jaar oud. Van ondernemers in deze leeftijdscategorie valt te verwachten dat een groot deel zal stoppen tussen nu en tien jaar bij een autonome ontwikkeling. Het is voor de toekomst van de bedrijven daarom van belang te weten of deze ondernemers een opvolger hebben.

Tabel 2.2: Opvolgingssituatie

	Percentage
Met opvolger	38%
Misschien een opvolger	
Geen opvolger	62%

Aangezien er geen bedrijven zijn waar de opvolgingssituatie nog niet geheel duidelijk is geeft dit een helder beeld van de toekomst van de bedrijven in dit deelgebied. Bij een autonome ontwikkeling zal iets meer dan een derde van de bedrijven in dit gebied overblijven.

Grondgebruik

Om een beeld te krijgen van de structuur van de bedrijven en de grondgebruikssituatie in het gebied is het van belang inzicht te hebben in de grondgebruikssituatie van de bedrijven. In onderstaande tabel is de grondgebruikssituatie van de bedrijven weergegeven. Hierbij is van belang dat dit alle bij de bedrijven in gebruik zijnde grond is en niet alleen de gronden binnen de bandbreedte van het nieuwe tracé van de Westfriisiaweg. In dit deelgebied is ervoor gekozen om, aangezien het per sector slechts om één of enkele bedrijven gaat, alleen de totalen te presenteren. Zo wordt de vertrouwelijkheid van de enquête gewaarborgd.

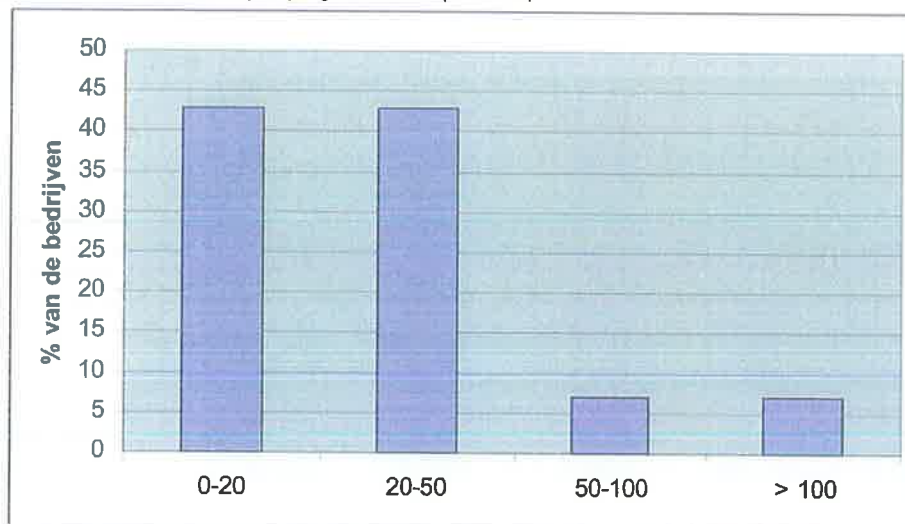
Tabel 2.3: Grondgebruikssituatie (in ha)

	Eigendom	Erfpacht	Reguliere pacht (6 jarig)	Los Land	Verhuur	Contractteelt	Totaal
Totaal	206 48%		5 1%	169 40%	16 4%	30 7%	426 100%

De bedrijven in dit deelgebied hebben samen 426 hectare grond in gebruik. Bijna de helft van de gebruikte oppervlakte is in eigendom bij de bedrijven. Een relatief groot deel van de gronden is los land (jaarlijkse of andere kortlopende huur of pacht contracten). Dit betreft grond van akkerbouw, bollenteelt en vollegrondsgroente bedrijven die wordt gebruikt voor wisselteelt. Jaarlijks worden de gewassen of bollen op een ander perceel

geteeld, aangezien de grond niet geschikt is voor permanente teelt (b.v. voor permanente bollenteelt) of omdat dit voor de kwaliteit van de grond of gewassen beter is (bijvoorbeeld om de gevoeligheid voor ziekten te verkleinen).

Grafiek 2.2: Percentage bedrijven per grootte klasse (in hectare)



Het grootste deel van de bedrijven in dit deelgebied is kleiner dan 50 hectare. In de kleinste categorie vallen voornamelijk de hobby- en neventakbedrijven en de inmiddels gestopte bedrijven die nog wel grondeigendom hebben.

Verkeersstromen en aan- en afvoerroutes

De ontsluitingsassen van dit deelgebied zijn de Middenweg, Molenweg en de Veenhuizerweg. Via een aantal wegen die dwars op deze wegen staan kan de rondweg van Heerhugowaard bereikt worden en aan de oostkant de Veenhuizerpolder en Berkmeer. Via de Middenweg kan ook de Braken bereikt worden om richting Obdam te gaan. Het verkeer vanuit het glastuinbouwgebied van Heerhugowaard (Alton) kiest voornamelijk voor de Westerweg richting Alkmaar en de A9. Via deze route vindt ook de afzet richting de veilingen plaats (Aalsmeer, Rijnsburg en Naaldwijk)

2.3.2. Deelgebied 2: Tracé Obdam

Algemeen

In de bandbreedte van de randweg Obdam zijn in totaal 12 bedrijven bezocht. Deze bedrijven zijn als volgt verdeeld over de sectoren:

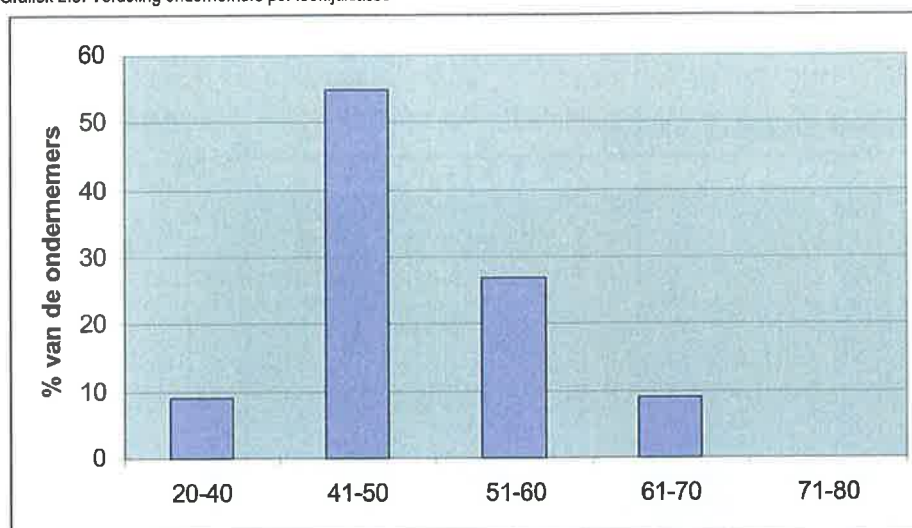
Tabel 2.4: Verdeling agrarische sectoren

	Aantal bedrijven
Bollenteelt	4
Melkveehouderij	1
Vollegroondsgroente	1
Glastuinbouw	2
Anders	4

Onder de categorie anders vallen in dit deelgebied een varkenshouderij, een bedrijf met jongvee en agrariërs die de activiteiten inmiddels hebben beëindigd

Van de actieve bedrijven zijn de agrarische activiteiten bij 91% van de bedrijven de hoofdtak. Eén bedrijf heeft naast de hoofdtak nevenactiviteiten die bestaan uit het verwerken van producten en handel.

Grafiek 2.3: Verdeling ondernemers per leeftijdklasse



Het grootste deel van de ondernemers in dit deelgebied is tussen de 41 en 50 jaar oud. Vergeleken met de andere deelgebieden zijn de agrariërs in dit deelgebied relatief jong. Van deze ondernemers valt te verwachten dat ze bij een autonome ontwikkeling het bedrijf nog wel enige tijd zullen voortzetten. Om een verder inzicht te krijgen in de toekomst van de bedrijven is het van belang ook kennis te hebben van de opvolgingssituatie.

Tabel 2.5: Opvolgingssituatie

	Percentage
Met opvolger	18%
Misschien een opvolger	55%
Geen opvolger	27%

In dit deelgebied heeft 1 op de 5 ondernemers een opvolger. Een relatief groot deel van de ondernemers weet nog niet of zij een opvolger hebben, omdat zij nog geen kinderen hebben of omdat de kinderen nog te jong zijn om een keuze gemaakt te hebben. Gezien het grote aandeel misschien is het nog moeilijk te zeggen hoeveel bedrijven in dit deelgebied bij een autonome ontwikkeling zullen overblijven. Gezien de bovenstaande gegevens zal rond een derde van de bedrijven bij een autonome ontwikkeling overblijven.

Grondgebruik

Om de betrouwbaarheid van de bedrijfsgegevens te waarborgen zijn de gegevens van het melkveehouderijbedrijf en vollegrondsgroentebedrijf opgeteld bij de categorie anders. Het grondgebruik van de bedrijven in de bandbreedte van dit deelgebied is dan als volgt verdeeld:

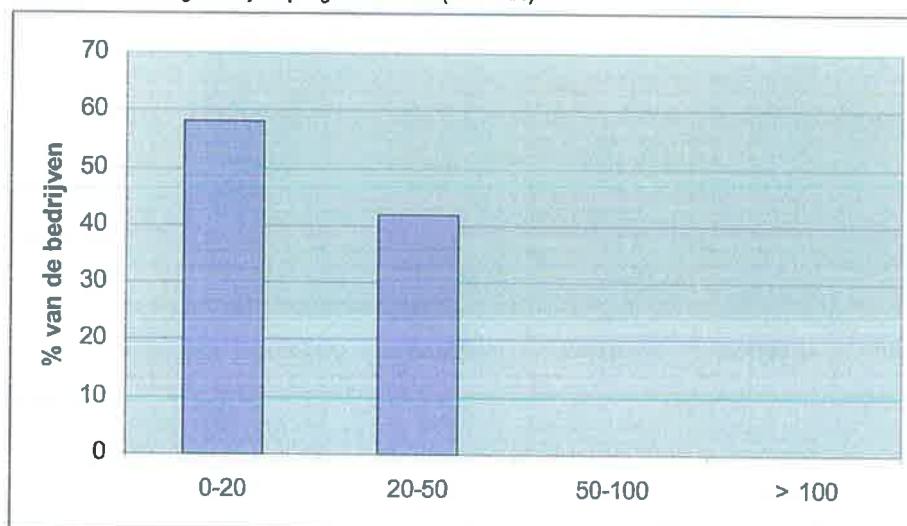
Tabel 2.6: Grondgebruiksituatie (in ha) per sector

	Eigendom	Erfpacht	Reguliere pacht (6 jarig)	Los Land	Verhuur	Contractteelt	Totaal	%
Bollenteelt	18			92	2		112	46%
Glastuinbouw	14						14	6%
Anders	97		7	6	9		119	48%
Totaal	129		7	98	11		245	100%
	52%		3%	40%	5%		100%	

Ruim de helft van de grond in gebruik bij de bedrijven is in eigendom. De bollenteelt bedrijven hebben relatief veel losland voor de reizende bollenkraam. Deze bedrijven huren jaarlijks andere percelen, aangezien permanente bollenteelt gezien de bodemsoort in West-Friesland niet mogelijk is.

Naast de verdeling van het grondgebruik is het ook van belang inzicht te hebben in de omvang van de bedrijven wat betreft bedrijfsoppervlakte. Een verdeling van de bedrijfsoppervlakte naar grootte klasse is in onderstaande grafiek weergegeven.

Grafiek 2.4: Percentage bedrijven per grootte klasse (in hectare)



De bedrijven in dit deelgebied hebben allemaal minder dan 50 hectare in gebruik.

Verkeersstromen en aan- en afvoerroutes

De ontsluiting van een groot deel van de bedrijven in dit gebied is via de doodlopende wegen de Duinweid en Hofland. Het noordzuidverkeer gaat dan via de Dorpstraat naar de Dorpsweg of de Kaag. Verkeer richting Heerhugowaard gaat via de Braken. Verkeer richting het oosten gaat ook via de Braken richting Wogmeer of Spierdijk.

2.3.3. Deelgebied 5: Tracé Zwaagdijk Oost – Enkhuizen Noordtracé

Algemeen

In de bandbreedte van de weg tussen de de N240/ het WFO complex en Enkhuizen zijn in totaal 27 agrarische bedrijven bezocht en zijn twee zaadbedrijven en de veiling C.N.B. gevestigd. Deze bedrijven zijn als volgt verdeeld over de sectoren.

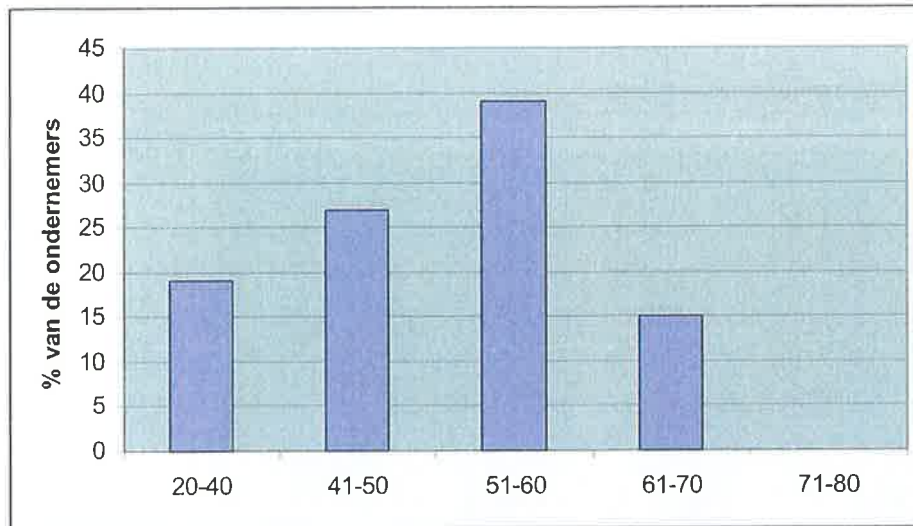
Tabel 2.7: Verdeling agrarische sectoren

	Aantal bedrijven
Bollenteelt	8
Akkerbouw	2
Vollegroondsgroente	6
Vleesveehouderij	1
Anders	10

Bij anders gaat het om een hoveniersbedrijf, een loonwerker en ondernemers die de agrarische activiteiten inmiddels hebben beëindigd.

Bij 95% van deze bedrijven is de agrarische activiteit het hoofdberoep van het bedrijf. Al deze hoofdberoepsbedrijven hebben naast de agrarische hoofdtak nog nevenactiviteiten. Deze nevenactiviteiten bestaan uit handel, agrotourisme, loonwerk, caravanstalling, onderzoek en een baan buitenhuis.

Grafiek 2.5: Verdeling ondernemers per leeftijdklasse



Het grootste deel van de ondernemers in dit deelgebied is tussen de 51 en 60 jaar oud. Voor de toekomst van de bedrijven in dit gebied is het belangrijk inzicht te hebben in de opvolgingssituatie.

Tabel 2.8: Opvolgingssituatie

	Percentage
Met opvolger	25%
Misschien een opvolger	33%
Geen opvolger	42%

Een kwart van de bedrijven heeft aangegeven een opvolger te hebben. Er vanuit gaande dat van de bedrijven die misschien een opvolger hebben een slechts een deel ook daadwerkelijk een opvolger zal hebben, is de verwachting dat bij een autonome ontwikkeling minder dan de helft van de bedrijven in dit deelgebied zal overblijven.

Grondgebruik

Het grondgebruik van de bedrijven in dit deelgebied ziet er als volgt uit:

Tabel 2.9: Grondgebruiksituatie (in ha) per sector

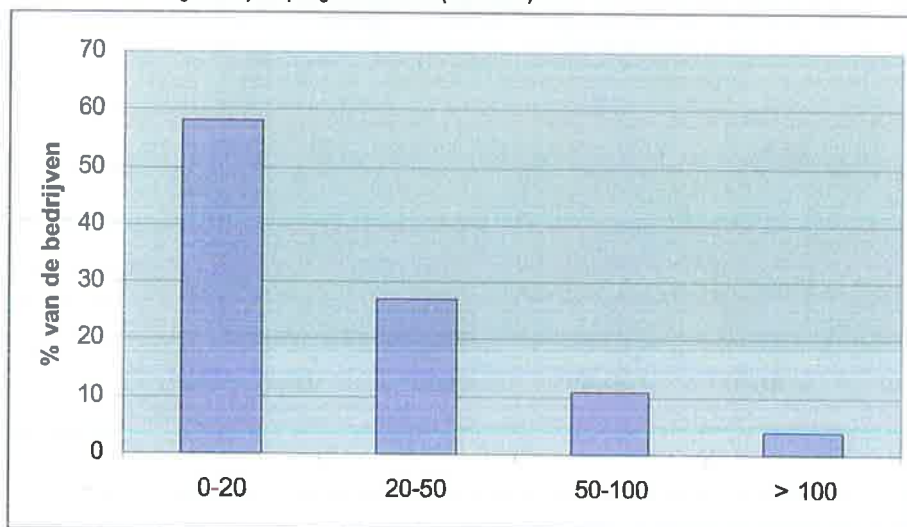
	Eigendom	Erfpacht	Reguliere pacht (6 jarig)	Los Land	Verhuur	Contractteelt	Totaal	%
Bollenteelt	131			124	17	150	422	52%
Akkerbouw	61						61	7%
Vollegroondsgroente	124		2	95		21	242	30%
Anders	51				40		91	11%
Totaal	367		2	219	57	171	816	
%	45%		0%	27%	7%	21%	100%	

In totaal is 816 hectare in gebruik bij de bedrijven in dit deelgebied. De bollenteeltbedrijven zijn de grootste grondgebruikers in dit deelgebied. De door deze bollenbedrijven in gebruik zijnde gronden liggen verspreid door West-Friesland en ook nog deels in de Noordoostpolder. Dat zelfde geldt voor de vollegrondsgroente bedrijven. Ook deze bedrijven telen hun groente in wisselteelt verspreid over de regio.

In de volgende grafiek is de bedrijfsomvang in verschillende klassen weergegeven. De meeste bedrijven vallen in de categorieën 0 - 20 hectare en 20 tot 50 hectare. De categorie 0 tot 20 hectare bestaat voornamelijk uit bedrijven uit de categorie anders (voornamelijk gestopte ondernemers met nog grondeigendom). De

bollenteeltbedrijven zijn voornamelijk tussen de 0 en 50 hectare en de vollegrondsgroente en terwijl de grootste klasse voornamelijk bestaat uit akkerbouw en vollegrondsgroente bedrijven.

Grafiek 2.6: Percentage bedrijven per grootte klasse (in hectare)



Verkeersstromen en aan- en afvoerroutes

De ontsluiting van de bedrijven in dit deelgebied is voornamelijk via de Gouw. De Gouw is via meerdere noord-zuid wegen aangesloten op de Drechterlandse weg. De belangrijkste ontsluitingen voor het landbouwverkeer zijn op dit moment de Kerspelweg, de N505 en de Veilingweg. Veel noord-zuid verkeer maakt gebruik van de Verlengde raadhuistraat en Raadhuistraat in Groottebroek. Deze wegen worden ook door bollenteeltbedrijven en vollegrondsgroentebedrijven uit Andijk en Venhuizen gebruikt. Deze bedrijven gebruiken vice versa gronden voor wisselteelt.

In dit deelgebied zijn ook drie zaadveredeling en/of behandelingsbedrijven en het Koel- en preparatiebedrijf CNB gevestigd. Deze bedrijven ontvangen vrachtverkeer en hebben veel toeleveranciers. Het verkeer van en naar deze bedrijven maakt voornamelijk gebruik van de Drechterlandseweg voor de richting Hoorn en de dijk Enkhuizen-Lelystad. Vooral van en naar C.N.B. gaan veel vrachtwagens met bloembollen. Deze komen uit zowel West-Friesland als uit de Noordoostpolder.

2.3.4. Deelgebied 5: Tracé Zwaagdijk Oost – Enkhuizen Doorsteek Stede Broec

Algemeen

In de bandbreedte van de weg tussen de N240/ het WFO complex via de doorsteek tussen Hoogkarspel en Lutjebroek naar Enkhuizen zijn in totaal 15 agrarische bedrijven bezocht. Deze bedrijven zijn als volgt verdeeld over de sectoren.

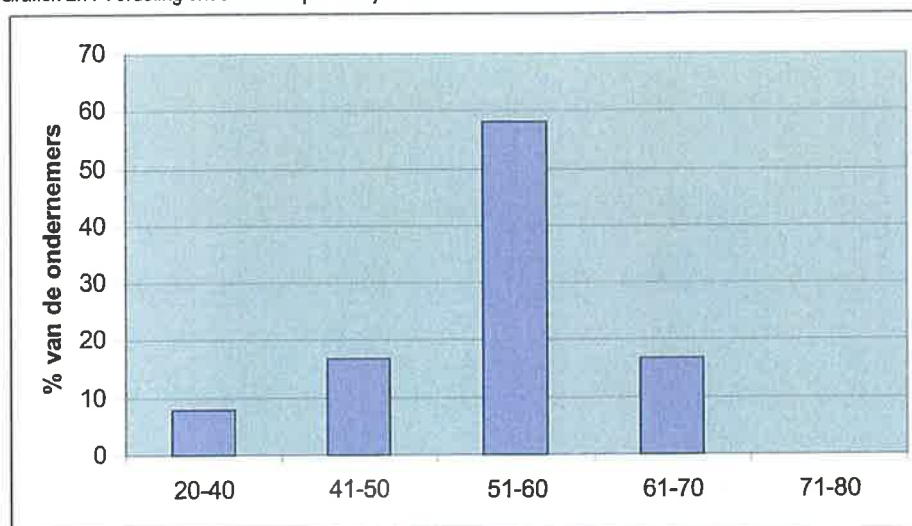
Tabel 2.10: Verdeling agrarische sectoren

	Aantal bedrijven
Bollenteelt	4
Akkerbouw	-
Vollegrondsgroente	4
Tuinbouw	2
Anders	5

De bedrijven in de categorie anders zijn gestopte agrarische ondernemers die grotendeels het land wat ze nog in bezit hebben verhuren.

Van 90% van de actieve bedrijven zijn de agrarische activiteiten het hoofdtak van het bedrijf. Bij één bedrijf zijn de agrarische activiteiten een neventak. 33% van de hoofdberoepsbedrijven heeft naast de hoofdtak nog nevenactiviteiten. Deze nevenactiviteiten bestaan uit een baan buitenhuis, nevenberoep als zelfstandig ondernemer en de export van bloembollen.

Grafiek 2.7: Verdeling ondernemers per leeftijdklasse



Het grootste deel van de ondernemers in dit deelgebied is tussen de 51 en 60 jaar oud. Van deze ondernemers valt te verwachten dat zij tussen nu en tien jaar de agrarische activiteiten zullen beëindigen. Voor de toekomst van deze bedrijven is het belangrijk inzicht te hebben in de opvolgingssituatie.

Tabel 2.11: Opvolgingssituatie

	Percentage
Met opvolger	40%
Misschien een opvolger	27%
Geen opvolger	33%

De opvolgingssituatie in dit deelgebied is vergelijkbaar met de Noordtracé. Het aandeel bedrijven zonder opvolger is vrijwel gelijk. In dit deelgebied is bij meer bedrijven zeker dat er een opvolger is. Als tevens gekeken wordt naar het percentage ondernemers dat misschien een opvolger heeft, kan ook de conclusie worden getrokken dat bij een autonome ontwikkeling ongeveer de helft van de bedrijven zal overblijven.

Grondgebruik

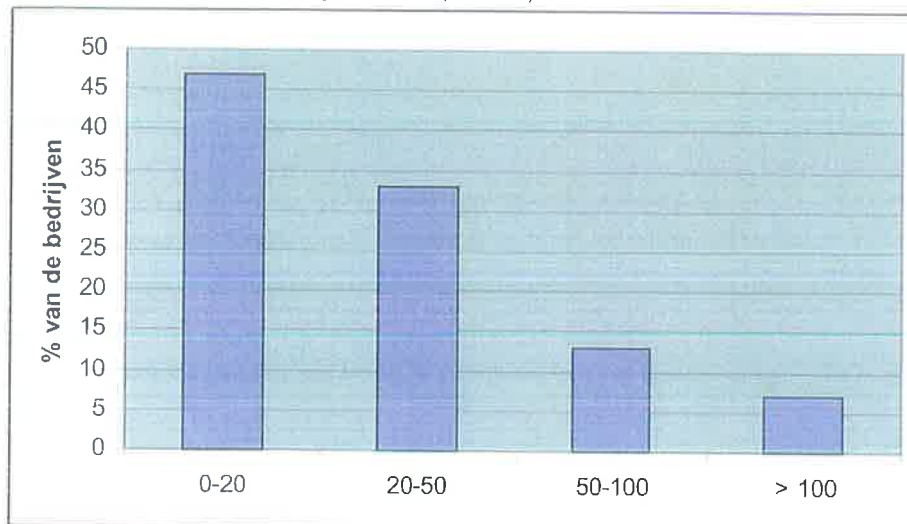
Tabel 2.12: Grondgebruiksituatie (in ha) per sector

	Eigendom	Erfpacht	Reguliere pacht (6 jarig)	Los Land	Verhuur	Contractteelt	Totaal	%
Bollenteelt	113			115	55		283	44%
Akkerbouw								%
Vollegroondsgroente	41			265	10		316	50%
Anders	25				18		43	6%
Totaal	179			398	55		632	
	28%			63%	9%		100%	

De bollenteelt en vollegrondsgroente bedrijven in dit deelgebied hebben veel los land. Dit heeft te maken met de reizende hollenkraam en wisselteelt bij vollegrondsgroente. Deze bedrijven moeten dus jaarlijks ander land huren en dit land ligt verspreid over West-Friesland. Deze bedrijven moeten dus relatief veel de weg op .

In de volgende tabel is voor dit deelgebied de bedrijfsomvang in verschillende klassen weergegeven.

Grafiek 2.8: Percentage bedrijven per grootte klasse (in hectare)



Het grootste deel van de bedrijven valt in de categorie 0-20 hectare. Dit zijn echter voor een groot deel de gestopte ondernemers die nog wel land bezitten.

Verkeersstromen en aan- en afvoerroutes

De ontsluiting van het gebied ten noorden van Hoogkarspel is via de Gouw. Via de Gouw kan de Drechterlandsweg, de Kerspelweg en de Tolweg bereikt worden. De bedrijven in en ten zuiden van het gebied tussen Hoogkarspel en Lutjebroek zijn ontsloten via de Slimweg, Voetakkers en Raadhuislaan. Vooral door de wisselteelt zijn de noord-zuid verbindingen voor deze bedrijven van belang om het losse land elders in West-Friesland te bereiken.

2.3.5. Deelgebied 7: Tracé Zwaagdijk Oost – Enkhuizen Doorsteek Hoogkarspel

Algemeen

In de bandbreedte van dit deelgebied zijn de volgende bedrijven bezocht.

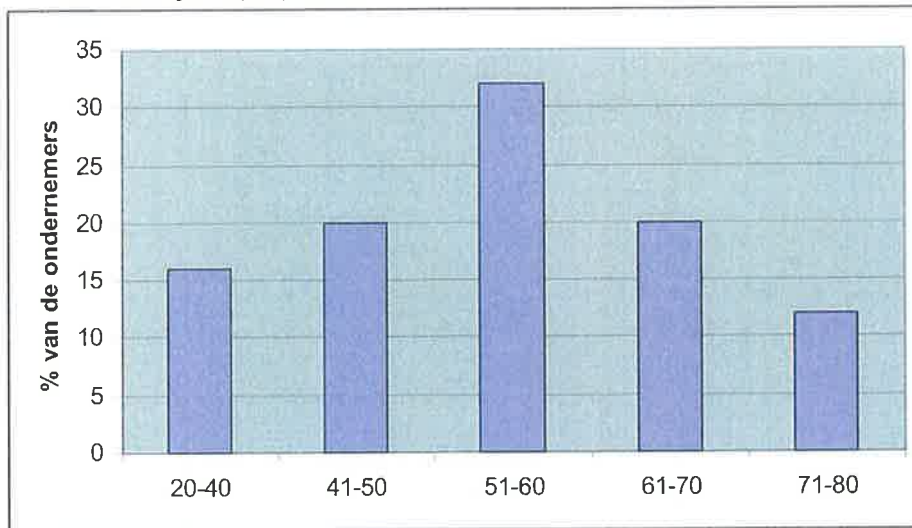
Tabel 2.13: Verdeling agrarische sectoren

	Aantal bedrijven
Bollenteelt	4
Vollegrondsgroente	2
Melkveehouderij	8
Anders	11

Onder anders gaat het in dit deelgebied om 2 fruitteeltbedrijven, een paardenfokkerij en paardenpension, een bloemenbroeierij en ondernemers die de agrarische activiteiten inmiddels hebben beëindigd.

In dit deelgebied is van 89% van de bedrijven de agrarische activiteit het hoofdberoep. Van deze bedrijven heeft 30% naast de agrarische hoofdtak ook nevenactiviteiten. Deze bestaan uit het verwerken van producten, handel, agrotourisme, landbouw en zorg en een baan buiten huis.

Grafiek 2.9: Percentage bedrijven per grootte klasse (in hectare)



In dit deelgebied zijn relatief veel oudere ondernemers. Het grootste deel van de ondernemers is tussen de 50 en 60 jaar oud. Ook hier is het voor de toekomst van belang naast de leeftijden ook inzicht te hebben in de opvolgingssituatie.

Tabel 2.14: Opvolgingssituatie

	Percentage
Met opvolger	21%
Misschien een opvolger	38%
Geen opvolger	42%

Een op de vijf bedrijven in dit deelgebied heeft een opvolger, tegelijkertijd hebben relatief veel bedrijven geen opvolger. Ook in dit deelgebied valt aan de hand van deze getallen te verwachten dat minder dan de helft van de bedrijven zal overblijven bij een autonome ontwikkeling.

Grondgebruik

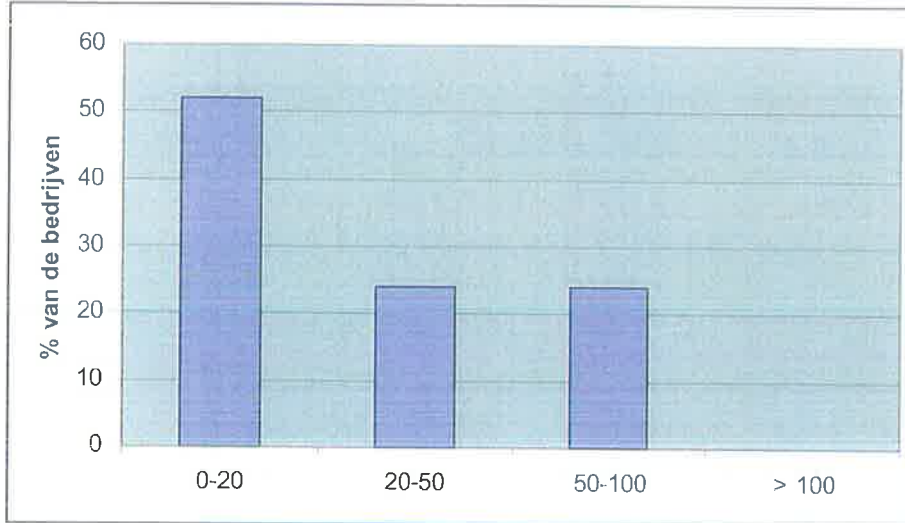
Het grondgebruik van de bedrijven in dit deelgebied is als volgt:

Tabel 2.15: Grondgebruikssituatie (in ha) per sector

	Eigendom	Erfpacht	Reguliere pacht (6 jarig)	Los Land	Verhuur	Contractteelt	Totaal	%
Bollenteelt	42		66	115			223	22%
Melkveehouderij	277	21	20	83	115	2	518	51%
Vollegrondsgroente	46		7	47			100	10%
Anders	136		4		31		171	17%
Totaal	501	21	97	245	146	2	1012	100%
	50%	2%	9%	24%	15%	0%		

De bedrijven in de zuidelijke variant hebben in totaal 1012 hectare in gebruik. In dit deelgebied heeft de melkveehouderij de overhand qua grondgebruik. Verder valt wederom het grote aandeel los land op wat door de bollenteelt en vollegrondsgroente bedrijven voor wisselteelt wordt gebruikt.

Grafiek 2.10: Percentage bedrijven per grootte klasse (in hectare)



In dit deelgebied is iets meer dan de helft van de bedrijven tussen de 0-20 hectare. Net zoals in de andere deelgebieden zijn dit voornamelijk de bedrijven in de categorie anders, waarin het voor het grootste deel gaat om agrariërs die het bedrijf inmiddels beëindigd hebben.

Verkeersstromen en aan- en afvoerroutes

De routes van en naar de bedrijven in dit deelgebied lopen voornamelijk via de Voetakkers, door Westwoud naar de Noorder Boekert en via de Houterweg richting Venhuizen. Voor de route richting Andijk wordt voornamelijk de route Slimweg en Voetakkers gebruikt.



3. Planeffecten

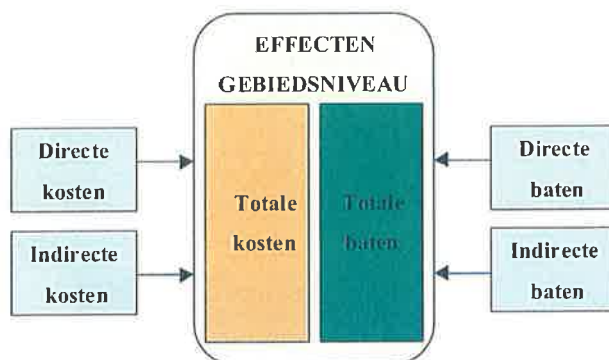
3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de effecten van de opwaardering van de Westfriisiaweg op de agrarische sector zoveel mogelijk gekwantificeerd. Daarbij is niet alleen gekeken naar effecten op de primaire producenten maar ook naar eventuele effecten op bedrijven in de agrarische toelevering, afzet en dienstverlening (agribusinesscomplex). Allereerst wordt in de volgende paragraaf beschreven welke uitgangspunten zijn gehanteerd voor een economisch model waarmee de effecten van de opwaardering van de Westfriisiaweg inzichtelijk zijn gemaakt. In dit economisch model is een doorrekening gemaakt van kosten en baten. Het berekende niveau van kosten en baten zal pas optreden na volledige realisering van de maatregelen. De baten en kosten worden doorberekend over lange termijn (25 – 30 jaar)

3.2. Beschrijving van de aanpak

Onderstaande figuur geeft globaal aan welke aanpak is gehanteerd om tot een kwantificering van de effecten te komen. Uitgangspunt daarbij is dat de verschillende financiële componenten zijn omgerekend naar jaarlijkse kosten of baten. In de figuur is onderscheid gemaakt naar:

- Kosten en baten voor de agrarische sector die direct aan het project Westfriisiaweg toegerekend kunnen worden;
- Kosten en baten die indirect het gevolg zijn van het project Westfriisiaweg (*doorwerkingseffecten*).



Directe kosten

Directe kosten zijn het gevolg van:

- a) onttrekking van landbouwgrond ten behoeve van verbreding van de Westfriisiaweg;
- b) noodzakelijke verplaatsing van bedrijfsgebouwen.

Ad a.

Elke hectare landbouwgrond vertegenwoordigt een economische waarde (verdiencapaciteit). Door onttrekking van landbouwgrond verdwijnt een stuk verdiencapaciteit. Hoewel agrarische bedrijven via kavelruil of bedrijfsverplaatsing deze grond mogelijk kunnen compenseren, is de agrarische productiewaarde als zodanig verloren voor de economie en is daarom gekwantificeerd.

De vraag is hoe de economische waarde van de betreffende grond kwantitatief in beeld gebracht kan worden. Daarbij is uitgegaan van een benadering op basis van het door het LEI gehanteerde begrip nge (Nederlandse grootte-eenheid). De nge is een economische maatstaf waarmee de economische omvang van agrarische bedrijven wordt weergegeven. In het verleden werd vaak de norm sbe (standaardbedrijfseenheid) gehanteerd. De nge wordt echter voorgeschreven door de EU. De nge is een economische indicator en staat voor ongeveer € 1.400,- aan saldo.

Ad b.

Verplaatsing van bedrijfsgebouwen is aan de orde indien het toekomstige tracé of dwars door de bouwkavel loopt, óf de bedrijfsgebouwen isoleert van de huiskavel.

Voor verplaatsing van agrarische bedrijven dient, afhankelijk van de bedrijfstak, uit te worden gegaan van investeringskosten voor nieuwbouw van € 1,- tot € 1,5 miljoen. Investeringskosten zijn daarbij nodig in bedrijfsgebouwen, bedrijfswoning, erfverharding en nutsvoorzieningen.

De berekende jaarlijkse kostenpost voor rente bedraagt gemiddeld 4,5 % van het totale investeringsbedrag.

Indirecte kosten

In veel gevallen doorsnijdt de Westfrisiaweg bestaande agrarische kavels. Indirecte kosten voor de agrarische bedrijven worden veroorzaakt doordat de verkavelingssituatie (aantal kavels, grootte kavels) en de ontsluiting van de kavels (afstand tot veldkavels) verslechterd als gevolg van deze doorsnijding. Dit heeft negatieve gevolgen voor de bedrijfsexploitatie.

In Kwantitatieve Informatie Veehouderij (KWIN) 2006-2007 zijn normen opgenomen die te maken hebben met verbetering van de verkaveling- en ontsluitingssituatie. Andersom kunnen deze normen ook gebruikt worden als sprake is van verslechtering van verkaveling en ontsluiting: kleinere percelen, langere rijafstanden en kleinere huiskavels.

Directe baten

Directe baten als gevolg van het project Westfrisiaweg zijn niet aan de orde. Immers er zal geen sprake zijn van directe toename van de primaire agrarische productie

Indirecte baten

Indirecte baten kunnen wel aan de orde zijn. Deze hebben met name betrekking op bedrijven in de agribusiness. De opwaardering van de Westfrisiaweg kan leiden tot een betere bereikbaarheid van de bedrijven in de toelevering, verwerking, afzet en dienstverlening en korte reistijden tussen deze bedrijven en de primaire productiebedrijven. Overigens is het lastig om deze effecten te kwantificeren.



3.3. Berekening directe kosten

3.3.1. Onttrekking agrarische grond

Met de opwaardering van de Westfrisiaweg wordt uiteindelijk globaal 70 hectare aan het agrarische gebruik onttrokken, bestaande uit grasland, bloembollen, vollegrondsgroente en een klein gedeelte fruitteelt. Bij de drie tracévarianten is de volgende verdeling aangehouden:

Tabel 3.1. Oppervlakte te onttrekken agrarische grond (in hectares)

Tracé	Oppervlakte totaal
Rondweg Heerhugowaard	10
Rondweg Obdam	10
Obdam - A7	15
A7 – Markerwaardweg	10
Markerwaardweg –Houtribdijk	25
• Markerwaardweg –Houtribdijk; Noordtracé	25
• Markerwaardweg–Houtribdijk; Doorsteek Stede Broec	25
• Markerwaardweg–Houtribdijk; Doorsteek Hoogkarspel	25
Oppervlakte te onttrekken totaal (ha)	70

Op basis van de in de vorige paragraaf aangegeven methodiek zijn de financiële effecten hiervan als volgt berekend voor de verschillende tracévarianten:

Tabel 3.2. Economische effecten door onttrekking landbouwgrond

Tracé	Aantal nge	Kosten jaarlijks	Kosten totaal*
Rondweg Heerhugowaard	70	98.000	3.234.000
Rondweg Obdam	70	98.000	3.234.000
Obdam - A7	80	112.000	3.696.000
A7 - Markerwaardweg	80	112.000	3.696.000
Markerwaardweg–Houtribdijk; Noordtracé	280	392.000	12.936.000
Markerwaardweg–Houtribdijk; Doorsteek Stede Broec	280	392.000	12.936.000
Markerwaardweg–Houtribdijk; Doorsteek Hoogkarspel	220	308.000	10.164.000

* gekapitaliseerde jaarkosten op basis van 2,0 % inflatie en een termijn van 25 jaar

Tussen de varianten in het traject Markerwaardweg – Houtribdijk bestaan duidelijke verschillen in kosten. Per saldo kan het verlies aan agrarische economische waarde in de Noord- en Doorsteek Stede Broec berekend worden op ruim € 390.000,- per jaar. De gekapitaliseerde kosten kunnen worden berekend op bijna € 13 miljoen.

Per saldo kan het verlies aan agrarische economische waarde in de Doorsteek Hoogkarspel berekend worden op bijna € 310.000,- per jaar. De gekapitaliseerde kosten kunnen worden berekend op ruim € 10,0 miljoen.

De beperkte onttrekking van landbouwgrond zal naar verwachting nauwelijks effect hebben op de bedrijven in de het agribusinesscomplex (toelevering, verwerking, afzet en dienstverlening). Binnen de agribusiness heeft de afgelopen decennia een sterke schaalvergroting plaatsgevonden. Bedrijven zijn veelal bovenregionaal of landelijk georganiseerd. In deze kostenberekening is gelet hierop geen rekening gehouden met extra kosten voor de agribusiness die specifiek aan het gebied zijn toe te rekenen.

3.3.2. Verplaatsing van bedrijven

Op basis van de inventarisatie is ingeschat hoeveel bedrijven verplaatst moeten worden. Dit aantal varieert overigens per variant. Het gaat hier om noodzakelijke bedrijfsverplaatsingen. Bedrijfsverplaatsingen zijn noodzakelijk als het nieuwe tracé van de weg de bedrijfsgebouwen doorkruist en/of als de bedrijfsgebouwen op een zodanige afstand van de weg komen te liggen dat een duurzame bedrijfsvoering niet meer mogelijk is.

Naast de directe bedrijfsverplaatsingen is in de enquête de ondernemers gevraagd of zijn een bedrijfsverplaatsing wensen. Een bedrijfsverplaatsing kan voor een bedrijf gewenst zijn als de in gebruik zijnde gronden op een zodanige wijze worden doorsneden dat de bedrijfsvoering wordt beperkt of gehinderd zodanig dat dit het functioneren van het bedrijf zodanig negatief beïnvloed dat bedrijfsverplaatsing gewenst is. Hierop wordt in de beschrijving per deelgebied ingegaan.

In de volgende tabel is aangegeven wat de bedrijfsverplaatsingen voor economische kosten voor de agrarische sector met zich meebrengen.

Tabel 3.3 Economische kosten bedrijfsverplaatsingen

Tracé	Aantal verplaatsingen	Investering totaal	Rentekosten jaarlijks	Rentekosten totaal*
Rondweg Heerhugowaard	-	-	-	-
Rondweg Obdam	(glastuinbouw) 1	14.000.000	630.000	20.790.000
Obdam - A7	-	-	-	-
A7 - Markerwaardweg	-	-	-	-
Markerwaardweg –Houtribdijk; Noordtracé	3	3.750.000	168.750	5.569.000
Markerwaardweg–Houtribdijk; Doorsteek Stede Broec	4	5.000.000	225.000	7.425.000
Markerwaardweg–Houtribdijk; Doorsteek Hoogkarspel	1	1.250.000	56.250	1.856.000

* gekapitaliseerde jaarkosten op basis van 2,0 % inflatie en een termijn van 25 jaar

3.4. Berekening indirecte kosten

Perceelsverkleining

Zoals in paragraaf 5.2. aangegeven hebben indirecte kosten te maken met een verslechtering van de verkavelings situatie en ontsluiting van de betrokken agrarische bedrijven.

Er wordt van uitgegaan dat in alle varianten totaal ca. 200 percelen in het gehele traject worden doorsneden, waardoor percelen worden verkleind. Mede op basis van landelijke normen is gerekend met een kostenpost van gemiddeld € 100,- per hectare bij een perceelsverkleining van 0,5 hectare. Dit betekent voor het totale traject een jaarlijkse kostenpost van $200 \times 2,5 \text{ hectare} \times 100,- = € 50.000,-$.

Toename rijaftanden

Uitgangspunt is dat door doorsnijding door het nieuwe tracé diverse kavels zullen worden afgesneden waardoor de rijaftanden zullen toenemen. Er wordt uitgegaan van een kostennorm van 70,- per hectare per extra kilometer.

Uitgaande van dat dit van toepassing is op 250 hectare (50 kavels x 10 hectare) x 500 meter betekent dit een jaarlijkse kostenpost van € 17.500,-

Afname oppervlakte huiskavel

Met name bij melkveebedrijven is de oppervlakte huiskavel van groot belang i.v.m. het kunnen 'rondzetten' van de beweiding. Als norm geldt dat verkleining van de huiskavel van 21 naar 15 hectare een extra kostenpost oplevert van 60,- per hectare.

Uitgaande van 5 melkveebedrijven waar verkleining van de huiskavel aan de orde is betekent dit een jaarlijkse kostenpost van $5 \times 15 \times 60 = € 4.500,-$

De volgende tabel geeft een samenvattend overzicht van de indirecte kosten door verslechtering van de verkavelingsituatie en ontsluiting van de kavels. Hierbij is geen onderscheid gemaakt in tracévarianten.

Tabel 3.4. Kosten door verslechtering verkaveling en ontsluiting

Variant	Kosten jaarlijks	Kosten totaal*
Perceelsverkleining	50.000	1.650.000
Toename rijafstanden	17.500	577.500
Afname oppervlakte huiskavel	4.500	148.500
Totaal	72.000	2.376.000

* gekapitaliseerde jaarkosten op basis van 2,0 % inflatie en een termijn van 25 jaar

In de volgende tabel zijn bovenstaande kosten in evenredigheid verdeeld over de verschillende tracés

Tabel 3.5. Kosten door verslechtering verkaveling en ontsluiting per tracé

Tracé	Kosten jaarlijks	Kosten totaal*
Rondweg Heerhugowaard	10.300	340.000
Rondweg Obdam	10.300	340.000
Obdam - A7	15.400	508.000
A7 - Markerwaardweg	10.300	340.000
Markerwaardweg –Houtribdijk; Noordtracé	25.700	848.000
Markerwaardweg–Houtribdijk; Doorsteek Stede Broec	25.700	848.000
Markerwaardweg–Houtribdijk; Doorsteek Hoogkarspel	25.700	848.000

* gekapitaliseerde jaarkosten op basis van 2,0 % inflatie en een termijn van 25 jaar

3.5. Samenvattend overzicht van de kosten voor de agrarische sector

De volgende tabel geeft een samenvattend overzicht van de totale berekende kosten die een gevolg zijn van de opwaardering van de Westfrisiaweg.

Tabel 3.6 Overzicht kosten agrarische sector a.g.v. Westfrisiaweg

Tracé	Kosten jaarlijks	Kosten totaal*
Rondweg Heerhugowaard	108.300	3.574.000
Rondweg Obdam	810.300	26.740.000
Obdam - A7	127.400	4.204.000
A7 – Markerwaardweg	122.300	4.036.000
Markerwaardweg –Houtribdijk; Noordtracé	586.450	19.353.000
Markerwaardweg–Houtribdijk; Doorsteek Stede Broec	642.700	21.209.000
Markerwaardweg–Houtribdijk; Doorsteek Hoogkarspel	389.950	12.868.000

* gekapitaliseerde jaarkosten op basis van 2,0 % inflatie en een termijn van 25 jaar

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat de variant met de doorsteek Stede Broec financieel de grootste gevolgen heeft voor de agrarische sector. Dit heeft met name te maken met het feit dat in deze variant de meeste bedrijven verplaatst zullen moeten worden.

3.6. Kosten voor agribusiness

In het overzicht van de kosten voor de agrarische sector zijn niet de kosten weergegeven voor de agribusiness bedrijven die mogelijk moeten wijken. Het gaat dan voornamelijk om de noordelijke variant. In Enkhuizen zijn zoals eerder vermeld zijn zaadveredeling en/of behandelingsbedrijven en het Koel- en preparatiebedrijf CNB gevestigd. Deze bedrijven zijn voor de regionale werkgelegenheid van groot belang en tevens vormen zij onderdeel van het agrocomplex in Noord-Holland, waarin veredeling een belangrijke schakel is.

Voor de aansluiting van de noordelijke variant op de dijk Enkhuizen-Lelystad zijn twee mogelijkheden: een aansluiting op de bestaande weg of een directe aansluiting (zie bijlage bandbreedtes). Beide varianten raken of doorsnijden de zaadbedrijven of grond van deze bedrijven. Indien voor een bovengrondse realisatie van de weg wordt gekozen, bestaat de mogelijkheid dat deze bedrijven verplaatst moeten worden. De kosten voor verplaatsing van deze bedrijven zijn vele malen hoger als de kosten van primaire productie bedrijven. Daarnaast verdwijnen bij een verplaatsing van deze bedrijven uit de regio enkele honderden arbeidsplaatsen. Als er meer duidelijkheid is over de wijze waarop de weg gerealiseerd wordt zou er een nader onderzoek gedaan moeten worden naar de exacte kosten van mogelijke verplaatsing van deze bedrijven.

3.7. Baten als gevolg van de Westfrisiaweg

De opwaardering zal de bereikbaarheid van de regio verbeteren. De doorstroming van het verkeer zal beter worden waardoor de aantrekkingskracht van de regio voor bedrijven verbeterd. Dit zal positieve effecten hebben voor de ontwikkeling van de agribusiness en glastuinbouwlocaties in de regio en op de bereikbaarheid van de al eerder genoemde zaadveredeling en/of behandelingsbedrijven en het Koel- en preparatiebedrijf CNB. Vooral voor de ontwikkeling van het WFO terrein en de glastuinbouwlocatie Grootslag kan de verbetering van de bereikbaarheid een positief effect hebben. Deze positieve effecten zijn moeilijk te kwantificeren, omdat de meerwaarde voor de regio afhangt van het type bedrijven dat zich zal vestigen en voor de bestaande bedrijven is de verlaging van de kosten door een betere bereikbaarheid moeilijk in te schatten. Voor het glastuinbouwgebied in Heerhugowaard zijn de baten naar verwachting minimaal, aangezien de aan en afvoer van producten van deze bedrijven voornamelijk via de A9 verloopt en de verwachting is dat hier weinig verschuiving in zal plaatsvinden.

3.8. Effecten per deelgebied

3.8.1. Tracédeel Rondweg Heerhugowaard

Het tracédeel Rondweg Heerhugowaard kent twee varianten. Deze varianten lopen slechts gedeeltelijk uiteen. De effecten voor de landbouw van de twee varianten zijn identiek, daarom is ervoor gekozen om de effecten niet uit te splitsen per variant.

In dit deelgebied verliezen naar verwachting 11 bedrijven grond als het nieuwe tracé van de Westfrisiaweg gerealiseerd wordt. In totaal worden 5 huiskavels van bedrijven doorsneden. Deze bedrijven kunnen bij doorsnijding van hun huiskavel niet verder functioneren in dit gebied. Voor deze bedrijven is dus bedrijfsverplaatsing gewenst. Deze bedrijven hebben allemaal aangegeven bedrijfsverplaatsing binnen het gebied te wensen. Het gaat hier om bedrijven met perspectief (qua leeftijd, opvolging en bedrijfsontwikkeling).

De realisatie van het nieuwe tracé in dit deelgebied heeft consequenties voor de bereikbaarheid van de bedrijven in dit deelgebied. Van de bezochte bedrijven voorziet 70% een verslechtering van de bereikbaarheid. Voor de bereikbaarheid van de bedrijven in dit deelgebied is het van belang dat de Molenweg openblijft voor agrarisch verkeer. Vooral voor de noord-zuid en oost-west verbindingen zijn de Middenweg en de Molenweg voor het agrarisch verkeer van groot belang.

Verder kan er een knelpunt ontstaan voor agrarisch verkeer tussen dit deelgebied en Obdam en omgeving. Voor het agrarische verkeer is het van belang dat er een verbinding blijft tussen de Molenweg en Obdam.

Resumerend zijn de effecten van de realisatie van het nieuwe tracé in dit deelgebied:

- doorsnijding van 5 bedrijven in de huiskavel;
- verlies van grond voor 6 bedrijven;
- verslechtering van de bereikbaarheid van bedrijven als er geen ongelijkvloerse kruising met de middenweg en de molenweg komt.

3.8.2. Tracédeel Rondweg Obdam

Het tracé van de rondweg Obdam doorsnijdt de gronden van 8 bedrijven in dit deelgebied. Van deze bedrijven wordt bij 5 bedrijven de huiskavel doorsneden. Het verschilt per bedrijf welke consequenties dit heeft. Bij sommige bedrijven betreft het een doorsnijding van de huiskavel, bij anderen wordt de huiskavel alleen aan de rand doorsneden. Voor de eerste categorie bedrijven is bedrijfsverplaatsing in ieder geval gewenst. Twee bedrijven hebben dan ook aangegeven dat bedrijfsverplaatsing gewenst is als de rondweg gerealiseerd wordt. Een bedrijf wil graag verplaatsen binnen het gebied, het andere bedrijf wil verplaatsen binnen Noord-Holland. De andere bedrijven die een deel van de huiskavel zouden kwijt raken kunnen nog niet aangeven of bedrijfsverplaatsing gewenst is. Deze bedrijven raken een deel van de huiskavel kwijt, maar het bedrijf zou op de huidige locatie kunnen blijven functioneren als er vervangende grond beschikbaar is eventueel in combinatie met kavelruil. Het meest ideaal is het voor deze bedrijven als ze vervangende grond zouden kunnen krijgen direct aansluitend aan de huiskavel, want als de vervangende grond op grotere afstand van het bedrijf ligt zullen de kosten voor het bedrijf stijgen (reistijd, brandstof en minder efficiënt grondgebruik).

Direct naast het tracé liggen twee glastuinbouwbedrijven. Deze bedrijven worden beperkt in hun ontwikkelingsmogelijkheden met de nieuwe rondweg. De bandbreedte ligt bij een van de bedrijven over het bouwvlak zoals dat nu in het bestemmingsplan is vastgelegd en hierop is ook een bouwvergunning verleend. Als de rondweg hier wordt gerealiseerd kan het bedrijf zich dus niet meer ontwikkelen in de gewenste richting.

De bedrijven in dit deelgebied zijn op dit moment, zoals bleek uit de analyse van de huidige situatie, ontsloten via de doodlopende wegen Duinweid en Hofland. Deze wegen zouden worden doorkruist door het tracé van de rondweg. Voor de bereikbaarheid van de bedrijven in dit deelgebied is het dus van essentieel belang dat er een ontsluiting komt op de nieuwe rondweg zodat de doorgaande routes bereikt kunnen worden.

Verder wordt de Braken op dit moment nog gebruikt voor agrarisch verkeer en is ook er ook nog een bedrijf direct ontsloten via de Braken. Dit bedrijf wordt ingesloten tussen de opgewaardeerde Westfrisiaweg en de rondweg Obdam. Voor het agrarische verkeer is het dus van groot belang dat er een parallelweg komt voor de oost-west verbindingen. Voor de route richting Heerhugowaard moet anders het agrarisch verkeer dwars door het dorp (woonwijken) of helemaal om het dorp heen. Dat leidt tot verkeersonveilige situaties en/ of veel omrij kilometers.

De effecten voor dit deelgebied zijn als volgt samen te vatten:

- Doorsnijding van 5 huiskavels, waarbij in ieder geval 2 bedrijven zullen moeten verplaatsen;
- Onbereikbaar worden van de bedrijven aan de Duinweid en Hofland als deze wegen niet op een andere manier worden ontsloten;
- Indien geen parallelweg wordt aangelegd: Omrij kilometers en verkeersonveilige situaties;
- Beperking directe uitbreidingsmogelijkheden 3 bedrijven.

3.8.3. Tracédeel Obdam – A7

Dit deel van het tracé wordt voornamelijk opgewaardeerd door een verbetering van de huidige kruispunten met rotondes. Deze nieuwe kruisingen zullen dus een claim leggen op agrarische grond. Het gaat hier voornamelijk om hoeken of achterkanten van percelen. Indien de betreffende agrarische gebruikers vervangende grond kunnen vinden of doormiddel van een combinatie met kavelruil de agrarische structuur verbeterd wordt zullen de effecten van dit areaal verlies beperkt zijn.

Op dit moment is de Braken tussen Obdam en Spierdijk toegankelijk voor het (langzaam) agrarisch verkeer. Na opwaardering zal dit niet meer het geval zijn. Deze route wordt op dit moment veel gebruikt door bedrijven die aan weerszijde van de weg land hebben, loonwerkers en bedrijven met wisselteelt (voornamelijk bollenteelt en vollegroentes). Daarnaast zijn op dit moment nog een aantal percelen ontsloten vanaf de Braken.

Zowel voor het doorgaande verkeer als voor de ontsluiting van de langs de weg liggen de percelen is het dus van belang dat een parallelweg wordt aangelegd. Indien er geen parallelweg komt betekent dit veel extra kilometers voor agrarische ondernemers en loonwerkers. Daarnaast zal de verkeersdruk op de wegen die min of meer parallel lopen aan de Braken toenemen, wat de verkeersveiligheid zal verslechteren op deze wegen.

De huidige weg van Spierdijk naar de Goorn en Avenhorn is niet toegankelijk voor langzaam verkeer. Dat is op dit moment al een knelpunt, omdat daardoor veel agrarisch verkeer door de dorpen moet rijden (Avenhorn, de Goorn, Wogmeer en Spierdijk). Het is dan ook voor de verkeersveiligheid wenselijk dat ook langs dit deel van het tracé een parallelweg wordt aangelegd.

Naast de parallelweg is het van belang dat de nieuwe kruisingen (rotondes) geschikt zijn voor agrarisch verkeer. Daarbij moet zowel met de breedte van voertuigen en aanhangers als met de draaicirkel rekening gehouden worden.

Tenslotte wordt in de huidige plannen het kruispunt bij Avenhorn om via de Middenweg in de Beemster te komen afgesloten. Dat betekent dat het agrarische verkeer vanuit dit gebied van en naar de Beemster (o.a. loonwerkers en reizende bollenkraam) via deze route niet meer mogelijk is. Dat betekent dat omgereden moet worden door Avenhorn via de Mijzerdijk of via Ursem en Avenhorn. Dit is gezien vanuit de verkeersveiligheid niet wenselijk en levert wederom veel omrij kilometers op. Het is dan ook wenselijk dat bij Avenhorn een kruising voor agrarisch verkeer richting de Middenweg beschikbaar blijft.

Daarmee zijn de volgende effecten gesignaleerd voor dit deelgebied:

- Verlies van agrarische grond (achterkanten van percelen);
- belemmering doorstroming agrarisch verkeer: parallelwegen en geschikte kruisingen noodzakelijk;
- Verdwijnen ontsluiting van percelen tussen Obdam en Spierdijk: parallelweg noodzakelijk.

3.8.4. Tracédeel A7 – Markerwaardweg

De Westfriisiaweg zal in dit tracédeel opgewaardeerd worden naar een twee maal twee baansweg. De grond hiervoor ligt grotendeels al langs het huidige tracé van de weg. De hoeveelheid agrarische grond die verloren gaat zal dus naar verwachting beperkt blijven. De kavels langs de Westfriisiaweg zijn dus al ontsloten vanaf de Zwaagdijk en de Oudijk, dus de opwaardering levert ook geen problemen op voor de ontsluiting van de percelen, zoals dat wel bij een deel van het tracé west (langs de Braken) het geval is. Voor de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen zal naar verwachting wel agrarische grond nodig zijn.

De huidige Westfriisiaweg tussen de A7 en de Markerwaard weg is op dit moment al niet toegankelijk voor langzaam agrarisch verkeer. De opwaardering zal daar niets aan veranderen. Het langzaam agrarisch verkeer in dit deelgebied verloopt voornamelijk noord-zuid. Het betreft hier loonwerkers en verkeer van bollenbedrijven en vollegrondsgroente bedrijven met wisselteelt. Voor het langzaam agrarisch verkeer is het van belang dat de ongelijkvloerse kruisingen ter hoogte van de Noorder Boekert en de Markerwaardweg geschikt zijn voor agrarisch verkeer. Indien de kruising Westfriisiaweg met de rijweg verdwijnt zal het kruisende verkeer op de overblijvende kruisingen intensiever zijn.

De opwaardering zorgt voor een betere bereikbaarheid van het WFO terrein en het glastuinbouwgebied Grootslag. De uitbreiding van deze gebieden in combinatie met een betere bereikbaarheid zal de druk op de kruising bij de Markerwaardweg vergoeten. Dit zou een knelpunten kunnen worden. Om deze kruising te ontlasten zou een parallelweg voor het agrarisch verkeer tussen het WFO terrein en de Noorder Boekert een mogelijkheid kunnen zijn.

Resumerend zijn de effecten voor dit deelgebied:

- Verlies van agrarische grond (achterkanten van percelen);
- Minder kruisingen met Westfriisiaweg;
- Verbetering ontsluiting WFO terrein.

3.8.5. Tracédeel Markerwaardweg – Houtribdijk; Noordtracé

De bandbreedte van de noordelijke variant van de verbinding tussen de Markerwaardweg en de Houtribdijk ligt tussen de Gouw en de huidige Drechterlandseweg. Daarbij wordt de grond van alle in dit deelgebied bezochte

bedrijven doorsneden. Het gaat hierbij om 13 huiskavels. Bij het merendeel gaat het om de achterkanten van de huiskavels, waarbij de huiskavels worden gehalveerd. Het gaat hier voornamelijk om bollenteelt en vollegrondsgroente bedrijven, waarbij de huiskavel slechts een klein deel van de bedrijfsoppervlakte betreft. Deze bedrijven zouden dus bij de realisatie van deze variant kunnen blijven functioneren als zij vervangende grond kunnen krijgen. Gezien het aantal bedrijven dat aan weerszijde van de Gouw is gevestigd is de kans klein dat voor alle blijvende bedrijven dichtbij huis grond beschikbaar komt. Gezien de constatering dat bij een autonome ontwikkeling ongeveer de helft van de bedrijven zal overblijven in dit deelgebied biedt dit wellicht enig perspectief om toch vervangende grond dicht bij huis te vinden. Dat is dan uiteraard afhankelijk van het al of niet gelijk lopen van de afname van het aantal bedrijven in de agrarische sector en het tijdspeel waarbinnen de Westfriisiaweg wordt gerealiseerd. In dit deelgebied hebben, mede gezien deze situatie, dan ook 6 bedrijven aangegeven dat bedrijfsverplaatsing gewenst is. Deze bedrijven willen allemaal binnen de regio verplaatsen.

De bandbreedte van het laatste stuk van het tracé bij Enkhuizen heeft twee mogelijkheden (zie bijlage): via de huidige N302 of via een nieuw tracé rechtstreeks naar de N322 (dijk Enkhuizen-Lelystad). Binnen en tussen deze band breedtes zijn drie zaadveredeling en/of behandlungsbedrijven gevestigd. Deze bedrijven zijn wereldleiders op het gebied van zaadveredeling en behandeling, vermeerdering en verwerken en distribueren van groente en bloemzaden. De activiteiten van deze bedrijven vinden plaats binnen de bestaande gebouwen, maar daarnaast worden de omliggende gronden gebruikt voor onderzoek door middel van proefopstellingen. Deze activiteiten zijn een onlosmakelijk onderdeel van de activiteiten op deze bedrijfslocaties. Indien voor een bovengrondstracé wordt gekozen zullen deze bedrijven hun locaties heroverwegen en zal waarschijnlijk een totale verplaatsing noodzakelijk zijn. Daar zullen rond de 200 miljoen aan verplaatsingskosten mee gemoeid zijn en verlies van enkele honderden arbeidsplaatsen. Daarnaast zijn in de regio nog enkele toeleveranciers van onder andere koel- en scholingssystemen van deze bedrijven gevestigd die een groot deel van hun werkzaamheden afhankelijk zijn van deze bedrijven.

De opwaardering heeft ook positieve effecten voor deze bedrijven. De locaties worden beter bereikbaar voor toeleveranciers en aan en afvoer van producten.

De ontsluiting van de bezochte bedrijven is op dit moment via de Gouw. Zoals eerder geconstateerd is het voor de bollenteelt en vollegrondsgroente bedrijven van belang dat zij gebruik kunnen blijven maken van de noord-zuid verbindingen. Zoals de plannen nu zijn zal een belangrijke noord-zuid verbinding de Kerspelweg worden afgesloten omdat hier geen kruising gepland is met de opgewaardeerde Westfriisiaweg. Daarmee moet het agrarische verkeer van Andijk naar Venhuizen en vice versa extra kilometers maken, aan de zuidkant voornamelijk via de bebouwde kom. Tevens is deze weg een van de ontsluitingswegen van het glastuinbouwgebied Grootslag. Om te voorkomen dat al het agrarische verkeer via de Voetackers, Raadhuislaan en N505 moet gaan, wat een intensivering van het gebruik van deze route betekend, zou een extra kruising ter hoogte van de Kerspelweg voor het agrarische verkeer van belang zijn.

Resumerend zijn de effecten voor dit deelgebied:

- Verlies van deel van huiskavel van 13 bedrijven;
- Verlies van veldkavels van meerdere bedrijven in dit deelgebied en andere deelgebieden;
- Slechtere ontsluiting door verdwijnen van kruispunten;
- Verbeteren ontsluiting zaadbedrijven en C.N.B.;
- Mogelijk verdwijnen van zaadbedrijven en toeleveranciers.

3.8.6. Tracédeel Markerwaardweg – Houtribdijk; Doorsteek Stede Broec

Dit deelgebied heeft voor wat betreft het eerste deel van de bandbreedte een overlap met de noordelijke variant. In dit deelgebied worden de huiskavels van 11 bedrijven doorsneden. Voor de bedrijven die gevestigd zijn aan de Gouw betreft het wederom een halvering van de huiskavel. Voor de bedrijven in het 'middengebied' tussen Hoogkarspel en Lutjebroek betreft het een doorsnijding van de huiskavel en wellicht ook de bedrijfsgebouwen, afhankelijk van het definitieve tracé dat wordt gekozen. Vier bedrijven hebben dan ook aangegeven dat bedrijfsverplaatsing gewenst is, waarvan 3 binnen de regio en één binnen Noord-Holland. Verder verliezen een aantal bedrijven veldkavels. Voor deze bedrijven is dan ook vervangende grond noodzakelijk. Voor de ontsluiting van de bedrijven is het gewenst dat er een kruising met de nieuwe weg komt. Ook voor het noord-zuid verkeer over de Kerspelweg en de Raadhuislaan is het van belang dat de opgewaardeerde Westfriisiaweg gekruist kan worden.

Voor dit deelgebied zijn de effecten dan ook als volgt:

- doorkruisen van de huiskavels van 11 bedrijven, waarbij minimaal 4 bedrijfsverplaatsingen gewenst zijn;
- verslechtering noord-zuid verbinding.

3.8.7. Tracédeel Markerwaardweg – Houtribdijk; Doorsteek Hoogkarspel

De bandbreedte van de Doorsteek Hoogkarspel doorsnijdt van 9 bedrijven de huiskavel. Daarnaast wordt nog een aantal veldkavels doorsneden. Een deel van deze bedrijven heeft aangegeven dat bedrijfsverplaatsing gewenst is. De weg doorsnijdt het merendeel van de huiskavels op een zodanige wijze dat de kavels te klein worden of deels aan de andere kant van de weg komen te liggen. De bedrijven met veldkavels in de bandbreedte, voorzover dit niet ook de bedrijven met huiskavels in de bandbreedte zijn, zullen vervangende grond nodig hebben. Daarbij is kavelruil in dit deelgebied een optie aangezien in dit deelgebied veel kavels aan weerszijde van de weg liggen na realisatie. Aangezien in het meest zuidelijke deel van deze variant slechts 1 kruising is gepland worden veel kavels slechter bereikbaar. Kavelruil is dan ook gewenst indien voor deze variant wordt gekozen.

Verder kan ook een parallelweg een oplossing bieden voor het agrarische verkeer van de Hout (Westerbuurt) naar het noorden en vice versa. Door een nieuwe ontsluiting met een parallelweg wordt voorkomen dat het agrarische verkeer via de enige geplande kruising door de bebouwde kom door Hoogkarspel en Lutjebroek moet rijden.

De effecten voor dit deelgebied zijn dus als volgt:

- doorsnijding van 9 huiskavels, waarbij bedrijfsverplaatsing gewenst is;
- verslechtering verkaveling;
- verslechtering ontsluiting, vooral de noord-zuid verbindingen;

4. Aanbevelingen

In voorgaande hoofdstukken zijn de effecten van de opwaardering van de Westfrisiaweg per deelgebied beschreven. Afhankelijk van de uiteindelijke keuze die wordt gemaakt is het aan te bevelen om een aantal maatregelen te nemen om de negatieve effecten voor de individuele agrarische bedrijven en de agrarische sector in het algemeen te beperken of voorkomen en kansen te benutten door alternatieve oplossingen en flankerende maatregelen. Bij het formuleren van deze effecten en aanbevelingen is uitgegaan van de bandbreedte kaarten en de overzichtskaart alternatieven. Per tracédeel zijn op basis van dit agrarisch structuuronderzoek de volgende aanbevelingen geformuleerd:

1. Tracédeel Rondweg Heerhugowaard

Effect

Doorsnijding 5 bedrijven/ huiskavels
Verslechtering oost-west verbinding

Aanbeveling

Bedrijfsverplaatsing in combinatie met kavelruil
Parallelweg richting Obdam

2. Tracédeel Rondweg Obdam

Effect

Doorsnijding 2 bedrijven
Doorsnijding 3 huiskavels
Verslechtering Oost-West verbinding
Verandering ontsluiting bedrijven Duinweid en Hofland

Aanbeveling

Bedrijfsverplaatsing
Kavelruil
Parallelweg richting Heerhugowaard
Ontsluiting Duinweid en Hofland op rondweg

3. Tracédeel Obdam – A7

Effect

Belemmering bedrijfsontwikkeling
Verlies van productiegrond door aanleg kruisingen en parallelweg
Belemmeringen voor agrarisch verkeer

Aanbeveling

Weg zover mogelijk van bedrijven realiseren
Kavelruil
Parallelweg tussen Obdam, Avenhorn en Hoorn en kruisingen die geschikt zijn voor groot agrarisch verkeer

4. Tracédeel A7 – Markerwaardweg

Effect

Verlies van productiegrond door aanleg kruisingen en verbreding van de weg
Knelpunt Ontsluiting WFO en Grootslag

Aanbeveling

Kavelruil
Parallelweg en extra aansluiting

5. Tracédeel Markerwaardweg – Houtribdijk

5.1 Noordtracé

Effect

Doorsnijding 3 bedrijven/ huiskavels
Halvering 10 huiskavels
Verlies van productiegrond: veldkavels
Verslechtering Noord-Zuid verbindingen

Mogelijke belemmering bedrijfsvoering Zaadbedrijven

Aanbeveling

Bedrijfsverplaatsing
Kavelruil
Kavelruil
Ongelijkvloerse kruising(en) geschikt maken voor groot agrarisch verkeer
Nader onderzoek

5.2 Doorsteek Stede Broec

Effect

Doorsnijding van 4 bedrijven/ huiskavels
Verlies van productiegrond: veldkavels
Verslechtering noord-zuid verbindingen en ontsluiting bedrijven

Aanbeveling

Bedrijfsverplaatsing
Kavelruil
Ongelijkvloerse kruising(en) geschikt maken voor groot agrarisch verkeer

5.3 Doorsteek Hoogkarspel

Effect

Doorsnijding van 1 bedrijf/ huiskavel
Doorsnijding van 8 huiskavels
Verlies van productiegrond: veldkavels en/ of verslechtering verkaveling
Verslechtering ontsluiting
Verslechtering noord-zuid verbindingen

Aanbeveling

Bedrijfsverplaatsing
Kavelruil en realisatie van de weg zo dicht mogelijk bij Slimweg
Kavelruil
Parallelweg
Ongelijkvloerse kruising(en) geschikt maken voor groot agrarisch verkeer

Mogelijkheden kavelruil

Kavelruil is een belangrijk instrument om bij de opwaardering van de Westfriisiaweg te benutten zodat de verkaveling van de omliggende bedrijven tevens verbeterd kan worden. Stivas heeft goede ervaringen met een soortgelijke ontwikkeling in de Haarlemmermeer. In 2002 is de kavelruil HSL-Haarlemmermeer afgerond. Met 287 hectare de grootste kavelruil uit de historie van Stivas. Behalve vanwege de grootte, was het project rond de Hogesnelheidslijn ook bijzonder vanwege de complexiteit. Er is door de ruil drie kilometer HSL-tracé en één kilometer A4-tracé mogelijk gemaakt en tegelijkertijd is ervoor gezorgd dat de inpassing van deze trace's zo weinig mogelijk inbreuk deed op de verkaveling van de agrarische bedrijven.

Bijlage 1: Samenstelling en rol begeleidingscommissie

1) Voorstel tot de Samenstelling begeleidingscommissie

<i>Naam</i>	<i>Vanuit</i>
Dhr. G. Korse	Stivas West Friesland (vz)
Mw. M. Kenter	LTO-Noord Groot Geestmerambacht (agrariër)
Dhr. P. Raven	LTO-Noord West Friesland (agrariër)
Dhr. H. Knijn	LTO-Noord West Friesland (agrariër)
Dhr. Z. Homan	Gemeente Drechterland
Dhr. J. Ursem	Gemeente Obdam

Deelnemers maar formeel geen lid van de begeleidingscommissie zijn:

Mw. C. Hoogland	Tauw, projectleider MER
Dhr. W. van Egteren	veldmedewerker Stivas Noord-Holland
Dhr. M. Kegler	projectleider agrarisch structuuronderzoek

Dhr. E. Lassche	LTO Noord (ambtelijk) (agendalid)
Dhr. K. Stoop	uitvoerder enquêtes (agendalid)
Dhr. G. Valster	Provincie Noord-Holland (agendalid)

Rol van de begeleidingscommissie

De begeleidingscommissie:

- adviseert en ondersteunt Stivas bij het uitvoeren van het onderzoek, bijv. door het geven van ideeën, namen, attenderen op relevante rapporten, gebiedskennis e.d.;
- ziet toe op de voortgang en kwaliteit van het onderzoek en ondersteunt daarmee ook de opdrachtgever;
- gaat vertrouwelijk om met de onderzoeksgegevens zolang de rapportage niet naar buiten is gebracht.
- is **niet** eind-verantwoordelijk voor de rapportage, conclusies en aanbevelingen. Rapportage, conclusies en aanbevelingen zijn voor de verantwoordelijkheid van Stivas. Dat zal ook in de rapportage worden aangegeven. Dit geeft (leden van de) begeleidingscommissie de vrijheid afwijkende standpunten in te nemen. Er wordt wel naar consensus gestreefd.

Bijlage 2: Inventarisatieformulier

Deze enquête wordt tijdens een persoonlijk gesprek met u ingevuld. Dit zal circa een uur duren. Bij een aantal vragen zijn meerdere antwoorden mogelijk.

1. Algemene gegevens

Naam en adres gegevens:

Naam:
Straat:
Huisnummer:
Postcode:
Woonplaats:
Telefoonnummer:

Wat is uw leeftijd?
(bij meerdere bedrijfshoofden meerdere leeftijden)

.. jaar
.. jaar

Hoe ziet u uw agrarische activiteit? Als:
0 hoofdberoep
0 neventak
0 hobby
0 activiteit beëindigd
0

Hoofdtak van het bedrijf
0 Bollenteelt
0 Melkveehouderij
0 Akkerbouw
0 Vollegrondsgroente
0 Glastuinbouw
0 Anders

Grootte van het bedrijf:
Aantal ha in eigendom: .. ha
Aantal ha in erfpacht: .. ha
Aantal ha in reguliere pacht (6 jarig): .. ha
Aantal ha "los land": .. ha
Aantal ha verhuur: .. ha
Aantal ha contractteelt: .. ha

Totaal .. ha

Zijn er naast de hoofdtak andere activiteiten?

- 0 nee
- 0 ja, namelijk:
- 0 Verwerken producten
 - 0 Handel
 - 0 Verkoop producten door huisverkoop of winkels
 - 0 agro-toerisme
 - 0 kinderopvang
 - 0 landbouw en zorg
 - 0 nevenberoep als zelfstandig ondernemer
 - 0 baan buiten huis
 - 0 overig, namelijk.....

Hoe belangrijk zijn deze activiteiten voor u uitgedrukt in uren per week en % van het inkomen.

	Activiteit	Uren per week	% van het inkomen
0	Verwerken producten		
0	Handel		
0	Verkoop producten door huisverkoop of winkels		
0	Agro-toerisme		
0	Kinderopvang		
0	Landbouw en zorg		
0	Jachthaven		
0	Agrarisch loonwerk		
0	Nevenberoep als zelfstandig ondernemer		
0	Baan buiten huis		
0	Overig, namelijk.....		

Is agrarisch natuurbeheer opgenomen in de bedrijfsvoering?

- 0 Nee, geen interesse
- 0 Nee, maar ik heb wel interesse
- 0 Ja, ik sluit beheersovereenkomsten af met de DLG
- 0 Ja, ik ben lid van de Agrarische natuurvereniging
- 0 Ja, anders dan hier genoemd, namelijk...

Is er een opvolger?

- 0 Ja,
- 0 nee
- 0 Misschien, nog niet bekend

Indien Veehouderij:

Aantal stuks vee:	
Melkkoeien	.. stuks
Jongvee	.. stuks
Vleesvee	.. stuks
Schape	.. stuks
Geiten	.. stuks
Varkens	.. stuks
Paarden (in eigendom)	.. stuks
Paarden (in stalling)	.. stuks

Kippen	.. stuks
Andere dieren	.. stuks

Hoe groot is het melkquotum?

- 0 Eigendom: .. kg
 0 Geleest: .. kg
 0 Verleest: .. kg

Indien Akkerbouw/ Vollegrondsgroente / Tuinbouw:

Gewas:	Oppervlakte gewas:
Granen	.. ha
Graszaad	.. ha
Voedergewassen	.. ha
Consumptieaardappelen	.. ha
Pootaardappelen	.. ha
Suikerbieten	.. ha
Peulvruchten	.. ha
Uien	.. ha
Groenten	.. ha
Bloemen	.. ha
Bloembollen	.. ha
Overige	.. ha
	.. ha
	.. ha
	.. ha

2. Ontwikkelingen

In welke richting gaat uw bedrijf zich ontwikkelen?

- 0 Schaalvergroting
 0 Verbreding
 0 Agrarisch natuurbeheer
 0 Particulier natuurbeheer
 0 Anders.....

Hoe staat u tegenover uw huidige bedrijfsoppervlakte?

- 0 ik wil graag dat het bedrijfsoppervlakte vergroot wordt tussen nu en 5 jaar met een oppervlakte van:
 - 0 minder dan 3 hectare
 - 0 tussen de 3 en 6 hectare
 - 0 meer dan 6 hectare
- 0 ik wil op langere termijn de bedrijfsoppervlakte vergroten
 0 ik wil het bedrijfsoppervlak niet vergoten.
 0 ik wil het bedrijfsoppervlak verkleinen.

- Heeft u concrete investeringsplannen voor de komende 3 jaar?
- 0 Ja
 - 0 Nee
 - 0 Misschien

- Zo ja, waarop hebben deze betrekking?*
- 0 Bedrijfsovername
 - 0 Aankoop grond
 - 0 Aankoop quotum
 - 0 Bouwen
 - 0 Machinepark
 - 0 Automatiseren
 - 0 Noodzakelijke investering (milieuwetgeving)
 - 0 Opzetten neventak
 - 0 (regulier) Onderhoud
 - 0 Overige:.....

- Heeft u plannen om op termijn uw agrarische activiteiten te beëindigen?**
- 0 **Ja**
 - 0 **Nee**
 - 0 **Misschien**

- Zo ja, heeft een idee hoe u dit zal aanpakken?*
- 0 beëindiging van alle activiteiten
 - 0 beëindiging van deel van activiteiten
 - 0 weet niet
 - 0 ben reeds beëindigd
 - 0 n.v.t.

- Als u uw agrarische activiteiten wilt afbouwen, op welke termijn?*
- 0 1 - 3 jaar
 - 0 3- 10 jaar
 - 0 na 10 jaar
 - 0 n.v.t.

3. Structuur van het bedrijf

Dit hoofdstuk wordt gezamenlijk met u tijdens het gesprek ingevuld, omdat hier een apart formulier voor wordt gebruikt.

Hoeveel kavels heeft u in gebruik? (inclusief huiskavel)

.. kavels

Hoe groot zijn deze kavels?

- | | | |
|---|-------------|-------|
| 0 | Huiskavel | .. ha |
| 0 | Veldkavel 1 | .. ha |
| 0 | Veldkavel 2 | .. ha |
| 0 | Veldkavel 3 | .. ha |
| 0 | Veldkavel 4 | .. ha |
| 0 | Veldkavel 5 | .. ha |

Welke grondsoort hebben de kavels?

- | | |
|---|--------------|
| 0 | Klei |
| 0 | Klei op veen |
| 0 | Veen |
| 0 | Zand |
| 0 | Anders..... |

Welke gewassen worden er geteeld?

- | | | |
|---|----------------------|-------|
| 0 | Grasland: | .. ha |
| 0 | Mais/ voedergrassen: | .. ha |
| 0 | Akkerbouw gewassen: | .. ha |
| 0 | Vollegrondsgroente: | .. ha |
| 0 | Bollenteelt: | .. ha |
| 0 | Verhuur: | .. ha |
| 0 | Overig: | .. ha |

Wat is de lengte van de kavels?

Wat is de breedte van de kavels?

Hoe beoordeelt u de ontsluiting van de percelen in een kavel?

- | | |
|---|----------|
| 0 | Goed |
| 0 | Redelijk |
| 0 | Matig |
| 0 | Slecht |
| 0 | |

Ziet u mogelijkheden om dit te verbeteren?

Op welke afstand van het erf zijn de veldkavels gelegen (in km)?

- Moet u door de bebouwde kom rijden naar uw veldkavel(s)*
- 0 Ja, door de dorpen:
 - 0 Nee

- Heeft de hindernissen in de route naar de veldkavel?*
- 0 Drempels
 - 0 Wegversmalling
 - 0 Smalle weg
 - 0 Alleen bereikbaar met ontheffing van de gemeente
 - 0 Brug, stoplichten
 - 0 Geen

- Hoe is de ontwatering van de kavels geregeld?*
- 0 Drainage
 - 0 Greppels
 - 0 Onderbemaling

4. Oordeel over verkaveling

- Hoe beoordeelt u uw verkaveling?*
- 0 Slecht
 - 0 Matig
 - 0 Redelijk
 - 0 Goed

- Bent u bereid kavels te ruilen voor een betere verkaveling?*
- 0 Ja (voor welke kavels geldt dit en onder welke voorwaarden)
 - 0 Nee, omdat ...

- Ziet u mogelijkheden om de bewerkbaarheid van de percelen te verbeteren?*
- 0 Samenvoegen van percelen
 - 0 Recht trekken van sloten
 - 0 Veranderen van de ontwatering
 - 0 Anders, namelijk...

- Welke concrete activiteiten wenst u voor de verbetering van de agrarische structuur?*
- 0 Kavelruil
 - 0 Verbeteren perceelsontsluiting
 - 0 Verbeteren waterhuishouding
 - 0 Verbeteren waterkwaliteit
 - 0 Inpassing (agrarisch) natuurbeheer
 - 0 Anders, namelijk...
 - 0 Weet niet

Liggen er beperkingen op het gebruik van uw percelen?

- 0 Nee
- 0 Teelt beperkingen uit bestemmingsplan
- 0 Beperkingen i.v.m. aanwezigheid leidingen in de grond
- 0 Riolering in de grond
- 0 Beperkingen door Vogel- en/of Habitatrichtlijn
- 0 Andere beperkingen,

Zijn de uitbreidingsmogelijkheden voor wat betreft grondaankoop een knelpunt voor uw bedrijf?

- 0 Nee
- 0 Ja, omdat:
 - 0 te weinig aanbod
 - 0 prijs te hoog
 - 0 anders, namelijk

Is de verkaveling een knelpunt voor uw bedrijf?

- 0 Nee
- 0 Ja, vanwege:
 - 0 de vorm van kavels
 - 0 te veel kavels
 - 0 kavels liggen verspreid
 - 0 kavels zijn te klein
 - 0 huiskavel is te klein
 - 0 anders, namelijk:.....

Toelichting op mogelijkheden verbetering agrarische structuur:

5. Westfrisiaweg

Is de ontsluiting op dit moment een knelpunt (bereikbaarheid bedrijf en/of percelen)?

- 0 Nee
- 0 Ja, namelijk:

Wordt de ontsluiting door de opwaardering/ aanpassing van de Westfrisiaweg een knelpunt (bereikbaarheid bedrijf en/of percelen)?

- 0 Nee
- 0 Ja, de bereikbaarheid van het bedrijf/ de huiskavel
- 0 Ja, de bereikbaarheid van veldkavels (welke?)

Verliest u mogelijk grond door de opwaardering van de Westfrisiaweg?

- 0 Nee
- 0 Ja, namelijkha (in welk deelgebied en bij welke variant?)

Ziet u mogelijkheden om kavels te ruilen voor een betere verkaveling na de opwaardering van de Westfrisiaweg?

- 0 Ja (voor welke kavels geldt dit en onder welke voorwaarden)
- 0 Nee, omdat ...

Heeft de opwaardering van de Westfrisiaweg invloed op de rijroutes voor de afzet van uw producten?

- 0 Nee
- 0 Ja, toelichting:

Welke algemene effecten voor het landbouwverkeer verwacht u naar aanleiding door de opwaardering van de Westfrisiaweg?

Staat u open voor bedrijfsverplaatsing indien de ontsluiting en/ of verkaveling voor uw bedrijf een knelpunt wordt?

- 0 Ja, verplaatsing binnen het gebied naar,.....
- 0 Ja, verplaatsing binnen de provincie Noord-Holland, naar
- 0 Ja, verplaatsing naar locatie elders in Nederland, naar
- 0 Nee
- 0 Misschien

Welke voordelen zit u voor uw bedrijf na de opwaardering van de Westfrisiaweg?

- 0 Verbetering van de bereikbaarheid
- 0 Vergroting mogelijkheden voor nevenactiviteiten
- 0 Verbetering van de afzet mogelijkheden
- 0 Andere kansen.....

Tot slot

Wat zijn uw verwachtingen van de inventarisatie?

- 0 Positief
- 0 Negatief
- 0 Neutraal
- 0 Weet niet

Heeft opmerkingen en/of oplossingen voor bepaalde knelpunten?

Bedankt voor uw medewerking!

Bijlage 3: Literatuurlijst

Agri Holland (2007), dossier Herstructurering glastuinbouw.

Bont de C.J.A.M. e.a. (2003), Hervorming gemeenschappelijk landbouwbeleid 2003; Gevolgen van de besluiten voor de Nederlandse landbouw. Landbouw Economisch Instituut

Ministerie van Landbouw (2005), Perspectieven voor de agrarische sector in Nederland (achtergrondrapport bij "Kiezen voor landbouw")

Praktijkonderzoek veehouderij (2006), Kwantitatieve informatie Veehouderij 2006-2007

Productschap Tuinbouw (2005), Toekomstverkenningen sector groente en fruit.

Provincie Noord-Holland (2006), Richtlijnen voor het milieueffectrapport opwaardering Westfrisiaweg.

Provincie Noord-Holland (2006), Trajectnota MER; startnotitie opwaardering West-Frisiaweg.

Bijlage 4: Bandbreedtekaarten



