

Archief

Datum

10 JAN. 2008

Ons kenmerk 2008-2681



Onderwerp Beantwoording aanvullende vragen MER opwaardering Westfrisiaweg

Bezoekadres
Houtplein 33
Haarlem

Commissie voor de milieueffectrapportage
Mevrouw ir. J.M. Bremmer
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Postadres
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Tel (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Directie Beleid

Bijlage(n) 2

VERZONDEN 15 JAN 2008

Behandeld door G.W. Valster

Telefoon (023) 514 3542

Uw kenmerk

E-mail valsterg@noord-holland.nl

Geachte commissieleden,

Hierbij reageren wij op de door u gestelde aanvullende vragen over het MER opwaardering Westfrisiaweg. Alvorens op de daadwerkelijke beantwoording in te gaan, schetsen wij het kader waarbinnen de besluitvorming over het project N23/Westfrisiaweg tot op dit moment heeft plaatsgevonden.

Kader

De opwaardering van de N23/Westfrisiaweg vormt al geruime tijd onderwerp van studie. De verbinding stond jarenlang zelfs als gewenste infrastructurele toevoeging in de meerjarenprogramma's van het Rijk. Daarnaast was de weg opgenomen in achtereenvolgende collegeprogramma's van zowel de provincie Noord-Holland als van de betreffende gemeenten in het gebied.

Toen het Rijk in maart 1999 meedeelde geen verdere activiteiten te ontwikkelen in het kader van de N23, heeft de provincie op 23 mei 2000 (zie bijlage 2*) de leidende rol overgenomen. Zij wordt hierin gesteund door alle betrokken regiopartijen. De belangrijkste motivatie daarvoor is dat het uitblijven van zekerheid over een goede verbinding de economische ontwikkeling van de regio bemoeilijkt.

In de discussie voorafgaand aan ons besluit van mei 2000 hebben regionale partijen uitgesproken dat zowel tussen het gebied van Heerhugowaard, Alkmaar

* Alle in deze brief aangehaalde bijlagen zijn reeds separaat toegezonden.

en Langedijk (HAL) en Hoorn, als tussen Hoorn, Stede Broec en Enkhuizen (HES) een hoogwaardige stroomweg moet komen. Als uitgangspunt voor de stroomwegverbinding werd meegegeven dat zoveel mogelijk gebruik moet worden gemaakt van de bestaande infrastructuur.

Voor de uitwerking van ons genoemde besluit hebben wij in 2001 nader onderzoek laten uitvoeren door bureau DHV Infrastructuur. Wij hebben op 26 februari 2002 op basis van de resultaten van dit onderzoek en de uitkomsten van de regionaal bestuurlijke consultatie, een streefbeeld voor de Westfrisiaweg vastgesteld. Voor de concrete maatregelen verwijzen wij u naar bijgevoegde besluitenlijst van onze vergadering van 26 februari 2002 (bijlage 3).

Het streefbeeld is vervolgens vastgelegd in het Streekplan "Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord" zoals vastgesteld in de vergadering van Provinciale Staten van Noord-Holland van 25 oktober 2004 .

In het najaar 2004 hebben wij met de regiopartners een projectorganisatie opgezet. De projectorganisatie is gekomen met een voorstel voor een pakket aan maatregelen voor de opwaardering van de Westfrisiaweg. Uitvoering van dit pakket leidt tot oplossing van de regionale bereikbaarheidsproblemen en verbetering van de veiligheid en leefbaarheid van het gebied. Daarmee wordt invulling gegeven aan een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere stedelijke en economische ontwikkelingen in het gebied.

Op 28 juni 2005 heeft het toenmalige college van Gedeputeerde Staten ingestemd met het voorgestelde maatregelenpakket en groen licht gegeven om die stappen te zetten, die noodzakelijk zijn om te komen tot daadwerkelijke uitvoering van de opwaardering. Wij hebben in mei 2006 besloten de effecten van de maatregelen op het milieu te beschrijven ter onderbouwing van de te maken ruimtelijke keuzes.

Ten aanzien van het bestuurlijk draagvlak voor het project willen wij hier niet onvermeld laten dat op 5 juli 2006 de provincie, alle regiogemeenten, het hoogheemraadschap en het Georganiseerd Bedrijfsleven een intentieverklaring hebben getekend. In deze verklaring zijn afspraken vastgelegd over de opwaarderingsmaatregelen, de fasering/prioritering van de aanpak en de financiële bijdragen van partijen.

In het kader van de ruimtelijke besluitvorming hebben de betrokken regiogemeenten ons expliciet verzocht om - op basis van de mogelijkheden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (invoering 1 juli 2008) - voor het totale tracé van de Westfriisaweg een provinciaal bestemmingsplan (Inpassingsplan) op te stellen. Wij hebben op 3 april 2007 het project Westfriisaweg bestempeld als een project van provinciaal belang in de zin van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (nWro). Daarnaast is besloten om de ingezette m.e.r.-procedure te koppelen aan een op basis van de nWro op te stellen provinciaal inpassingsplan (bijlage 4).

De leden van de Stuurgroep N23/ Westfriisaweg hebben op 20 juni 2007 ingestemd met het voorliggende MER. De Stuurgroep heeft in dit overleg - mede op basis van de resultaten van het MER - een besluit genomen over het voorkeurstracé: de doorsteek Hoogkarspel. Wij verwijzen u korthedshalve naar het uitgegeven persbericht (bijlage 5).

Vervolgens is dit voorkeurstracé vastgelegd in het Regioakkoord N23 Westfriisaweg zoals dat door de Stuurgroep N23 Westfriisaweg op 17 oktober jongstleden is vastgesteld (bijlage 6). In dit Regioakkoord zijn de argumenten weergegeven waarom is gekozen voor het tracé doorsteek Hoogkarspel. De resultaten uit het MER hebben een rol gespeeld in de bestuurlijke besluitvorming. Echter, aangezien de effecten van de vier onderzochte tracévarianten vrijwel niet onderscheidend waren, hebben de milieuaspecten in de tracékeuze geen doorslaggevende rol gespeeld.

In het Regioakkoord N23 Westfriisaweg zijn tevens afspraken gemaakt over de financiële bijdrage van partijen in het project. De investeringskosten worden op dit moment geraamd tussen de € 350 en € 400 miljoen. Van dit bedrag wordt in principe € 170 miljoen opgebracht door de provincie en de overige regiopartijen. Voor het overige bedrag wordt een beroep op het Rijk gedaan.

De Stuurgroep heeft het akkoord ter goedkeuring voorgelegd aan de betrokken gemeenteraden en aan Provinciale Staten van Noord-Holland. Een exemplaar van het Regioakkoord N23 Westfriisaweg (bijlage 6) en het daarover uitgegeven persbericht (bijlage 7) treft u bijgaand aan.

Na accordering in provinciale staten en gemeenteraden zal het Regioakkoord N23 Westfriisaweg samen met de uitkomsten van de Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) zoals die op dit moment wordt opgesteld, worden aangeboden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Zijn voorgangster heeft toegezegd in het voorjaar 2008 een besluit te nemen over opname van het project N23 Westfriisaweg in het MIRT.

Op dit moment zijn alle werkzaamheden in het project er op gericht om met de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Economische Zaken te komen tot afspraken over een rijksbijdrage. Daarnaast zijn de inspanningen er op gericht zo snel mogelijk na de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening te komen tot besluitvorming over het planologisch juridisch kader in de vorm van een inpassingsplan.

Na de vaststelling van het Regioakkoord zullen wij opdracht geven voor de verdere uitwerking van het voorkeurstracé en het onderzoek naar de milieueffecten in het MER 2^e fase.

Wij vertrouwen er op u met het voorgaande voldoende inzicht te hebben gegeven in het proces van besluitvorming tot nu toe.

Vragen Commissie Mer

Dit brengt ons bij de beantwoording van de door u in uw memo van 1 november 2007 met kenmerk 1774-131 gestelde aanvullende vragen.

Hieronder treft u de conclusies aan die wij hebben getrokken op basis van de beantwoording van de door u gestelde vragen. In de bijgevoegde Nota van beantwoording I wordt uitgebreid beschreven hoe gekomen is tot de door ons getrokken conclusies.

Vraag 1: Doel en functie van de weg, met name ontbreekt een goede Verkeersanalyse.

Conclusie

Primair wordt de Westfrisiaweg gebruikt voor het regionale verkeer. De weg is voor de regio een belangrijke verbinding voor de relaties tussen de gemeenten onderling (het interne verkeer) en als schakel met de overige regio's in Nederland (het externe verkeer). Doorgaand verkeer ten opzichte van de regio Westfriesland is beperkt.

Vraag 2: Motivatie van afgevalen alternatieven en maatregelen, zoals de alternatieven zuidelijk van Heerhugowaard, maatregelen in de sfeer van verkeersmanagement en vraagbeperkende maatregelen.

Conclusies

Afvallen alternatieven:

Het Streekplan "Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord" van 2004 vormt het vastgesteld beleid en is dus uitgangspunt voor dit MER-traject. Hiermee zijn alle overige in het kader van het streekplan overwogen alternatieven voor het westelijk deel niet meer realistisch.

Alternatieve maatregelen:

In het in 2005 uitgevoerde verkeersonderzoek Westfrisiaweg is aangetoond dat verkeersmanagement maatregelen, waaronder een groene golf, geen oplossing bieden voor de problematiek op de Westfrisiaweg.

Vraagbeperkende maatregelen:

De effecten van verbetering van het spoor zijn zeer beperkt. Dit is ook de reden om dit niet in het mma op te nemen.

Vraag 3: De positie van de zaadveredelingsbedrijven in relatie tot het realiteitsgehalte van de doorsteek Enkhuizen. (Bestuurlijke) afwegingen hieromtrent mogen volgens de Commissie geen plaats krijgen in de bepaling van het mma. Verder de vraag of er maatregelen aan het tracé mogelijk zijn om de gronden van de bedrijven te ontzien.

Conclusies:

De door u omschreven "beschermde status" van de zaadveredelingsbedrijven wordt ingegeven door de vastgestelde ruimtelijke besluitvorming, te weten structuurplan Enkhuizen en Streekplan Noord-Holland Noord. Het afstaan van grond van deze bedrijven, onderdeel van internationale concerns, leidt tot een serieus risico van verplaatsing van activiteiten naar het buitenland.

Bij de inpassing van de doorsteek Enkhuizen is in het ontwerp zoveel mogelijk rekening gehouden met de aanwezige bebouwing en bedrijven. Het ontwerp is zodanig ingetekend dat schade aan bewoning en bedrijven zoveel mogelijk is beperkt. De doorsteek is daarmee ons inziens optimaal ontworpen.

De in het MER opgenomen raming van € 200 miljoen is onderbouwd door middel van de door Kendes rentmeesters en adviseurs BV uitgevoerde taxatie. De rapportage zal meegenomen worden naar het overleg van 17 december aanstaande (in verband met vertrouwelijkheid wordt hij niet meegezonden).

Uw opmerking dat de positie van de zaadveredelingsbedrijven niet thuishoort in het MER, onderschrijven wij. Mede als antwoord op vraag 7 van uw notitie is onderzocht hoe het MMA eruitziet als het aspect landbouw (en meer in het bijzonder de positie van de zaadveredelingsbedrijven) buiten de beschouwing blijft. Ook in dat geval valt de doorsteek Enkhuizen af voor het MMA op grond van de effecten voor ecologie en archeologie (zie ook de beantwoording van vraag 7 in de begeleidende notitie).

Vraag 4: Verkeersveiligheid. Een verklaring van de positieve score van de alternatieven op dit onderdeel, terwijl het aantal slachtoffers op de Westfrisiaweg toeneemt. In hoeverre wordt verkeer weggetrokken van het (onveiligere) onderliggende wegennet?

Conclusie

Op basis van tabel 4.2. uit de nota van beantwoording wordt geconcludeerd dat het aantal slachtoffers in het studiegebied als geheel afneemt voor alle alternatieven. De doelstelling uit het MER, namelijk een daling van het aantal verkeersslachtoffers, wordt hiermee bereikt. Voor de kwalitatieve beoordeling zoals gemaakt in het MER heeft een en ander geen consequenties.

Vraag 5: Geluid als gevolg van de verhoogde ligging bij Hoorn. Zijn er realistische maatregelen mogelijk om te voldoen aan de normen?

Conclusie

Maatregelen zijn mogelijk om de verwachte geluidsbelastingen zodanig te reduceren zodat voldaan kan worden aan de normen van de Wet geluidhinder (geluidsreducerend asfalt in combinatie met geluidsscherm). Exacte schermhoogtes kunnen pas worden bepaald op basis van de exacte ligging van (de as van) de weg. Dit wordt meegenomen in het nog uit te voeren akoestisch onderzoek c.q. inrichtings-MER ter onderbouwing van het ruimtelijk besluit. In het ruimtelijk besluit zal ook een afweging worden gemaakt over o.a. de wijze van landschappelijke inpassing.

Vraag 6: Toekomstvastheid, met name de vraag in hoeverre het verantwoord is om de effecten van de opwaardering van de resterende 2x1-tracés naar 2x2 buiten de beschouwingen in het MER te laten. Het MER geeft zelf aan dat deze varianten grote ruimtelijke consequenties hebben, mochten deze in de toekomst

nodig blijken. Zouden deze consequenties nu niet betrokken moeten worden in de tracékeuze?

Conclusie

Een extrapolatie van de resultaten van het verkeersmodel wijst uit dat na 2020 de intensiteiten van het verkeer een verdubbeling tot 2 x 2 in beide varianten mogelijk noodzakelijk wordt.

In de nota van beantwoording zijn de effecten van beide eventuele opwaarderingen (noord en zuid) weergegeven. De opwaarderingen zijn tevens schetsmatig ontworpen en doorgerekend. Op basis hiervan concluderen wij dat in beide gevallen opwaardering op termijn mogelijk is, technisch, financieel en voor wat betreft de milieu effecten. Bovendien hebben partijen in het Regioakkoord aangegeven dat, "mocht in de toekomst blijken dat een verdubbeling van het tracé noodzakelijk is, dit een gedeelde (financiële) verantwoordelijkheid is van alle partijen die zich middels dit Regioakkoord met elkaar hebben verbonden en in het bijzonder van de provincie Noord-Holland als eigenaar/beheerder van de weg"(pagina 27).

Vraag 7: Een nadere uitwerking van het mma, waarin een aantal onjuistheden hersteld wordt en een scheiding wordt aangebracht tussen milieu- en sociaal-economische aspecten.

In de bijgevoegde nota van beantwoording is het mma nader uitgewerkt. De onjuistheden zijn hersteld en er is bij de beoordeling van de effecten een duidelijk onderscheid gemaakt tussen verkeers-, milieu- en landbouwaspecten. Deze afweging bevestigt dat de verschillen tussen de varianten niet groot zijn. De conclusies uit het MER blijven onveranderd.

In het overleg op 17 december 2007 zijn door u nog een drietal extra vraagpunten naar voren gebracht. Die vragen luiden:

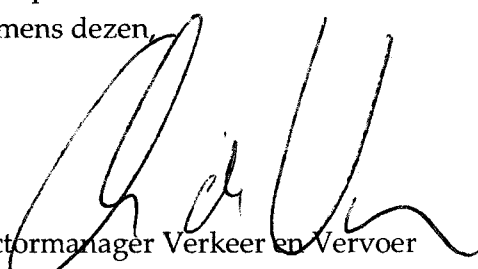
- 1) Is een alternatieve en realistische doorsteek Enkhuizen mogelijk die de zaadveredelingsbedrijven spaart?
- 2) In hoeverre zijn in de besluitvorming voorafgaand aan vaststelling van het Streekplan "Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord" ook de afgevalen alternatieven bij Heerhugowaard aan bod gekomen?
- 3) Visualiseer het 'rekengebied' dat is gebruikt bij het kwantitatief bepalen van

het aspect Verkeersveiligheid?

Voor de beantwoording van deze vragen verwijzen wij u korthedshalve naar de bijgevoegde Nota van beantwoording II (bijlage 16).

Wij vertrouwen erop u met deze beantwoording voldoende te hebben geïnformeerd om te kunnen komen tot uw toetsingsadvies.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
namens dezen,



sectormanager Verkeer en Vervoer
drs. C.P. de Vries

Bijlagen:

1. Nota van beantwoording I
2. Openbare besluitenlijst GS 23 mei 2000
3. Openbare besluitenlijst GS 26 februari 2002
4. Openbare besluitenlijst GS 3 april 2007
5. Persbericht 20 juni 2007
6. Regioakkoord
7. Persbericht 17 oktober 2007
8. Provinciaal Verkeer en Vervoersplan 2007-2013
9. Brief Syngenta d.d. 11 juni 2007
10. Brief OR Syngenta d.d. 29 oktober 2007
11. Brief Incotec 11 mei 2007
12. Tracékaart Doorsteek Enkhuizen
13. Tracékaart Noordelijk tracé met bochtafsnijding
14. Tracékaart Doorsteek Hoogkarspel
15. Tabellen (gecorrigeerd)
16. Nota van beantwoording II