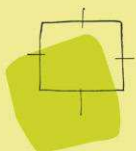


Inpassingsplan Westfrisiaweg

VOORONTWERP



BügelHajema

Plek voor ideeën

Inpassingsplan Westfrisiaweg

VOORONTWERP

Inhoud

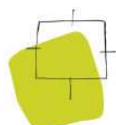
Toelichting

Regels

Verbeelding

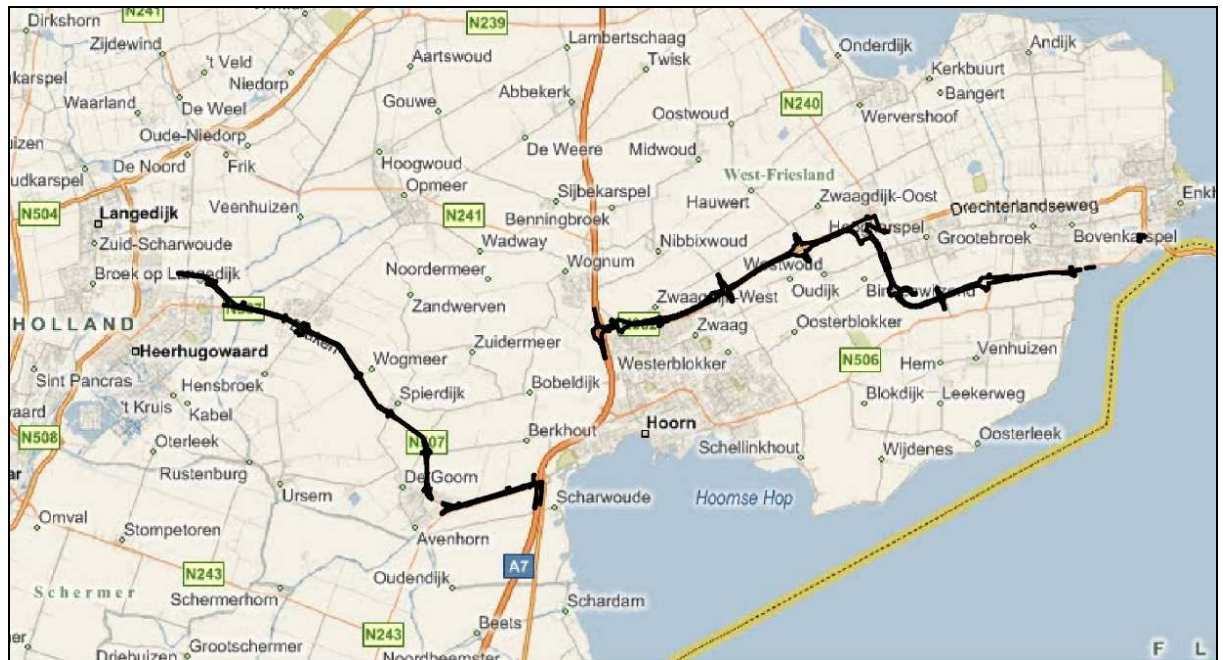
14 januari 2010

Projectnummer 800.02.51.00.01



Ideeën voor een plek

Overzichtskarta



Toelichting

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Probleem- en doelstelling	5
1.2	Oplossingsrichting	6
1.3	Verloop van het besluitvormings-traject	8
1.4	Gekozen planologische procedure	8
1.5	Begrenzing plangebied	9
1.6	Planopzet	10
1.7	Leeswijzer	12
2	Beleidskader	13
2.1	Europees beleid	13
2.2	Nationaal beleid	13
2.3	Provinciaal beleid	16
2.4	Regionaal beleid	18
2.5	Gemeentelijk beleid	19
3	Planbeschrijving Westfrisiaweg (N23)	23
3.1	Nut en noodzaak	23
3.2	Ontwerputgangspunten	24
3.3	Beoordeelde tracé-alternatieven	25
3.4	Beoordeelde inrichtingsvarianten	27
3.5	Maatregelen van het meest milieuvriendelijke alternatief	28
3.6	Het voorkeurstracé en bijbehorend wegontwerp	29
3.7	Relatie met de landbouwfunctie	35
3.8	Relatie met het landschap	37
3.9	Relatie met cultuurhistorisch waardevolle kenmerken	39
3.10	Relatie met waterhuishouding	40
4	Milieubeperkingen	43
4.1	Bodem	43
4.2	Geluid	46
4.2.1	Wegverkeer	46
4.2.2	Industrielawaai	49
4.3	Lucht	50
4.4	Externe veiligheid	51
4.5	Kabels en leidingen	57
4.6	Ecologie	58
4.7	Archeologie	62
5	Juridische vormgeving	65
5.1	Wettelijk kader inpassingsplan	65
5.2	Planbeschrijving	65

6	Uitvoerbaarheid	67
6.1	Economische uitvoerbaarheid	67
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	67

Separate bijlagen:

- Verkeersonderzoek Westfrisiaweg, Goudappel Coffeng, 6 juni 2005, kenmerk NHA68/Pme/0961;
- Verkeerskundige effecten N23 Alkmaar - Zwolle, Goudappel Coffen, 26 maart 2008;
- Verkennend bodemonderzoek, Grontmij, 28 januari 2009, referentie-nummer 311265;
- Geluidonderzoek, Grontmij, 2 april 2009, referentienummer I&M-1001431;
- Onderzoek luchtkwaliteit, Grontmij, 16 februari 2009, referentienummers I&M-99065030-RZ;
- Onderzoeken externe veiligheid, Grontmij, 11 maart 2009, referentie-nummer I&M-1000882-IV; I&M-1000894-IV; I&M-1000898-IV; I&M-1000903-IV; I&M-1000905-IV; I&M-1000906-IV; I&M-1003093-IV;
- Cultuurhistorische bureaustudie, Steunpunt cultureel erfgoed en Synthesgra Archeologie, juni 2007;
- Waterhuishoudkundig ontwerp Westfrisiaweg, Grontmij, 2 juni 2008, referentienummer 307412a;
- Archeologisch Inventariserend Veldonderzoek, Grontmij, 8 januari 2009, referentienummer DR212906.

Inleiding



1.1

Probleem- en doelstelling

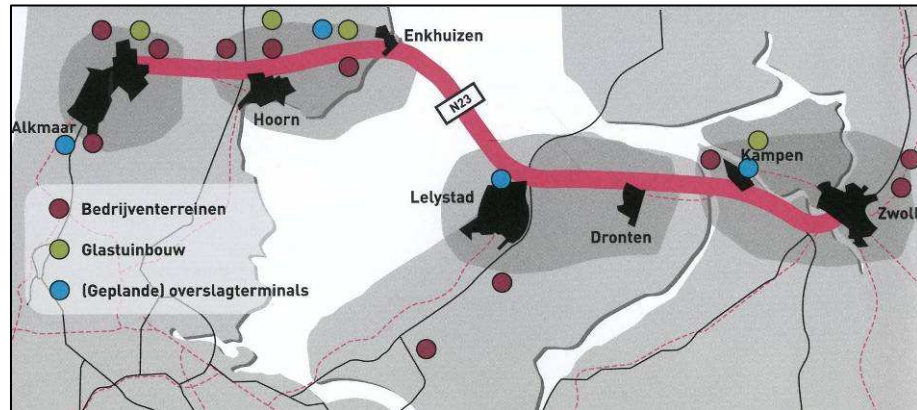
Huidige situatie

Al meer dan veertig jaar wordt gediscussieerd over het verbeteren van de verbinding Heerhugowaard - Enkhuizen. De route van de Westfriisiaweg beslaat in totaal een weglengte van ongeveer 40 kilometer. De route loopt door de gemeenten Heerhugowaard, Koggenland, Medemblik, Hoorn, Drechterland, Wervershoof, Stede Broec en Enkhuizen en bestaat op dit moment uit de provinciale wegen N507 en N243, een stukje van de rijksweg A7 en provinciale weg N302. De route legt de verbinding tussen Noord-Holland en Flevoland/ Overijssel. Het verkeer op deze route is het afgelopen decennium sterk toegenomen, met als gevolg verminderde verkeersveiligheid, dichtslibbende wegen, vertragingen en overlast door sluiptverkeer. De veiligheid, de leefbaarheid en de bereikbaarheid in de omgeving van de Westfriisiaweg staan onder druk en wordt door betrokken partijen als onvoldoende ervaren. De verwachting is dat de veiligheid, de leefbaarheid en de bereikbaarheid verder zullen verslechteren. Dit heeft drie redenen: groeiende bedrijvigheid in de regio, toenemend belang van het oost-westverkeer en toename van het aantal inwoners.

Gewenste situatie

Om deze onaantrekkelijke situatie te verbeteren dient de bestaande route te worden opgewaardeerd. Doelstellingen daarbij zijn:

1. het vergroten van de verkeersveiligheid;
2. het verbeteren van de leefbaarheid, met als één van de subdoelen:
 - minder sluiptverkeer;
3. het verbeteren van de bereikbaarheid, met als subdoel:
 - meer doorstroming van het verkeer;
4. faciliteren van de groei van het aantal inwoners, de regionale economie en de werkgelegenheid.

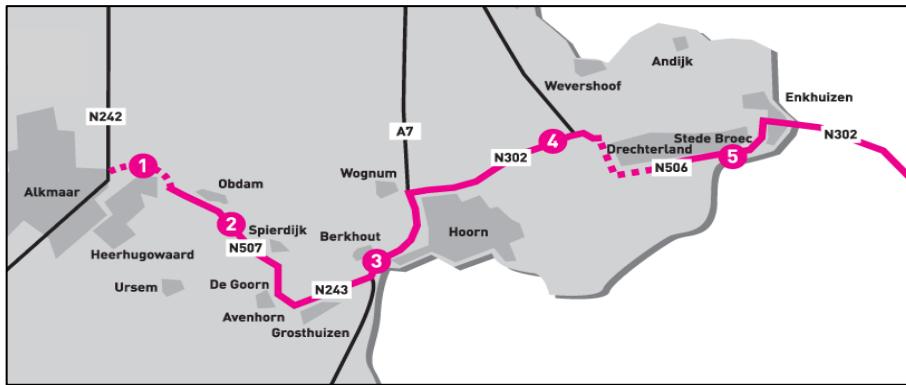


1.2

Oplossingsrichting

Met het oog op het beoordelen van de oplossingsrichting zijn tracé-alternatieven opgesteld en in het kader van een milieueffectrapport Opwaardering Westfriisiaweg (MER 2007) beoordeeld. Provincie Noord-Holland en de betrokken gemeenten hebben in het voorjaar van 2008 het Regioakkoord gesloten. In dit akkoord is vastgelegd dat aan de onveilige situatie en aan de aantasting van de leefbaarheid en de bereikbaarheid een einde moet komen. Gezamenlijk is mede op basis van het MER 2007 een tracé voor een verbetering van de route bepaald. Er is voor een oplossing gekozen waarbij niet alleen het autoverkeer gebaat is, maar ook het langzame verkeer zoals fietsers, voetgangers, recreatief en agrarisch verkeer. De vijf belangrijkste punten van de gekozen oplossingsrichting zijn hieronder opgesomd (de nummers verwijzen naar het kaartje hierna).

1. Er komt een nieuwe wegverbinding 2x1 rijstroken 80 km/uur ten noorden van Heerhugowaard tussen de provinciale weg N242 en De Braken.
2. De bestaande verbinding tussen Heerhugowaard en Hoorn (de huidige N507 en een gedeelte N243) wordt een 80 km/uur-weg 2x1 rijstroken. De kruisingen worden gelijkvloers met rotondes. Daarnaast komt er een parallelweg voor langzaam verkeer.
3. Het gedeelte N243 tussen de Braken en de A7 (Jaagweg) wordt opgewaarderd naar 2x2 rijstroken 80 km/uur.
4. De provinciale weg N302 tussen de A7 en de Markerwaardweg wordt een 100 km/uur-weg met 2x2 rijstroken; alle kruisingen worden ongelijkvloers.
5. De nieuwe verbinding tussen de Markerwaardweg en de Raadhuislaan wordt een 100 km/uur-weg met 2x2 rijstroken.



Inmiddels is ook het InrichtingsMER Opwaardering Westfriasiaweg (MER 2009) opgesteld waarin de milieueffecten van de inrichting van het tracé verder zijn uitgewerkt. De gekozen oplossingen waarvoor dit inpassingsplan de planologisch-juridische basis biedt, worden in hoofdstuk 3 uitgebreid toegelicht.

Uit het onderzoek in het kader van het MER 2007 blijkt dat een opgewaardeerde Westfriasiaweg voldoet aan de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsdoelstellingen. Langs een groot deel van het tracé verbetert ook de leefbaarheid. Het tracé van de Westfriasiaweg loopt voor een deel door ecologisch, archeologisch en landschappelijk waardevolle gebieden, hetgeen als negatief wordt ervaren. Hierdoor nemen de waarden in deze gebieden af. Deze effecten treden met name op in het oostelijk deel van het tracé. In het westelijk deel zijn de effecten beperkt. Belangrijk om te weten is dat de huidige verkeerssituatie als matig te beoordelen is. Zeker met de te verwachten toename van het autoverkeer zal de situatie alleen maar verslechteren als er geen opwaarderingsmaatregelen genomen worden. Uit verkeersonderzoek (zie ook paragraaf 3.1) blijkt dat een opgewaardeerde Westfriasiaweg daarvoor een goede oplossing biedt.

Sneller en beter

In het algemeen neemt in alle trajectalternatieven en -varianten die in het kader van het MER 2007 zijn beschouwd, het verkeer op de Westfriasiaweg toe. Niet alleen door de te verwachten groei van het autoverkeer, maar ook omdat meer verkeer voor deze snellere en veiligere route zal kiezen. Dit laatste heeft als voordeel dat het verkeer in het buitengebied en op de linten afneemt. Bovendien vermindert het sluipverkeer in de kernen waardoor de leefbaarheid verbetert. De opgewaardeerde Westfriasiaweg zal een stuk sneller zijn dan de huidige wegverbinding. Op alle deeltrajecten is sprake van een betere verkeerssituatie, ongeacht welke variant of welk alternatief, zoals die in het kader van het MER-onderzoek zijn bekeken.

Maar ook een verslechtering

Het bundelen van het verkeer op de Westfriasiaweg heeft wel tot gevolg dat ook de milieueffecten als gevolg van dat verkeer (geluid, luchtkwaliteit) zich concentreren. Dit heeft een negatief effect op de leefbaarheid direct langs het traject op een gedeelte van het tracé.

1.3

Verloop van het besluitvormings- traject

In onderstaand historisch overzicht is de voorgeschiedenis van de besluitvorming met betrekking tot het project geschetst, die uiteindelijk tot de gekozen oplossingsrichting heeft geleid:

- 1999: de Provincie Noord-Holland neemt de Westfriisiaweg over van het Rijk.
- 2000: de Provincie neemt het initiatief om te komen tot opwaardering van de Westfriisiaweg.
- 2002: Gedeputeerde Staten stelt op 26 februari het Streefbeeld Westfriisiaweg vast.
- 2004: er is een projectorganisatie opgezet voor de uitwerking van het plan.
- 2005: Gedeputeerde Staten nemen op 28 juni het besluit voor de opwaardering van de Westfriisiaweg.
- 2006: de betrokken partijen ondertekenen op 5 juli een intentieovereenkomst.
- 2007: de MER over de tracé-alternatieven wordt op 23 juli afgerond. Het gekozen voorkeurstracé komt overeen met het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA).
- 2007: de stuurgroep N23 Westfriisiaweg, waarin provincie Noord-Holland, de gemeenten Alkmaar, Heerhugowaard, Koggenland, Hoorn, Wervershoof, Drechterland, Stede Broec, Enkhuizen, Medemblik, Andijk, Opmeer, Schermer en Langedijk, het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en het bedrijfsleven zijn vertegenwoordigd, stelt op 17 oktober het Regioakkoord vast (voorkeurstracé).
- 2008: de Commissie MER geeft op 5 februari een positief toetsingsadvies over het opgestelde MER 2007.
- 2008: op 11 april is de MIRT-aanvraag (Meerjarenplanning Infrastructuur, Ruimte en Transport) afgerond en vervolgens is deze ingediend bij de Minister van Verkeer en Waterstaat om een rijksbijdrage te krijgen.
- 2008: start met het opstellen van het inpassingsplan.
- 2008: na besluitvorming in onder andere de gemeenteraden wordt het Regioakkoord op 17 maart 2008 door Provinciale Staten geaccordeerd.
- 2009: medio 2009 is het MER over de inrichtingsvarianten afgerond.

1.4

Gekozen planologische procedure

De Provincie Noord-Holland heeft besloten om gebruik te maken van de per 1 juli 2008 bestaande mogelijkheid in de Wet ruimtelijke ordening tot het opstellen van een provinciaal inpassingsplan. Het provinciaal inpassingsplan zorgt voor de planologisch-juridische onderlegger voor het totale project.

In het verleden zou deze onderlegger moeten worden gerealiseerd door middel van meerdere bestemmingsplannen: niet de provincie maar slechts de gemeenten waren voor 1 juli 2008 bevoegd om voor het eigen grondgebied bestemmingsplannen op te stellen, waarbinnen het project mogelijk zou zijn gemaakt. Sinds deze datum kunnen ook de provincies en het rijk eigen bestemmingsplannen opstellen (deze heten dan inpassingsplannen). De wet biedt deze mogelijkheid indien er sprake is van een provinciaal of een rijksbelang. Had de provincie niet besloten tot het opstellen van een inpassingsplan, dan had elke gemeente voor het eigen gedeelte van de Westfriisiaweg een bestemmingsplan moeten opstellen en de besluitvormingsprocedure daarvoor moeten doorlopen inclusief de m.e.r.-procedure. Met een inpassingsplanprocedure hoeft maar één besluitvormingsprocedure gevolgd te worden. Deze werkwijze is dus veel efficiënter.

De procedure ziet er globaal als volgt uit:

1. GS bereiden een voorontwerp inpassingsplan voor dat ten behoeve van inspraak voor een ieder en voor overleg met de wettelijke adviseurs ter inzage wordt gelegd.
2. GS verwerken de inspraak- en overlegreacties in het ontwerp inpassingsplan, dat vervolgens samen met het MER 2009 gedurende 6 weken voor het indienen van zienswijzen door een ieder ter inzage wordt gelegd.
3. PS stellen het inpassingsplan (eventueel gewijzigd) vast, waarbij de ingekomen zienswijzen worden betrokken.
4. GS leggen het vastgestelde inpassingsplan gedurende 6 weken ter inzage. Belanghebbenden kunnen binnen deze termijn beroep instellen bij de Raad van State.

1.5

Begrenzing plangebied

Bij bestudering van de verbeelding (de verbeelding bestaat uit 2 los bijgevoegde kaartbladen op A0-formaat) valt op, dat het plangebied enige gelijkenis vertoont met een gatenkaas: niet het gehele tracé maakt deel uit van dit inpassingsplan. Er is in dit inpassingsplan een krappe begrenzing van het plangebied gehanteerd. Dat heeft ermee te maken dat uitsluitend die delen van de weg en de bijbehorende kunstwerken in dit inpassingsplan zijn geregeld, waartoe de werkzaamheden zich uitstrekken en die nog niet zijn voorzien van een adequate bestemming waarbinnen de werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd. Omliggende gronden zijn slechts in uitzonderlijke gevallen in dit inpassingsplan bestemd.

De redenering achter deze keuze is de volgende. De provincie treedt met dit inpassingsplan in de bevoegdheid van gemeenten om de vigerende bestemming van de onderliggende bestemmingsplannen op te schorten. Daar waar de gemeentelijke bestemmingsplannen reeds voorzien in een bestemming voor delen van de weg en waar geen sprake is van werkzaamheden met het oog op de

verbetering van de Westfrisiaweg, bestaat er ook geen noodzaak om de vigerende bestemming aan te passen. Wanneer de Westfrisiaweg (de toekomstige N23) op zeker moment is gerealiseerd, nemen de gemeenten de in dit inpassingsplan vastgelegde bestemmingen over in hun bestemmingsplan(nen).

1.6

Planopzet

Voor het inpassingsplan Westfrisiaweg is gekozen voor de methodiek van een globaal eindplan, met voldoende flexibiliteit, zonder dat de aan het plan te verbinden rechtszekerheid voor burgers en gemeente in het geding komt.

Het inpassingsplan bestaat uit een verbeelding en planregels en gaat vergezeld van een toelichting. De opzet van dit inpassingsplan is als volgt:

- Verbeelding: Op de verbeelding (ook wel plankaart) zijn de verschillende bestemmingen in het plangebied aangegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de planregels opgenomen juridische regeling.
- Planregels: Hierin is het gebruik van de binnen het plangebied aangegeven gronden, het kunnen realiseren van bouwwerken en ander gebruik van de gronden juridisch geregeld. Per bestemming zijn doelen aangegeven. Tevens is beschreven op welke wijze deze doelen worden nagestreefd. Verder zijn er bouwregels (hoogtes, dieptes, breedtes) opgenomen.
- Toelichting: In de toelichting worden de aan het plan ten grondslag liggende gedachten, het beleidskader en de uitkomsten van de wettelijk verplichte onderzoeken opgenomen. Daarnaast maakt een verslag van de inspraak, het wettelijk overleg en de ingediende zienswijzen deel uit van de toelichting.

Het inpassingsplan Westfrisiaweg komt in de plaats van de (gedeelten van de) volgende bestemmingsplannen:

Nr.	Gemeente	Naam bestemmingsplan	Datum vaststelling	Datum goedkeuring	Datum Koninklijk besluit / RvS
1	Heerhugowaard	Zandhorst 1 1975	09-12-1975	06-07-1975	---
2		Zandhorst gewijzigd	29-05-2009		
3		Landelijk Gebied 1972	15-01-1973	12-03-1974	17-08-1977
4		Landelijk Gebied 1972, partiële herziening 1978	09-10-1979	27-05-1980	
5		Landelijk gebied 1972, 8 ^e partiële herziening	14-08-1990	26-02-1991	
6		Buitengebied	23-01-2001	21-08-2001 (deels)	
7		De Vork	24-05-2005	20-12-2005	
8	Drechterland	Streekweg	10-05-1979	08-07-1980	03-02-1982
9		Westfrisiaweg	09-07-1981	20-08-1981	
10		Hoogkarspel Landelijk Gebied 1974	14-06-1976	23-08-1976	
11	Koggenland	Landelijk gebied Wester-Koggenland	11-07-2000	30-01-2001 (deels)	
12		Landelijk gebied 2000, herziening 2002	09-09-2002	06-04-2002	
13		Obdam-Hensbroek 2006	14-11-2006	08-04-2008	
14		Avenhorn - Gedeelte Landelijk gebied	03-10-1977	21-11-1978	
15		Landelijk Gebied 2008	15-09-2008	12-05-2009	
16		Komplan 2008	10-11-2008	19-05-2009	
17		Recreatieve vaarroute	12-09-1991	09-01-1992	
18	Stede Broec	Landelijk gebied	06-09-2007	05-02-2008	
19	Wervershoof	Buitengebied	08-07-1993	08-02-1994 (deels)	
20		Zwaagdijk-Oost Bedrijventerrein WFO/ABC	31-10-2002	04-03-2003	
21	Hoorn	Westfrisiaweg 1981	13-03-1984	23-04-1985	24-12-1986
22		Risdam 2004	01-02-2005	19-07-2005	02-08-2006
23		Bedrijventerrein West-frisia	14-01-1992	31-03-1992	
24		Bedrijventerrein West-frisia Oost, fase II	08-02-1994	03-05-1994	
25		Bedrijventerrein West-frisia Oost, fase III	08-10-2002	12-12-2002	
26		Bangert en Oostpolder herziening ex artikel 30 WRO	31-01-2006	03-10-2006	28-05-2008
27		Landelijk Gebied 2003 (vm. gemeente Wog-num)	30-06-2003	10-02-2004	
28	Medemblik	Landelijk Gebied 2003 (vm. gemeente Wog-num)	30-06-2003	10-02-2004	
29	Enkhuizen	Landelijk Gebied Enkhuizen	06-02-2001	18-09-2001 (deels)	11-06-2003

Nr.	Gemeente	Naam bestemmingsplan	Datum vaststelling	Datum goedkeuring	Datum Koninklijk besluit / RvS
30		Landelijk Gebied Enkhuizen, partiële herziening (art. 30 WRO)	11-09-2007	11-12-2007	
31		Uitbreidingsplan in Hoofdzaak Gemeente Enkhuizen	17-03-1953	22-04-1954	
32		Gommerwijk	06-11-2007	14-01-2008	
33		Oude Gouw	09-09-1991	17-03-1992	
34		Boerenhoek	14-11-1977	20-11-1979 (deels)	
35		Zuidwesthoek	14-11-1977	20-11-1979	
36		Schepenwijk Fase 1	05-06-2000	09-01-2001	
37		Industrieterreinen Kettenwaal en Krabbersplaat	13-06-1983	10-07-1984 (deels)	
38		De Oksel	Voorontwerp		

1.7

Leeswijzer

In deze toelichting is de achtergrond en de motivering van de beleidskeuzen ten aanzien van het inpassingsplan beschreven. In hoofdstuk 2 komt het beleidskader aan bod. Vervolgens is in hoofdstuk 3 de planbeschrijving gegeven, inclusief de ontwerpuitgangspunten en de relatie met omgevingswaarden (water, cultuurhistorie, landschap). Hoofdstuk 4 brengt vervolgens de milieubeperkingen in beeld, die van invloed zouden kunnen zijn op de haalbaarheid van het project. Ook de onderwerpen archeologie en ecologie komen in dit hoofdstuk aan de orde. In hoofdstuk 5 komt de planologisch-juridische regeling (uitleg van de planregels en van de verbeelding) aan bod. Hoofdstuk 6 biedt tenslotte inzicht in de economische en maatschappelijke haalbaarheid van het plan.

Beleidskader

2

2.1

Europees beleid

Vogel- en habitatrichtlijn (Natura2000)

De Vogel- en habitatrichtlijn (Natura2000) beschermt in het wild levende dieren op grond van ingestelde beschermingszones. Het Markermeer is een speciale beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn (Natura2000). Significante negatieve effecten op de waarden waarvoor de beschermingszone is ingesteld, mogen in principe niet voorkomen. Het project Opwaardering Westfriisiaweg heeft geen significant negatieve effecten op de waarden van het Markermeer. Het onderzoek dat ten grondslag ligt aan die conclusie komt aan bod in paragraaf 4.6.

Verdrag van Malta

Het Verdrag van Malta draagt zorg voor de bescherming van archeologisch erfgoed. In het plangebied aanwezige archeologische waarden moeten worden meegewogen bij de besluitvorming over ruimtelijke ingrepen. In paragraaf 4.7 is aangegeven welke waarden in het plangebied in het geding zijn.

Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn Water is een Europese richtlijn die voorschrijft dat de waterkwaliteit van de Europese wateren vanaf 2015 aan bepaalde eisen moet voldoen. Deze richtlijn (2000/60/EG) vervangt een aantal oude richtlijnen, met de bedoeling meer eenheid in de regelgeving te brengen.

2.2

Nationaal beleid

Nota Ruimte

In de Nota Ruimte, aangenomen door de Tweede Kamer op 17 mei 2005 en aangenomen door de Eerste Kamer op 17 januari 2006, zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland vastgelegd. In de Nota Ruimte gaat het om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020 met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een belangrijke rol zal spelen. De nota heeft vier algemene doelen:

- Versterken van de economie (oplossen van ruimtelijke knelpunten);
- Krachtige steden en een vitaal platteland (bevordering leefbaarheid, economische vitaliteit in stad en land);

- Waarborging van waardevolle groengebieden (behouden en versterken natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden);
- Veiligheid (voorkoming van rampen).

Deze vier doelen worden in onderlinge samenhang nagestreefd en zijn een uitdrukking van de voornaamste ruimtelijke beleidsopgaven die het kabinet ziet voor de kortere en langere termijn. In deze nota staat 'ruimte voor ontwikkeling' centraal en gaat het kabinet uit van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Deze nota ondersteunt gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling waarin alle betrokkenen participeren. Het accent verschuift van 'toelatingsplanologie' naar 'ontwikkelingsplanologie'.

Het opwaarderen van de Westfriisiaweg om de doorstroming te bevorderen draagt bij aan de versterking van de economie. Ook draagt het project bij aan de leefbaarheid en daarmee aan krachtige steden en een vitaal platteland. Daarmee sluit het project aan op de doelen van de Nota Ruimte.

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan dat doelen en kaders voor het verkeers- en vervoersbeleid voor de middellange termijn (tot 2010) en lange termijn (tot 2020) beschrijft. De Nota Mobiliteit bevat maatregelen voor een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk Nederland. De samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie wordt op ieder niveau (gemeentelijk, regionaal en nationaal) vergroot. De Nota Mobiliteit werkt deze uitgangspunten nader uit. Enkele voor de Westfriisiaweg relevante speerpunten zijn:

- Sterkere economie door bereikbaarheid te verbeteren;
- Groei van verkeer en vervoer mogelijk maken;
- Betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur;
- Vernieuwing keihard nodig;
- Betrouwbaar en snel over de weg.

Met de opwaardering van de Westfriisiaweg wordt in ieder geval een bijdrage geleverd aan de hierboven vermelde speerpunten. Het project past binnen het beleid uit de Nota Mobiliteit.

Nota Belvédère

De nota Belvédère is een beleidsnota over de relatie tussen cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting. In de dynamiek van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet zorg voor, en creatieve benutting van cultuurhistorische waarden vanzelfsprekend zijn. Daar ligt een gezamenlijke opgave voor gemeenten, provincies, Rijk, markt en particuliere organisaties.

In deze nota ligt het zwaartepunt op de cultuurhistorische waardering en de formulering van de uitgangspunten voor toekomstige cultuurhistorisch ruimtelijk beleid. Als instrument en methode voor cultuurhistorische waardering wordt de Belvédèrekaart gepresenteerd, de Cultuurhistorische Waardenkaart van Nederland. De kaart is gebaseerd op deskundige beoordelingen door het

Rijk en de provincies vanuit de drie betrokken invalshoeken: archeologisch, historisch-(steden)bouwkundig en historisch-landschappelijk. De kaart onderscheidt gebieden met sectorale cultuurhistorische waarden en de Belvedere-gebieden met gecombineerde cultuurhistorische waarden. De kaart vormt de basis voor het gebiedsgerichte beleid.

In het kader van de Nota Belvédère zijn gebieden aangewezen die speciale aandacht krijgen in verband met de bijzondere cultuurhistorische waarden. In West-Friesland is dit Groetpolder-De Gouw. Het tracé van de Westfriisaweg ligt op de grens van een deel van dit gebied. Dit heeft geen consequenties voor het plan.

Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4)

Het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4) uit 2001 markeert de afsluiting van het vorige decennium en de in die periode verschenen milieubeleidsplannen. Met het NMP4 wordt een nieuwe beleidscyclus gestart, met een over meerdere decennia vol te houden pad van transitie naar duurzaamheid. Dit NMP4 beoogt het permanente proces van verbetering te versterken door integrale oplossingen te ontwikkelen voor hier en nu, voor elders en later.

Uitgangspunt uit het NMP4 is dat de kwaliteit van de leefomgeving wordt bepaald door het aanbod van woningen, werkgelegenheid, winkels en andere voorzieningen in de omgeving en door de aanwezigheid van groen, natuur, ruimte en afwisseling van karakteristieke gebieden. Ook blijkt de waardering van het stedelijk gebied steeds meer gekoppeld te worden aan de waardering van het landelijk gebied en omgekeerd. Het milieubeleid draagt ook bij aan de kwaliteit van de leefomgeving.

Het NMP4 doet geen gebiedsspecifieke uitspraken. Wel worden voor de verschillende milieuaspecten aandachtspunten gegeven. Met die (algemene) milieukundige aandachtspunten zal bij het project Opwaardering Westfriisaweg rekening moeten worden gehouden. Dat daar rekening mee is gehouden blijkt onder andere uit het aantal milieuonderzoeken dat is verricht. Een beschrijving van die onderzoeken is opgenomen in hoofdstuk 4.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is een samenwerkingsprogramma van de rijksoverheid en de decentrale overheden in de gebieden waar de luchtkwaliteitsnormen worden overschreden. De wettelijke basis voor het NSL wordt gevormd door de Wet luchtkwaliteit, die met ingang van 15 november 2007 van kracht is geworden. Het NSL bevat alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren en alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren. In paragraaf 2.4 komt de uitwerking op regionaal niveau aan bod en in hoofdstuk 4 komt de luchtkwaliteit in de omgeving van de Westfriisaweg aan de orde.

2.3

Provinciaal beleid

Streekplan ‘Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord’

Met het streekplan wil de provincie Noord-Holland een eigen identiteit voor Noord-Holland Noord ontwikkelen. Het tracé de Westfriisiaweg doorkruist ten noorden van Heerhugowaard een gebied waar volgens het streekplan Noord-Holland Noord een ontwikkelkoers naar een sterke landbouw (schaalvergroting en verbreding) en het behouden van een mix van functies wordt voorgestaan. Hiermee wordt de huidige openheid van het gebied gewaarborgd. Het gebied aan de oostzijde van Heerhugowaard wordt ontwikkeld naar woon- en groengebied met verdichting van het landschap tot gevolg. Het tracé tussen Heerhugowaard en de A7 loopt voor een groot deel door een gebied dat is aangewezen als landschapspareel. Dit betekent dat er naast de agrarische doeleinden veel aandacht is voor de instandhouding en ontwikkeling van de verschillende cultuurhistorische, landschappelijke en natuurlijke waarden. Het landschap zal zijn openheid en agrarische karakter blijven behouden en de leesbaarheid van het landschap zal worden versterkt. In het oostelijke gedeelte van het plangebied is de koers volgens het streekplan Noord-Holland Noord het ontwikkelen van een sterke landbouw in combinatie met een schaalvergroting. Daarnaast zal er een verdere ontwikkeling plaatsvinden van de bandstad. Dit is het lint van kernen aan weerszijden van de spoorlijn Hoorn-Enkhuizen gescheiden door “groene scheggen” (ook wel genoemd als “uitsluitingsgebieden groene waarden en open ruimte”) die gecombineerd worden met andere functies (bijvoorbeeld slibdepots, natuur, energieteelt en recreatie). Grote uitbreidingslocaties in dit kader tot 2030 zijn bijvoorbeeld de Bangert en Oosterpolder bij Hoorn en de uitbreiding bij Hoogkarspel-Zuid (3500 woningen). Voor een groot deel van het plangebied betekent de ontwikkeling een verdere verdichting van het landschap met groen en bebouwing. De Westfriisiaweg faciliteert de in het Streekplan opgenomen en wenselijk geachte ontwikkelingen.

Ontwerp structuurvisie Noord-Holland 2040: Kwaliteit door veelzijdigheid

Op 20 oktober 2008 gaat de ontwerp structuurvisie tot 2 december 2009 ter inzage. Vaststelling is gepland in februari 2010. Deze structuurvisie vervangt het streekplan, dat hiervoor aan bod kwam.

De provincie Noord-Holland zet in de ontwerp structuurvisie in op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden omringd door aantrekkelijk recreatief groen. Belangrijke aandachtspunten zijn: ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. De provincie wil steden optimaal benutten, landschappen open houden en ruimte bieden aan economie en woningbouw.

Ten aanzien van het infrastructuurnetwerk is in de ontwerp structuurvisie vermeld dat de Provincie Noord-Holland werkt aan nieuwe schakels in het netwerk. Ter verbetering van de oost-westverbindingen in de noordelijke helft van de provincie, is de provincie bijvoorbeeld initiatiefnemer van de Westfrisiaweg en de A8-A9 verbinding.

Provinciaal waterplan Noord Holland 2006-2010 (3^e waterhuishoudingsplan)

Het provinciaal waterplan biedt kaders voor waterbeheer in Noord-Holland. Het plan vormt de basis voor allerlei maatregelen van het waterschap en gemeenten in de periode 2006-2010. Het tracé en het ontwerp van de Westfrisiaweg dient rekening te houden met de ambities die zijn neergelegd in dit plan.

Ontwerp waterplan Noord Holland 2010-2015

Het provinciaal ontwerp waterplan 2010-2015 biedt geactualiseerde kaders voor waterbeheer in Noord-Holland. Het plan is vormgegeven rondom vier thema's: beschermen, benutten, beleven en beheren. Hoewel het project opwaardering Westfrisiaweg niet expliciet in het waterplan aan bod komt, dient het wel rekening te houden met de opgenomen beleidsuitgangspunten.

Landschapsplan Westfriesland

Het landschapsplan Westfriesland, uitwerking deelgebied HES, geeft aan waar ruimte voor natuur, recreatie, groen en toerisme mogelijk is. Voor het HES-gebied zijn van west naar oost vier groenzones voorzien: bij Hoorn, Westwoud, Hoogkarspel en Grootebroek. Bij de uitwerking van deze groenzone ter plaatse van Hoogkarspel en Stede Broec is rekening gehouden met een eventuele nieuwe weg.

Uitwerking landschapsplan West-Friesland, deelplan Koggegebied

Het uitbreiden en opwaarderen van het recreatieve routenetwerk, stimuleren van toeristische mogelijkheden in het gebied, waterberging en PEHS. Er dient afstemming gezocht te worden tussen de waarden en ontwikkelingen zoals beschreven in het plan en de opwaardering van de Westfrisiaweg

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland (PVVP)

Doelstellingen en visie op verkeer en vervoer in de provincie Noord-Holland. Het streefbeeld voor de Westfrisiaweg is het zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande infrastructuur. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) komt de Westfrisiaweg met verschillende projecten voor. De Westfrisiaweg staat opgenomen in de studiefase van PMI.

Provinciaal Milieubeleidsplan 2002-2006

Het provinciaal milieubeleidsplan 2002-2006 gaat uit van maatschappelijke milieubenadering afgestemd op de leefomgeving van bewoners. Er zijn drie grote beleidslijnen:

- Duurzaam produceren en consumeren;
- Voorkomen van schade aan menselijke gezondheid;
- Verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

Het ontwerp van de Westfriisiaweg dient met name rekening te houden met de derde beleidslijn.

Ontwerp Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013

Het ontwerp provinciaal milieubeleidsplan 2009-2013 is gericht op het bereiken van de zogenaamde basiskwaliteit. Dat dient voor het einde van 2013 overal in Noord-Holland te zijn gerealiseerd. De basiskwaliteit is vastgelegd in Europese en nationale milieunormen en regels en hangt samen met de functie van een gebied: wonen, werken of recreëren. In het PMP staan acht milieuthema's: afval, bodem, externe veiligheid, geluid, geur, licht en donkerte, lucht, klimaat en energie. Voor al deze thema's zijn activiteiten en doelen vastgelegd. Voor de opwaardering van de Westfriisiaweg zullen vooral de thema's geluid, licht, lucht, klimaat en energie van toepassing zijn.

Nota cultuurhistorisch Regioprofiel

Deze nota richt zich niet alleen op het bewaren en behouden van cultureel erfgoed, maar wil ook bewerkstelligen dat cultuurhistorie als inspiratiebron gebruikt wordt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de verschillende regio's die het tracé doorsnijdt worden kernkwaliteiten benoemd en aanbevelingen genoemd voor het behoud van verschillende cultuurhistorische waarden.

Nota Natuurbeleid 2005 Noord-Holland Natuurlijk

Het doel van de Nota Natuurbeleid 2005 is een middel in handen te hebben om met het natuurbeleid aan te koersen op resultaten. Tegelijkertijd is de nota bedoeld als routeplanner voor de veranderingen die zich de komende jaren op dit beleidsterrein aandienen en waar de provincie nadere invulling aan zal gaan geven. Het tracé en het ontwerp van de Westfriisiaweg dient rekening te houden met de in de nota beschreven koersen en plannen op het gebied van natuur.

2.4

Regionaal beleid

Waterbeheersplan 3 Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (2007-2009)

Beheren van water onder dagelijkse omstandigheden, volgens de provinciale verordening en de vigerende wetgeving. In 2009 voldoen aan minimaal de waterkwaliteit van 2000, maken van procesafspraken met grootgrondbezitters en

gemeenten. Het tracé en het ontwerp van de Westfriisiaweg dient rekening te houden met de ambities die zijn neergelegd in dit plan.

Verkeersveiligheidsplan Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Beleidsuitwerking van de diverse aspecten in relatie tot Verkeersveiligheid. Het plan vormt een basis voor eenduidigheid en daarmee herkenbaarheid van te nemen (infrastructurele) maatregelen binnen het beheersgebied van HHNK. Voor het ontwerp van de Westfriisiaweg dient rekening te worden gehouden met de doelstellingen en daaraan gekoppelde maatregelen zoals beschreven in het verkeersveiligheidsplan.

Groene Wegen

De nota Groene Wegen is een leidraad voor ontwikkeling en beheer van ecologische verbindingzones in Noord-Holland. De Westfriisiaweg doorsnijdt op enkele plaatsen een ecologische verbindingzone. Bij het ontwerp van het tracé dient rekening te worden gehouden met de instandhouding en goed blijven functioneren van deze verbinding. Er wordt voldaan aan de ontwerpeisen die zijn beschreven in deze notitie.

Landschapsverordening Noord- Holland 2005

Landschappelijke verscheidenheid en samenhang, zoals die op de verschillende schaalniveaus zijn te onderscheiden, behouden en bevorderen. De verordening beschermt landschappelijke waarden en andere provinciale belangen zoals de PEHS.

Actieplan Luchtkwaliteit

Centraal staat in het actieplan luchtkwaliteit: selecteren van maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren in de provincie Noord-Holland en de voortgang van ruimtelijke ordeningsprocessen ondersteunen, in het bijzonder daar waar per saldo sprake is van een bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Het tracé en het ontwerp van de Westfriisiaweg dient rekening te houden met de nota beschreven koers en maatregelen met betrekking tot de verbetering van de luchtkwaliteit en het beperken van de verslechtering van de luchtkwaliteit. De Westfriisiaweg is opgenomen in het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (RSL).

2.5

Gemeentelijk beleid

Structuurbeeld 2005-2015 Heerhugowaard

Het structuurbeeld 2005-2015 bevat de ruimtelijke visie voor de gemeente Heerhugowaard. De aanleg van de Westfriisiaweg is van belang voor de ontwikkeling van de bedrijventerreinen in Heerhugowaard. Een tweede volwaardige ontsluiting van bedrijventerrein de Vork wordt gerealiseerd als onderdeel van de Westfriisiaweg.

Visie Hoofdwegenstructuur Heerhugowaard

In de Visie Hoofdwegenstructuur staat dat er gewerkt wordt aan een beperking van verkeer in de wijken. Dit is noodzakelijk om de leefbaarheid (o.a. minder geluidsoverlast) en de veiligheid te verbeteren. De aanleg van het tracé van de Westfrisiaweg in de omgeving van Heerhugowaard moet worden afgestemd op de hoofdwegenstructuur zoals beschreven in deze visie.

Waterplan Heerhugowaard 2006-2015

Het waterplan wil een veilig, ecologisch gezond watersysteem realiseren met een hoge belevingswaarde en voldoende plaats voor recreatie. De aanleg van de Westfrisiaweg in de omgeving van Heerhugowaard moet worden afgestemd op de streefbeelden en maatregelen zoals beschreven in het Waterplan.

Fietsplan HAL 'op de fiets'

Doel van het Fietsplan HAL 'op de fiets' is het verminderen van de automobiliteit in de regio door het fietsgebruik te stimuleren. In het Fietsplan HAL zijn verschillende randvoorwaarden geformuleerd (op het gebied van veiligheid, comfort, snelheid en sociale veiligheid) voor een goed functionerend fietsnetwerk waarop het ontwerp van Westfrisiaweg afgestemd dient te worden.

Intergemeentelijk OWO structuurplan (Koggenland en Opmeer)

Met dit structuurplan willen de gemeenten richting geven aan de ruimtelijke ontwikkeling van het gezamenlijke grondgebied. De gekozen ontwikkelingsrichting benadert het gebied integraal. Het plan doet zowel recht aan de (gebieds)specifieke kwaliteiten van natuur, landschap, waterstructuur en cultuurhistorie, als aan de wensen van de lokale samenleving om er te kunnen wonen, werken en recreëren. Bestaande knelpunten moeten worden aangepakt. De plannen voor de opwaardering van de Westfrisiaweg passen in dit kader. Tevens is een geactualiseerde structuurvisie conform de nieuwe Wro in ontwerp gereed.

Verkeerscirculatieplan Koggenland-De Leet

Het inzichtelijk maken van de verkeerskundige consequenties van de aanleg van twee woonwijken in relatie tot evt. doortrekking van De Leet en de opwaardering van de Westfrisiaweg staat centraal in het verkeerscirculatieplan Koggenland-De Leet. De opwaardering van de Westfrisiaweg is in dit plan als referentiesituatie opgenomen.

Milieubeleidsplan 2007-2009 Koggenland

Het milieubeleidsplan geeft de uitgangspunten en de hoofdzaken van het voeren milieubeleid weer. Het tracé en het ontwerp van de Westfrisiaweg hebben rekening gehouden met de in het beleidsplan beschreven kaders en doelen op het gebied van milieu.

Stadsvisie Hoorn

De stadsvisie van Hoorn geeft de richting aan, waarin Hoorn zich moet ontwikkelen op weg naar het jaar 2025. Deze visie stelt dat capaciteitsverbetering van de Westfriisiaweg moet leiden tot verbeterde bereikbaarheid van Hoorn.

Structuurvisie 't Zevenhuis, Hoorn

De structuurvisie voor bedrijventerrein 't Zevenhuis is 30 juni 2009 door de gemeenteraad vastgesteld. De gemeente Hoorn heeft bepaald dat het gebied duurzaam en klimaatneutraal ontwikkeld moet worden. In de visie zijn zeven duurzaamheidsprincipes geformuleerd, die aan het concept van 't Zevenhuis ten grondslag liggen en voor alle betrokkenen leidend zijn voor het proces van ontwerp, realisatie en beheer.

Structuurvisie Wervershoof 2020

De structuurvisie schetst de gewenste ontwikkeling van Wervershoof tot 2020. De hoofdontsluitingsstructuur wordt goed genoemd, mede dankzij de Westfriisiaweg. Opwaardering van deze weg wordt echter ook als voorwaarde genoemd om kansen voor ontwikkeling van bedrijvigheid en werkgelegenheid te kunnen benutten.

Toekomstvisie: 'het Drechterlandschap' (2008)

De toekomstvisie vormt de leidraad voor de ruimtelijke ontwikkeling van Drechterland. De te kiezen route van de Westfriisiaweg komt nadrukkelijk aan bod. Aangegeven wordt dat de noordelijke variant het Drechterlandschap minder aantast dan de zuidelijke variant. De opwaardering van de Westfriisiaweg vereist hoe dan ook een zorgvuldige inpassing die recht doet aan de landschappelijke kwaliteiten van het gebied.

Structuurvisie bestaand stedelijk gebied Stede Broec

De structuurvisie beschrijft het gewenste toekomstbeeld op de indeling en de ordening van (het bebouwde deel) van Stede Broec. Met betrekking tot de Drechterlandseweg (N302) is een voorlopig standpunt ingenomen dat mogelijkheden opent om de weg tot hoofdroute op nationaal niveau uit te bouwen. Het is daarbij van essentiële betekenis dat binnen dat voornemen de lokale betekenis die de route nu heeft en de implicaties voor het wegstelsel binnen het stedelijk gebied mede de toekomstige lay-out bepalen. Met de keuze voor de doorsteek van de Westfriisiaweg door Drechterland, is dit voorlopig standpunt verlaten en is het beleid gericht op het realiseren van de Westfriisiaweg volgens het tracé dat in het Regiobesluit is vastgelegd en in dit inpassingsplan planologisch is uitgewerkt.

Structuurplan Enkhuizen

Het doel van het structuurplan is het in goede banen leiden van de meest gewenste ruimtelijke ontwikkeling in de komende 10 tot 15 jaren. In het structuurplan worden voor de mogelijke tracés van de Westfriisiaweg de N302 en de N506 aangegeven. Er wordt uitgegaan van een toekomstscenario, waarin de N506 via de doorsteek Hoogkarspel de primaire verbinding wordt.

Verkeersplan Enkhuizen

Het Verkeersplan 2005-2015 moet de 'dienstregeling' voor de komende jaren worden, waarbij de aspecten leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid in samenhang bekeken dienen te worden. Er wordt geen specifieke vermelding gedaan over de Westfrisiaweg. Wel spelen de N302 (Randweg) en N506 een belangrijke rol bij de verkeerscirculatie en de afwikkeling van het stedelijke verkeer op het regionale wegennet.

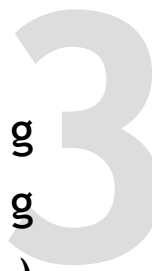
Ontwikkelingsplan Ecolint Enkhuizen

Het ontwikkelingsplan Ecolint Enkhuizen is gericht op het versterken van de natuur- en recreatiewaarden. Met het aanleggen van een ecologische verbinding wordt de natuurwaarde van de gebieden in en om Enkhuizen vergroot (verbinding in de provinciale ecologische hoofdstructuur). De natuur- en recreatiegebieden 'De Ven', 'De Weelen', het 'Streekbos' en de 'Zuiderdijk' worden in dit plan met elkaar verbonden. Het tracé van de Westfrisiaweg loopt hier aan de zuidzijde langs.

Plan beschrijving

Westfrisiaweg

(N 2 3)



3.1

Nut en noodzaak

Het nut en de noodzaak van de weg blijken nadrukkelijk uit het rapport “Verkeersonderzoek Westfrisiaweg” van Goudappel Coffeng (d.d. 6 juni 2005). Dit onderzoek ligt ten grondslag aan de “Go”-beslissing voor de opwaardering van de Westfrisiaweg.

Het genoemde rapport concludeert dat er in de huidige situatie problemen bestaan ten aanzien van de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid. Deze problemen zullen richting de toekomst fors toenemen als er geen maatregelen genomen worden. De problemen zijn het grootst op het gedeelte van de Westfrisiaweg ten oosten van de A7.

Verkeersafwikkeling anno 2004 versus 2020

Uit het rapport van Goudappel Coffeng blijkt dat vooral de kruispunten op het gedeelte van de Westfrisiaweg ten oosten van de A7 zwaar belast zijn. Verder zijn de problemen in de avondspits groter. Doordat het verkeer op kruispunten niet vlot genoeg wordt afgewikkeld, komt het verkeer op de rijstroken voor het kruispunt tot stilstand. Dit doet zich met name voor bij het deeltraject Markerwaardweg-Houtribdijk. De vele kruispunten op dit gedeelte zijn daar debet aan.

De verkeersafwikkeling in 2020 zal op alle deeltrajecten problematischer worden, dus ook op het westelijke gedeelte (tussen Avenhorn en de A7). De kruispunten kunnen het verkeer dan niet goed meer afwikkelen.

Verkeersveiligheid anno 2004 versus 2015

De verkeersveiligheid is in beeld gebracht door het aantal ongevallen over de periode 1999-2003 te onderzoeken. Totaal zijn er 991 ongevallen gebeurd, waarvan 10 met dodelijke afloop en 154 met letsel. De overige ongevallen kennen uitsluitend materiële schade.

Hoeveel ongevallen/slachtoffers er in 2020 op het onderzochte traject zullen plaatsvinden, weet niemand. Wel kan volgens Goudappel Coffeng gesteld worden dat de verkeersveiligheid zal verslechteren als maatregelen aan de Westfrisiaweg uitblijven. De prognose is een toename van 40%. Dit is gelijk aan de toename van het verkeersaanbod, waardoor Goudappel Coffeng stelt dat de Westfrisiaweg in vergelijking met de huidige situatie even (on)veilig blijft.

Oplossingsrichtingen

Er zijn drie varianten ontwikkeld:

- Optimalisatievariant: elke kruising krijgt voor elke richting een opstelstrook en verder blijven alle bestaande rotondes gehandhaafd (behalve bij aansluiting N302 op A7) en afrit 9 bij A7 is dubbel uitgevoerd ten zuiden van de Westfriisiaweg;
- Netwerkvariant: aanvulling van de optimalisatievariant met het opheffen, het ongelijkvloers maken of steriel maken (geen uitwisseling meer mogelijk) van kruispunten;
- Doorsteekvariant: aanvulling van de netwerkvariant met een nieuwe verbinding tussen de Westfriisiaweg (N302) ter hoogte van de Markerwaardweg en de zuidelijker gelegen N506.

Na een doorrekening met het verkeersmodel werd geconcludeerd dat geen van de varianten het gewenste effect zou bereiken. Een nieuw ontwikkelde combinatievariant (met alle effectieve maatregelen) lijkt het meest wenselijk.

Conclusie

Uit de verkeersanalyse is gebleken dat structurele maatregelen noodzakelijk zijn. Tot 2020 kan op het gedeelte van de Westfriisiaweg ten westen van de A7 volstaan worden met het huidige tracé inclusief een aantal infrastructurele aanpassingen. Voor het gedeelte ten oosten van de A7 geldt dat tot aan de Markerwaardweg een verdubbeling noodzakelijk is. Voor het gedeelte tussen de Markerwaardweg en de Houtribdijk zijn heeft een combinatievariant de voorkeur boven een noordelijke variant en de oostelijke doorsteekvariant.

Bovenstaande conclusie wordt bevestigd in het onderzoek van Goudappel Coffeng van 26 maart 2008, getiteld Verkeerskundige effecten N23 Alkmaar - Zwolle.

3.2

Ontwerpuitgangspunten

Uitgangspunten voor het gekozen tracé en wegontwerp zijn:

- Zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande infrastructuur, zodat natuur en milieu niet extra worden belast;
- Aanleg als stroomweg met een ontwerpsnelheid van 80 km/u (met name het deel ten westen van de A7) en daar waar mogelijk 100 km/u (met name het deel ten oosten van de A7), om de doorstroming te verbeteren en de verkeersveiligheid te vergroten onder meer door ongelijkvloerse kruisingen en parallelwegen;
- Aandacht voor langzaam verkeer (fiets- en landbouwverkeer), o.a. door aandacht voor sociale veiligheid bij fietstunnels;
- Rekening houden met recreatieve verbindingen op het gebied van de watersport (kanoën, schaatsen, e.d.);

- Ruimte scheppen voor ontwikkeling en verfijning van regionaal openbaar vervoer;
- Weggedeelten die hun functie verliezen, worden verwijderd, tenzij anders wordt afgesproken met de betreffende gemeente.

Deze uitgangspunten worden momenteel uitgewerkt in het detailontwerp van de weg.

3.3

Beoordeelde tracé-alternatieven

Het tracé van de opgewaardeerde Westfriisiaweg loopt zoveel mogelijk via bestaande wegen vanaf Alkmaar via Heerhugowaard en Hoorn naar Enkhuizen. Het tracé van de Westfriisiaweg is geprojecteerd in de gemeenten Heerhugowaard, Koggenland, Medemblik, Hoorn, Drechterland, Wervershoof, Stede Broec en Enkhuizen en loopt achtereenvolgens van west naar oost over de volgende wegen: N507, N243, N302, N506, N302.

Tracé-alternatieven uit het MER 2007

In het MilieuEffectRapport (MER) van 23 juli 2007 (adviesbureau Tauw, projectnummer 4468856) zijn de volgende tracé-alternatieven beoordeeld:

1. Een oostelijke of een westelijke rondweg ten noorden van Heerhugowaard?
Uit het alternatievenonderzoek uit het MER uit 2007 blijkt dat het onderscheid tussen een oostelijke of een westelijke randweg vooral tot uitdrukking komt bij de aspecten verkeer en woon-/leefmilieu (luchtkwaliteit en geluid). Voor de overige aspecten scoren de varianten vrijwel hetzelfde. Beide varianten leiden tot verstoring van een aantal diersoorten, doorsnijding van historisch geografische lijnen en van agrarische huiskavels.
2. Wel of geen rondweg bij Obdam?
Uit onderzoek is gebleken dat een nieuw aan te leggen rondweg relatief weinig gebruikt zal worden. Door de afsluiting van de Dorpsstraat zal het verkeer een alternatieve route zoeken. Binnen de kern Obdam zullen hierdoor de Weerestraat en de Reigerlaan worden gebruikt. Dit zal leiden tot een sterke toename van verkeersintensiteiten op deze straten, terwijl ze niet zijn ingericht om deze op te vangen. Het leidt tot een verslechtering van de verkeersveiligheid en het woon- en leefklimaat in de kern Obdam. Daarnaast leidt de aanleg van de rondweg tot verstoring van een aantal diersoorten, doorsnijding van historische linten en van agrarische huiskavels.

3. Traject Obdam - A7 heeft weinig milieueffecten:
De uit te voeren reconstructiemaatregelen op het traject Obdam - A7 zijn beperkt van omvang (opwaarderen en reconstrueren van kruispunten) en hebben weinig milieueffecten tot gevolg. Wel worden enkele faunasoorten negatief beïnvloed door de aanpassingen.
4. Traject A7 - Markerwaardweg in vier varianten:
Voor het traject A7 - Markerwaardweg zijn vier varianten bestudeerd:
 - Opwaardering van huidig tracé richting noordzijde;
 - Opwaardering van huidig tracé richting zuidzijde;
 - Verplaatsing van de N302 naar de noordzijde van de grote watertransportleiding;
 - Opwaardering van huidig tracé (zuidbaan) en nieuwe noordbaan ten noorden van de grote watertransportleiding.
5. Traject Markerwaardweg - Houtribdijk in vier varianten:
Voor het traject Markerwaardweg - Houtribdijk zijn vier varianten bestudeerd:
 - Noordelijk tracé (opwaardering);
 - Noordelijk tracé met doorsteek Enkhuizen;
 - Doorsteek Hoogkarspel;
 - Doorsteek Lutjebroek.

De Commissie MER heeft op 5 februari 2008 een positief toetsingsadvies over de opgestelde MER 2007 gegeven.

Keuzes uit het regioakkoord N23 Westfrisiaweg

In het regioakkoord N23 Westfrisiaweg is de keuze gemaakt uit de tracéalternatieven zoals beschreven in de vorige paragraaf. Gekozen is voor een tracéalternatief met de volgende kenmerken:

- Oostelijke randweg bij Heerhugowaard;
- Géén randweg rond Obdam;
- De Westfrisiaweg als doorgaande route vormgeven met een afslag naar de N243;
- Tussen de A7 en de Markerwaardweg worden ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd met uitzondering van de kruising met de spoorweg Hoorn-Medemblik. Daarbij is gekozen om dit ten noorden van de grote watertransportleiding te realiseren;
- Doorsteek bij Hoogkarspel.

Bovenstaande keuzes zijn in het Regioakkoord onderbouwd. Die onderbouwing en de uiteindelijk gekozen voorkeursvariant komt in paragraaf 3.6 nader aan bod.

Aanvullend onderzochte tracé-alternatieven

Op verzoek van de Commissie voor de milieueffectrapportage is in aanvulling op het MilieuEffectRapport (MER) uit 2007 de ontsluiting zuidelijk van Heerhugowaard nader onderzocht. De twee aanvullend onderzochte alternatieven hebben betrekking op:

- het tracé Nollencircuit ten zuiden van Heerhugowaard, via Oterleek en Hensbroek naar de N507;
- een verdere opwaardering van de N243.

Deze alternatieven zijn 'op viltstiftniveau' uitgewerkt. Uit de verkeerskundige analyse blijkt dat het alternatief N243 niet voldoet aan de projectdoelstelling om een betere verkeersdoorstroming te bewerkstelligen. Daarom is besloten dit alternatief niet verder uit te werken in het inrichtingsMER uit 2009.

Van het alternatief Nollencircuit zijn de verkeers- en milieueffecten in beeld gebracht op een vergelijkbaar niveau als het MER uit 2007. Uit de vergelijking van de effecten van het voorontwerp (noordelijk van Heerhugowaard) en het alternatief Nollencircuit (zuidelijk van Heerhugowaard) blijkt dat het voorontwerp vanuit verkeers- en milieuoogpunt beter scoort dan het alternatief Nollencircuit. Dit gevoegd bij het ontbreken van bestuurlijk draagvlak voor de zuidelijke variant hebben Gedeputeerde Staten doen besluiten de keuze voor een noordelijk tracé (= oostelijke randweg) rond Heerhugowaard te bevestigen.

3.4

Beoordeelde inrichtingsvarianten

In het ontwerpproces is gebleken dat op delen van het tracé optimalisaties mogelijk zijn. In aanvulling op het gekozen tracéalternatief zijn daarom inrichtingsvarianten opgesteld. Deze inrichtingsvarianten hebben betrekking op keuzes over de concrete vormgeving van de Westfrisiaweg. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om de vormgeving van kruispunten: gelijkvloers of ongelijkvloers, met verkeersregelinstallatie of met een rotonde, verdiept of verhoogd etc. In het MilieuEffectRapport (MER) uit 2009 (projectnummer 4587835) van adviesbureau Tauw zijn de onderstaande inrichtingsvarianten beoordeeld.

1. Vormgeving en uitvoering kruising met de Molenweg bij Heerhugowaard:
 - Ligging rotonde noordelijk of zuidelijk van het spoor?
 - Hoge of lage ligging ten opzichte van de Westfrisiaweg?
 - Wel of geen aansluiting op de Westfrisiaweg?
2. Vormgeving en uitvoering aansluiting bij Obdam:
 - Vormgeving en uitvoering Weerestraat?
 - Vormgeving en uitvoering Dorpsstraat?

3. Vormgeving en uitvoering aansluiting N243 bij Avenhorn:
 - Wordt de N243 vormgegeven als de doorgaande route of de Westfrisiaweg?
4. Vormgeving en uitvoering van de weg aan de noordzijde van de kern Hoorn:
 - Verhoogde ligging of op maaiveld?
 - Welke toegestane maximumsnelheid hanteren?
5. Vormgeving en uitvoering kruising met de Rijweg:
 - Vormgeving en uitvoering van de kruising?
 - De Rijweg al dan niet toegankelijk maken voor gemotoriseerd verkeer?
6. Vormgeving en uitvoering van de weg bij Drechterland
 - Vormgeving en uitvoering van de aansluiting ten westen en ten zuiden van Hoogkarspel?
 - Verhoogde of verlaagde of maaiveldligging?

De gekozen varianten komen in paragraaf 3.6 nader aan bod. Het Inrichtings-MER (2009) zal samen met het ontwerp-inpassingsplan ter inzage worden gelegd en daarna pas definitief gemaakt kunnen worden.

3.5

Maatregelen van het meest milieuvriendelijke alternatief

In het MER 2009 zijn diverse maatregelen van de verschillende varianten gecombineerd tot het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). De onderstaande optimalisatiemaatregelen maken deel uit van het daarin opgenomen MMA. In het kader van de verdere besluitvorming verdienen deze maatregelen aandacht.

Landschap

- Bij het ontwerp van de geluidsschermen rekening houden met de locatie, de inpassing in het landschap en de keuze voor doorzichtige of niet doorzichtige schermen.
- Bij de uitvoering van de verdiepte ligging in tracédeel oost kan optimalisatie worden gevonden in de verdiepte ligging in de omgeving.

Energie en duurzaamheid

- Koude- en warmteopslag gekoppeld aan asfalt.
- Combinaties ten behoeve van energieopwekking; zoals zonnecellen op geluidsschermen.
- Een expliciete keuze voor duurzaam beheer en onderhoud.

Verkeer, mobiliteit, woon- en leefmilieu

- Maatregelen om sluipverkeer te voorkomen of te minimaliseren (bijvoorbeeld door 'knip' aan te brengen in bepaalde routes), om zo een betere leefbaarheid en veiligheid te creëren langs de betreffende wegen.
- Optimale aandacht voor veilige oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer.
- Mogelijkheden om automobilititeit te beperken, nader onderzoeken. Bijvoorbeeld door te zorgen voor betere bereikbaarheid van stations en het realiseren van goede fietsvoorzieningen.

Tijdens de uitvoering:

- Reguleren van verkeersstromen en aan- en afvoerroutes van bouw materiaal.
- Gebruik van duurzame materialen, of hergebruik van materiaal (grond en puin).
- Verminderen van bouw hinder.
- Minimale bemaling toepassen in verband met verstoring grondwaterstromen.

3.6

Het voorkeustracé en bijbehorend wegontwerp

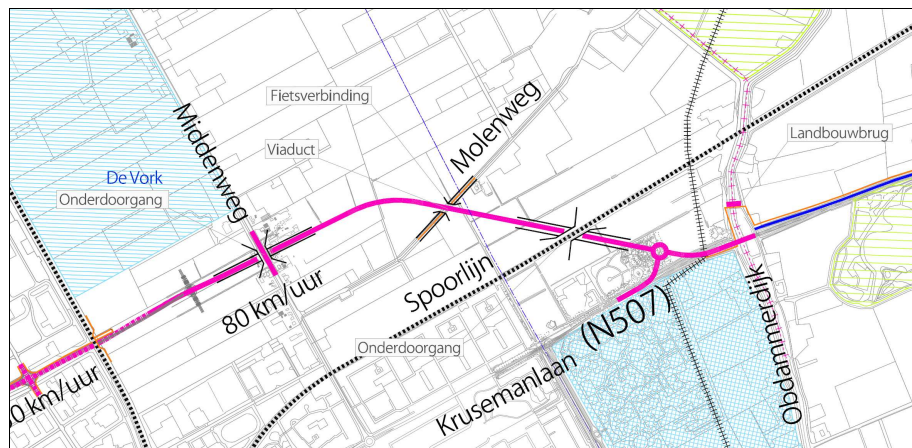
Het voorkeustracé van de opgewaardeerde Westfrisiaweg loopt zoveel mogelijk via bestaande wegen vanaf Alkmaar via Heerhugowaard en Hoorn naar Enkhuizen. Het tracé van de Westfrisiaweg is geprojecteerd in de gemeenten Heerhugowaard, Koggenland, Medemblik, Hoorn, Drechterland, Wervershoof, Stede Broec en Enkhuizen en loopt achtereenvolgens van west naar oost over de volgende wegen: N507, N243, N302, N506, N302. Op een aantal punten worden alternatieve kruisingen gemaakt, die hieronder aan bod komen. Ook de wijze van opwaardering van de genoemde bestaande wegen komt aan de orde.

1. Rondweg Heerhugowaard: nieuwe verbinding N242 - N507 tot 2x1 rijstroken, 50 en 80 km/u
Er komt een nieuwe verbinding tussen de N242 en de N507 (De Braken) bestaande uit één rijbaan met twee rijstroken. Dit is het tracéalternatief "oostelijke randweg", zoals reeds kort beschreven in paragraaf 3.3. Het deel van deze nieuwe verbinding tot aan het nog te ontwikkelen bedrijventerrein 'De Vork' is onderdeel van het project N23 Westfrisiaweg, maar wordt vooruitlopend op de overige delen al door de gemeente Heerhugowaard uitgevoerd. De ontwerpsnelheid van dit weggedeelte is 50 km/u. Het gedeelte vanaf 'De Vork' tot aan de aansluiting met de N507 wordt ontworpen op een snelheid van 80 km/uur.

Deze nieuwe verbinding kent drie kruisingen. De eerste kruising is die met de Middenweg. Hier zal de Westfriisiaweg vanwege de betere stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing onder de Middenweg doorlopen. De tweede kruising is die met de Molenweg. De varianten die hier mogelijk zijn, kwamen in de vorige paragraaf reeds aan bod. Deze kruising zal zodanig worden uitgevoerd, dat er geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk is op de Molenweg. Wel zal de fiets- en de open waterverbinding in stand worden gehouden. Dit is in het MER 2009 als meest milieuvriendelijke variant benoemd.

De gemaakte keuzes zijn als volgt:

- Aansluiting op de Westfriisiaweg via een rotonde zuidelijk van het spoor;
- Een lage ligging van de Westfriisiaweg en de Molenweg (op maai-veld);
- Geen directe aansluiting op de Westfriisiaweg.



De derde kruising is die met het spoor, waar de Westfriisiaweg onderdoor zal gaan om vervolgens op een rotonde op de Krusemanlaan te worden aangesloten.

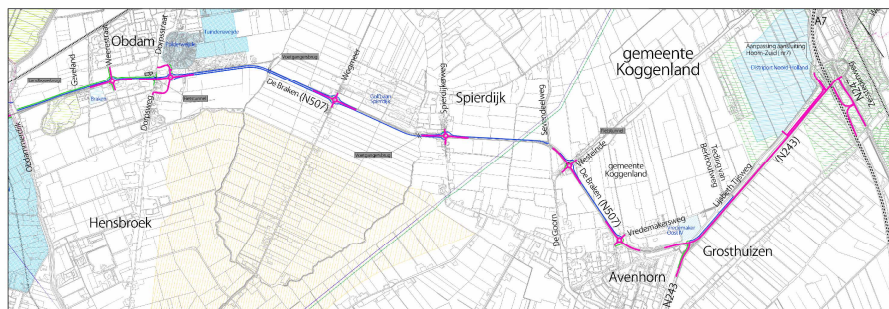
WAAROM DEZE OPLOSSING?

Er is voor deze oplossing gekozen, omdat die volgens het MER vanuit milieuoogpunt beter is. Ruimtelijke voordeel is dat deze oplossing verder van de bebouwing van Heerhugowaard is gesitueerd. Verkeerskundig voordeel is dat de meer vloeiende lijn, de Westfriisiaweg als hoofdroute benadrukt. Dit zal tot gevolg hebben dat meer verkeer kiest voor de oostelijke rondweg in plaats van de westelijke. Als gevolg hiervan neemt de verkeersdruk in de kern van Heerhugowaard af. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid (luchtkwaliteit en geluidbelasting).

2. Obdam en omgeving: opwaardering N507 tot 2x1 rijstroken, 80 km/u-weg

De bestaande verbinding tussen Heerhugowaard en Avenhorn (de huidige N507) wordt een 80 km/u-weg van 2x1 rijstroken. Voor het langzaam verkeer wordt een parallelweg aangelegd. De parallelweg wordt, afhankelijk van de hoeveelheid kavelontsluitingen, aangelegd ten noorden of ten zuiden van de N507. De kruisingen worden gelijkvloers uitgevoerd met rotondes, zodat de verkeersafwikkeling verbeterd wordt. Het type rotonde en de vormgeving hiervan dient in de realisatiefase verder te worden uitgewerkt. Het gaat daarbij om de kruisingen van de Westfriisiaweg met de Weerestraat en de Dorpsstraat in Obdam, de Wogmeer, de Spierdijkerweg, het Westeinde, Vredemakersweg. De aansluiting met de N243 wordt een met een verkeersregelininstallatie uitgevoerde gelijkvloerse T-aansluiting. Verder komt er tussen Heerhugowaard en de Dorpsstraat in Obdam een vrijliggend fietspad. Vanaf de Dorpsstraat in Obdam tot aan de A7 wordt voor fietsers een fietsstrook op de 6 meter brede parallelweg gerealiseerd.

Ten aanzien van de inrichtingsvarianten geldt dat zowel voor de aansluiting van de Weerestraat, als de aansluiting van de Dorpsstraat op de Westfriisiaweg rotondes worden toegepast.



In 2000 is door de Provincie Noord-Holland om bij het realiseren van de stroomweg tussen HAL-gebied en Hoorn, vanwege de landschappelijke inpassing en vanuit financiële overwegingen, uit te gaan van de bestaande infrastructuur.

De zuidelijke variant via de N243 (Noordervaart) door de Schermer en door de Beemster stuitte op bezwaren vanwege de landschappelijke waarde van beide droogmakerijen en vanwege het feit dat het verkeerskundig zwaartepunt veel noordelijker gelegen is. De variant via het noordelijker gelegen tracé over de N241 is ook te ver weg gelegen van het verkeerskundig zwaartepunt.

De in het MER onderzochte rondweg is afgefallen vanwege het ontbreken van nut en noodzaak:

- Te weinig verwacht gebruik van de rondweg;
- Te veel sluipverkeer;

WAAROM DEZE
OPLOSSING?

- Teveel nadelen voor de leefbaarheid.

3. Opwaardering N243 tot 2x2 rijstroken, 80 km/u
De N243 tot aan de A7 wordt opgewaardeerd naar 2x2 rijstroken met een maximale rijsnelheid van 80 km/uur. Voor het landbouwverkeer en fietsverkeer wordt deels een parallelweg aangelegd en deels gebruik gemaakt van de bestaande weg (Lijsbeth Tijsweg).

Voor de inrichtingsvarianten uit de vorige paragraaf geldt dat er voor gekozen is om de Westfriisiaweg vorm te geven als de doorgaande route en dus een afslag naar de N243 te realiseren. De N243 zal dus, komend vanuit de Beemster bij Avenhorn, eindigen met verkeerslichten en via die modus aansluiten op de Westfriisiaweg. Vanuit milieuoogpunt scoren de onderzochte inrichtingsvarianten gelijkwaardig, verkeerskundige argumenten (doorstroming, verkeersbeeld) hebben de doorslag gegeven bij deze keuze.

4. Traject A7 - Markerwaardweg: opwaardering N302 tot 2x2 rijstroken, 100 km/u
De provinciale weg N302 tussen de A7 en de Markerwaardweg bij Hoogkarspel wordt een weg met 2x2 rijstroken met een extra weefvak tussen de Oostergouw en Wogmergouw.

De weg is civieltechnisch ontworpen op een snelheid van 90 km/uur; de toe te laten rijsnelheid zal worden beperkt tot 100 km/uur¹. Dit wijkt af van de keuze in het MMA²: in het MMA is rekening gehouden met een ontwerpsnelheid 100 km/uur, waarbij de verkeerssnelheid wordt beperkt tot maximaal 80 km/uur. De keuze om de weg op 90 km/uur te ontwerpen blijkt in de praktijk zeer geschikt om het verkeer met een snelheid van 100 km/uur af te wikkelen. Gezien de ontwikkelingen in de voertuigtechniek zou het uitrusten van de Westfriisiaweg met een ontwerpsnelheid van 100 km/uur leiden tot overdimensionering, meer overschrijdingen van de maximumsnelheid en een groter snelheidverschil met het vrachtverkeer. Bovendien leidt deze keuze tot een soberder ontwerp, dus lagere kosten.

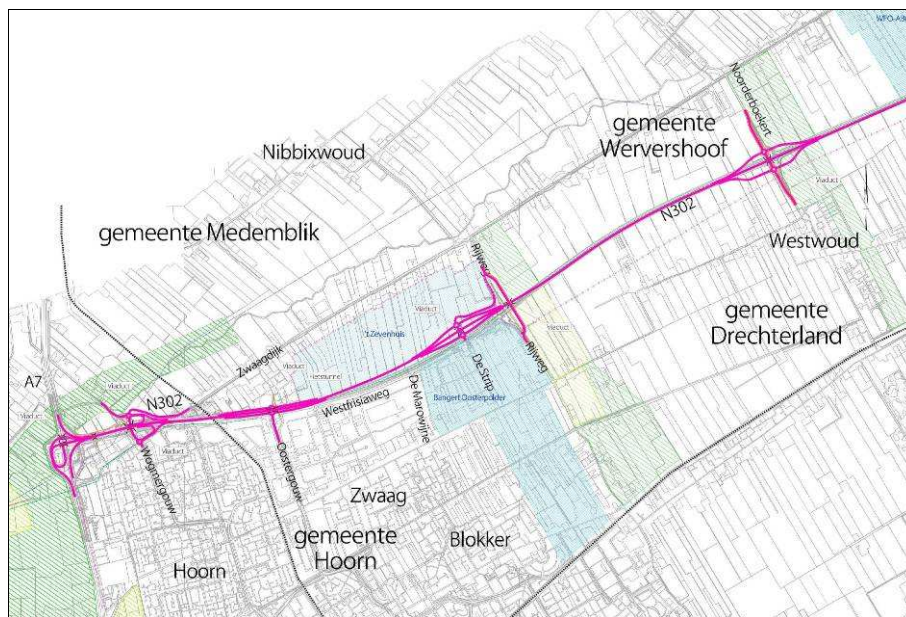
Alle kruisingen worden ongelijkvloers met uitzondering van de kruising met de spoorweg Hoorn-Medemblik: deze wordt overeenkomstig de keuze in het MMA gelijkvloers. De Westfriisiaweg wordt verhoogd aangelegd vanaf de A7 tot net voorbij de Oostergouw. Op dit deel van het tracé is een aantasting van bebouwing onontkoombaar. De Westfriisiaweg gaat steeds over de te kruisen wegen heen, behalve bij de Rijweg.

¹ Een weg die ontworpen is voor een snelheid van 90 km/uur, kan op alle plaatsen, dus ook in bochten, met een snelheid van 90 km/uur worden bereden. Daarop kan prima 100 km/uur worden gereden, maar dan moet in een bocht de snelheid iets terug worden genomen.

² MMA = het meest milieuvriendelijk alternatief uit het MER 2009

De Rijweg gaat over de Westfrisiaweg heen. Tussen de Oostergouw en de Rijweg wordt de Westfrisiaweg ten noorden van de bestaande kabels- en leidingenstrook aangelegd. Tussen de Rijweg en de Markerwaardweg wordt de verdubbeling van het aantal rijstroken mogelijk gemaakt door een uitbreiding op maaiveldniveau ten zuiden van de bestaande weg richting de zuidzijde. De Noorderboekertweg zal over de Westfrisiaweg heen worden aangelegd. Dit is een uitwerking van meerdere varianten, die beschreven zijn in paragraaf 3.3.

Voor de inrichtingsvarianten van de weg aan de noordzijde van de kern Hoorn geldt dat er een verhoogde ligging en een maximaal toegestane rijksnelheid van 80 km/u worden toegepast.



Voor de inrichtingsvarianten bij de Rijweg, zoals beschreven in de vorige paragraaf geldt dat gekozen is voor het opheffen van de bestaande aansluiting met verkeersregelininstallatie. De Rijweg blijft bestaan als verbinding voor doorgaand verkeer en zal over de Westfrisiaweg heen gaan lopen.

Bij het tracédeel A7-Markerwaardweg gaat het om een uitbreiding van de bestaande weg, waarbij diverse inrichtingsvarianten zijn ontstaan vanuit de ruimtelijk-technische complexiteit. Er is sprake van een complexe situatie vanwege de dichtbij de bestaande weg gelegen woningen en bedrijven, een aantal kabels en leidingen (waaronder twee grote watertransportleidingen en een 50 kV-leiding), de woningen van Zwaagdijk-West, de nabijheid van de nieuwbouwwijk Bangert Oostpolder en de ontwikkeling van bedrijventerrein 't Zevenhuis.

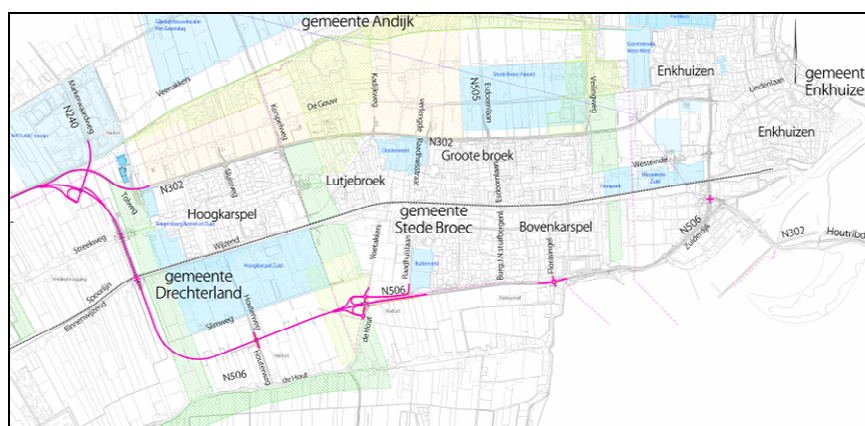
WAAROM DEZE
OPLOSSING?

5. Traject Markerwaardweg - Houtribdijk: nieuwe verbinding N302 - N506

Tussen de N302 bij de Markerwaardweg en de N506 bij de Raadhuislaan in Stede Broec komt een nieuwe verbinding van 2x2 rijstroken en een maximale rijsnelheid van 100 km/u, waarbij zoveel mogelijk met de omgevingswaarden rekening wordt gehouden. De Westfriisiaweg zal onder de Streekweg ('het lint'), het spoor en de Binnenwijzend worden aangelegd. Verder is er rekening gehouden met een aansluitingsmogelijkheid bij de Slimweg aan de westzijde van Hoogkarspel. De gemeente Drechterland en het recreatieschap willen een langzaamverkeersverbinding vanaf de Slimweg naar het westen realiseren conform het gemeentelijk Landschapsplan. Deze verbinding is niet in het inpassingsplan opgenomen, omdat het niet direct verband houdt met het opwaarderen van de Westfriisiaweg.

Het gedeelte tussen de Raadhuislaan en de Houtribdijk (N506) blijft een 80 km-weg met 2x1 rijstroken. Uit verkeersonderzoek is gebleken dat de weg in ieder geval tot 2020 voldoende capaciteit biedt voor het verkeer. Met deze uitwerking is dus gekozen voor de variant met een doorsteek bij Hoogkarspel, zoals beschreven in paragraaf 3.3 van deze toelichting.

Voor de inrichtingsvarianten zoals besproken in de vorige paragraaf geldt dat gekozen is voor een zogenaamde koude aansluiting ter hoogte van de Housterweg. Dit houdt het volgende in: de Housterweg zal hier over de Westfriisiaweg gaan, zonder dat ze op elkaar aangesloten worden. Ter hoogte van de Voetakkers wordt een ongelijkvloerse aansluiting voorzien met de N506 waar tevens de Raadhuislaan via een parallelweg op de Voetakkers wordt aangesloten. Deze keuzen zijn conform het meest milieuvriendelijke alternatief uit het MER 2009.



WAAROM DEZE
OPLOSSING?

Uit het MER 2007 is gebleken dat van de vier onderzochte varianten de doorsteek bij Lutjebroek op verkeerskundig vlak het minste scoort. Ook zijn er bij deze oplossingsrichting veel andere nadelen (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en ecologische waarden).

Bij de doorsteek Enkhuizen zijn er in ieder geval twee ruimtelijke knelpunten: de doorsnijding van de zaadveredelingsbedrijven en de doorsnijding van de toekomstige woningbouwlocatie Westeinde-Zuid. Ook hier zou het lint Westeinde moeten worden doorsneden.

De Stuurgroep heeft na een zorgvuldige afweging gekozen voor de doorsteek Hoogkarspel (westtracé), omdat:

- dit tracé een bijdrage levert aan de rondweg voor de “Bandstad”;
- dit tracé het behoud en versterking van de zaadveredelingsbedrijven zeker stelt;
- een onderdoorgang van het lint onontkoombaar is.

3.7

Relatie met de landbouwfunctie

Het is duidelijk dat de uitvoering van dit inpassingsplan effect heeft op de agrarische bedrijven waarvan gronden op de plaats van het geprojecteerde tracé liggen. Het bureau Stivas Noord-Holland heeft in opdracht van provincie Noord-Holland onderzoek uitgevoerd naar het effect van de ombouw van de Westfriisiaweg voor de bestaande agrarische structuur. De resultaten daarvan zijn gerapporteerd in Agrarisch structuuronderzoek Westfriisiaweg (maart 2007). In dit rapport zijn de effecten van de opwaardering van de Westfriisiaweg per deelgebied beschreven. Afhankelijk van de uiteindelijke keuze die worden gemaakt, heeft Stivas aanbevolen om een aantal maatregelen te nemen om de negatieve effecten van het uitvoeren van dit inpassingsplan voor de individuele agrarische bedrijven en de agrarische sector in het algemeen te beperken of te voorkomen en kansen te benutten door alternatieve oplossingen te kiezen en flankerende maatregelen te nemen. Bij het opstellen van het inrichtingsplan van de weg is rekening gehouden met deze aanbevelingen.

Per tracédeel zijn op basis van dit agrarisch structuuronderzoek de volgende aanbevelingen geformuleerd:

Tracédeel Rondweg Heerhugowaard

Effect	Aanbeveling
Doorsnijding 5 bedrijven/ huiskavels	Bedrijfsverplaatsing in combinatie met kavelruil
Verslechtering oost-west verbinding	Parallelweg richting Obdam

Tracédeel Rondweg Obdam

Effect	Aanbeveling
Doorsnijding 2 bedrijven	Bedrijfsverplaatsing
Doorsnijding 3 huiskavels	Kavelruil
Verslechtering oost-west verbinding	Parallelweg richting Heerhugowaard
Verandering ontsluiting bedrijven Duinweid en Hofland	Ontsluiting Duinweid en Hofland op rondweg

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

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

Tracédeel Markerwaardweg - Houtribdijk (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

**Tracédeel Markerwaardweg - Houtribdijk
(Doorsteek Stede Broec)****Effect**

Doorsnijding van 4 bedrijven/ huiskavels

Verlies van productiegrond: veldkavels

Verslechtering noord-zuid verbindingen
en ontsluiting**Aanbeveling**

Bedrijfsverplaatsing

Kavelruil

Ongelijkvloerse kruising(en)
geschikt maken bedrijven voor
groot agrarisch verkeer**Tracédeel Markerwaardweg - Houtribdijk
(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

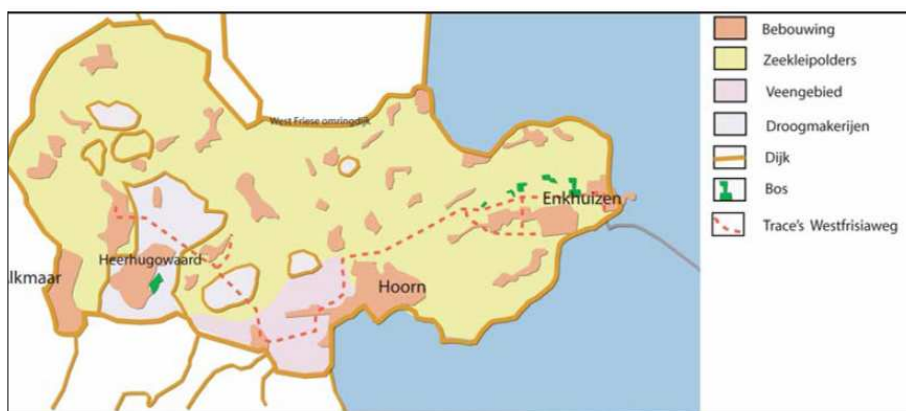
Ongelijkvloerse kruising(en) geschikt
maken voor groot agrarisch verkeer

3.8

Relatie met het landschap

Inleiding

De aanleg van de weg is een flinke ingreep in het landschap. Wat betreft de opwaardering van de Westfriisiaweg gaat het om het toevoegen van enkele nieuwe wegdelen en het opwaarderen van enkele bestaande trajecten. Voor de nieuwe wegdelen geldt dat deze in eerste instantie een visuele verstoring geven van de karakteristieke openheid van het landschap.



Naast de mogelijke visuele hinder kan een nieuw aan te leggen weg ook de “leesbaarheid” van het landschap verstoren. Bijvoorbeeld trajecten die op korte afstand parallel lopen aan bestaande historische structuren, zoals een dorpslint, doen afbreuk aan de herkenbaarheid van deze historische structuur. De Westfriisiaweg doorsnijdt een landschap dat getypeerd kan worden als een zeekleilandschap en een landschap met droogmakerijen. Het tracé doorkruist onder andere de droogmakerijen Wogmeer en Heerhugowaard. Verder doorkruist het tracé het veengebied ten westen van Hoorn. Hiervoor is een afbeelding uit het MER 2007 opgenomen met de landschapstypen.

Kenmerkend voor het landschap zijn de vergezichten, de kleine hoeveelheid beplanting, de aanwezigheid van water, de verschillende dijklichamen, een relatief rationele strokenverkaveling met hier en daar een oude kreekloop en de verschillende nederzettingen in lintvorm. Het oorspronkelijk landschapspatroon is in grote delen van West-Friesland door ruilverkaveling, stedelijke uitbreidingen en toevoegingen van wegen vervlakt. Een gebied waar nog wel het fijnmazige karakteristieke patroon terug te vinden is, is De Weelen ten noorden van Hoogkarspel.

Autonome ontwikkelingen die van directe invloed zijn op het landschap, zijn de verschillende geplande stads- en dorpsuitbreidingen De Bangert en de Oosterpolder bij Hoorn, de uitbreiding bij Hoogkarspel-Zuid en een westelijke uitbreiding van Enkhuizen. Verder zijn schaalvergroting en concentratie in de

landbouw aan de orde, evenals een verdere ontwikkeling van ecologische verbandingen en groenstructuren.

Rondweg Heerhugowaard

Het tracédeel van de rondweg bij Heerhugowaard loopt door een oude droogmakerij. Ten noorden van de spoorlijn is nog het oude karakteristieke open droogmakerijlandschap te herkennen met een sterk rationeel verkavelingspatroon en lange van noord naar zuid lopende bebouwingslinten (Middenweg en de Veenhuizerweg). Waar nieuwe infrastructuurlijnen in het landschap worden toegevoegd, zal de karakteristieke openheid van het landschap verstoord worden. De nieuwe weg zal de ringvaart, ringdijk en kade kruisen, allen aangelegd in 1629. Vooral vanaf de Molenweg zal het zicht op de polder verstoord worden. Het tracé loopt deels parallel aan, maar op enige afstand van de Molenweg en kruist haaks het bebouwingslint van de Middenweg. Door de verdiepte ligging van de Westfriisiaweg wordt de typerende lineaire structuur van de Middenweg zo min mogelijk onderbroken. De aanleg van ongelijkvloerse kruisingen, rotondes en parallelwegen zorgt op verschillende andere plekken voor visuele verstoringen in het landschap. Ook de geluidschermen bij de kruising van de Westfriisiaweg met de Westeinde en bij de aansluiting N243-A7 zorgen voor een geringe visuele verstoring. Uit het akoestisch onderzoek naar de benodigde geluidvoorzieningen zal blijken welk type geluidschermen en welke hoogtes van geluidschermen noodzakelijk zijn.

Tracé bij Obdam

Bij Obdam is sprake van historische bebouwingslinten met daar omheen een lineaire strokenverkaveling. De strokenverkaveling in dit gebied is door ruilverkaveling grootschaliger geworden. Het landschap tussen de ringdijk van polder Wogmeer, de N507 en de spoorlijn Obdam-Hoorn lijkt te worden verdicht door nieuwbouw, plannen voor waterberging in combinatie met natuur en verschillende kassen. Het tracé loopt over de bestaande route van de N507 aan de zuidkant van de kern Obdam. Het tracé zal geen extra visuele verstoring opleveren.

Obdam - A7

Het tracé van de Westfriisiaweg volgt hier geheel de bestaande route en deze route zal worden vormgegeven als de doorgaande route. De N243 zal dus, komend vanuit de Beemster bij Avenhorn, eindigen met verkeerslichten en via die modus aansluiten op de Westfriisiaweg. De verwachting is dat de opwaardering geen effect heeft op het bestaande landschap.

A7 - Markerwaardweg

Vanaf de A7 tot net voorbij de Oostergouw zal de Westfriisiaweg een verhoogde ligging krijgen met verscheidene geluidschermen. Dit heeft naast voordelen, ook nadelen, waaronder de visuele verstoring die het oplevert. Het tracédeel A7 - Markerwaardweg loopt parallel aan twee bebouwingslinten richting Hoogkarspel. De autonome ontwikkeling voor de omgeving van dit deel van het traject is een verdichting door woningbouw en bedrijven door de ontwikkeling

van 't Zevenhuis en de Bangert en Oosterpolder. Vlak voordat het tracé afbuigt richting Hoogkarspel is ter hoogte van de Markerwaardweg een bedrijventerein gerealiseerd. Het overige deel blijft voorlopig het open karakter behouden. Het tracé ligt in het buitengebied op meer dan 500 meter van de linten. De ongelijkvloerse kruising van de Westfrisiaweg met de in het open gebied gelegen weg Noorderboekert zal een visuele verstoring opleveren.

Markerwaardweg - Houtribdijk

De Markerwaardweg wordt ongelijkvloers aangesloten op de Westfrisiaweg, waarbij de Westfrisiaweg op maaiveld blijft. Deze ongelijkvloerse aansluiting leidt tot visuele verstoring in het relatief open landschap. Vervolgens verloopt het tracé in zuidelijke richting via een nieuw weggedeelte om bij de Voetakers aan te sluiten op de bestaande N506. Vooral bij kruisingen met bestaande wegen zal deze nieuwe weg voor visuele verstoring zorgen. De Westfrisiaweg gaat verdiept onder de Streekweg, de spoorlijn en de Binnenwijzend door om de visuele verstoring te minimaliseren en de waarden van de historische lint te handhaven. Bij de kruising met de Housterweg gaat de Housterweg over de Westfrisiaweg heen, met visuele verstoring tot gevolg. Verder hebben geluidschermen visuele verstoring tot gevolg. Het betreft vijf locaties: bij de Markerwaardweg, bij de spoorlijn, bij de Housterweg, bij Grootebroek (vanaf Buitenveld tot aan de Florasingel), bij de rotonde aan de Florasingel.

3.9

Relatie met cultuurhistorisch waardevolle kenmerken

Steunpunt cultureel erfgoed en Synthegra Archeologie hebben in juni 2007 een cultuurhistorische bureaustudie uitgevoerd voor de Westfrisiaweg. Dit onderzoek is verwerkt in het MER 2007. Er wordt met name aandacht besteed aan cultuurhistorisch waardevolle gebieden. Daarbij gaat het o.a. om:

- de polder Wogmeer;
- verschillende gebieden met een regelmatige middeleeuwse strokenverkaveling, zoals in de omgeving van de Rijweg.

Ook is ingegaan op diverse cultuurhistorisch waardevolle lijnen, die worden gekruist door de Westfrisiaweg, waarbij het gaat om o.a.:

- de historische linten Middenweg, Molenweg;
- de wetering tussen Middenweg en Veenhuizerweg;
- de ringvaart, kade en dijk van het voormalige meer de Heerhugowaard;
- de Zuiderbraak en de Noorderbraak bij Obdam;
- de Lutkedijk en de kade door Hensbroek, Obdam, Spanbroek, Wadway en Wognum;
- de trekvaart Hoorn - Alkmaar, onderdeel van het netwerk van trekvaarten dat in de 17^e eeuw is aangelegd in laag Nederland. Tot in de 19^e

eeuw is de trekvaart in gebruik geweest. De afstand van de weg tot de trekvaart wordt kleiner door de uitvoering van het project opwaardering Westfrisiaweg.

Met de keuze voor een tracé voor de Westfrisiaweg over zoveel mogelijk bestaande wegen wordt de aantasting van cultuurhistorisch waardevolle kenmerken zoveel mogelijk voorkomen.

Voor wat betreft de historische (steden)bouw geldt dat er diverse waardevolle ensembles zijn rond het tracé. Eén daarvan is de kerk met pastorie nabij de Dorpsweg in Obdam. Deze worden echter niet negatief beïnvloed door de opwaardering van de Westfrisiaweg.

3.10

Relatie met waterhuishouding

Effecten op de waterhuishouding

In het kader van het MER 2007 zijn de effecten van de opwaardering van de Westfrisiaweg op de waterhuishouding in beeld gebracht. Daarbij is gekeken naar vier punten:

1. kwaliteit grondwater: als gevolg van de tijdelijke bemalingssituatie kunnen mogelijk nabijgelegen verontreinigingen aangetrokken worden. Dit aspect dient in het uitvoeringsstadium te worden beoordeeld.
2. kwantiteit grondwater: om de verdieping van de weg te kunnen realiseren, is tijdelijke bemaling nodig. Op 12 locaties is onderzocht wat de gevolgen zijn van het verdiept aanleggen van de weg. In een nadere detaillering moeten de maatregelen bekeken worden om de grootte van het invloedsgebied en de effecten van de grondwaterstandverlaging te minimaliseren.
3. kwaliteit oppervlaktewater: rondom wegen ontstaat verontreiniging doordat vervuild regenwater via afstroming en verwaaiing in de berm en het oppervlaktewater terecht komt.
4. kwantiteit oppervlaktewater: de aanleg van extra asfalt betekent een toename van het verhard oppervlak. Het regenwater dat op de verhardingen valt, kan niet in de bodem infiltreren en zal gedeeltelijk afstromen naar het oppervlaktewater. Daarom dient extra waterberging gecreëerd te worden.

Waterhuishoudkundig ontwerp Westfrisiaweg

In aanvulling op en als uitwerking van het MER 2007 heeft Adviesbureau Grontmij in 2008 het “Waterhuishoudkundig ontwerp Westfrisiaweg” opgesteld (onderzoeksrapportage d.d. 2 juni 2008, referentienummer 307412a). Hieronder zijn de bevindingen uit het waterhuishoudkundig ontwerp samengevat.

Uitgangspunten

Uitgangspunt voor de aanpak van de Westfriisiaweg voor water is dat in de toekomstige situatie de wateroverlast moet worden voorkomen en het huidige systeemgedrag niet mag verslechteren. Dat betekent in principe dat wanneer water gedempt wordt, er een zelfde hoeveelheid water teruggegraven moet worden binnen het plangebied. Toename van verharding kan deels worden gecompenseerd in de vorm van open water. De bepaling van de maximale hoeveelheid extra compensatie bij extra verhard oppervlak is per peilvak bepaald door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Hierbij wordt ervan uitgegaan dat regenwater op het extra verhard oppervlak gedeeltelijk afstroomt naar oppervlaktewater en er versnelde afvoer plaatsvindt. Een ander uitgangspunt is dat de waterkwaliteit door de afvoer van hemelwater niet mag verslechteren. Een laatste uitgangspunt is dat de bestaande aan- en afvoerrichtingen van het water gehandhaafd blijven.

Oplossingen

Met de kennis van de bestaande situatie zijn de waterhuishoudkundige aandachtspunten benoemd en zijn principeoplossingen voor het wegontwerp voorgesteld. Tevens is de toekomstige waterstructuur bepaald. Hierbij is bijvoorbeeld rekening gehouden met het verlengen van bestaande duikers, het verplaatsen van stuwen, het graven van nieuwe bermsloten en het realiseren van duikers onder nieuwe wegstructuren. Door de aanleg van de weg worden watergangen gedempt en neemt de verharding toe. Volgens de regels van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) moet demping en toename van verharding worden gecompenseerd in de vorm van open water. Bij de Westfriisiaweg wordt het overgrote deel van het hemelwater afgevoerd via bermpassage. Hierbij wordt het licht verontreinigde afstromende water via bermpassage gezuiverd alvorens het oppervlaktewater wordt bereikt. Op die manier wordt de berging in de bodem van de berm en in het talud van de weg gebruikt voor vertraging van de afvoer. Hierdoor hoeft minder watercompensatie te worden gerealiseerd in de vorm van open water. In overleg met HHNK is afgesproken dat 75% van de compensatie-eis in de vorm van open water wordt gerealiseerd. Dit wordt gerealiseerd in combinatie met het principe van een filterberm met zandcunet en teelaarde. Dit principe wordt gehanteerd vanwege de toekomstvastheid van deze specifieke uitvoering.

Voor specificaties van de genoemde oplossingen en maatregelen wordt verwezen naar het Waterhuishoudkundig ontwerp.

Milieubeperkingen

4

4.1

Bodem

Voor het project opwaardering Westfrisiaweg is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Met dit onderzoek kan inzicht in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem (grond en grondwater) worden gegeven bij het verkrijgen van de benodigde vergunningen. Daarnaast dient het verkennend bodemonderzoek om de arbeidshygiënische risico's voor de aannemer tijdens de uitvoering vast te stellen. Het onderzoek is uitgevoerd door adviesbureau Grontmij (onderzoeksrapportage d.d. 28 januari 2009, referentienummer 311265). In deze paragraaf komen achtereenvolgens het wettelijke kader, de aangetroffen situatie en de belangrijkste conclusies uit het onderzoeksrapport aan bod. Het onderzoeksrapport is als separate bijlage bij dit inpassingsplan opgenomen.

Wettelijk kader

Voorafgaand aan het verkennend bodemonderzoek is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd. Aan de hand van het historisch bodemonderzoek is een boorplan opgesteld. De resultaten van het historisch bodemonderzoek en het boorplan zijn gerapporteerd in het rapport 'Historisch bodemonderzoek, inclusief boorplan Westfrisiaweg', met referentienummer 308720 van 14 mei 2008.

De onderstaande onderzoeksstrategieën zijn bij de verschillende deellocaties toegepast:

Deellocatie	Verdacht / Onverdacht	Aard verwachte stoffen	Plaats van voorkomen	Onderzoeksstrategie
Wegbermen	Verdacht	PAK, PCB's, zware metalen	Bovengrond	Verdacht, diffuse bodembelasting, heterogene verontreiniging op schaal van monsterneming
Gedempte watergangen	Verdacht	Puin, asbest	Ondergrond	Verdacht, plaatselijke bodembelasting met een duidelijke verontreinigingkern
Landerijen	Onverdacht	-	Totale laag	Grootschalig onverdacht
Landerijen (bovengrond) Hoorn - Hoogkarspel	Verdacht	OCB	Bovengrond	Verdacht, diffuse bodembelasting, homogene verontreiniging op schaal van monsterneming

Het verkennend bodemonderzoek is gebaseerd op de NEN 5740/A1, Bodem - Onderzoeksstrategie bij verkennend onderzoek - Onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van bodem en grond, uitgegeven door het Nederlands Normalisatie Instituut (NNI) oktober 1999, met aanvulling juni 2008. Onderzoek naar asbest in de grond conform de NEN 5707 heeft nog niet plaats gevonden.

Conclusies

De belangrijkste overall-conclusies uit het verkennend bodemonderzoek komen hieronder aan bod.

Wegbermen

Op basis van het vooronderzoek waren de wegbermen als een verdachte locatie aangemerkt. Op basis van de resultaten van het bodemonderzoek kan worden geconcludeerd dat de bestaande Westfrisiaweg de kwaliteit van de wegbermen niet nadelig heeft beïnvloed. De plaatselijk aangetroffen verontreinigingen worden veroorzaakt door bijmengingen die zijn aangetroffen in de grond.

Landerijen

Op basis van het vooronderzoek werden de landerijen ten westen van de A7 als een onverdachte locatie aangemerkt. De Landerijen ten oosten van de A7 werden als verdacht aangemerkt vanwege het gebruik van bestrijdingsmiddelen. De bovengrond van de landerijen ten westen van de A7 bevat plaatselijk een sterke verontreiniging met PAK. De oorzaak van de sterke verontreiniging met minerale olie in het grondwater in vak 81 is niet bekend. De bovengrond van de landerijen ten oosten van de A7 is vanwege de aanwezigheid van boomgaarden plaatselijk matig verontreinigd met bestrijdingsmiddelen (met name DDE en DDT). Over het gehele tracé van de Westfrisiaweg is plaatselijk in het grondwater een matige verontreiniging met arseen aangetoond. In West Friesland worden vaker matige en sterke verontreinigingen met arseen in grondwater aangetroffen. Deze verontreinigingen zijn van nature in grondwater aanwezig en worden niet veroorzaakt door een bron.

Bij 4 van de 15 gedempte watergangen matige verontreinigingen

De gedempte watergangen op en langs het tracé van de Westfrisiaweg zijn als verdachte locatie aangemerkt. In totaal zijn bij het verkennend bodemonderzoek 15 gedempte sloten daadwerkelijk aangetroffen. Vier van deze gedempte sloten waren deels gedempt met puin. De overige onderzochte gedempte sloten zijn niet gelokaliseerd. Vermoedelijk zijn de niet gelokaliseerde sloten gedempt met gebiedseigen grond of in der loop der tijd verland waardoor er geen afwijkend bodemprofiel meer waarneembaar is. Bij vier gedempte sloten is een matige verontreiniging in de ondergrond aangetroffen. Deze verontreinigingen zijn veroorzaakt door de bijmengingen met puin. De milieuhygiënische bodemkwaliteit ter plaatse van de overige gedempte sloten komt overeen met de kwaliteit van de bodem van de omgeving.

Twee verdachte deellocaties met olieverontreiniging

Op basis van het historisch onderzoek werden negentien verdachte deellocaties onderscheiden. Ter plaatse van zeventien verdachte deellocaties wijkt de bodemkwaliteit niet af ten opzichte van de milieuhygiënische bodemkwaliteit van de omliggende percelen. Op basis van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat bij twee verdachte deellocaties een olieverontreiniging in de bodem is aangetroffen, te weten:

- Balkweiterhoek 74/76 in Zwaagdijk bij de ondergrondse tanks;
- Oostergouw in Hoorn ter plaatse van het tankstation.

Niet onderzochte terreindelen

De milieuhygiënische kwaliteit van een aantal percelen waarop het tracé van de Westfriisiaweg is geprojecteerd, kon niet worden vastgesteld. Op basis van het historisch onderzoek en de geringe omvang van de niet onderzochte percelen, wordt niet verwacht dat de bodemkwaliteit op de niet onderzochte percelen een belemmering vormt voor de aanleg van de Westfriisiaweg. Voor het inpassingsplan is vanuit milieuhygiënisch oogpunt dan ook niet noodzakelijk om de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem op de niet onderzochte percelen alsnog vast te stellen.

Nader bodemonderzoek vereist bij matige en sterke verontreinigingen

Ter plaatse van de aangetroffen matige en sterke verontreinigingen dient een nader bodemonderzoek te worden uitgevoerd, om vast te stellen of er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging in de zin van de Wet bodembescherming. De ernst en spoedeisendheid voor een bodemsanering wordt vastgesteld door het bevoegd gezag (Provincie Noord-Holland).

Op drie locaties is een matige verontreiniging met arseen in het grondwater aangetroffen. Het wordt niet zinvol geacht om een nader bodemonderzoek uit te voeren naar de omvang van arseenverontreinigingen in het grondwater. Arseen komt van nature voor in het grondwater in West-Friesland. Bij het toepassen van bemalingen en bij werkzaamheden in het grondwater dient bij de aanleg van de Westfriisiaweg wel rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van arseen in het grondwater.

Verwacht wordt dat de aanwezige gevallen van bodemverontreinigingen kunnen worden gesaneerd volgens een standaardaanpak, zodat volstaan kan worden met BUS-melding (Besluit Uniforme Sanering). Gezien de gehanteerde boorintensiteit en het gehanteerde analyseprogramma, zullen eventuele bodemverontreinigingen vermoedelijk beperkt van omvang zijn. De eventuele bodemverontreinigingen kunnen waarschijnlijk op een eenvoudige wijze worden gesaneerd. De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van het tracé van de Westfriisiaweg vormt daarom naar verwachting geen belemmering voor het inpassingsplan en/of het doorlopen van overige ruimtelijke ordeningprocedures.

Asbestonderzoek conform NEN 5707 noodzakelijk

Bij de veldwerkzaamheden van het milieuhygiënische bodemonderzoek (conform NEN 5740), dat hiervoor beschreven is, is slechts globaal gelet op de aanwezigheid van asbestverdacht materiaal in de bodem. Dit is nergens waargenomen.

Toch is het noodzakelijk om nog een apart verkennend onderzoek asbest uit te voeren langs het tracé van de Westfrisiaweg conform de NEN 5707. De NEN 5707 biedt immers het juiste protocol om dit onderzoek naar asbest in de bodem uit te voeren. Er kan dan met recht gesproken worden over de mate van aanwezigheid van eventueel asbest.

Het asbestonderzoek zal zich moeten richten op locaties waar volgens het uitgevoerde bodemonderzoek conform NEN 5740 een substantiële hoeveelheid puin, bodemvreemd materiaal en puindammen zijn waargenomen. Deze locaties zijn immers verdacht ten aanzien van asbest.

De resultaten van het asbestonderzoek zullen in de verdere planprocedure verwerkt worden in het inpassingsplan, zodat duidelijk is waarom de bodem schoon is ofwel hoe een eventuele vervuiling gesaneerd is. Zodoende wordt de uitvoerbaarheid van het plan op het gebied van milieu en bodem in het bijzonder adequaat onderbouwd.

4.2

Geluid

4.2.1

Wegverkeer

Voor het project van de opwaardering van de Westfrisiaweg is een geluidonderzoek uitgevoerd. Met dit onderzoek kan inzicht in de geluidbelasting worden gegeven van het wegverkeer op geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen. Dit inzicht is noodzakelijk om de verkeersbestemming toe te kunnen kennen aan grote delen van het plangebied én voor het verkrijgen van de benodigde vergunningen. Het onderzoek is uitgevoerd door adviesbureau Grontmij (onderzoeksrapportage d.d. 2 april 2009, referentienummer I&M-1001431). In deze paragraaf komen achtereenvolgens het wettelijke kader, de aangetroffen situatie (gebaseerd op het voorontwerp uit januari 2008) en de belangrijkste conclusies uit het onderzoeksrapport aan bod. Het onderzoeksrapport is als separate bijlage bij dit inpassingsplan opgenomen.

Wettelijk kader

Het wettelijk kader voor het uitgevoerde onderzoek is de Wet geluidhinder. In hoofdstuk 6 van de Wet geluidhinder zijn de regels en grenswaarden voor wegverkeerslawaaai opgenomen. Het gaat hier om wegen die worden gewijzigd. In de Wgh wordt onderscheid gemaakt in "nieuwe wegaanleg" en "wijziging van een bestaande weg". Aanleg van wegen valt altijd onder het regime "nieuwe wegaanleg". Voor aanleg en wijziging van een weg gelden aparte grenswaar-

den en procedures. Binnen dit project is zowel sprake van nieuwe wegaanleg en wijziging van bestaande wegen. Vanuit de Wet geluidhinder (Wgh) is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe aanleg van wegen en wijziging van bestaande wegen die zoneplichtig zijn. Iedere zoneplichtige weg heeft een geluidzone aan weerszijden van de weg. De breedte van de geldende geluidzone hangt af van het aantal rijstroken. Ook van belang voor het bepalen van de breedte van de geluidzone is of de weg in stedelijk gebied of in buitenstedelijk gebied ligt (conform art. 1 Wgh). De zonebreedte komt aan bod in art. 74.1 Wgh. en kan variëren van 200 tot 600 meter. Voor het bepalen van de zonebreedte dient uitgegaan te worden van de toekomstige situatie (art. 99.4 Wgh). Indien binnen de zone van een weg geluidgevoelige bestemmingen aanwezig zijn, dienen de wettelijke normen in acht genomen te worden bij onder andere de (nieuwe) aanleg van een weg en de reconstructie van een bestaande weg. De wettelijke normen voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven, ziekenhuizen en woonwagengstandplaatsen, zijn vastgelegd in de Wet geluidhinder.

Feitelijke situatie

In het onderzoek is onderscheid gemaakt in aandacht voor het MER (MilieuEffectRapport) en de toets op reconstructie volgens de Wet geluidhinder (Wgh). Voor het inpassingsplan is vooral de laatste van belang. Daarbij is aan de hand van het wegontwerp met bijbehorende verkeersintensiteiten de geluidemissie van een wegvak getoetst aan de normstelling van de Wet geluidhinder. Binnen de grenzen van het studiegebied is op een aantal representatieve waarnemingen de geluidbelasting berekend in het jaar voor aanvang van de werkzaamheden (2008) en het tiende jaar na afronding van het werk (2020). Voor het overzicht is onderscheid gemaakt naar drie deelgebieden: west, midden en oost. Nadat het definitieve civieltechnisch ontwerp van de weg is vastgesteld kan een definitief akoestisch onderzoek uitgevoerd worden volgens de Wet geluidhinder ten behoeve van het inpassingsplan.

Deelgebied West

Uit het onderzoek (zie onderstaande tabellen) blijkt dat het geluidbelaste oppervlak bij realisatie van het voorontwerp uit januari 2008 met de voorgestelde geluidmaatregelen ten opzichte van de autonome ontwikkeling nagenoeg gelijk blijft. Alleen in de laagste geluidklasse neemt deze waarde iets toe. Het aantal geluidbelaste woningen neemt in elke geluidklasse af, behalve in de laagste klasse.

Oppervlak in ha per geluidsbelastingklasse

deelgebied	Groep	0 - 48	48 - 53	53 - 58	58 - 63	63 - 68	68 - 99	Eindtotaal
West	Autonoom (2020)	132	241	299	172	103	84	1031
	Huidig (2008)	151	286	276	154	94	71	1031
	Toekomst met maatregelen (2020)	85	297	295	176	103	75	1031

Aantal woningen per geluidbelastingklasse

deelgebied	groep	0 - 48	48 - 53	53 - 58	58 - 63	63 - 68	68 - 99	Eindtotaal
West	Autonoom (2020)	157	350	125	99	64	1	796
	Huidig (2008)	258	285	106	107	39	1	796
	Toekomst met maatregelen (2020)	306	261	98	89	41	1	796

Deelgebied Midden

Uit het onderzoek (zie onderstaande tabellen) blijkt dat het geluidbelaste oppervlak in het voorontwerp van januari 2008 met de voorgestelde geluidmaatregelen ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het deelgebied Midden afneemt in de hoogste geluidklassen, maar toeneemt in de laagste klasse. Het aantal geluidbelaste woningen neemt in elke geluidklasse af.

Oppervlak in ha per geluidsbelastingklasse

deelgebied	Groep	0 - 48	48 - 53	53 - 58	58 - 63	63 - 68	68 - 99	Eindtotaal
Midden	Autonoom (2020)	0	183	299	173	91	94	839
	Huidig (2008)	2	262	263	150	84	77	839
	Toekomst met maatregelen (2020)	31	237	272	144	82	74	839

Aantal woningen per geluidbelastingklasse

deelgebied	groep	0 - 48	48 - 53	53 - 58	58 - 63	63 - 68	68 - 99	Eindtotaal
Midden	Autonoom (2020)	0	1525	655	156	29	2	2367
	Huidig (2008)	1	1796	425	127	17	1	2367
	Toekomst met maatregelen (2020)	635	1399	249	61	23	0	2367

Deelgebied Oost

Uit het onderzoek (zie onderstaande tabellen) blijkt dat het geluidbelaste oppervlak in het voorontwerp van januari 2008 met de voorgestelde geluidmaatregelen ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het deelgebied Oost toeneemt in alle geluidklassen. Het aantal geluidbelaste woningen neemt in de laagste geluidklassen af en in de hoogste vrijwel gelijk.

Oppervlak in ha per geluidsbelastingklasse

deelgebied	Groep	0 - 48	48 - 53	53 - 58	58 - 63	63 - 68	68 - 99	Eindtotaal
Oost	Autonoom (2020)	314	182	173	100	57	43	868
	Huidig (2008)	347	194	154	87	50	34	868
	Toekomst met maatregelen (2020)	88	302	226	128	71	53	868

Aantal woningen per geluidbelastingklasse

deelgebied	groep	0 - 48	48 - 53	53 - 58	58 - 63	63 - 68	68 - 99	Eindtotaal
Oost	Autonoom (2020)	410	294	134	41	9	0	888
	Huidig (2008)	548	182	121	30	7	0	888
	Toekomst met maatregelen (2020)	627	136	78	40	7	0	888

Conclusie

Het is zeker dat er langs de Westfriisaweg maatregelen dienen te worden genomen met het oog op het beperken van de geluidbelasting op woningen. Op grond van het geluidonderzoek dat voor het MER 2009 is opgesteld is ook al rekening gehouden met een aantal geluidschermen, die in het wegontwerp zijn opgenomen. Deze zijn ook in dit voorontwerp inpassingsplan verwerkt.

Op dit moment is nog niet duidelijk welke maatregelen exact genomen moeten worden. In het kader van het MER is weliswaar onderzoek verricht naar de akoestische situatie die ontstaat als gevolg van de realisatie van de Westfriisaweg ten opzichte van de autonome ontwikkeling van de huidige weg in 2020. Dat onderzoek laat zien dat er in ieder geval maatregelen moeten worden ge-

nomen ter beperking van de te hoge geluidbelasting op verschillende woningen. In het kader van het MER is dat een logische maatstaf: in het MER wordt immers het effect van de nieuwe weg onderzocht ten opzichte van de situatie als gevolg van autonome ontwikkeling. De Wet geluidhinder schrijft evenwel voor dat wanneer een nieuwe weg wordt gerealiseerd en uit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting van het verkeer op de nieuwe weg groter is dan de geluidbelasting van het verkeer op de huidige weg vandaag de dag, er maatregelen moeten worden genomen. Dat is een ander uitgangspunt dan een berekening ten opzichte van de toekomstige situatie na autonome ontwikkeling. Het voor dit inpassingsplan noodzakelijke onderzoek moet nog worden uitgevoerd, ondanks dat in het wegontwerp al met diverse geluidschermen rekening is gehouden. Als het definitieve ontwerp van de weg is vastgesteld, zal ten behoeve van het inpassingsplan een definitief akoestisch onderzoek uitgevoerd worden volgens de Wet geluidhinder, waarmee de exacte geluidbelastingen aangegeven kunnen worden. De consequenties van het akoestisch onderzoek dat voor het MER 2009 is uitgevoerd (diverse geluidschermen) zijn in dit concept-voorontwerp inpassingsplan verwerkt. Wanneer het definitieve onderzoek gereed is, zal dit verwerkt worden in het inpassingsplan³, zodat de benodigde maatregelen worden zeker gesteld.

4.2.2

Industrielaai

Het tracé van de Westfrisiaweg doorkruist de geluidszone rond het bedrijventerrein 't Zevenhuis ten noordoosten van Hoorn. In artikel 40 juncto artikel 1 van de Wet geluidhinder is bepaald dat indien bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan aan gronden een bestemming wordt gegeven, die de mogelijkheid van vestiging van inrichtingen als bedoeld in artikel 40 juncto artikel 1 van de Wet geluidhinder (voormalige categorie A-inrichtingen) insluit, daarbij tevens een rond het betrokken terrein gelegen zone dient te worden vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting op de gevels de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan. De betreffende geluidzone dient in het bestemmingsplan te worden vastgelegd.

Zoals gezegd kruist het tracé van de Westfrisiaweg de geluidszone rond het bedrijventerrein Westfrisia. Met het oog op de instandhouding van deze zone wordt de zone, voor zover deze samenvalt met het inpassingsplan, overgenomen in het inpassingsplan door middel van een gebiedsaanduiding met bijbehorende regeling.

³ Het is mogelijk dat het nog uit te voeren akoestisch onderzoek oplevert dat voor verschillende geluidgevoelige bestemmingen een hogere grenswaarde dient te worden verleend. Het is van belang dat de eventuele hogere grenswaarden voor de betreffende geluidgevoelige bestemmingen zijn verleend voordat dit inpassingsplan door provinciale staten wordt vastgesteld.

4.3

Lucht

Voor het project van de opwaardering van de Westfrisiaweg is een onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd. Met dit onderzoek kan inzicht in de effecten op de luchtkwaliteit worden gegeven als gevolg van het project. Dit inzicht is noodzakelijk om aan te tonen dat wordt voldaan aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Het onderzoek is uitgevoerd door adviesbureau Grontmij (onderzoeksrapportage d.d. 16 februari 2009, referentienummer I&M- 99065030-RZ). In deze paragraaf komen achtereenvolgens het wettelijke kader, de aangetroffen situatie (gebaseerd op het voorontwerp uit januari 2008) en de belangrijkste conclusies uit het onderzoeksrapport aan bod. Het onderzoeksrapport is als separate bijlage bij dit inpassingsplan opgenomen.

Wettelijk kader

Op 15 november 2007 is wet- en regelgeving in werking getreden die samen bekend staat onder de naam 'Wet luchtkwaliteit'. De Wet luchtkwaliteit bestaat uit de volgende wet, AMvB en ministeriële regelingen:

- Wet tot wijziging Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Besluit NIBM);
- Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Regeling NIBM);
- Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007;
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

Op basis van de 'Wet luchtkwaliteit', zoals die is opgenomen onder hoofdstuk 5, titel 5.2 'luchtkwaliteitseisen' in de Wet milieubeheer, kunnen ruimtelijk-economische initiatieven worden uitgevoerd als aan één of meer van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Grenswaarden worden niet overschreden, of;
- per saldo verbetert de luchtkwaliteit of blijft tenminste gelijk, of;
- het initiatief draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de luchtkwaliteit, of;
- het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

In eerste instantie is bekeken of het initiatief omschreven is in de regeling 'niet in betekenende mate'. In dit geval valt het initiatief niet binnen één van de genoemde categorieën. De concentraties van NO₂ en PM₁₀ van de planbijdrage zijn daarom getoetst aan de jaargemiddelde grenswaarde norm.

Feitelijke situatie

Voor zowel de autonome situatie en de situatie met planrealisatie zijn voor de jaren 2010 en 2020 berekeningen uitgevoerd en zijn de uitkomsten getoetst aan de normen zoals deze zijn vastgesteld in de Wet luchtkwaliteit. Voor alle

toetsjaren blijkt dat de bijdrage van het plan niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie van NO₂ en PM₁₀. De bijdrage blijft onder de grens van de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ van beide parameters.

Conclusie

Het rapport laat zien dat zowel in de autonome situatie als in de situatie na planrealisatie er geen overschrijdingen zijn van de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ uit de Wet milieubeheer. De concentraties zijn lager en er zijn minder overschrijdingen. Gebaseerd op de resultaten van de luchtkwaliteittoets kan het plan zonder meer worden uitgevoerd.

4.4

Externe veiligheid

Voor het project van de opwaardering van de Westfrisiaweg is een onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd. Het externe veiligheidsbeleid is gericht op het beperken van de kans op en het effect van een ernstig ongeval door activiteiten met gevaarlijke stoffen bij bedrijven (inrichtingen) en het transport van gevaarlijke stoffen. Onder gevaarlijke stoffen worden bijvoorbeeld gerekend ammoniak, chloor, LPG e.d. De overheid wil burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen bieden. Er is inzicht in de externe veiligheid nodig om aan te tonen dat wordt voldaan aan de wettelijke normen hiervoor. Het onderzoek is uitgevoerd door adviesbureau Grontmij (onderzoeksrapportage d.d. 11 maart 2009, referentienummers I&M-1000882-IV; I&M-1000894-IV; I&M-1000898-IV; I&M-1000903-IV; I&M-1000905-IV; I&M-1000906-IV; I&M-1003093-IV). Het onderzoek heeft uitsluitend betrekking op het vervoer van gevaarlijke stoffen.

In deze paragraaf komen achtereenvolgens het wettelijke kader, de aangetroffen situatie (gebaseerd op het voorontwerp uit januari 2008) en de belangrijkste conclusies uit het onderzoeksrapport aan bod. Het onderzoeksrapport is als separate bijlage bij dit inpassingsplan opgenomen. Tot slot gaan we in op de grotere kabels en leidingen die planologische relevant zijn.

Wettelijk kader

Het besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) bevat veiligheidsnormen voor bedrijven die een risico vormen voor personen buiten een bedrijventerrein. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die onder het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO) vallen, LPG-tankstations, opslagplaatsen (PGS), ammoniakkoelinstallaties en spoorwegemplacements. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten. Daardoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken. Het besluit wil die risico's beperken.

Ook de nota 'Vervoer gevaarlijke stoffen' van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) gaat over externe veiligheid. Deze nota is eind 2005 verschenen en bevat beleid dat erop is gericht de belangen van vervoer, ruimtelijke ontwikkeling en veiligheid meer met elkaar in evenwicht te brengen. De nota faciliteert de realisatie van het Basisnet. Daarmee is voor alle hoofdverbindingen over weg, water en spoor vastgelegd, wat erover mag worden vervoerd en hoe de ruimte ernaast kan worden gebruikt.

De veiligheidsnormen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn vooralsnog niet wettelijk verankerd op dezelfde manier als de veiligheidsnormen die gelden voor inrichtingen in het Bevi. Voor het vervoer gelden op dit moment de normen uit de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Nota RNVGS) en de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (circulaire RNVGS).

Het ministerie van VROM hanteert als basisnorm dat het risico om te overlijden als gevolg van een ongeluk met een gevaarlijke stof voor omwonenden niet hoger mag zijn dan één op de miljoen (10^{-6}). Dit is het zogenoemde plaatsgebonden risico.

Het zogenaamde groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Het risico geeft aan hoe groot de kans is dat bij een ongeval op een risicolocatie 10, 100 of 1000 slachtoffers tegelijk vallen. Dit risico is daardoor een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Voor het groepsrisico geldt een oriëntatiewaarde. Dit is geen norm, maar een ijkpunt. Overheden moeten iedere toename, ongeacht of het een toename boven of onder deze waarde betreft, verantwoorden.

Feitelijke situatie

Om de verandering van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico in kaart te brengen zijn drie scenario's doorberekend:

- Scenario 1: De huidige situatie:
 - de huidige bebouwing;
 - de huidige ligging van het bestaande tracé;
 - de huidige routing van de gevaarlijke stoffen (2009).
- Scenario 2: De toekomstige situatie bij autonome ontwikkeling:
 - de huidige bebouwing en de geprojecteerde (toekomstige) bebouwing;
 - de huidige ligging van het bestaande tracé;
 - de toekomstige routing van de gevaarlijke stoffen (2020).
- Scenario 3: de toekomstige situatie bij realisatie van het project
 - de huidige bebouwing en de geprojecteerde (toekomstige) bebouwing;
 - het toekomstige tracé volgens het voorontwerp van januari 2008;
 - de toekomstige routing van de gevaarlijke stoffen (2020).

Plaatsgebonden risico vormt geen belemmering

Voor alle gemeenten geldt dat de plaatsgebonden 10^{-6} -risicocontour in alle scenario's niet aanwezig is. Het plaatsgebonden risico levert dan ook met betrekking tot externe veiligheid geen belemmeringen op voor de realisatie van het project. Hieronder gaan we per gemeente in op het groepsrisico.

Groepsrisico gemeente Heerhugowaard vormt geen belemmering

Het groepsrisico van scenario 2 (autonome ontwikkeling) blijft gelijk ten opzichte van de huidige situatie, ondanks de autonome verkeersontwikkeling en de realisatie van het bedrijventerrein 'De Vork'. De normwaarde van het groepsrisico is in beide gevallen 0,00055. Indien de het voorontwerp uit januari 2008 gerealiseerd wordt (voor gemeente Heerhugowaard geldt dat de N507 verlegd wordt) daalt het groepsrisico (scenario 3 ten opzichten van scenario 2) tot een normwaarde voor groepsrisico van 0,00027.

Groepsrisico gemeente Koggenland vormt geen belemmering

Door de autonome verkeersontwikkeling en de realisatie van de plannen Polderweijde, Tuindersweijde en bedrijventerrein Distriport Noord-Holland stijgt het groepsrisico (scenario 2 ten opzichte van scenario 1). Indien de aanpassing van de Westfriisiaweg gerealiseerd wordt (scenario 3) blijft het groepsrisico ten opzichte van de autonome ontwikkeling (scenario 2) gelijk.

Groepsrisico gemeente Hoorn vormt geen belemmering

Door de autonome verkeersontwikkeling en de realisatie van het bedrijventerrein 't Zevenhuis en de woonwijk Bangert Oosterpolder stijgt het groepsrisico in scenario 2 ten opzichte van scenario 1 (huidige situatie). De normwaardes voor groepsrisico voor de scenario's 1 en 2 zijn respectievelijk 0,00010 en 0,00079. Indien het voorontwerp uit januari 2008 gerealiseerd wordt, blijft het groepsrisico van scenario 3 gelijk ten opzichte van scenario 2.

Groepsrisico gemeente Wervershoof vormt geen belemmering

Door de autonome verkeersontwikkeling en de realisatie van geprojecteerde bestemmingen (scenario 2) verandert het groepsrisico ten opzichte van de bestaande situatie (scenario 1). De normwaarde van het groepsrisico gaat van 0,00093 naar 0,00260. Indien de aanpassing van de Westfriisiaweg gerealiseerd worden, daalt het groepsrisico van 0,00260 naar 0,00258.

Gemeente Drechterland: toename groepsrisico

Door de autonome verkeersontwikkeling en de realisatie van geprojecteerde bebouwing (scenario 2) verandert het groepsrisico ten opzichte van de huidige situatie (scenario 1) minimaal (van een normwaarde voor groepsrisico van 0,00063 naar 0,00064). Indien de aanpassing van de Westfriisiaweg gerealiseerd wordt, stijgt het groepsrisico. De normwaarde voor groepsrisico gaat van 0,00064 naar 0,00090.

Gemeente Stede Broec: toename groepsrisico

Door de autonome verkeersontwikkeling en de realisatie van geprojecteerde bestemmingen (scenario 2) stijgt het groepsrisico ten opzichte van de huidige situatie (scenario 1). De normwaarde voor groepsrisico verandert van 0,00055 naar 0,00158. Indien de aanpassing van de Westfriisiaweg conform het voorontwerp van januari 2008 gerealiseerd wordt, blijft het groepsrisico gelijk (scenario 3 ten opzichte van scenario 2).

Gemeente Enkhuizen: toename groepsrisico

Door de autonome verkeersontwikkeling en de realisatie van geprojecteerde bestemmingen (scenario 2) stijgt het groepsrisico ten opzichte van de huidige situatie (scenario 1). De normwaarde voor groepsrisico verandert van 0,00026 naar 0,00370. Indien de aanpassing van de Westfriisiaweg conform het voorontwerp van januari 2008 gerealiseerd wordt, blijft het groepsrisico gelijk (scenario 3 ten opzichte van scenario 2).

Voor de gemeenten waar het groepsrisico als gevolg van de realisatie van de Westfriisiaweg stijgt, geldt dat het college van burgemeester en wethouders schriftelijk dient te verklaren aan de Provincie Noord-Holland, als initiatiefnemer van de weg, dat zij de verhoging van het groepsrisico aanvaardbaar achten. Deze verklaring is noodzakelijk voor de provincie om aan de wettelijke verplichtingen te kunnen voldoen.

Kabels en leidingen

Kabels en leidingen die van invloed kunnen zijn op de externe veiligheid krijgen in een bestemmings- en inpassingsplan een planologische bescherming door middel van een dubbelbestemming. Hiermee wordt de bedrijfszekerheid en de veiligheid van de betreffende kabels en leidingen gewaarborgd. Het plangebied wordt op een aantal plaatsen gekruist door gasleidingen, hoogspanningsleidingen en een straalpad. Slechts de gasleidingen kunnen invloed hebben op de externe veiligheid.

Hogedruk gastransportleidingen

Op hogedruk gastransportleidingen is de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, zoals die op 4 augustus 2004 is gepubliceerd in de Staatscourant, van toepassing. De risicobenadering voor het transport van aardgas onder hoge druk is uitgewerkt in de Circulaire Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (kenmerk DGMH/B nr. 0104004 van 26 november 1984). Deze circulaire blijft van toepassing. De Circulaire Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen beoogt aan te geven op welke wijze een verantwoorde zonering kan worden toegepast bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van bestaande aardgastransportleidingen. In de Circulaire worden vaste veiligheidsafstanden gekoppeld aan de het soort aardgastransportleiding.

Als uitgangspunt geldt dat bestemmingen die voorzien in het regelmatig verblijf van personen in beginsel buiten de zogeheten toetsingsafstand dienen te worden gerealiseerd. De toetsingsafstand is, afhankelijk van diameter en bedrijfsdruk, in de navolgende tabel aangegeven.

Toetsingsafstanden voor gasleidingen in meters

Diameter	Bedrijfsdruk 20-50 bar	Bedrijfsdruk 50-80 bar
4"	20	20
6"	20	25
12"	30	40
30"	75	95
36"	90	115
42"	105	130
48"	120	150

Bron: Ministerie van VROM

De toetsingsafstand is de afstand waarbinnen men rekening moet houden met de effecten van een eventuele leidingbreuk en is afhankelijk van de diameter en druk van de betreffende leiding. Afwijkingen zullen beperkt dienen te blijven tot die gevallen waarin planologische, economische dan wel technische overwegingen dit noodzakelijk maken. Hierbij zal door de leidingbeheerder nagegaan moeten worden of dit op grond van de leidingspecificaties dan wel door middel van het treffen van additionele maatregelen toelaatbaar is.

Zowel bij het realiseren van de gasleidingen als bij het realiseren van nieuwe functies langs deze gasleidingen is indertijd met de toetsingsafstanden rekening gehouden. Bij de aanleg van de Westfriisiaweg hoeft met deze toetsingsafstanden geen rekening te worden gehouden.

Buiten de genoemde toetsingsafstanden dient voor leidingen met een werkdruk tot 40 bar in ieder geval een bebouwingsvrije afstand van 4 meter aangehouden te worden; voor leidingen met een werkdruk tot 80 bar is deze afstand 5 meter. Binnen deze strook van 4 of 5 m dienen alle handelingen achterwege te blijven, welke een veilig transport in gevaar kunnen brengen, tenzij de leidingbeheerder oordeelt dat deze handelingen geen kwaad kunnen wanneer noodzakelijke voorzorgsmaatregelen zijn genomen. Te denken is hierbij aan:

- het oprichten van enig bouwwerk;
- het aanbrengen van gesloten wegdek;
- het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgronding of ophoging;
- het verrichten van graafwerkzaamheden anders dan normaal spit- en ploegwerk;
- het aanbrengen van diepwortelende beplanting;
- het indrijven van voorwerpen in de grond.

Omdat het hier gaat om de kruising met de Westfriisiaweg zal de veilige ligging van de gastransportleidingen binnen deze strook van 4 of 5 m gegarandeerd moeten zijn. De leidingbeheerder en de initiatiefnemer van de weg zullen

vooraangaand aan de realisatie van de weg overeenstemming moeten bereiken over de te nemen maatregelen.

Het tracé van de Westfriisiaweg wordt door de volgende gasleidingen gekruist:

- In de gemeente Heerhugowaard kruist een leidingtracé met vier hogedruk aardgastransportleidingen van de N.V. Nederlandse Gasunie het tracé van de Westfriisiaweg. De maximale werkdruk van deze leidingen bedraagt blijkens de risicokaart Noord-Holland 66,2 bar. Er geldt een risicoafstand (10⁻⁶-contour) van 0 meter. De leidingen lopen geclusterd in een leidingenstrook ondergronds door het landelijke gebied tussen de Oostdijk en het bebouwde gebied van de kern Heerhugowaard. Deze hogedruk aardgastransportleidingen zijn apart geregeld als dubbelbestemming “leiding - gas” in de planregels. Op de verbeelding is verder een beschermingszone ingetekend van 5 meter aan weerszijde van de leidingen.
- In de gemeente Wervershoof kruist een hogedruk aardgastransportleiding van de N.V. Nederlandse Gasunie het tracé van de Westfriisiaweg. De maximale werkdruk van deze leiding is volgens de risicokaart Noord-Holland 40 bar. Er geldt een risicoafstand (10⁻⁶-contour) van 0 meter. Deze hogedruk aardgastransportleiding is apart geregeld als dubbelbestemming “leiding - gas” in de planregels. Op de verbeelding is verder een beschermingszone ingetekend van 4 meter aan weerszijde van de leiding.
- In de gemeente Wervershoof loopt een hogedruk aardgastransportleiding van de N.V. Nederlandse Gasunie parallel aan het tracé van de Westfriisiaweg. De maximale werkdruk van deze leiding is volgens de risicokaart Noord-Holland 40 bar. Er geldt een risicoafstand (10⁻⁶-contour) van 0 meter. Aangezien deze hogedruk aardgastransportleiding op circa 20 meter afstand van de rand van de weg gelegen is, is het gedeelte dat parallel loopt aan het tracé van de Westfriisiaweg niet op de verbeelding opgenomen en in de planregels geregeld.
- In de gemeente Drechterland kruist een hogedruk aardgastransportleiding van de N.V. Nederlandse Gasunie ter hoogte van de Markerwaardweg het tracé van de Westfriisiaweg. De maximale werkdruk van deze leiding is volgens de risicokaart Noord-Holland 40 bar. Er geldt een risicoafstand (10⁻⁶-contour) van 0 meter. Deze hogedruk aardgastransportleiding is opgenomen op de verbeelding als dubbelbestemming “leiding - gas”.
- In de gemeente Drechterland kruist het tracé van de Westfriisiaweg ook een parallel aan het spoor lopende hogedruk aardgastransportleiding van de N.V. Nederlandse Gasunie. De maximale werkdruk van deze leiding is volgens de risicokaart Noord-Holland 40 bar. Er geldt een risicoafstand (10⁻⁶-contour) van 0 meter. Deze hogedruk aardgastransportleiding is opgenomen op de verbeelding als dubbelbestemming “leiding - gas”.

Conclusie externe veiligheid

Voor de gemeenten Heerhugowaard, Koggenland, Hoorn, Wervershoof, Stede Broec en Enkhuizen zijn er geen belemmeringen uit oogpunt van externe veiligheid of vanuit oogpunt van de aanwezige hagedruk aardgastransportleidingen om het project te realiseren.

Voor de gemeente Drechterland geldt dat er een toename van het groepsrisico is tussen de autonome ontwikkeling (scenario 2) en de situatie na realisatie van het plan (scenario 3). Die toename dient door het bevoegd gezag verantwoord te worden geacht, alvorens het plan gerealiseerd kan worden. Zodra het bevoegd gezag het groepsrisico als acceptabel heeft beoordeeld, vormt deze toename geen belemmering meer voor de realisatie van het project⁴.

4.5

Kabels en leidingen

In deze paragraaf zijn de kabels en leidingen behandeld die geen invloed hebben op de externe veiligheid.

Hoogspanningsleidingen

Het plangebied wordt op 3 plaatsen gekruist door hoogspanningsleidingen. Dit betreft de 150 kV-leiding Oterleek-Westwoud, de 150 kV-leiding Oterleek-Anna Paulowna en de 50 kV-leiding Enkhuizen-Medemblik. Voor wat betreft de belaste grondstrook onder de bestaande hoogspanningsleidingen zijn er zakelijk recht overeenkomsten afgesloten tussen de leidingbeheerder (Tennet) en de eigenaren en gebruikers van de daarbij betrokken grond. De leidingen hebben een indicatieve zone van respectievelijk 160 m, 160 m en 80 m.

Op 4 november 2008 heeft de minister van VROM de gemeenten een brief (DGM/2008105664) gestuurd waarin zij aandacht vraagt voor het stralingsaspect van hoogspanningsleidingen. Zij wijst daarbij op de langdurige blootstelling van gevoelige functies aan electromagnetische straling en geeft in de brief suggesties hoe hiermee bij het opstellen van ruimtelijke plannen om te gaan. Omdat er geen sprake is van het realiseren van gevoelige functies in het kader van het inpassingsplan, raakt de inhoud van de brief het plan niet.

In het inpassingsplan dient slechts het tracé planologisch gegarandeerd te zijn. In dat verband is een dubbelbestemming opgenomen voor de betreffende indicatieve zones.

⁴ NB De betreffende gemeenten dienen een besluit te nemen over de aanvaardbaarheid van het verhoogde groepsrisico en dit aan het provinciaal bestuur kenbaar te maken.

Straalpad

Het plangebied wordt gekruist door het straalpad Den Oever-Zaanstad. Dit straalpad brengt een beperking van de bouwhoogte met zich mee, om verstoringe invloeden te voorkomen. De maximale bouwhoogte in het gehele gebied waar de verbinding loopt, mag maximaal 50 meter bedragen.

4.6

Ecologie

Wettelijk kader

In het MER 2007 en MER 2009 wordt uitvoerig ingegaan op het onderwerp ecologie. Dit zijn dan ook de belangrijkste bronnen geweest voor deze ecologieparagraaf. Voor het onderwerp ecologie is gekeken naar:

- de gevolgen voor gebieden in gevolge het beleid zoals dat wordt gevoerd op basis van de Natuurbeschermingswet en het provinciaal Streekplan (tegenwoordig Structuurvisie);
- de gevolgen voor soorten in verband met de verplichtingen die voortvloeien uit de Flora- en faunawet.

Bij gebieden gaat het bijvoorbeeld om de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur of om Natura-2000 gebieden. Bij soorten is gekeken naar doelsoorten van de provincie, Rode Lijst soorten en alle door de Flora- en Faunawet beschermde soorten.

Beschermde natuurgebieden

Het plangebied ligt gedeeltelijk in de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). De 'wezenlijke waarden en kenmerken' en het functioneren van de PEHS mogen niet worden aangetast door de realisering van het project. Onder 'wezenlijke waarden en kenmerken' wordt verstaan: alle doelsoorten van de provincie, alle op de Rode lijst geplaatste soorten en alle door de Flora- en faunawet strikt beschermde soorten. Het Markermeer is aangemeld als Natura2000-gebied. Dit betekent dat de instandhoudingsdoelen van dit gebied op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 niet in het geding mogen komen. Andere beschermde natuurgebieden zijn niet aanwezig in het studiegebied.

De effecten van de aanleg en de aanwezigheid van de weg met betrekking tot beschermde natuurgebieden zijn te verdelen in biotoopverlies en kwaliteitsverlies. Biotoopverlies houdt in: door de aanleg van nieuwe delen van de weg en de bijbehorende voorzieningen gaat over de breedte van het tracé een bepaald oppervlak met 'wezenlijke waarden en kenmerken' van de PEHS verloren. Kwaliteitsverlies houdt in: in een zone langs de weg worden de 'wezenlijke waarden en kenmerken' van de PEHS negatief beïnvloed.

Bijzondere en beschermde soorten

De door de Flora- en Faunawet beschermde soorten zijn verdeeld in drie categorieën, die verschillen in de mate van bescherming:

1. Tabel 1-soorten. Voor ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot schade aan de in tabel 1 genoemde soorten hoeft sinds begin 2005 geen ontheffing meer te worden gevraagd, aangezien een algemene vrijstelling geldt conform artikel 75 FFW.
2. Tabel 2-soorten. Voor ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot schade aan de in tabel 2 genoemde soorten, geldt een vrijstelling mits wordt gehandeld volgens een door het Ministerie van LNV goedgekeurde gedragscode.
3. Tabel 3-soorten. Voor ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot schade aan de in tabel 3 genoemde soorten, dient een ontheffing van de Flora- en Faunawet te worden aangevraagd.

De effecten van de aanleg en de aanwezigheid van de weg met betrekking tot soorten (flora en fauna) zijn te verdelen in biotoopverlies en kwaliteitsverlies. Kwaliteitsverlies kan veroorzaakt worden door geluidhinder van wegverkeer, door doorsnijding van de ecologische verbindingen die haaks op het tracé liggen en door wijziging van de grondwatersituatie. Effecten van lichtbelasting worden niet verwacht omdat de lichtbelasting niet toeneemt.

Effecten van het project op de ecologische waarden

Natura-2000 gebieden

Om een inschatting te maken van de mogelijke negatieve effecten als gevolg van de opwaardering van de Westfriisiaweg op de natuurwaarden in en nabij het plangebied is een voortoets uitgevoerd (adviesbureau Tauw, 25 juni 2007, kenmerk R002-4468856LBN-pla-V01-NL). De voortoets geeft aan of significant negatieve effecten op het Natura2000 gebied, in dit geval het Vogelrichtlijn-gebied 'Markermeer', te verwachten zijn als gevolg van de opwaardering van de Westfriisiaweg.

Voor het gekozen tracé vanaf de Markerwaardweg via een zuidelijk van Hoogkarspel gelegen route is sprake van een geringe toename van de geluidsbelasting op het Markermeer langs de N506 ten opzichte van de autonome situatie. Dit betekent dat (cumulatief) de geluidsbelasting tot 2020 langs het Markermeer wezenlijk toeneemt en daarom getoetst is op mogelijke effecten op de instandhoudingsdoelen voor het Markermeer. Uit die toets blijkt dat, hoewel enig effect op de aanwezige vogelpopulaties niet geheel uit te sluiten valt, dit effect gering is en niet significant van aard. Een actualisatie van het onderzoek ten behoeve van het MER uit 2009 kwam ook tot de conclusie dat de instandhoudingsdoelen voor het Natura-2000 gebied Markermeer niet worden aangetaast.

Ecologische Hoofd Structuur (EHS)

De Westfriisiaweg doorsnijdt op enkele plekken de EHS. De doorsnijding vindt plaats bij ecologische verbindingzones ten oosten van Heerhugowaard en ten westen van Avenhorn. Het betreft geen nieuwe doorsnijdingen en betreft een minimale fysieke aantasting.

Er zijn twee EHS-gebieden die kwaliteitsverlies ondervinden door de ontwikkeling van de Westfriisiaweg. Dat zijn het gebied De Weel bij Obdam en het gebied ten oosten van Avenhorn. Ten opzichte van de autonome situatie krijgen deze gebieden te maken met een verhoogde geluidbelasting door toename van verkeer over de Westfriisiaweg. Het geluidbelast oppervlak in de geluidbelastingsklasse 0-48 dB neemt bij Obdam toe van 2 ha. naar 13 ha. Bij het gebied ten oosten van Avenhorn is sprake van een toename van 4 naar 5 ha.

De geluidtoename kan van belang zijn voor dieren die vallen onder de categorie “gids- en volgsoorten”. Gids- en volgvogels zijn niet in het EHS-beleid van de provincie Noord-Holland opgenomen. Wel zijn er amfibieën en vissen van het type “gids- en volgsoorten” in het provinciale beleid opgenomen, waaronder de in het plangebied voorkomende Kleine modderkruiper, Bittervoorn en Rugstreeppad. Er is echter geen dosis-effectrelatie vast te stellen tussen geluid en deze diersoorten. Daarom is geoordeeld dat het kwaliteitsverlies als gevolg van de geluidtoename geen negatief effect heeft op de EHS.

Flora en fauna

Om de effecten op beschermde en bijzondere flora- en faunasoorten in beeld te brengen is in 2006 een “Quick scan flora- en faunagegevens” uitgevoerd door adviesbureau Van der Goes en Groot uit Alkmaar. De resultaten uit dit onderzoek komen hieronder aan bod.

Flora

Gewone vogelmelk (tabel 1 van de Flora- en Faunawet) is op enkele plekken in de bermen gevonden, met name rond Obdam. Rietorchis (tabel 2) is op enkele plekken bij Obdam langs slootoevers aangetroffen. Bij Zuid-Scharwoude is de soort gevonden in een veenmosrietland. Brede wespenorchis (tabel 1) staat op slechts enkele plaatsen (bij Avenhorn en Enkhuizen). Dit is ook het geval bij grote kaardenbol (tabel 1) (bij Hoogkarspel). De gewone dotterbloem (tabel 1) staat frequent langs slootoevers op het traject tussen Hoorn en Enkhuizen (vooral in de buurt van bebouwing). Zwanebloem (tabel 1) komt in sommige sloten massaal voor, op andere plekken is de soort schaarser.

De Rietorchis komt voor in nat grasland en natte wegbermen. In het onderzoek van Van der Goes en Groot (2006) is vastgesteld dat de Rietorchis groeit rond het tracédeel tussen Heerhugowaard en Obdam, nabij de Rijweg bij Hoorn en daar waar het tracé vanaf de N302 overgaat in de doorsteek Hoogkarspel. Bij de aanleg of verbreding van de Westfriisiaweg kan het voorkomen dat de Rietorchis wordt aangetast. Hiervoor is een ontheffing nodig. Er wordt van uit gegaan dat voor deze soort nieuwe groeiplaatsen ontstaan langs het tracé, en dat daarom een eventueel benodigde ontheffing verkregen kan worden.

Zoogdieren

Vleermuizen

Op één locatie is de ruige dwergvleermuis aangetroffen (nabij Obdam, strikt beschermd door Flora- en Faunawet, tabel 3) en enkele exemplaren van de gewone dwergvleermuis en de laatvlieger (eveneens strikt beschermd: tabel 3). Andere vleermuissoorten zijn niet waargenomen in het plangebied en de directe omgeving hiervan. Op de rode lijst geplaatste of strikt(er) beschermde soorten zijn niet vastgesteld in het studiegebied. Het is dan ook niet waarschijnlijk dat de opwaardering van de Westfriisiaweg leidt tot een negatief effect op de soortgroep vleermuizen.

Overig

Haas en mol komen vrijwel overal voor. Deze soorten zijn opgenomen in de tabel 1 van de Flora- en Faunawet en vallen onder het lichtste beschermingskader. Dit geldt ook voor bijvoorbeeld de Vos en algemeen voorkomende muissoorten (tabel 1 Flora- en Faunawet).

Vogels

In het plangebied zijn meerdere vogelsoorten aanwezig: broedvogels (42 soorten), weidevogels (17 soorten), roofvogels (7 soorten) en moerasvogels (18 soorten). Van de 42 vastgestelde broedvogelsoorten staan er 13 op de “Rode lijst”. Ook drie bos- en struweelvogelsoorten die in het gebied voorkomen staan op de “Rode lijst”. Negatieve effecten kunnen optreden als gevolg van geluidsbelasting door snelverkeer. Tijdens de aanlegwerkzaamheden van de Westfriisiaweg is sprake van tijdelijke verhoogde geluidsbelasting. Bij ingebruikname van de weg wordt ook een verhoogde geluidsbelasting verwacht ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling. Dit kan negatieve effecten hebben op de aantallen aanwezige vogels in het plangebied. Door bij aanleg rekening te houden met het broedseizoen (indicatief aangeduid als periode tussen april en september) worden de effecten op vogels beperkt.

Voor soorten die jaarrond beschermd zijn, moet ten behoeve van de uitvoering een ontheffing worden aangevraagd. Het gaat in dit geval om de Steenuil. Deze soort komt voor in het oostelijke deel van het plangebied, ter hoogte van de Streekweg. De verwachting is dat de noodzakelijke ontheffing van de Ffw kan worden verkregen.

Amfibieën

Enkele exemplaren van de door de Flora- en Faunawet strikt beschermde rugstreeppad zijn aangetroffen in het waterbergingsgebied bij Obdam. Tientallen exemplaren van de kleine watersalamander (tabel 1-soort Flora- en Faunawet) zijn verspreid aangetroffen. Verder zijn verspreid de bastaardkikker en de meerkikker (beide tabel 1-soorten) aangetroffen. Gevangen larven en juvenielen kunnen niet op naam worden gebracht en worden daarom aangeduid als het groene kikker-complex (tientallen aangetroffen). Door in het ontwerp rekening te houden met deze soorten worden de eventuele negatieve effecten in ieder geval gemitigeerd en mogelijk gecompenseerd. Op basis hiervan valt te verwachten dat een eventueel benodigde ontheffing verkregen kan worden.

Vissen

Er zijn 16 vissoorten waargenomen. Twee daarvan zijn beschermd: de kleine modderkruiper (tabel 2) en de bittervoorn (tabel 3). De eerste soort is vooral aangetroffen in wateren met een hoog waterpeil. In het MER 2007 is aangegeven dat Vetje, Bittervoorn en Kleine modderkruiper negatieve effecten ondergaan van de aanleg van de Westfriaweg. In het waterhuishoudkundig ontwerp is rekening gehouden met de aanwezigheid van deze soorten in het studiegebied. Door in het ontwerp van de Westfriaweg rekening te houden met deze soorten worden de eventuele negatieve effecten in ieder geval gemitigeerd en mogelijk gecompenseerd. Op basis hiervan valt te verwachten dat een eventueel benodigde ontheffing verkregen kan worden.

Reptielen en insecten

Deskundigen geven aan dat beschermde soorten reptielen en insecten niet voorkomen in het plangebied; daarom is geen apart onderzoek naar reptielen en insecten gedaan.

Conclusie ecologie

Het project opwaardering Westfriaweg heeft op sommige plaatsen positieve en op andere plaatsen negatieve gevolgen voor de ecologische waarden. Om het project uit te kunnen voeren moeten enkele ontheffingen van de Flora- en Faunawet worden aangevraagd. Uit het onderzoek blijkt dat deze ontheffingen verleend kunnen worden. Indien de benodigde ontheffingen worden verleend, zijn er geen belemmeringen uit oogpunt van ecologie voor de uitvoering van het project.

4.7

Archeologie

Wettelijk kader

Begin 1992 ondertekende Nederland het Verdrag van Valletta/Malta. Daarmee heeft de zorg voor het archeologische erfgoed een prominenter plaats gekregen in het proces van de ruimtelijke planvorming. Uitgangspunten van het verdrag zijn het vroegtijdig betrekken van archeologische belangen in de planvorming, het behoud van archeologische waarden in situ (ter plaatse) en de introductie van het zogenaamde "veroorzakerprincipe". Dit principe houdt in dat degene die de ingreep pleegt financieel verantwoordelijk is voor behoudsmaatregelen of een behoorlijk onderzoek van eventueel aanwezige archeologische waarden. Ondertussen is dit vertaald in de Wet op de archeologische monumentenzorg (WAMZ) die op 1 september 2007 van kracht is geworden. Met name de Monumentenwet is door de WAMZ aangepast en gaat concreet in op de bescherming van archeologische waarden in ruimtelijke plannen.

Bureauonderzoek

Er is ten behoeve van het project opwaardering Westfriisiaweg een archeologisch Inventariserend Veldonderzoek uitgevoerd door adviesbureau Grontmij (rapportage d.d. 8 januari 2009, referentienummer DR212906). Hieronder komen de resultaten aan bod waarbij onderscheid wordt gemaakt naar een bureauonderzoek en een veldonderzoek. Verder is er vanwege de karakteristiek van het plangebied onderscheid gemaakt naar een westelijk van de A7 gelegen gebied en een oostelijk van de A7 gelegen gebied. Het onderzoeksrapport is als separate bijlage bij dit inpassingsplan opgenomen.

In het gedeelte van het plangebied westelijk van de A7 zijn heel weinig archeologische waarden bekend. Dit is een gevolg van de beperkte bewoonbaarheid van het gebied. Het betreft hier hoofdzakelijk historische dorpskernen daterend uit de Late-Middeleeuwen/Nieuwe Tijd. De tot nu toe bekende archeologische waarden in het gebied dateren vanaf de middeleeuwse ontginning van het veengebied. Het kan niet worden uitgesloten dat sporen uit het Neolithicum, toen bewoning in (een deel van) het westelijk onderzoeksgebied mogelijk was, zich nog in de diepere ondergrond bevinden. In het westelijk deel van het plangebied bestaat de mogelijkheid dat in de diepere ondergrond bewoningssporen uit het Late Neolithicum aanwezig zijn. Ook kunnen vondsten uit de Late Middeleeuwen voorkomen.

In het gedeelte van het plangebied ten oosten van de A7 zijn talrijke archeologische vindplaatsen uit de middeleeuwen en de prehistorie bekend. Diverse terreinen, die vermeld zijn op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) grenzen aan het tracé. Verder is gebleken dat de oostzijde van het tracé diverse getij-inversieruggen en monumenten doorsnijdt. Hier worden met name sporen verwacht worden uit de Bronstijd en de Late Middeleeuwen, maar mogelijk kunnen ook sporen uit het Late Neolithicum en de Vroege Middeleeuwen aanwezig zijn. In het oostelijk deel kunnen in de ondergrond aanwezige kreek-ruggen resten uit de Bronstijd en de Late Middeleeuwen worden aangetroffen. Indicatoren uit de Nieuwe Tijd worden ook verwacht. Mogelijk kunnen sporen uit het Late Neolithicum en de Vroege Middeleeuwen aanwezig zijn. Ten westen van Hoogkarspel is een archeologisch waardevol terrein te vinden met nederzettingssporen uit de Bronstijd, hier worden eveneens grafheuvels vermoed.

Veldonderzoek

Uit het inventariserend veldonderzoek (booronderzoek) is gebleken dat voor de westzijde van het tracé geldt dat de bodem van west naar oost steeds zwaarder wordt. Ten noorden en oosten van Heerhugowaard, bestaat de ondergrond hoofdzakelijk uit lichte en matig lichte zavel. Ook tussen Obdam en Spierdijk bestaat de bodem voornamelijk uit lichte en matig lichte zavel. Vanaf Spierdijk tot aan Scharwoude bevindt zich zware zavel en lichte klei. Aan de oostzijde is de bodem sterk wisselend aangetroffen, uiteenlopend van zand tot

lichte klei. Aan de oostzijde van het tracé zijn diverse kreekruggen in de ondergrond aangetroffen. Veel van deze kreekruggen bevinden zich in de nabijheid van AMK-terreinen.

In het westelijk deel zal de Westfriisiaweg over een nieuw aan te leggen weg lopen, welke voor een groot deel langs een kreekrug loopt. In de ondergrond van de kreekruggen zijn resten te vinden uit de Bronstijd en de Late Middeleeuwen. Daarnaast doorsnijdt het nieuwe tracé diverse getij-inversieruggen en Bronstijdnederzettingen en de historische kern van Hoogkarspel. Grenzend aan het gehele tracé zijn diverse AMK-terreinen te vinden. In dit deel betreffen de AMK-terreinen grafheuvels en nederzittingsresten uit de Bronstijd. Mogelijk zijn er sporen te vinden vanuit het Late Neolithicum en de vroege Middeleeuwen. Uit veldonderzoek is gebleken dat de bodem in het oostelijke deel van het plangebied zeer wisselend is, uiteenlopend van zand tot lichte klei. De verdiepte ligging van de weg heeft een negatief effect op de archeologische waarden.

Conclusie archeologie

Op basis van de resultaten van het inventariserend veldonderzoek wordt geadviseerd voor een aantal delen van het onderzochte tracé aanvullend archeologisch onderzoek uit te voeren. Het betreft die delen van het tracé die door bekende archeologische vindplaatsen (AMK-terreinen) lopen of hieraan grenzen en/of waar kreekruggen zijn aangetroffen. De nader te onderzoeken tracédelen bevinden zich allemaal ter hoogte van en ten oosten van Scharwoude.

De voorgenomen werkzaamheden in het westelijke deel van het tracé (ten westen van Scharwoude) kunnen zonder archeologisch voorbehoud worden uitgevoerd. Uit het veldonderzoek is gebleken dat er geen reden is te veronderstellen dat hier kansrijke locaties voor archeologische vindplaatsen aanwezig zijn.

In de rapportage van het archeologisch onderzoek zijn 47 locaties benoemd en begrensd waar proefsleuven gegraven moeten worden of waarderend onderzoek dient plaats te vinden. Deze onderzoeken dienen voor de vaststelling van het inpassingsplan te zijn afgerond.

Juridische vormgeving

5

5.1

Wettelijk kader inpassingsplan

Het project Westfrisiaweg is een project van provinciaal belang. Daarom heeft de Provincie Noord-Holland besloten, om de mogelijkheden van de nieuwe Wro (van kracht geworden op 1 juli 2008) te benutten en een inpassingsplan op te stellen. Dit inpassingsplan voorziet in de planologische regeling voor de gehele wegverbinding van de Westfrisiaweg waar in het kader van het project werkzaamheden zullen worden uitgevoerd die tot een geheel opgewaardeerde route zullen leiden. Na totstandkoming van dit inpassingsplan zal elke gemeente het deel van de weg dat binnen haar gemeentegrenzen valt, moeten inpassen in het haar eigen bestemmingsplan(nen).

5.2

Planbeschrijving

Plangrens

Voor zover de delen van de nieuwe Westfrisiaweg bestaan, is de weg thans geregeld in bestemmingsplannen van de betreffende gemeenten. De werking van het inpassingsplan, het plangebied, beperkt zich tot dat deel van de Westfrisiaweg waar daadwerkelijk de werkzaamheden plaatsvinden. Voor het overige deel van de Westfrisiaweg (waar dus geen opwaarderingswerkzaamheden plaatsvinden) blijven de reeds geldende bestemmingsplannen van de diverse gemeenten van kracht.

Geen tijdelijke bestemmingen

In het inpassingsplan is geen bestemming opgenomen die ziet op tijdelijk gebruik van de gronden ten behoeve van de uit te voeren werkzaamheden. Alle werkzaamheden vinden plaats binnen het plangebied. Indien toch werkzaamheden buiten het plangebied plaatsvinden, zal er sprake zijn van het gebruik van gronden ten behoeve van opslag. Hierbij valt te denken aan het tijdelijk gebruik van gronden ten behoeve van een zanddepot. Indien dit gebruik slechts tijdelijk plaatsvindt, blijft de vigerende bestemming van de gronden in stand.

Twee verkeersbestemmingen

Het plangebied van het inpassingsplan is onderverdeeld in twee tracédelen:

1. het westelijke tracé omvat het gedeelte van de Westfrisiaweg waarop grotendeels 2 rijstroken zijn toegestaan;

2. het oostelijke tracé omvat het gedeelte van de Westfriisiaweg dat grotendeels gaat bestaan uit 4 rijstroken.

Aan de tracédelen waar sprake is van één rijbaan met twee rijstroken is de bestemming 'Verkeer - 1' gegeven. De tracédelen waar sprake is van twee rijbanen met in totaal 4 rijstroken zijn bestemd voor 'Verkeer - 2'. Beide verkeersbestemmingen zijn gelijklopend van opzet, met uitzondering van het toegestane aantal rijstroken. Het inpassingsplan ziet uitsluitend op het dwarsprofiel van de weg en spreekt zich niet uit over het langspaniel (hoogteligging van de weg).

Geluidwerende maatregelen worden gerealiseerd op de gronden ter plaatse van de aanduiding 'geluidscherm'. Hierbij valt te denken aan geluidschermen, maar ook aan geluidwallen eventueel voorzien van een geluidscherm dat op de kruin van de geluidwal wordt geplaatst. De bouwhoogte van een geluidwerende voorziening mag niet hoger zijn dan 5,5 m ten opzichte van de wegverharding. Voor gronden die zijn aangeduid met 'geluidscherm' geldt daarom een afwijking van het begrip peil als opgenomen in de begrippen. Voor geluidwerende voorzieningen ter plaatse van de aanduiding 'geluidscherm' geldt de hoogte van de weg op de plaats waar de voorziening wordt gebouwd als de te hantieren "peil"-maat.

Additionele voorzieningen

In het inpassingsplan zijn, naast alle noodzakelijke voorzieningen ten behoeve van het verkeer en de verkeersgeleiding, de nodige voorzieningen opgenomen voor de natuur, het waterbeheer en kabels en leidingen. Met betrekking tot natuur is er mede bestemd voor de aanleg van voorzieningen die dieren door of langs de weg geleiden of weren. Hierbij kan worden gedacht aan een wildtunnel of een wildraster. Ten aanzien van gasleidingen is er een dubbelbestemming in de regels opgenomen.

Bouwwerken

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de verkeersregeling, verkeersgeleiding, wegaanduiding en verlichting vallen onder de werking van het Besluit bouwvergunningvrije en licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken (Besluit). De betreffende bouwwerken zijn vergunningvrij. In het Besluit is geen maximale bouwhoogte aangegeven. In de regels van het inpassingsplan is voor deze bouwwerken geen regeling opgenomen.

Uitvoerbaarheid



6.1

Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor het realiseren van de Westfrisiaweg zijn geraamd op een bedrag van 350 miljoen euro (prijsspeil 1 januari 2008). Het plan wordt uitgevoerd door provincie Noord-Holland. In de financiering van het project wordt door diverse partijen deelgenomen. Onderstaande partijen hebben zich in het kader van de realisatieovereenkomst d.d. verplicht om overeenkomstig de in de tabel opgenomen kostenverdeling bij te dragen aan de realisatie van het project. Daarmee is de economische uitvoerbaarheid van het plan voldoende verzekerd.

<u>Partij</u>	<u>Bedrag (in euro's)</u>
Rijk	PM
Rijk 1 ^e bijdrage	35.000.000
Provincie Noord-Holland	100.000.000
Gemeenten (inclusief bijdrage bedrijfsleven)	67.990.539
Enkhuizen	4.769.906
Wervershoof	2.888.338
Hoorn	15.417.222
Stede Broec	3.946.179
Heerhugowaard	9.974.380
Koggenland	8.451.565
Alkmaar	8.000.000
Langedijk	2.000.000
Drechterland	4.167.057
Opmeer	1.100.000
Andijk	1.711.556
Medemblik	5.164.336
Schermer	400.000
Hoogheemraadschap HHNK	PM
Totaal	350.000.000

6.2

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In deze paragraaf zal te zijner tijd het resultaat van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro en het resultaat van de inspraak worden opgenomen.