

**Samenvatting van het  
InrichtingsMER opwaardering  
Westfrisiaweg**

**3 mei 2010**




---

**Samenvatting van het  
InrichtingsMER opwaardering  
Westfrisiaweg**



## Verantwoording

<b>Titel</b>	Samenvatting van het InrichtingsMER opwaardering Westfrisiaweg
<b>Opdrachtgever</b>	Provincie Noord-Holland
<b>Projectleider</b>	Esther van Rosmalen
<b>Auteur(s)</b>	Sabien Bouwmeester en Esther van Rosmalen
<b>Projectnummer</b>	4587835
<b>Aantal pagina's</b>	20 (exclusief bijlagen)
<b>Datum</b>	3 mei 2010
<b>Handtekening</b>	

## Colofon



Tauw bv  
Afdeling Ruimte  
Australiëlaan 5  
Postbus 3015  
3502 GA Utrecht  
Telefoon (030) 282 48 24  
Fax (030) 288 94 84  
[www.tauw.nl](http://www.tauw.nl)



Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
Postbus 161  
7400 AD Deventer  
Telefoon (0570) 666 222  
Fax (0570) 666 888  
[www.goudappel.nl](http://www.goudappel.nl)



## Inhoud

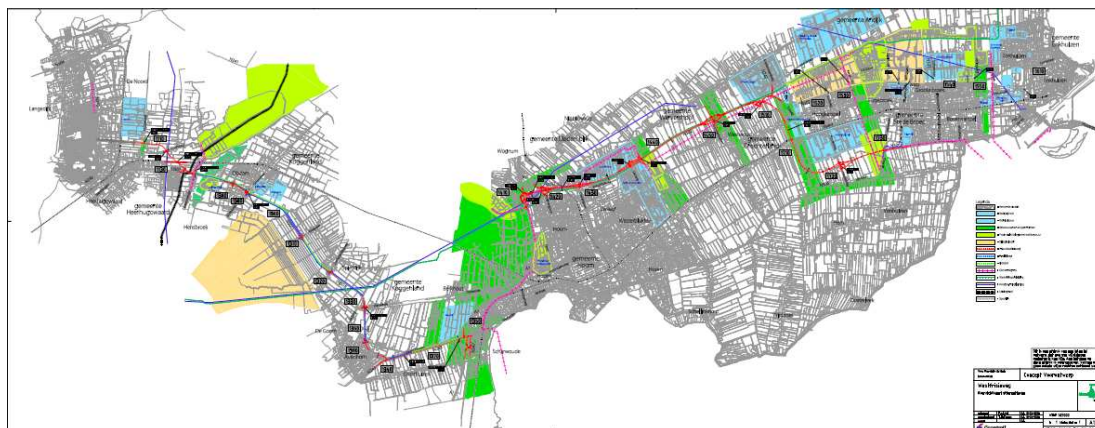
<b>Verantwoording en colofon .....</b>	<b>5</b>
<b>1      Het kader van het inrichtingsMER .....</b>	<b>9</b>
<b>2      Belangrijkste onderdelen van het inrichtingsMER .....</b>	<b>11</b>
<b>3      Belangrijkste gevolgen .....</b>	<b>13</b>
<b>4      Vergelijking inrichtingsvarianten, meest milieuvriendelijk alternatief .....</b>	<b>15</b>
4.1    Vergelijking varianten .....	15
4.1.1    Conclusie.....	15
4.1.2    Toelichting op de conclusie .....	15
4.2    Keuze meest milieuvriendelijke variant(en).....	20
4.3    Aanvullende maatregelen.....	20





## 1 Het kader van het inrichtingsMER

Met het accorderen van het regioakkoord N23 Westfriisaweg in Provinciale Staten, de gemeenteraden, het georganiseerde bedrijfsleven en het Hoogheemraadschap is door partijen een principekeuze gemaakt voor het voorkeustracé van de Westfriisaweg, de verbinding tussen Heerhugowaard en Enkhuizen. Dit voorkeustracé wordt in een provinciaal inpassingsplan vastgelegd. Ter onderbouwing van het ruimtelijk besluit is het voorliggende inrichtingsMER opgesteld.



In 2006 is gestart met de m.e.r.-procedure voor de (besluitvorming over de) Westfriisaweg. Vanaf dat moment is dus ook het milieuaspect in het proces betrokken. In het MER 2007 is op tracéniveau onderzoek gedaan naar de milieueffecten van de verschillende mogelijkheden (alternatieven) voor de opwaardering van de Westfriisaweg. Op basis daarvan is in het MER bepaald welk tracé het meest milieuvriendelijk is. Zie hiervoor het MER 2007 en de aanvullingen hierop.



## 2 Belangrijkste onderdelen van het inrichtingsMER

De belangrijkste onderdelen van het inrichtingsMER zijn:

1. Beschrijving van de te verwachten milieueffecten van het voorkeurstracé
2. Benoemen van varianten voor onderdelen waarop nog keuzemogelijkheden open staan, beschrijven milieueffecten van deze varianten
3. Ontwikkelen van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

Daarnaast geeft het inrichtingsMER antwoord op vragen en aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r., zoals verwoord in haar toetsingsadvies van 5 februari 2008.

### *Varianten*

Uitgangspunt voor de effectbeschrijvingen is het voorkeurstracé, zoals dat in het regioakkoord is opgenomen. In het ontwerpproces is gebleken dat op delen van het tracé optimalisaties mogelijk zijn. Bijvoorbeeld omdat dit leidt tot een betere inpassing van de weg in de lokale ruimtelijke context, of tot een betere doorstroming van verkeer.

De varianten betreffen:

1. Molenweg Heerhugowaard
  - Ligging rotonde noordelijk of zuidelijk van het spoor
  - Wijze waarop Molenweg en Westfrisiaweg elkaar kruisen (hoog-laag ligging)
  - Molenweg wel of niet aansluiten op de Westfrisiaweg
2. Aansluiting Obdam
  - Locatie aansluiting Weerestraat
  - Locatie aansluiting Dorpsstraat
3. Aansluiting N243 bij Avenhorn:
  - N243 of Westfrisiaweg doorgaande route
4. Hoorn-noord:
  - Hoogteligging van de Westfrisaweg (verhoogd of op maaiveld)
  - Toegestane maximumsnelheid
5. Rijweg
  - Wijze waarop Rijweg en Westfrisiaweg elkaar kruisen
  - Rijweg al dan niet toegankelijk voor autoverkeer
6. Drechterland
  - Locatie aansluiting ten oosten en zuiden van Hoogkarspel
  - Hoogteligging Westfrisiaweg

Afbeeldingen van de varianten zijn als losse bijlagen bij deze samenvatting opgenomen.



### 3 Belangrijkste gevolgen

De aanleg van de Westfrisiaweg is een grootschalige ingreep. Een grootschalige ingreep heeft altijd invloed op het milieu, zowel negatief als positief. Zo is een positief effect van de aanleg van de weg dat de milieusituatie verbetert langs de wegen waar in de toekomst minder verkeer rijdt. In het gebied waar de weg zelf wordt gerealiseerd zullen de effecten relatief negatiever zijn vanwege de mogelijke aantasting van waarden en beïnvloeding van het woonmilieu (geluid, lucht, veiligheid). Uitgangspunt voor de nieuwe wegverbinding is steeds geweest dat zoveel mogelijk gebruik moet worden gemaakt van bestaande infrastructuur, wat in het algemeen vanuit milieuoogpunt beter is dan het aanleggen van volledig nieuwe wegverbindingen.

Mede op basis van het MER 2007 is een voorlopige keuze gemaakt voor het voorkeustracé. Er is een Programma van Eisen opgesteld dat ten grondslag ligt aan het voorlopige ontwerp. Dit voorlopige ontwerp is, in samenspraak met bewoners en met de betrokken gemeenten, verder uitgewerkt. Daarbij is al zoveel mogelijk rekening gehouden met het voorkómen, mitigeren of compenseren van negatieve gevolgen voor het milieu. Zo zijn in het voorlopige ontwerp al diverse maatregelen opgenomen om de geluidhinder voor omwonenden te beperken (conform Wet geluidhinder). Ook is al een waterhuishoudingsplan opgesteld, waardoor de waterhuishouding goed in het ontwerp wordt meegenomen.

In het voorliggende inrichtingsMER staan de resterende milieueffecten van de inpassing van het voorkeustracé in de omgeving en de keuzemogelijkheden die daarbij nog bestaan, centraal.

Zowel het voorontwerp als de varianten zijn met het verkeersmodel doorgerekend. Bevestigd is dat in alles situaties voldaan wordt aan de projectdoelstelling om de verkeersdoorstroming te verbeteren en dat geen (nieuwe) verkeersknelpunten worden verwacht.

Negatieve milieugevolgen van de aanleg van de Westfrisiaweg zijn - zoals ook beschreven in het MER 2007 - te verwachten op de volgende thema's:

- **Ruimtegebruik:** de verbreding van bestaande wegen en de aanleg van nieuwe infrastructuur kost ruimte, en kan gronden voor wonen, landbouw en recreatie doorsnijden
- **Bodemkwaliteit:** Lichte toename van verontreinigingen in de wegbermen door accumulatie
- **Geomorfologie:** Lokaal aantasting van geomorfologische waarden
- **Natuurgebieden (Natura 2000, ecologische hoofdstructuur):** (Licht) negatief effect op de instandhoudingsdoelen van het Markermeer (niet significant); minimale fysieke aantasting van delen van de ecologische hoofdstructuur, licht kwaliteitsverlies in De Weel en gebied Scharwoude vanwege hogere geluidsbelasting
- **Planten- en diersoorten:** voor een aantal soorten zal ontheffing op grond van de Flora- en faunawet moeten worden aangevraagd

- **Landschap:** visuele verstoring door hooggelegen weggedeelten (Westfrisiaweg zelf of verhoogd kruisende bestaande wegen) en/of door geluidsschermen
- **Cultuurhistorie:** aantasting van waarden op bepaalde gedeelten van het tracé, vooral waar nieuwe infrastructuur wordt aangelegd (bijvoorbeeld: ringvaart bij Heerhugowaard, lijnenelementen ten noordoosten van Hoorn, hoge archeologische verwachtingswaarden nabij Hoogkarspel)

Luchtkwaliteit en externe veiligheid zijn in het plan- en studiegebied geen probleem; dit verandert niet of nauwelijks door aanleg van de Westfrisiaweg, de varianten zijn hierin niet onderscheidend. Ook voor diverse andere aspecten geldt, dat er geen verschil in waardering is van de effecten. De onderscheidende effecten worden hieronder beschreven.

## 4 Vergelijking inrichtingsvarianten, meest milieuvriendelijk alternatief

### 4.1 Vergelijking varianten

#### 4.1.1 Conclusie

Uit de effectbeschrijvingen blijkt dat de verschillen tussen het VO en de varianten én de verschillen tussen de varianten onderling, minimaal zijn. Ook blijken de effecten per aspect soms in een verschillende richting te wijzen.

De geconstateerde verschillen worden vooral veroorzaakt door verschillen in:

- De hoogteligging van de nieuwe infrastructuur (visuele verstoring)
- De aanleg van geluidsschermen (visuele verstoring)
- De hoeveelheid 'extra' asfalt (ruimtebeslag, aantasting archeologische waarden) die nodig is om de infrastructuur te kunnen realiseren

#### 4.1.2 Toelichting op de conclusie

Als toelichting op deze conclusies is hieronder per variant in tabelvorm een samenvatting van de beschreven effecten ten opzichte van het VO gegeven, waarbij aan de kleuren de volgende betekenis moet worden gegeven:

*Blauw = gelijkwaardig aan het VO*

*Groen = beter dan het VO*

*Rood = slechter dan het VO*

Wanneer alleen naar de tabellen wordt gekeken, kan niet zonder meer worden bepaald welke varianten het meest milieuvriendelijk zijn. Niet alleen vanwege de geringe verschillen, maar de effecten per aspect wijzen ook vaak in een verschillende richting.

Daarom hebben in een zogenoemde MMA-sessie de verschillende betrokken partijen (projectbureau Westfrisiaweg, provincie, gemeenten) zich gebogen over de resultaten van het MER. Per tracédeel is gekeken of een door iedereen gedragen prioritering in milieuthema's aan te brengen is. Voor een aantal aspecten heeft deze prioritering inderdaad plaatsgevonden, waardoor voor de betreffende thema's alsnog een onderscheid in de waardering van de varianten ontstond. In de toelichtende teksten onder de tabellen is aangegeven waar deze prioritering heeft plaatsgevonden.

**Tabel 4.1 Variant 1, Heerhugowaard**

	Variant 1B	Variant 1C	Variant 1D	Variant 1E	Variant 1F
Ruimtegebruik					
Geluidhinder					
Trillingshinder					
Externe veiligheid					
Landschap					

De verschillen tussen de varianten betreffen alleen de landschappelijke effecten, over het geheel genomen scoren de varianten gelijkwaardig ten opzichte van het VO en ten opzichte van elkaar. In het voorontwerp en de varianten 1B en 1C ligt de rotonde van de Westfrisiaweg zuidelijk van de spoorlijn. Door de deelnemers aan de sessie werd dit vanuit landschappelijk oogpunt wenselijker geacht dan een ligging van de rotonde ten noorden van de spoorlijn. Dit vanwege de meer stedelijke omgeving waar de zuidelijke rotonde zou worden gerealiseerd. De aansluiting van de Molenweg op de Westfrisiaweg in variant 1F zorgt ervoor dat ten opzichte van het voorontwerp méér asfalt nodig is, en het ruimteslag dus iets groter.

**Tabel 4.2 Variant 2, Obdam**

	Variant 2B	Variant 2C	Variant 2D
Ruimtegebruik			
Geluidhinder			
Trillingshinder			
Externe veiligheid			
Landschap			

In het voorontwerp wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande infrastructuur, in de varianten wordt méér nieuwe infrastructuur aangelegd. Dit heeft een grotere impact op de omgeving (ruimtegebruik, landschap) dan het optimaliseren van de huidige infrastructuur, en woog voor de deelnemers aan de sessie zwaarder dan de zeer geringe verschillen in geluid- en trillingshinder.



**Tabel 4.3 Variant 3, Avenhorn**

	Variant 3B
Ruimtegebruik	
Geluidhinder	
Trillingshinder	
Externe veiligheid	
Landschap	

De variant en het voorontwerp scoren gelijk, vanuit milieuoogpunt is geen voorkeur aan te geven voor het voorontwerp of de variant.

**Tabel 4.4 Variant 4, Hoorn-noord**

	Variant 4B	Variant 4C	Variant 4D
Ruimtegebruik			
Geluidhinder			
Trillingshinder			
Externe veiligheid			
Landschap			

Variant 4C komt als meest milieuvriendelijk naar voren. Dat heeft met name te maken met de lagere ligging ten opzichte van het Voorontwerp (dit leidt tot minder visuele verstoring en minder extra verstoring voor vogels) én de hogere maximumsnelheid.

De lage ligging van variant 4C scoort zoals gezegd landschappelijk het beste, hoewel de barrièrewerking blijft bestaan wanneer de weg grotendeels voorzien wordt van geluidsschermen. Optimalisaties voor landschap kunnen worden gevonden in een uitgekiend schermontwerp. De beleving van de Oostergouw is belangrijk en kan bij een lage ligging beter worden vormgegeven in het schermontwerp dan bij een hoge ligging.



Lokatie Zwaagdijk inrit hsnr. 426 - Bestaande situatie      Kijkrichting vanuit inrit richting N302      05 november 2009      Grontmij

**Figuur 4.1 Bestaande situatie nabij de spoorovergang bij Hoorn**



Lokatie Zwaagdijk inrit hsnr. 426      Kijkrichting vanuit inrit richting N302      05 november 2009      Grontmij

**Figuur 4.2 Variant 4C nabij de spoorovergang bij Hoorn**

Het feit dat in variant 4C de spoorbaan gelijkvloers wordt gekruist en er dus een iets groter risico is op een ongeval met gevaarlijke stoffen is door de deelnemers aan de MMA-sessie ondergeschikt gemaakt aan de andere milieuaspecten; dit omdat de spoorlijn maar sporadisch wordt gebruikt en er goede voorzieningen aanwezig zijn.

Wat betreft de maximumsnelheid geldt dat het vanuit milieuoogpunt het beste is om de weg als een 100 km/uur weg in te richten, de schermhoogtes daarop te baseren en vervolgens in de praktijk een maximumsnelheid van 80 km/uur toe te staan (zie het hoofdrapport voor een uitleg van deze benadering).

**Tabel 4.5 Variant 5, Rijweg**

	Variant 5B	Variant 5C
Ruimtegebruik		
Geluidhinder		
Trillingshinder		
Externe veiligheid		
Landschap		

Voor variant 5, Rijweg, komt het VO als meest milieuvriendelijke variant naar voren. De varianten B en C scoren namelijk minder goed op de (prioritaire) aspecten ruimtegebruik en landschap. De verschillen tussen het VO en de varianten zijn in dit geval (nog) kleiner dan de tabel wellicht doet vermoeden.

De hoge ligging van de Rijweg is volgens de deelnemers aan de MMA-sessie namelijk landschappelijk acceptabel op deze plek doordat de kruising bij stedelijk gebied ligt. Door de toekomstige realisatie van Zevenhuis wordt de uitstraling van dit gebied nog meer stedelijk - en is de impact van een hooggelegen weg relatief nog kleiner.

In deze variant heeft het talud van de Rijweg bovendien een afschermdende werking voor geluid, waardoor minder geluidsafschermende voorzieningen nodig zijn. Het aantal geluidsgehinderden verandert daarmee overigens niet, vandaar de waardering 'gelijkwaardig aan het VO' in de tabel.

**Tabel 4.6 Variant 6, Drechterland**

	Variant 6B	Variant 6C
Ruimtegebruik/aantasting oppervlak archeologisch waardevol gebied		
Geluidhinder		
Trillingshinder		
Externe veiligheid		
Landschap		

Het Voorontwerp is het meest milieuvriendelijk, dit vanwege de minste landschappelijke effecten en het kleinste ruimtebeslag. Voor de varianten geldt bovendien dat de extra aansluiting van de Slimweg gepland is in een archeologisch zeer waardevol gebied.

Optimalisatie kan worden gevonden in de aansluiting bij De Voetakkers middels een ongelijkvloerse kruising (zoals in variant 6 B en C) in plaats van een gelijkvloerse kruising met VRI. Dit in verband met het risico op een ongeval met gevaarlijke stoffen.

#### **4.2 Keuze meest milieuvriendelijke variant(en)**

Uit de effectvergelijking blijkt dat het voorontwerp in het algemeen het beste scoort, dan wel dat er nauwelijks verschil is aan te wijzen tussen het VO en de varianten. Daarop is één uitzondering, en dat is de hoogteligging van de Westfrisiaweg bij Hoorn-Noord. Het VO gaat uit van ongelijkvloerse kruisingen met wegen en spoorwegen en daardoor een verhoogde ligging van de Westfrisiaweg vanaf de aansluiting met de A7 tot aan de Oostergouw. Variant 4c gaat uit van een deels verlaagde ligging van de Westfrisiaweg (tussen Wogmergouw en Oostergouw) en van een ontwerp gebaseerd op een maximumsnelheid van 100 km/uur.

#### **4.3 Aanvullende maatregelen**

Aanvullend op het MER 2007 en aanvullend op het voorlopige ontwerp, bevat het meest milieuvriendelijke alternatief de volgende milieumaatregelen:

- Recreatieve routes waarborgen door in het ontwerp veilige (fiets)oversteekvoorzieningen te realiseren en de routes extra aantrekkelijk te maken. De recreatieve gebieden krijgen hierdoor een extra impuls
- Een aantal watergangen moet worden verplaatst (bijvoorbeeld de Oostertocht). Dit is als negatief beoordeeld. Door deze watergangen vervolgens ecologisch in te richten, wordt een meerwaarde gecreëerd die het negatieve effect (geheel of gedeeltelijk) teniet doet
- Aanleg van faunapassages om kwaliteitsverlies van de ecologische hoofdstructuur te beperken
- Kwaliteitsimpuls geven aan het EHS-gebied ten noorden van de N302
- Landschappelijke inpassing van geluidswerende voorzieningen
- Koude- en warmteopslag gekoppeld aan asfalt
- Treffen van aanvullende maatregelen om sluipverkeer door het buitengebied en/of door woonkernen te voorkómen
- Verminderen van bouwhinder tijdens de aanleg van de weg

Deze maatregelen maken onderdeel uit van het op te stellen landschapsplan. Dit landschapsplan is een gedetailleerd ontwerp van de inrichting van de weg en de aangrenzende ruimten.