MIRT-aanvraag N23

SN-NG-70

Voorwoord

Op 20 augustus 2007 werd de Hollandse Brug gesloten vanwege een falend brugdek en de mogelijke risico's daarvan voor het verkeer. Een compleet verkeersinfarct op de A1 en A6 was het gevolg. De regio's Amsterdam en Almere stonden muurvast. Deze calamiteit kostte de Nederlandse economie enkele miljoenen euro's op één dag. Automobilisten werden via de radio opgeroepen de dijk Lelystad-Enkhuizen te nemen.

Die dag werd het belang van een alternatieve oost-west-verbinding voor de Noordvleugel van de Randstad duidelijk. Gelukkig is dat alternatief er: de N23! Deze weg vult een witte vlek in het hoofdwegennet in en verbindt via de as Alkmaar-Zwolle drie provincies met elkaar, te weten Noord-Holland, Flevoland en Overijssel.

Over de opwaardering van de oost-west-relaties tussen de drie provincies wordt al heel lang gesproken. Over de opwaardering van de Westfrisiaweg, het Noord-Hollandse deel, wordt zelfs al bijna 40 jaar gesproken.

Wij zijn trots dat 3 provincies, 16 gemeenten, het regionaal bedrijfsleven en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier nu gezamenlijk de schouders zetten onder de bereikbaarheids- en regionale ontwikkelingsvisie van de N23. De bijdragen van de individuele partijen zijn fors. Toch zijn hiervoor in de eigen regio's onherroepelijke besluiten genomen. We hebben gezamenlijk maar liefst 250 miljoen euro op tafel gelegd. Dat zegt veel over het belang dat partijen toekennen aan het realiseren van de N23. Iedereen voelt de noodzaak en ziet de kansen.

De gebieden langs de N23 groeien sneller dan de rest van Nederland, zelfs sneller dan de Randstad. Met de N23 verbetert de bereikbaarheid, wordt de bestaande groei gefaciliteerd en de ruimtelijk-economische structuur versterkt. Het hoofdwegennetwerk wordt robuuster en de verkeersveiligheid neemt toe.

De betrokken partijen hebben gezamenlijk een voorkeurstracé bepaald. In het verdere proces zullen de provincies als initiatiefnemers en bevoegd gezag de MER- en RO-procedures doorlopen. Eind 2008 willen we een realisatieovereenkomst afsluiten, zowel voor de N23 Westfrisiaweg als voor de N23 bij Roggebot. Vooruitlopend hierop is de Noord-Hollandse gemeente Heerhugowaard al begonnen aan het deel van het tracé nabij het bedrijventerrein De Vork. Ook zal in 2008 door de provincie Flevoland een start worden gemaakt met het aanleggen van parallelwegen voor het langzaam verkeer langs de Hanzeweg tussen Dronten en Roggebot, zodat de doorstroming op de hoofdweg al verbetert. Eveneens in 2008 wordt een begin gemaakt met de wegverbinding tussen lelystad en Dronten, parallel aan de Hanzelijn.

De aanleg van de N23 is omvangrijk en complex; een project waarvan de kosten onmogelijk alleen door de regio's kunnen worden gedragen. Daarom doen we met deze aanvraag ook een beroep op het Rijk. Met het indienen van deze MI(R)T-aanvraag vragen wij, gelet op het vele voorwerk dat al door ons is verricht, een besluit te nemen over enerzijds de opname van de N23 in de planstudietabel van het MI(R)T en anderzijds, gelet op de bovenregionale betekenis van de weg, ook voor het eind van het jaar een besluit te nemen over een reservering van de door ons gevraagde rijksbijdrage van € 275 miljoen.

Wij zijn er klaar voor!

Namens de gezamenlijke Provincies,

C. Mooij	**H. Dijksma**	**J. Klaasen**
Gedeputeerde	Gedeputeerde	Gedeputeerde
Noord-Holland	Flevoland	Overijssel

11 april 2008

Samenvatting

Aanleiding planstudie N23

Oost-west-verbindingen via Flevoland waren al eerder in Rijkswegenplannen opgenomen. De A23 (tussen Alkmaar-Hoorn-Lelystad-Zwolle) wordt echter pas in 1988 in het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) opgenomen als extra verbinding in het hoofdwegennet via de Houtribdijk. In 1991 werd het SVV-II van kracht. Na verkennend onderzoek komt het Rijk tot de conclusie dat de toegevoegde waarde van een rijksweg A23 voor het hoofdwegennet beperkt is. De verbinding wordt als regionaal belang gezien. In de Nota Mobiliteit komt de A23 daarom niet meer voor als hoofdwegverbinding. Zowel in Noord-Holland (Westfrisiaweg) als Flevoland bleef de verbinding echter op de politieke agenda staan.

In 2006 slaan de drie provincies Noord-Holland, Flevoland en Overijssel de handen ineen om samen te werken aan de N23 van Alkmaar tot Zwolle. Het doel is om als samenwerkende regionale partijen de N23 in samenhang, te realiseren. Dit leidt ertoe dat op 4 oktober 2006 aan de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat het MI(R)T-Informatieprofiel voor de N23 van Alkmaar tot Zwolle wordt aangeboden, waar onder andere werd ingegaan op nut en noodzaak van de N23. Tijdens het bestuurlijk overleg over het MIRT in 2007 werd afgesproken dat de regio aanvullende informatie aan zou leveren bij Verkeer en Waterstaat op basis waarvan de minister dan een besluit zou nemen over opname in de planstudiefase, inclusief daarbij horende reservering van een rijksbijdrage in het MIRT.

Met het indienen van deze MIRT-aanvraag wordt door de regio aan de bovenstaande afspraken voldaan.

Doel van deze MIRT-aanvraag

De N23 is een echt MIRT-project. Dit betekent dat de weg in samenhang met de ruimtelijk-economische ontwikkelingen wordt beschouwd. Met het indienen van deze MIRT-aanvraag wordt aan de Minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd om een besluit te nemen over de opname van de N23 in de planstudietabel van het MI(R)T en tegelijkertijd een besluit te nemen over de reservering van een rijksbijdrage van € 275 miljoen.

In deze MIRT-aanvraag is de informatie opgenomen ter onderbouwing van de gevraagde besluiten.
Het gaat dan om:

- de probleemstelling en ambitie voor het project
- een beschrijving van het voorkeursalternatief
- de effecten
  - het probleemoplossend vermogen en de mate waarin het voorkeursalternatief aan de ambitie bijdraagt
  - de resultaten uit de MKBA
  - de kosten en financiering
  - de milieu-effecten

Probleemstelling/ambitie van het project

Ambitie

De regio tussen Alkmaar en Zwolle maakt een krachtige ontwikkeling door. Het aantal banen, inwoners en bedrijfsvestigingen groeit er zelfs harder dan in de Randstad. Dat biedt nieuwe kansen voor de regio, kansen om te ontwikkelen. De schil rond de Noordvleugel (Alkmaar – Hoorn – Enkhuizen – Lelystad – Dronten – Kampen – Zwolle) beweegt mee met de ontwikkelingen in de Randstad. Het zijn als het ware communicerende vaten. Door de bovengemiddelde groei in de schil begint zich langs de N23 ook een stedelijk netwerk te ontwikkelen die met de N23 verbonden en daarmee versterkt wordt. De ontwikkelingen van de stedelijke netwerken op de ontwikkelingsassen langs de N23 hebben tot doel om de ruimtelijk economische structuur van het gebied tussen Alkmaar – Lelystad – Zwolle te versterken. Dit gebeurt door stimulering van ontwikkelingen op het brede terrein van ruimte, economie en verkeer en vervoer, met raakvlakken naar andere onderwerpen zoals water, milieu, recreatie, onderwijs, landbouw en energie. Het gaat van A tot Z om het benutten van de aanwezige potenties in het gebied, maar ook van de potenties die in de toekomst zullen ontstaan.

Probleemschets

De N23 is een verbinding met een diversiteit aan wegtypen, zowel voor wat betreft de inrichting als de snelheid. De capaciteit van deze verbinding is beperkt. Dit komt door het grote aantal ongelijkvloerse kruisingen, de verkeersregelinstallaties, de beperkte aansluitingen en het regelmatige gebruik van de weg door het landbouwverkeer. Ook moet het verkeer 10 kilometer

omrijden bij de Baai van Van Eesteren. Dit heeft invloed op de bereikbaarheid van de regio. Door de beperkte bereikbaarheid wordt de economische ontwikkeling van de regio geremd. Ook zijn er problemen op het gebied van verkeersveiligheid.

Opgaven

Vanuit de ambitie en probleemschets voor het project zijn de volgende opgaven geformuleerd voor het gebied van de N23:

- het accommoderen van de economische ontwikkeling (werken en wonen) in de N23-regio door het verbeteren van de infrastructuur en het aansluiten van belangrijke gebiedsontwikkelingsprojecten aan deze verbinding
- het creëren van een alternatieve verbinding tussen West- en Oost-Nederland en verder richting Duitsland via de dijk Enkhuizen-Lelystad als onderdeel van het landelijk netwerk
- het aanleggen van de N23 met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid

Alternatief(ven)

De N23 in de MI(R)T-variant wordt grotendeels opgewaardeerd naar een 100 km/uur stroomweg, waarbij verkeersregelinstallaties worden vervangen door ongelijkvloerse kruisingen of rotondes. Op de meest intensieve delen wordt het tracé verbreed naar 2x2 rijstroken.

Uitgangspunt voor de opwaardering van de N23 is het zoveel als mogelijk gebruik maken van de bestaande wegenstructuur, zodat natuur en milieu niet extra worden aangetast. Bij de N23 wordt in grote mate rekening gehouden met fietsverbindingen. De belangrijke noord-zuid fietsverbindingen blijven behouden en kruisen de N23 zoveel als mogelijk ongelijkvloers. Daardoor zal de veiligheid fors verbeteren.

Bij het ontwerp van de aan te leggen parallelwegen zal eveneens ruim aandacht zijn voor de veiligheid van fietsers en voetgangers in relatie tot het langzaam verkeer (met name landbouwverkeer). Indien de hoeveelheid landbouwverkeer en het aantal fietsers hiertoe noodzaakt, wordt de inrichting van de parallelweg aangepast dan wel worden aparte fietspaden aangelegd.
Het voorkeursalternatief is een eindbeeld. In het voorkeursalternatief is een fasering aangebracht. In deze fasering wordt de kortsluiting bij Baai van Van Eesteren en de capaciteitsuitbreiding bij Broekerhaven na 2020 gerealiseerd.

Bij het vaststellen van het voorkeursalternatief (de MIRT-plus variant) is op verschillende onderdelen van het traject een tracékeuze gemaakt. Daartoe zijn verschillende alternatieven afgewogen. Het tracé ziet er nu als volgt uit:

- 80-km/uur, 2 x 1 met ongelijkvloerse kruisingen en gelijkvloerse aansluitingen op het wegdeel tussen Heerhugowaard en de N243
- 80-km/uur, 2 x 2 met gelijkvloerse aansluitingen op het wegdeel tussen de aansluiting met de N243 en de A7
- 100 km/uur, 2 x 2 met ongelijkvloerse aansluitingen op het wegdeel tussen de A7 en Hoogkarspel
- Doorsteek bij Hoogkarspel met een ontwerpsnelheid van 100 km/uur, 2x2 en ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen, waarbij de N23 ten zuiden van Bovenkarspel tot Enkhuizen opgewaardeerd is tot een ontwerpsnelheid van 100 km/uur, 2 x 2
- 100 km/uur, 2 x 1 op de Houtribdijk plus kortsluiting van de Baai van Van Eesteren
- Een nieuwe weg van 100 km/uur, 2 x 1 met ongelijkvloerse kruisingen tussen Lelystad en Dronten (Dronterringweg)
- 100 km/uur, 2 x 1 met gelijkvloerse kruisingen ten noorden van Dronten tot Biddingringweg
- 100 km/uur, 2 x 2 met ongelijkvloerse kruisingen tussen Dronten (Biddingringweg) en Kampen (N50)
- 100 km/uur, 2 x 1 met gelijkvloerse kruisingen op de N50 ten oosten van Kampen

De N23 is een combinatie van een bereikbaarheids- en een gebiedsontwikkelings-project. Een aantal gebiedsontwikkelingsprojecten is onlosmakelijk aan de N23 verbonden. Het gaat dan om: Jaagweg, Westfrisia-Noord, Hoogkarspel-Zuid, Ontwikkeling Bataviastad en Visvijver Lelystad.

Conclusies effectenstudies/onderzoeken

Bijdrage aan de opgaven

Economische ontwikkeling en verbeterde bereikbaarheid

De N23 is meer dan een bereikbaarheidsproject. De verbinding heeft een structurerende werking op de ruimtelijke inrichting en biedt kansen.
Het verbeteren van de verbinding komt onder andere tot uitdrukking in de reistijdwinsten. Door het traject van Alkmaar-Zwolle via de Houtribdijk grotendeels 100 km/u-weg te maken kunnen aanmerkelijke reistijdwinsten van enkele tot 7 minuten op relaties tussen Noord-Holland, Flevoland en Overijssel worden behaald. De effecten op de reistijd van andere routes in Noord-Holland is beperkt tot 1 minuut. Vooral voor Alkmaar, Hoorn, Enkhuizen en Zwolle zijn de bereikbaarheidseffecten gunstig.

In de MKBA-studie van Grontmij/Ecorys levert het rechttrekken van de Houtribdijk bij de Baai van Van Eesteren grote baten op uitgedrukt in vooral reistijdwinst. Ook de capaciteitsuitbreiding bij Broekerhaven naar een weg met 2 x 2 rijstroken en 100 km/u levert behoorlijke extra reistijdwinsten op.

Dat de verbinding verbetert kan ook worden afgelezen aan de groei van het verkeer op deze verbinding. De N23 trekt verkeer aan omdat er sprake is van een kwalitatief hoogwaardige route. Het "extra" verkeer komt vooral van het onderliggende wegennet. Per saldo neemt de verkeerskundige belasting op de N23 gemiddeld toe met 30% op het hele tracé in de MI(R)T-variant in relatie tot de referentiesituatie 2020.

Een aantal gebiedsontwikkelingsprojecten is onlosmakelijk verbonden aan de N23. De aanleg van de N23 ontsluit deze projecten en maakt daarmee een snellere en mogelijk efficiëntere ontwikkeling van deze projecten mogelijk.

De N23 heeft ook effect op gebiedsontwikkelingen en economische activiteiten elders. Het gaat dan bijvoorbeeld om een verbeterde concurrentiepositie van Agriport A7, het stimuleren van containeroverslag in Alkmaar, Enkhuizen, Hoorn, Lelystad en Kampen, een extra stimulans voor de ontwikkeling van Lelystad Airport.

Alternatieve route

Met de realisatie van de N23 is een alternatieve route gecreëerd voor verkeer dat via de Noordvleugel naar het Oosten van het land en verder naar Duitsland gaat. Dit is een verbetering van (de robuustheid van) het landelijke netwerk van hoofdwegen. De alternatieve route kan bijvoorbeeld worden ingezet bij toekomstige calamiteiten op de Hollandse Brug of wanneer in de toekomst aan de afsluitdijk werkzaamheden worden uitgevoerd.

De gekozen MIRT-variant heeft invloed op de routekeuze: de herkomst- en bestemmingsplekken blijven hetzelfde, maar men kiest een andere route. Ook heeft het voorkeursalternatief invloed op de zogeheten distributie: men kiest andere woon-, werk- en recreëerplekken, met andere woorden de herkomst- of bestemmingsplekken veranderen.

Verkeersveiligheid en respect voor de natuur

De N23 wordt omgevormd tot een stroomweg, grotendeels met een ontwerpsnelheid van 100 km/uur, voorzien van ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen (in plaats van gelijkvloerse kruisingen) en de aanleg van rotondes (in plaats van verkeersregelinstallaties). Ook worden op diverse plaatsen parallelwegen aangelegd om het langzaam en landbouwverkeer van de route te halen. Hierdoor wordt de weg veiliger.

Er is voor gekozen zoveel mogelijk uit te gaan van de opwaardering van bestaande infrastructuur. De N23 is daarbij de snelle hoofdroute, zodat verkeer van het onderliggende lokale wegennetwerk wordt onttrokken. Dit ontlast de kwetsbare gebieden, zoals de diverse dorpslinten, waar nu veel sluipverkeer over heen gaat. Dit geeft ter plekke een verbetering van de leefbaarheid.

Resultaten MKBA

De N23 genereert substantiële bereikbaarheidsbaten. Uit de berekeningen blijkt dat kortsluiting van de Baai van Van Eesteren en een hogere ontwerpsnelheid op de N506 (Broekerhaven) additionele bereikbaarheidsbaten oplevert. In vergelijking met de bereikbaarheidsbaten zijn de baten van de gebiedsontwikkelingen bescheiden van

omvang. Deels is dit gevolg van de veronderstellingen dat de ontwikkelingen op nationaal niveau een herverdeling van activiteiten betreft (zonder het project zouden de ontwikkelingen elders in het land gerealiseerd zijn), deels is dit ook een gevolg van de toegepaste methodiek.

De MKBA is tenslotte uitgevoerd tegen twee verschillende referenties. De uitkomsten laten zien dat het nogal wat uitmaakt welke referentie wordt gehanteerd. Het betekent ook dat de uitgangspunten in het verkeersmodel, in combinatie met de uitgangspunten van de variant, van doorslaggevend belang zijn op de MKBA-uitkomst van de N23.

Kosten en financiering

De kosten van het voorkeursalternatief zijn voor fase 1 op dit moment geschat op circa 525 miljoen euro[1] exclusief BTW. Uitgegaan wordt van toepassing van het BTW-compensatiefonds. De realisatie van fase 2 na 2020 (Baai van Van Eesteren, Broekerhaven) is op dit moment begroot op 140 – 180 miljoen Euro. Onderzoek naar mogelijkheden voor beprijzing heeft uitgewezen dat, behalve eventueel bij de Baai van Van Eesteren, de N23 zich niet leent om delen van het tracé te betollen.

Proces

Eind 2006 is een projectbureau Westfrisiaweg opgezet, die ten dienste staat van een Stuurgroep, waarin 16 gemeenten (na fusie 13 gemeenten), het georganiseerde bedrijfsleven (KvK), het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de provincie Noord-Holland direct of indirect zijn vertegenwoordigd. Daarnaast zijn ook de provincie Flevoland (mede namens Overijssel) en Rijkswaterstaat als adviseur uitgenodigd. Gedeputeerde C. Mooij is voorzitter van de Stuurgroep.

Nadat de realisatieovereenkomst is gesloten (begin 2009) wordt het project overgedragen aan de provincie Noord-Holland vanuit haar rol als wegeigenaar en -beheerder.

Naar analogie van de organisatie in Noord-Holland is begin 2008 ook een bestuurlijk platform opgericht voor het Flevolandse en Overijsselse deel van de N23: de Stuurgroep N23. De Stuurgroep bestaat uit de bestuurlijke vertegenwoordigers van de drie provincies en de drie N23-gemeenten. De Kamer van Koophandel en RWS IJsselmeergebied (in rol van objectbeheerder) zijn adviseurs. Gedeputeerde H. Dijksma is voorzitter van de Stuurgroep.

Tijdens de projectduur wordt actief gecommuniceerd. In 2007 is gestart met het periodiek verspreiden van een N23-nieuwsbrief in zowel N-Holland als Flevoland. Verder is er een algemene folder, een lobbykaart en een lobbyfilm over de N23 opgesteld en verspreid. Ook is er een website (www.n23westfrisiaweg.nl) gerealiseerd, waardoor iedereen de voortgang van het project kan volgen. Voor de visualisering van de onderdoorgang bij Hoogkarspel is een speciale videoanimatie gemaakt, welke via de website is ontsloten.

In 2007 zijn verschillende algemene voorlichtingsbijeenkomsten gehouden in het gebied om bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden te informeren over de planontwikkeling en de plan-MER in het bijzonder. Eind 2007 en begin 2008 zijn verschillende presentaties gehouden voor dorps- en wijkraden, meer gericht op specifieke tracéonderdelen.

In de aanloop naar de realisatieovereenkomst zijn meerdere klankbordgroepen geformeerd van betrokkenen en gebiedsdeskundigen (bewoners, bedrijven), waarbij de input gebruikt wordt bij de uitwerkingen van de ontwerpen.

Gevraagd besluit Rijk

De N23 is een echt MIRT-project. Dit betekent dat de weg in samenhang met de ruimtelijk-economische ontwikkelingen wordt beschouwd. Met het indienen van deze MIRT-aanvraag wordt aan de Minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd om een besluit te nemen over de opname van de N23 in de planstudietabel van het MI(R)T. Daarbij wordt gelet op de (gedetailleerde) mate waarin verschillende onderdelen van de weg reeds zijn uitgewerkt gevraagd om niet alleen te besluiten over opname in de planstudietabel (MIRT 2), maar tegelijkertijd, gelet ook op de bovenregionale beteke-

[1] De kostenschatting van de aanleg van de N23 is grotendeels gebaseerd op schetsontwerpen (SO). Daarnaast zijn in het ontwerp nog een aantal keuzen te maken die bepalend zijn voor de kosten. Om die redenen heeft de kostenschatting op onderdelen nog een bandbreedte.

nis van de weg het MIRT 3 besluit te nemen en een rijksbijdrage van € 275 miljoen te reserveren voor het project. Begin 2009 kan dan de realisatieovereenkomst worden afgesloten.

Inhoudsopgave

Voorwoord 3
Samenvatting 5
Aanleiding planstudie N23 5
Doel van deze MIRT-aanvraag 5
Probleemstelling/ambitie van het project 5
Alternatief(ven) 6
Conclusies effectenstudies/onderzoeken 7
Gevraagd besluit Rijk 8

Inhoudsopgave 11

Hoofdstuk 1 Inleiding 13
Aanleiding 13
Noord-Holland 13
Flevoland & Overijssel 13
N23 van A tot Z 14
Doel van deze MIRT-aanvraag 14
Hoe tot stand gekomen? 14
Leeswijzer 15

Hoofdstuk 2 Ambitie & probleemanalyse 17
Ambitie 17
Van A tot Z 17
Noord-Holland 17
Flevoland 19
Overijssel 20
De grote nota's 20
Probleemschets 21
Opgave 24

Hoofdstuk 3 Oplossingsrichting 25
Nul-situatie 25
De alternatieven van A tot Z 26
Ruimtelijke invulling varianten 29
Fasering 29
Tracékeuze voorkeursalternatief 29
Noord-Holland 30
Flevoland 34
Overijssel 36

Hoofdstuk 4 Waar doen we het voor? 37
Verbeteren van de verbinding 37
Aansluiten van gebiedsontwikkelingsprojecten 38
Noord-Holland 38
Flevoland 39
Opgave 1 Accommoderen van de economische ontwikkeling 39
Opgave 2 Een alternatieve verbinding 41
Opgave 3 Verkeersveiligheid en leefbaarheid 41

Hoofdstuk 5 De uitkomsten van de MKBA 43
Aanpak 43
De doorgerekende varianten 43
De resultaten 44
Uitkomsten alle varianten ten opzichte van de nulvariant 44
Uitkomsten alle varianten ten opzichte van de modelreferentie 45
Conclusies 46

Hoofdstuk 6 Kosten en financiering 49
Investeringskosten 49
Risico's en onzekerheden 49
Financiering 50
Regionale bijdrage 50
Beprijzing 51

Hoofdstuk 7 Milieueffecten 53
Van A tot Z 53
Noord-Holland 53
Effecten 53
Toetsingsadvies Commissie MER 54
Flevoland/Overijssel 54

Hoofdstuk 8 Proces met de omgeving 55
Regionaal besluitvormingsproces 55
Regioakkoord Noord-Holland 55
Flevoland & Overijssel 55
Betrokkenheid omgeving 56

Hoofdstuk 9 Hoe nu verder 57
MIRT-aanvraag 57
Vervolgprocedures 57
Noord-Holland 57
Flevoland & Overijssel 57
Snel aan de slag! 58

Begrippen- en afkortingenlijst 60

Hoofdstuk 1
Inleiding

Aanleiding

Oost-west-verbindingen via Flevoland waren al eerder in Rijkswegenplannen opgenomen. De A23 (tussen Alkmaar-Hoorn-Lelystad-Zwolle) wordt echter pas in 1988 in het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) opgenomen als extra verbinding in het hoofdwegennet via de Houtribdijk. In 1991 werd het SVV-II van kracht. Na verkennend onderzoek komt het Rijk tot de conclusie dat de toegevoegde waarde van een rijksweg A23 voor het hoofdwegennet beperkt is. De verbinding wordt als regionaal belang gezien. In de Nota Mobiliteit komt de A23 daarom niet meer voor als hoofdwegverbinding. Zowel in Noord-Holland (Westfrisiaweg) als Flevoland bleef de verbinding echter op de politieke agenda staan.

Noord-Holland

In maart 1999 geeft het Rijk aan geen verdere activiteiten te ontwikkelen in het kader van de N23 onder de argumentatie dat de weg een te geringe vervoerwaarde heeft. De Provincie Noord-Holland speelt daarop in met het besluit van 23 mei 2000 om de leidende rol voor de totstandkoming van deze verbinding over te nemen. Zij wordt hierin gesteund door alle betrokken regiopartijen. De belangrijkste motivatie voor dit besluit is gelegen in het feit dat het uitblijven van zekerheid over een goede oost-west-verbinding de economische ontwikkeling van de regio ernstig vertraagt.

Op 26 februari 2002 stelt de Provincie Noord-Holland een streefbeeld voor de N23 Westfrisiaweg vast. Dit streefbeeld is gebaseerd op de resultaten van een verkennend onderzoek en de uitkomsten van de regionaal bestuurlijke consultatie. Provinciale Staten leggen het streefbeeld vast in het streekplan (het ontwikkelingsbeeld Noord-Holland-Noord) vastgesteld op 25 oktober 2004.

In het najaar 2004 zet de Provincie Noord-Holland een projectorganisatie op. Deze is gekomen met een voorstel voor een pakket aan maatregelen voor de opwaardering van de gehele N23/Westfrisiaweg in Noord-Holland.
Op 28 juni 2005 stemt het toenmalige college van Gedeputeerde Staten in Noord-Holland in met het voorgestelde maatregelenpakket en geeft groen licht om die stappen te zetten, die noodzakelijk zijn om te komen tot daadwerkelijke uitvoering van de opwaardering. In mei 2006 de Provincie Noord-Holland opdracht om de effecten van de maatregelen op het milieu te beschrijven.

Op 5 juli 2006 ondertekend een groot aantal partijen – 16 gemeenten (na fusie 13 gemeenten), het georganiseerd bedrijfsleven, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de provincie Noord-Holland – een intentieverklaring. In deze verklaring zijn afspraken vastgelegd over de opwaarderingsmaatregelen, de fasering/prioritering van de aanpak en de financiële garanties en inspanningverplichtingen van partijen.

Het opgestelde MER (augustus 2007) heeft als bouwsteen gediend bij de bepaling van het uiteindelijke (voorkeurs)tracé, zoals beschreven in het regioakkoord dat in de periode december 2007 – april 2008 in 13 gemeenteraden, bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, het georganiseerd bedrijfsleven en de staten van Noord-Holland is geaccordeerd. Dit regioakkoord bevat de tracékeuze op hoofdlijnen en de financiële verplichtingen van de diverse partijen als bijdrage vanuit de regio.

Flevoland & Overijssel

In 2001 moesten de provincie Flevoland en de gemeenten Lelystad en Dronten op basis van een gezamenlijke verkenning concluderen dat er geen mogelijkheden waren om versneld de N23 in Flevoland aan te leggen, mede gezien de hoge kosten voor de oeververbinding tussen Flevoland en Overijssel. De beslissing tot aanleg voor een N23-trajectdeel tussen Lelystad en Dronten werd met twee jaar uitgesteld. In Flevoland wordt in 2003 gestart met de voorbereiding van de N23 tussen Lelystad en Dronten. De Provincie Flevoland en de gemeenten Lelystad en Dronten sluiten op 17 december 2003 een overeenkomst om een MER/Tracévaststellingsprocedure en bestemmingsplanprocedures te starten. De MER-procedure werd in maart 2006 afgerond door een besluit van Provinciale Staten van Flevoland om te kiezen voor het alternatief dat als meest milieuvriendelijk alternatief werd gekozen. In 2007 zijn ook de gemeentelijke bestemmingsplanprocedures afgerond. Op 3 april 2007 ondertekenen de provincie Flevoland en de gemeenten Lelystad en Dronten een bestuursovereenkomst waarin afspraken worden vastgelegd over tracékeuze, fasering

van de realisatie en financiële bijdragen.
Voor het aanleggen van parallelwegen langs de Hanzeweg tussen Dronten en Roggebotsluis is in 2007 de bestemmingsplanprocedure gestart. Voor beide N23-trajectdelen (tussen Lelystad en Dronten en Hanzeweg) bereidt de provincie Flevoland de verdere realisatie voor, gericht op aanbesteding van de werken in 2008.

N23 van A tot Z

In 2006 slaan de drie provincies Noord-Holland, Flevoland en Overijssel de handen ineen om samen te werken aan de N23 van Alkmaar tot Zwolle. Het doel is om als samenwerkende regionale partijen de N23 in samenhang, te realiseren. Dit leidt ertoe dat op 4 oktober 2006 aan de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat het MI(R)T-Informatieprofiel voor de N23 van Alkmaar tot Zwolle wordt aangeboden, waar onder andere werd ingegaan op nut en noodzaak van de N23. Tijdens het bestuurlijk overleg over het MIRT in 2007 zijn de volgende afspraken gemaakt:

1. De regio verzameld de afgesproken aanvullende informatie (verkeersonderzoek, MKBA en informatie over ruimtelijk-economisch belang). Daarnaast werkt de regio aan een regionaal akkoord, waarin onder meer financiële afspraken worden gemaakt. Voor eind 2007 wordt de informatie vanuit de regio bij Verkeer en Waterstaat aangeleverd.

2. De afspraak dat de minister van Verkeer en Waterstaat in de eerste helft van 2008 een besluit neemt over opname in de planstudiefase, inclusief de daarbij horende reservering van een rijksbijdrage in het MIRT.

Met het indienen van deze MIRT-aanvraag wordt door de regio, enige maanden later dan gepland, aan bovenstaande afspraken voldaan.

Doel van deze MIRT-aanvraag

De N23 is een echt MIRT-project. Dit betekent dat de weg in samenhang met de ruimtelijk-economische ontwikkelingen wordt beschouwd. Met het indienen van deze MIRT-aanvraag wordt aan de Minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd om een besluit te nemen over de opname van de N23 in de planstudietabel van het MI(R)T. Daarbij wordt, gelet op de (gedetailleerde) mate waarin verschillende onderdelen van de weg reeds zijn uitgewerkt, gevraagd om niet alleen te besluiten over opname in de planstudietabel (MIRT 2), maar tegelijkertijd, gelet ook op de bovenregionale betekenis van de weg, het MIRT 3 besluit te nemen en een rijksbijdrage van € 275 mln. te reserveren voor het project. Begin 2009 kan dan de realisatieovereenkomst worden afgesloten.

In deze MIRT-aanvraag is de informatie opgenomen ter onderbouwing van de gevraagde besluiten. Het gaat dan om:

- de probleemstelling en ambitie voor het project
- een beschrijving van het voorkeursalternatief
- de effecten
  - het probleemoplossend vermogen en de mate waarin het voorkeursalternatief aan de ambitie bijdraagt
  - de resultaten uit de MKBA
  - de kosten en financiering
  - de milieueffecten

Hoe tot stand gekomen?

Deze MIRT-aanvraag is tot stand gekomen door het daadkrachtig optreden van drie regio's, te weten Noord-Holland, Flevoland en Overijssel. Provincies, gemeenten en andere betrokken partijen werkten intensief samen. Met deze MIRT-aanvraag wordt een samenhangende ontwikkeling van de N23 en de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in het gebied daaromheen gestimuleerd.

De N23 strekt zich uit over een lengte van ongeveer 100 kilometer en heeft niet overal dezelfde initiatiefnemer/bevoegd gezag. Voor de verschillende delen van de weg worden dan ook verschillende ruimtelijke ordeningsprocedures doorlopen, die in de tijd niet met elkaar gelijk lopen. Sommige onderdelen zijn uitgewerkt tot de fase van het voorlopig ontwerp (Westfrisiaweg), andere onderdelen zijn toe aan een realisatiebesluit

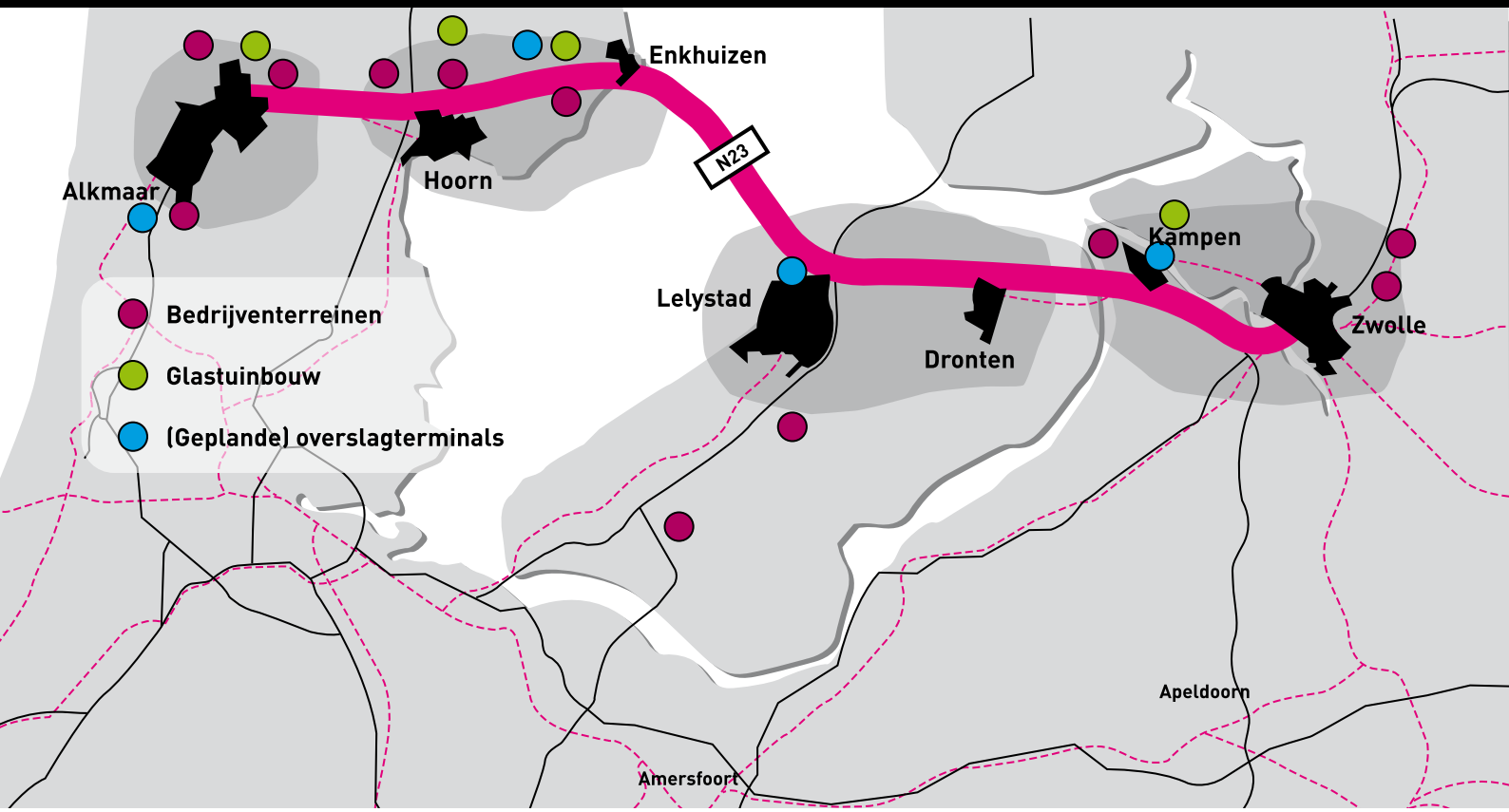
(Lelystad-Dronten) of worden binnenkort al uitgevoerd (Heerhugowaard). Aan deze MIRT-aanvraag liggen de verschillende rapportages ten grondslag die in het kader van deze procedures zijn opgesteld.

Rapportage	Versie	Opsteller
De Nota Ruimte (Ruimte voor ontwikkeling)		Het Rijk
De Nota Mobiliteit		Het Rijk
Economische Effect Rapportage (EER)	15 juli 2004	Ecorys/Grontmij
Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland-Noord	25 oktober 2004	Provincie NH
Verkeersonderzoek Westfrisiaweg	06 juni 2005	Goudappel Coffeng
Eindrapport Financieringsmogelijkheden Westfrisiaweg	09 mei 2005	Metrum
Pieken in de Delta	april 2006	Ministerie van EZ
Startnotitie opwaardering Westfrisiaweg/Trajectnota MER	mei 2006	Provincie NH
Projectnota/MER N23 Lelystad-Dronten	8 september 2005	Witteveen & Bos
Informatieprofiel MIT voor N23 van A tot Z	4 oktober 2006	Noord-Holland, Flevoland, Overijssel
Nota mobiliteit Flevoland	07 december 2006	Provincie Flevoland
Overeenkomst Realisatie N23 Lelystad-Dronten	3 april 2007	Provincie Flevoland
MER Opwaardering Westfrisiaweg	23 juli 2007	Tauw
Ongevallen analyse Houtribdijk	09 augustus 2007	Projectbureau N23
Verslag symposium Agriport	10 oktober 2007	NH-Werkt
Laat de file maar varen	oktober 2007	HES A'dam/WBG
Regioakkoord N23 Westfrisiaweg	oktober 2007	Projectbureau N23
Eindrapportage landelijke markt- en capaciteitsanalyse	19 november 2007	Ministerie VWS wegen
De schijntegenstelling tussen visie en kosten-batenanalyse	januari 2008	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
De Roggebotoeververbinding N23	februari 2008	DHV
Plan MER IJsseldelta Zuid en N23	maart 2008	DHV
Verkeerskundige effecten N23 Alkmaar-Zwolle	26 maart 2008	Goudappel Coffeng
MKBA N23 Alkmaar-Zwolle	7 april 2008	Ecorys/Grontmij

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de ambitie van de samenwerkende overheden en de problemen waarmee het gebied rond de N23 op dit moment kampt, beschreven. In hoofdstuk 3 wordt vanuit het voorkeursalternatief de oplossingsrichting beschreven. In hoofdstuk 4 wordt beschreven wat het voorkeursalternatief bijdraagt aan het bereiken van de ambitie en wordt het probleemoplossend vermogen beschreven. In hoofdstuk 5 komen de uitkomsten van de MKBA aan de orde, waarna in hoofdstuk 6 de kosten en de financiering worden beschreven. In hoofdstuk 7 komen de belangrijkste milieueffecten aan bod, waarna in hoofdstuk 8 aan het proces (met de omgeving) aandacht wordt besteed. In hoofdstuk 9 wordt het vervolgproces beschreven.

Overzicht van het traject en de belangrijkste ontwikkelingen



Hoofdstuk 2
Ambitie & probleemanalyse

Ambitie

Van A tot Z

De regio tussen Alkmaar en Zwolle maakt een krachtige ontwikkeling door. Het aantal banen, inwoners en bedrijfsvestigingen groeit er zelfs harder dan in de Randstad. Dat biedt nieuwe kansen voor de regio, kansen om te ontwikkelen. De schil rond de Noordvleugel (Alkmaar- Hoorn – Enkhuizen – Lelystad – Dronten – Kampen - Zwolle) beweegt mee met de ontwikkelingen in de Randstad. Het zijn als het ware communicerende vaten. Door de bovengemiddelde groei in de schil begint zich langs de N23 ook een stedelijk netwerk te ontwikkelen die met de N23 verbonden en daarmee versterkt wordt. De ontwikkelingen van de stedelijke netwerken op de ontwikkelingsassen langs de N23 hebben tot doel om de ruimtelijk-economische structuur van het gebied tussen Alkmaar –Lelystad- Zwolle te versterken. Dit gebeurt door stimulering van ontwikkelingen op het brede terrein van ruimte, economie en verkeer en vervoer, met raakvlakken naar andere onderwerpen zoals water, milieu, recreatie, onderwijs, landbouw en energie. Het gaat van A tot Z om het benutten van de aanwezige potenties in het gebied.

Noord-Holland

De regio's Noord-Holland en Flevoland kennen een bovengemiddelde groei als (voormalig) overloopgebied van de Noordvleugel. Dit betekent dat het aantal bewoners en bedrijven in Noord-Holland-Noord sneller stijgt dan in de Randstad en gemiddeld in Nederland. Het gebied biedt volop ruimte om de groeipotentie te faciliteren.

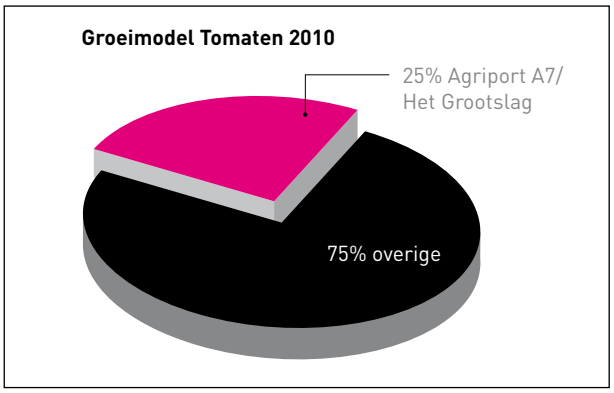
De regio's Noord-Kennemerland en West-Friesland zijn gebieden die een essentiële ruimtelijke vraag kunnen accommoderen langs de corridors van de A7 en de N23. Het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland-Noord laat zien dat de zoekgebieden voor wonen en werken vooral boven de as Alkmaar-Hoorn liggen. Het Nationaal Landschap Noord-Hollands Midden staat, behoudens de droogmakerij De Purmer, geen grote ontwikkelingen toe onder Alkmaar-Hoorn. Op de corridor A9 (Noord-Kennemerland) zal vooral kunnen worden gebouwd boven Alkmaar.

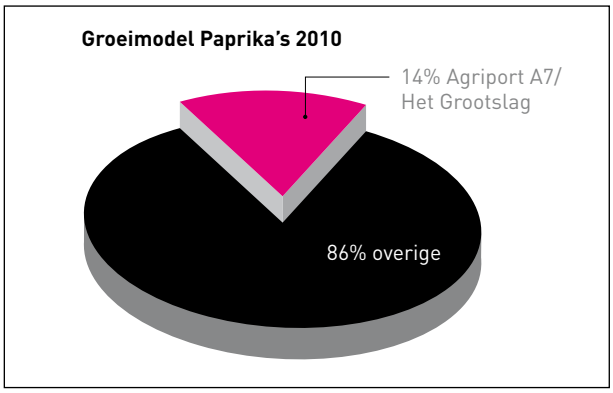
Het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland-Noord gaat tot het jaar 2030 uit van de bouw van ongeveer 22.900 woningen in West-Friesland (regio Hoorn) en 27.700 woningen in Noord-Kennemerland (regio Alkmaar). De ruimtebehoefte aan netto bedrijventerreinhectares is in beide gebieden voor diezelfde periode gesteld op respectievelijk 720 en 495 hectare. Rekening houdend met de bestaande capaciteit dient aanvullend 475 en 380 hectare ontwikkeld te worden in de periode tot 2030. Op dit moment verplaatst een deel van de kassen afkomstig uit het Westland zich naar de Wieringermeer. Ongeveer 500 hectare is al in ontwikkeling en vanaf 2008 komt daar nog eens 500 hectare bij. Voor bedrijven in de glastuinbouw met de afzetmarkt in Duitsland is de oost-west-verbinding van de N23 essentieel voor verdere groei.

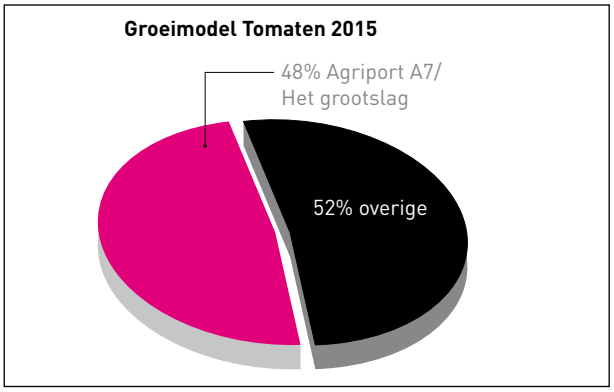
In het Ontwikkelingsbeeld wordt aangegeven dat voor de positie van het HAL-gebied (Heerhugowaard, Alkmaar, Langedijk) als netwerkstad goede bereikbaarheid van doorslaggevend belang is. West-Friesland wordt interessant geacht om bedrijven uit de Randstad op te vangen en daarmee de eigen regionale economie te versterken. Het regionale bedrijventerrein Jaagweg in Koggenland langs de N23 en de A7 is daarvoor specifiek bestemd.

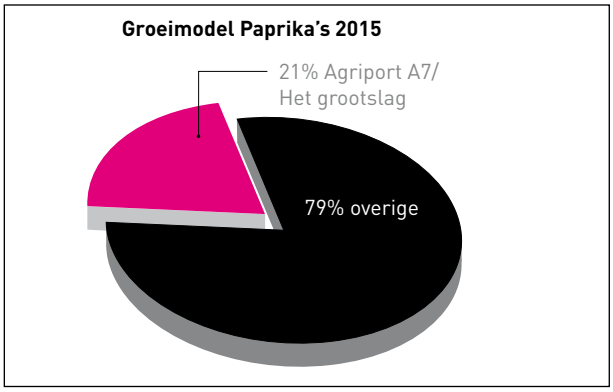
Met Agriport A7 in de Wieringermeer krijgt Noord-Holland-Noord haar eigen Greenport. In de Nota Ruimte wordt de ontwikkeling van greenports gestimuleerd. Dit in ontwikkeling zijnde grootschalige bedrijventerrein voor agribusiness en logistiek en de grootschalige glastuinbouw moeten de economie van Noord-Holland-Noord een nieuwe economische impuls geven met veel werkgelegenheid. Agriport A7 wordt een agrarische cluster van ruim 645 ha met ca. 3.500 arbeidsplaatsen. Het is gericht op vollegrondsgroente, glastuinbouw, kennis, scholing en innovatie, distributie en logistiek. De clustering op Agriport A7 heeft tot doel om duurzame concurrentievoordelen te bieden aan de glastuinbouw. Dit gebeurt door grootschalige kavels aan te bieden met verdere groeimogelijkheden naar de toekomst. Het gemiddelde glastuinbouwbedrijf in Nederland is 1,5 hectare. Ter illustratie: op Agriport is van de zeven bedrijven de grootste 116 hectare (tomaten) en de kleinste 29 hectare (paprika)!

Als het gaat om de groeiprognoses voor de tomaten en de paprika's dan zien die er als volgt uit:









Het totale areaal tomaten in Nederland is 1.400 hectare (2006). De gemiddelde omvang per bedrijf is 3,2 hectare (2006) en op Agriport A7 73 hectare in 2010! Er wordt voor 625 miljoen kilo tomaten geëxporteerd (dat staat ongeveer gelijk aan 1.250 hectare).

De grootste afnemers zijn:
- **Duitsland (50%)**
- Verenigd Koninkrijk (17%)
- Scandinavië (9%)
- Italië (5%)
- Frankrijk (4%)

Er wordt in Nederland 345 miljoen kg. paprika's per jaar geproduceerd, waarvan 312 miljoen wordt geëxporteerd.

De grootste afnemers zijn:
- **Duitsland (38%)**
- Verenigd Koninkrijk (20%)
- Scandinavië (11%)
- Verenigde Staten (7%)

Maar ook in de omgeving rond Agriport is de agrarische sector sterk vertegenwoordigd. Binnen een straal van 20 kilometer rond Agriport wordt een groot gedeelte van de Nederlandse vollegrondsgroente geteeld, te weten: 80% van de kool, 70% van de bloemkool, 60% van de broccoli, 55% van de witlof en 45% van de ijsbergsla. Een belangrijk deel van de kolom van leverancier tot consument vindt nu gebundeld op Agriport plaats, namelijk die van leverancier, producent, koeler, verpakker, verwerker tot DC Agriport, waarna het rechtstreeks naar de supermarkt en consument gaat. Daarmee ontwikkelt Agriport A7 zich tot het grootste verscentrum van Europa. Hieraan zijn forse verkeersstromen gekoppeld naar met name exportland nummer 1: Duitsland. De verwachting is dat veel vrachtverkeer gebruik zal maken van de N23 naar het oosten van het land en richting Oost-Europa. Nu al is er een sterke relatie tussen Duitsland, de Oost-Europese landen en Nederland, op het gebied van agrarische bulkproductie.

De betekenis van de zaadveredelingsindustrie voor de regio is groot. Van de top 10 zaadbedrijven in de wereld zitten er acht in Nederland, waarvan vier in West-Friesland. In Enkhuizen gaat het onder andere om de bedrijven Syngenta, Seminis en Enza. Er worden honderden miljoenen geïnvesteerd in onderzoek en innovatie. In de regio zijn tientallen zaadveredelingsbedrijven gevestigd die in totaal circa 1.650 werknemers hebben. In de toeleverende industrie zijn circa 50 bedrijven actief die honderden werknemers in de regio hebben wonen.
De ontwikkeling van deze industrie is alleen mogelijk als deze bedrijven voldoende ruimte krijgen in bestaand gebied.

Het vrachtverkeer van/uit Noord-Holland-Noord dat geen bestemming heeft in de Noordvleugel van de Randstad is nu genoodzaakt gebruik te maken van de drukke Noordvleugel infrastructuur. In de netwerkanalyse

Noordvleugel staat daarom dat gezocht wordt naar een alternatieve goederenvervoer-route vanuit Noord-Holland-Noord ter vermijding van de Noordvleugel-infrastructuur. De N23 zou dit alternatief kunnen worden. Daarnaast speelt mee dat een N23 een impuls geeft aan de ontwikkeling van (multimodale) overslagcentra bij Alkmaar, Hoorn, Enkhuizen, Lelystad en Kampen en bijdraagt aan een betere ontsluiting van diverse bedrijventerreinen en nieuwe woningbouwlocaties in het gebied.

Flevoland

De ambitie van Flevoland is een verbindende schakel te vormen tussen de Randstad en het westen en oosten van Nederland, omdat Flevoland sociaal, economisch en maatschappelijk georiënteerd is op de omliggende regio's. Veel ruimtelijke ontwikkelingen nu en in de toekomst vinden plaats langs de stedelijke hoofdinfrastructuur. Deze hoofdinfrastructuur is in Flevoland gekoppeld aan twee ontwikkelingsassen: de Noordelijke ontwikkelingsas tussen Schiphol en Groningen en de West-Oost-as van Alkmaar tot Zwolle.

De oost-west-as is één van de zeven speerpunten uit het Omgevingsplan. Er is door de provincie gekozen om zich bij de oost-west-as in eerste instantie te richten op het voorbereiden van een gebiedsvisie voor de gemeente Dronten. Hierbij wordt vooral gekeken naar het gebied ten noorden van de Dronterringweg en Hanzeweg en ten oosten van de Lage Vaart. In april 2007 is de gebiedsvisie (op hoofdlijnen) ontwikkeld. De uitwerking van de gebiedsvisie is nu in handen van de gemeente Dronten.

In Lelystad speelt de ontwikkeling van een "industrieel logistiek complex". De gemeente zet in op het profiel van dit complex, dat bestaat uit verschillende projecten, vanwege de geografische ligging van Lelystad, de (potentiële) goede bereikbaarheid, de ruimtelijke mogelijkheden en huidige economische dynamiek. Om een goed evenwicht te vinden tussen leefkwaliteit en economische ontwikkeling in Lelystad is het noodzakelijk om verkeershinder uit de stad te weren. Dit kan door het bovenregionale verkeer af te wikkelen via de A6 en toekomstige N23. Zo ontstaan tevens snelle wegverbindingen tussen een multifunctionele haven en luchthaven Lelystad.

Onderdeel van de ontwikkeling van een industrieel logistiek complex in Lelystad is de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad/Larserpoort (600-700 ha, ca. 20.000 arbeidsplaatsen) en de ontwikkeling van een multimodale, multifunctionele haven met een overslag- en transportcentrum en bijbehorende bedrijvigheid in de vorm van de ontwikkeling van een energiepark van 200 hectaren. De mogelijkheden van het verknopen van de modaliteiten weg (onder andere N23), water, spoor en lucht zijn op deze locatie optimaal. Door deze modaliteiten in samenhang te bekijken en te ontwikkelen, kunnen ze elkaar onderling versterken. Zo ontstaat een (vervoers)knooppunt voor de regionale economie dat goed is ontsloten via de weg (A6 en toekomstige N23), het water (IJsselmeer/Markermeer), het spoor (Flevolijn/Hanzelijn) en door de lucht (Lelystad Airport). Door TNO is begin 2006 onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van dit soort knooppunten, de zogenoemde Blue Ports. TNO concludeert onder meer dat ze leiden tot een versterking van het nationale logistieke netwerk en van de multimodale regionale ontsluiting en daarmee verbetering van regionale vestigingsfactoren.

Vanuit de Toekomstvisie Schiphol, en ondersteund door de Noordvleugel, is de behoefte geuit om het vliegveld Lelystad een belangrijke ondersteuning te laten zijn van Schiphol. Het gebied kan daarmee uitgroeien tot een knooppunt met een regionale tot nationale functie. De ontwikkeling van Lelystad Airport draagt bij aan werkgelegenheid en aan een beter imago van de regio. De provincie Flevoland acht de ontwikkeling van luchthaven Lelystad tot regionale luchthaven van groot belang en

zet in op een geïntegreerde ontwikkeling van dit gebied, in samenhang met een goede ontsluiting via weg en openbaar vervoer, waarvan een snelle verbinding met Schiphol essentieel onderdeel is.

Daarnaast hebben provincie en gemeente Lelystad in hun Omgevingsplan c.q. Structuurplan aangegeven de ambitie te hebben om het waterfront van Lelystad deels ook buitendijks vorm te geven. Hier ligt een nauwe relatie met het proces dat in gang is gezet voor de Toekomstvisie IJmeer/Markermeer.

Overijssel
Het thema west-oost-corridor tussen Randstad en Duitsland via Overijssel wordt ook in het Streekplan Overijssel 2000+ genoemd, naast de noord-corridor (verbinding Randstad-Noord-Nederland). De N23 is als doelstelling in dit plan aangegeven als stroomweg (autoweg). Daarnaast wordt gepleit voor het doortrekken van de A50 tot Emmeloord. De provincie gaat, net als Flevoland, het komende jaar de beleidsplannen op verschillende onderwerpen samenvoegen tot één plan: de Omgevingsvisie. Geen apart streekplan, verkeers- en vervoersplan, waterhuishoudingsplan en milieubeleidsplan meer, maar een Omgevingsvisie.

In het gebied van de Netwerkstad Zwolle-Kampen spelen meerdere ontwikkelingen. Door middel van een visie en een bijbehorend programma zijn de belangrijkste ontwikkelingen verwoord in boegbeelden. Belangrijk boegbeeld is het project IJsseldelta-Noord waarin een samenhangende uitwerking is gegeven aan het realiseren van projecten die bijdragen aan erkenning, behoud en ontwikkeling van het Nationaal landschap IJsseldelta.

Een ander belangrijk boegbeeld in relatie tot de N23 is de bypass van de IJssel bij Kampen in het kader van Ruimte voor de Rivier, samen met onder andere de stadsuitbreiding van Kampen, de Hanzelijn en de A50 als onderdeel van het Masterplan IJsseldelta-Zuid. Het project is van groot belang voor de economische structuurversterking van de Netwerkstad en het geeft een extra impuls aan het huidige en verder te ontwikkelen voorzieningenniveau. Directe aanleiding is de klimaatverandering als gevolg waarvan de IJssel in de toekomst meer water moet kunnen afvoeren. In de Planologische Kernbeslissing (PKB) Ruimte voor de Rivier worden maatregelen voorgesteld om de veiligheid in de toekomst te kunnen garanderen. De bypass is een kans voor de ruimtelijke kwaliteit.

In het Masterplan Veilig wonen, werken en recreëren in de IJsseldelta-Zuid, een voorbeeldproject ontwikkelingsplanologie uit de Nota Ruimte, komt een aantal belangrijke ontwikkelingen samen. De aanleg van de bypass van de IJssel om Kampen, de ontwikkeling van nieuwe natuur, de stadsuitbreiding van Kampen, de aanleg van de Hanzelijn en de nieuwe stationsomgeving, de wens van de regio om gefaseerd de N50 uit te bouwen naar een A50 en de opwaardering van de N307 tot een autoweg N23 met een duurzame kruising van het randmeer bij Roggebot. Met de verdere ontwikkeling van de Netwerkstad en het besluit van de gemeente Kampen om te bouwen in de polder Dronthen zal de druk op de ontsluiting via de Flevoweg naar de N50 en N23 flink toenemen.

De grote nota's
Nota Ruimte: ruimte voor ontwikkeling
Het gebied Noord-West-Holland was in de vijfde nota over de Ruimtelijke ordening van het kabinet Kok een witte vlek. Begin 2001 is daarom Noordwest 8 tot stand gekomen. Een informeel samenwerkingsverband van 30 gemeenten en economische en maatschappelijke organisaties, dat als opdracht had het gebied Den Helder-Alkmaar-Hoorn op de kaart te zetten als stedelijk netwerk. Uiteindelijk is de vijfde nota Ruimtelijke Ordening vervangen door de Nota Ruimte.

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. De Nota schept ruimte voor ontwikkeling uitgaande van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' en verschuift het accent van het stellen van ruimtelijke beperkingen naar het stimuleren van gewenste ontwikkelingen. De nota ondersteunt gebiedsgerichte ontwikkeling.

Onderdeel van de Nota Ruimte is dat medeoverheden zich dienen op te stellen als partners van ondernemende

mensen en bedrijven en de dynamiek hiervan te versterken in plaats van deze tegen te gaan door een veelheid aan regels. Bij de uitvoering van het ruimtelijk beleid hecht het Rijk grote waarde aan afstemming en samenwerking tussen gemeenten bij met name gemeentegrensoverstijgende vraagstukken op het raakvlak van verstedelijking, economie en verkeer en vervoer. De Nota gaat met andere woorden uit van een gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling waarbinnen alle partijen zoveel mogelijk participeren en samenwerken. De oost-west as in Flevoland en het IJseldeltaproject in Overijssel zijn hiervan voorbeelden.

In de Nota is de volgende passage over stedelijke netwerken opgenomen: "Stedelijke samenwerkingsverbanden die niet tot één van de nationale netwerken behoren, maar wel met goede, onderling op elkaar afgestemde plannen komen op het gebied van onder meer wonen, mobiliteit, water, de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen en de realisatie van bovenlokale voorzieningen komen eveneens in aanmerking voor financiële steun vanuit het Rijk." Tevens wordt in de Nota Ruimte de ontwikkeling van greenports gestimuleerd.

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. In het huidige regeerakkoord is opgenomen dat de "Nota Mobiliteit" leidend is bij de beoordeling en uitwerking van thema's rond mobiliteit en infrastructuur. "Sneller, schoner en veiliger" is daarbij het adagium. Daarbij richt de Nota Mobiliteit zich naast het verbeteren van de bereikbaarheid op een betrouwbare reistijd en op het robuuster maken van het netwerk. De N23 past daar uitstekend in, omdat deze als oost-west-verbinding het netwerk meer compleet maakt en als calamiteitenroute kan dienen voor de aangrenzende rijkshoofdwegen en een rol kan krijgen in een (gezamenlijk) verkeersmanagement van Rijk en regio.

Pieken in de Delta: gebiedsgerichte economische perspectieven

Pieken in de Delta is gericht op het scheppen van economische kansen en het vergroten van de ruimte voor ondernemen. Daarbij hebben de regio's het voortouw. Prioriteit ligt bij de drie economische kerngebieden: de Noordvleugel, de Zuidvleugel en de regio Utrecht. Prioriteit "Wie het nationale groeivermogen wil versterken moet comparatieve voordelen van regio's ("pieken") benutten in plaats van alleen maar achterstanden egaliseren. Het Rijk, provincies en gemeenten hebben daarbij hun eigen verantwoordelijkheid."

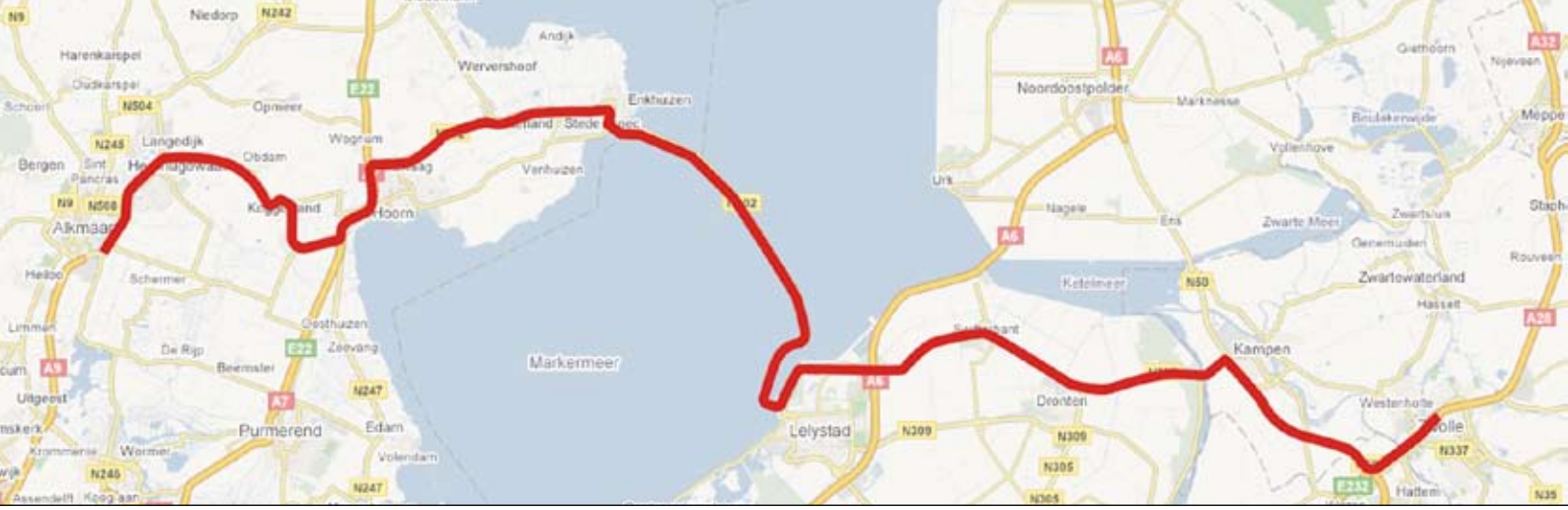
Als het gaat om de economische prioriteiten van de Noordvleugel Randstad dan zijn in de regio Noord-Holland-Noord en Flevoland de gemeenten Alkmaar en Lelystad aangewezen als stedelijke kernen waar de stedelijke economie gestimuleerd moet worden.

Probleemschets

Oost- west-verbinding ontbreekt

Het landelijk hoofdwegennetwerk vormt op veel plaatsen in Nederland een fijnmazig netwerk van noord-zuid-, maar vooral ook van oost-west-verbindingen. Wat opvalt, is dat grote delen van Noord-Holland, Flevoland en Overijssel echter alleen onderling verbonden zijn via de Afsluitdijk en de overdrukke Noordvleugel. Het Markermeer/IJsselmeer vormt nu een barrière.

Dit werd eens te meer duidelijk toen op 20 augustus 2007 de Hollandse Brug werd gesloten vanwege een falend brugdek en de mogelijke risico's daarvan voor het verkeer. Een compleet verkeersinfarct op de A1 en A6 was het gevolg. De regio's Amsterdam en Almere stonden muurvast. Die dag werd het belang van een alternatieve oost-west-verbinding voor de Noordvleugel van de Randstad duidelijk. Deze weg vult een witte vlek in het hoofdwegennet in en verbindt via de as Alkmaar – Zwolle drie provincies met elkaar, te weten Noord-Holland, Flevoland en Overijssel. Ook in relatie tot de toekomstige ontwikkelingen in het kader van de Toekomstverkenning van de Afsluitdijk kan de verbinding langs de N23 een alternatieve route vormen.



22 Bereikbaarheid in relatie tot economische ontwikkeling

De N23 is een verbinding met een diversiteit aan wegtypen, zowel voor wat betreft de inrichting als de snelheid. De capaciteit van deze verbinding is beperkt. Dit komt door het grote aantal gelijkvloerse kruisingen, de vele verkeersregelinstallaties, de beperkte aansluitingen en het regelmatige gebruik van de weg door het landbouwverkeer. Ook moet het verkeer 10 kilometer omrijden bij de Baai van Eesteren. Dit heeft invloed op de bereikbaarheid van de regio. Door de beperkte bereikbaarheid wordt de economische ontwikkeling van de regio geremd.

Meer specifiek laat de huidige situatie als volgt beschrijven:

- Op de N507 tussen Heerhugowaard en de aansluiting met de N243 bij De Goorn wordt de doorstroming belemmerd door het landbouwverkeer dat veelvuldig van delen van dit tracé gebruik maakt. De kruisingen zijn allemaal van verkeersregelinstallaties voorzien, hetgeen ook de snelheid uit de doorstroming haalt.

- Het laatste stuk van de N243 tot aan de A7 heeft te weinig capaciteit. Dit gedeelte is nu uitgevoerd als 2 x 1 rijbaan met 80 km/uur en kent met name in de ochtendspits vanaf de A7 en in de namiddag naar de A7 toe capaciteitsproblemen.

- De aansluiting in de ochtendspits bij Hoorn Noord van de N302 op de A7 is een groot knelpunt omdat de rijbanen van 2 x 2 naar 2 x 1 teruggaan. Tevens is de rotonde voor de aansluiting op de A7 te klein gedimensioneerd, waardoor in de spits congestie ontstaat. Het verkeer tussen de A7 en Hoogkarspel groeit sterk in verband met de lopende ontwikkeling van de woonwijk Bangert en Oosterpolder (circa 3.300 woningen). Verder zitten er veel verkeersregelinstallaties relatief kort achter elkaar in dit deel van het traject waardoor vooral in de ochtendspit naar de A7 en in de avondspits vanaf de A7 een lint van auto's ontstaat, dat van verkeersinstallatie naar verkeersinstallatie rijdt.

- De bestaande N302 maakt bij Enkhuizen een scherpe bocht om de zaadbedrijven heen om via enkele verkeersregelinstallaties uiteindelijk aan te sluiten op de Houtribdijk. De Houtribdijk zelf kan het huidige verkeer op dit moment goed verwerken en kent geen doorstromingsprobleem. Bij Lelystad maakt de weg een grote bocht bij de Baai van Van Eesteren, waardoor in feite 10 kilometer wordt omgereden.

- Bij Lelystad zoekt het verkeer zich een weg door Lelystad heen.

- Tussen Lelystad en Dronten is de weg uitgevoerd in 2 x 1 rijstroken met gelijkvloerse kruisingen en landbouwverkeer op het traject. Tussen Dronten en Kampen is de weg 80 km/uur, 2 x 1 met gelijkvloerse kruisingen tussen Dronten (Biddingringweg) en Kampen (N50), waarna de weg vervolgt met 100 km/uur op de N50, 2 x 1 met gelijkvloerse kruisingen ten oosten van Kampen (Daarna overgang 3 x 1 rijstrook met gelijkvloerse kruisingen. Deze 3-strooksweg is in de verkeersstudie als een 2 x 1 rijstrookweg in het verkeersmodel opgenomen).

Bereikbaarheid in cijfers

In Noord-Holland-Noord zijn de afwikkelingsproblemen aan de oostkant van de A7 fors hoger dan aan de westkant. Onderstaand wordt in cijfers de bereikbaarheidsproblematiek en verkeersveiligheidsproblematiek geschetst. Het gaat voor bereikbaarheid dan om de

DEELTRAJECT	OCHTENDSPITS			AVONDSPITS		
	Laagst	**hoogst**	**gemiddeld**	**laagst**	**hoogst**	**gemiddeld**
Heerhugowaard-Avenhorn	22	69	46	27	84	54
Avenhorn-A7	76	82	79	73	95	82
A7 tussen afrit 7 en 9	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
A7-Markerwaardweg	50	101	79	48	96	78
Markerwaardweg-Houtribdijk	64	110	78	72	133	92

Belastinggraden op kruispunten in 2004: waarden hoger dan 80 duiden op overbelasting (bron verkeersmodel Goudappel Coffeng)

DEELTRAJECT	OCHTENDSPITS			AVONDSPITS		
	laagst	hoogst	gemiddeld	laagst	hoogst	gemiddeld
Heerhugowaard-Avenhorn	47	56	53	50	58	53
Avenhorn-A7	33	71	55	33	74	55
A7 tussen afrit 7 en 9	80	102	93	14	101	77
A7-Markerwaardweg	50	61	56	41	58	51
Markerwaardweg-Houtribdijk	25	51	34	23	48	30

Rijsnelheden op deeltrajecten in km/h in 2004 (bron: verkeersmodel Goudappel Coffeng)

capaciteit van de kruispunten, de gemiddelde rijsnelheid en de gemiddelde vertragingstijd.

Kruispunten waar tijdens de spits de belastinggraad veel te hoog is (hoger dan 90):

- het punt waar de op- en afrit van afslag 7 aan de oostzijde van de A7 uitmonden op de N243
- het punt waar de op- en afritten van afslag 9 uitmonden op de Westfrisiaweg (N302)
- het punt waar de Rijweg uitmondt op de Westfrisiaweg (N302)
- de punten waar de Sluisweg, de Esdoornlaan en de Veilingweg uitmonden op de Drechterlandseweg (N302)
- het punt waar het Westeinde uitmondt op de Randweg (N302)

Gemiddelde rijsnelheden op de onderscheiden deeltrajecten in km/uur:

- Heerhugowaard-Avenhorn: 53 (zowel ochtend- als avondspits)
- Avenhorn-A7: 55 (zowel ochtend- als avondspits)
- A7 tussen afrit 7 en 9: 93 (ochtendspits), 77 (avondspits)
- A7-Markerwaardweg: 56 (ochtendspits), 51 (avondspits)
- Markerwaardweg – Houtribdijk: 34 (ochtendspits), 30 (avondspits)

Met name vlak voor de kruispunten komen lage rijsnelheden voor; doordat het verkeer op kruispunten niet vlot genoeg wordt afgewikkeld, komt het verkeer op de rijstroken voor het kruispunt tot stilstand.

Gemiddelde vertragingstijd op de onderscheiden deeltrajecten per voertuig sec:

- Heerhugowaard-Avenhorn: 37 (ochtendspits), 28 (avondspits)
- Avenhorn-A7: 41 (ochtendspits), 68 (avondspits)
- A7 tussen afrit 7 en 9: 20 (ochtendspits), 150 (avondspits)
- A7-Markerwaardweg: 60 (ochtendspits), 104 (avondspits)
- Markerwaardweg – Houtribdijk: 362 (ochtendspits), 508 (avondspits)

De gemiddelde vertragingstijden bevestigen het beeld dat het probleem in de avondspits groter is dan in de ochtendspits. Met name geldt dit voor het meest oostelijk tracégedeelte (Markerwaardweg-Houtribdijk).

Bereikbaarheid over 15 jaar

Het beeld over 15 jaar is dat de problematiek zich niet meer in hoofdzaak beperkt tot de kruispunten op het oostelijk deel van de Westfrisiaweg. Als het gaat om de gemiddelde rijsnelheid neemt deze af, de gemiddelde vertragingstijd neemt toe.

Verkeersveiligheid

Daarnaast zijn er problemen op het gebied van de verkeersveiligheid. Voor de verkeersveiligheid wordt inzicht gegeven in de top 5 van onveilige wegvakken en kruispunten. Ten aanzien van de geregistreerde verkeersongevallen valt op dat er relatief veel ongevallen plaatsvinden op de A7 en het oostelijk deel van de Westfrisiaweg.

Huidige situatie

Uit bovenstaande tabel dat op het oostelijk deel van de Westfrisiaweg/N23 meer ongevallen gebeuren dan op het westelijk deel: 524 ongevallen tegenover 177.

DEELTRAJECT	LENGTE WEGVAK	AANTAL ONGEVALLEN			
		dood	letsel	UMS	totaal
Heerhugowaard-Avenhorn	10,4	3	20	58	81
Avenhorn-A7	2,7	1	10	85	96
A7 tussen afrit 7 en 9	5,7	0	42	248	290
A7-Markerwaardweg	8,9	2	40	201	243
Markerwaardweg-Houtribdijk	9,9	4	42	235	281
Totaal	**37,6**	**10**	**154**	**827**	**991**

Aantal geregistreerde ongevallen over 1999-2003 (bron: Provincie Noord-Holland)

Wordt het aantal ongevallen afgezet tegen de wegvaklengte, dan gebeuren op de A7 de meeste ongevallen. Drukken we het aantal slachtoffers per miljoen voertuigpassages uit dan ontstaan de volgende slachtofferratio's. Is de waarde 0,1 of hoger, dan is in vergelijking met landelijke gemiddelden sprake van een onveilig punt.

Top vijf van onveilige kruispunten:

- Westfrisiaweg (N302) Noorderboekert nabij Westwoud – slachtofferratio: 0,174
- Braken (N507) het Westeinde/De Burg nabij De Goorn – slachtofferratio: 0,173
- Drechterlandseweg (N302) met Westeinde in Enkhuizen – slachtofferratio: 0,172
- Randweg (N302) met Westeinde in Enkhuizen slachtofferratio: 0,168
- Drechterlandseweg (N302) met Kadijkweg in Lutjebroek – slachtofferratio: 0,150

Voor de wegvlakken geldt hetzelfde. We gaan hier uit van het aantal slachtoffers per miljoen voertuigkilometers, waarbij ook hier de kritische norm ligt op 0,1.

Top vijf van onveilige wegvlakken

- Randweg (N302) Westeinde – Zijlweg (N302 en N506) slachtofferratio: 0,595
- Krusemanlaan/Braken (N507) Heerhugowaard – Obdam – slachtofferratio: 0,292
- Drechterlandseweg (N302) Driehuizen – Kadijkweg slachtofferratio: 0,172
- Braken (N507) tussen Dorpsstraat en Wogmeer (Obdam) – slachtofferratio: 0,270
- Provincialeweg (N243) tussen de op- en afritten van aansluiting 7 op de A7 – slachtofferratio: 0,190

Verkeersveiligheid over 15 jaar

De verkeersveiligheid zal verslechteren als maatregelen aan de Westfrisiaweg uitblijven. Naar verwachting zullen er in de referentiesituatie circa 60 slachtoffers vallen. Ten opzichte van 2004 is dat een stijging van 40%. Overigens neemt het verkeersaanbod met een vergelijkbaar percentage toe.

Voor wat betreft het slachtofferratio op de kruispunten mag aangenomen worden dat de knelpunten uit de huidige situatie nog steeds bestaan en dat door de verwachte verkeerstoename er nog vijf kruispunten meer boven de kritische grens van 0,1 komen. Dit zijn veelal kruispunten op het oostelijk deel van het traject. Ook zijn er vijf wegvakken die een additioneel knelpunt gaan vormen als het gaat om verkeersveiligheid.

Opgave

Vanuit de ambitie en probleemstelling kunnen de volgende opgaven voor het gebied rond de N23 worden geformuleerd:

- het accommoderen van de economische ontwikkeling (werken en wonen) in de N23-regio door het verbeteren van de infrastructuur en het aansluiten van belangrijke gebiedsontwikkelingsprojecten aan deze verbinding.
- het creëren van een alternatieve verbinding tussen West- en Oost-Nederland en verder richting Duitsland via de dijk Enkhuizen-Lelystad als onderdeel van het landelijk netwerk.
- het aanleggen van de N23 met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid.

Hoofdstuk 3
Oplossingsrichting

In de afgelopen jaren zijn verschillende onderzoeken gedaan naar het tracé voor de N23. Op basis van deze onderzoeken is voor de verschillende onderdelen van het traject een tracékeuze gemaakt. Daarbij is deels ook een fasering aangebracht.

In dit hoofdstuk wordt het eindbeeld beschreven. Op het MIRT-alternatief in de MKBA en verkeersstudie zijn twee varianten ontwikkeld, een MIRT-min en MIRT-plus variant. De verschillen met de MIRT-variant worden in dit hoofdstuk beschreven.

Het voorkeursalternatief van de regio's waar deze MIRT-aanvraag op is gebaseerd, is de MIRT-plus variant.

Vervolgens wordt voor Noord-Holland, Flevoland en Overijssel specifieker beschreven welke tracékeuzes zijn gemaakt en indien aan de orde, voor welke manier van faseren is gekozen. Daarbij wordt voor de belangrijkste alternatieven in het kader van de tracékeuze aangegeven, waarom daar niet de voorkeur aan is gegeven.

Nul-situatie

Voordat het voorkeursalternatief wordt beschreven, wordt eerst de nul-situatie beschreven. Dit is de situatie in 2020 zonder dat de N23 en de onlosmakelijk daaraan verbonden gebiedsontwikkelingsprojecten zijn gerealiseerd. De huidige tracédelen zijn overwegend 80 kilometer, grotendeels met 2x1 rijstroken uitgevoerd en met kruispunten die zijn voorzien van verkeersregelinstallaties.

Meer specifiek ziet de weg er in de nulsituatie als volgt uit:

- 80-km/uur, 2 x 1 met gelijkvloerse kruisingen (verkeersregelinstallaties) tussen Heerhugowaard en de N243
- 80 km/uur, 2 x 1 met gelijkvloerse kruisingen (verkeersregelinstallaties) tussen de N243 Avenhorn en de A7
- Tussen A7 en Enkhuizen/Houtribdijk. Eerste deel 100 km/uur, 2x2 t/m de kruising met de Oostergouw bij Hoorn, daarna 2 x 1 met gelijkvloerse kruisingen (verkeersregelinstallaties) vlak voor Hoogkarspel 80 km/uur tot aan Enkhuizen/Houtribdijk.
- 100 km/uur, 2 x 1 op de Houtribdijk
- 80 km/uur, 2 x 1 met gelijkvloerse kruisingen tussen Lelystad en Dronten
- 80 km/uur, 2 x 1 met gelijkvloerse kruisingen tussen Dronten (Biddingringweg) en Kampen (N50)
- 100 km/uur, 2 x 1 met gelijkvloerse kruisingen op de N50 ten oosten van Kampen

Ten aanzien van de gebiedsontwikkelingen wordt er in de nul-situatie van uitgegaan dat de gebiedsontwikkelingsprojecten die onlosmakelijk aan de N23 zijn verbonden niet zijn gerealiseerd. Ten opzichte van de vulling in NRM 2.3 zijn daarom Jaagweg, Hoogkarspel-Zuid en Visvijver Lelystad gecorrigeerd.

Zo heeft de gemeente Koggenland altijd gesteld dat opwaardering van de N23, voorwaarde is voor de ontwikkeling van dit bedrijventerrein. In het raadsbesluit van 17 december 2007 wordt de gemeentelijke bijdrage voor de N23 ook onlosmakelijk gekoppeld aan

	Jaagweg	Westfrisia-Noord	Hoogkarspel-Zuid	Ontwikkeling Bataviastad	Visvijver Lelystad	Lelystad Airport
Ontwikkeling in NRM 2.3	Ja	Nee	Ja	Nee	Ja	Nee
1. MIT variant	Nee	Ja	Nee	Ja	Nee	Ja
2. MIT MIN variant	Nee	Ja	Nee	Nee	Ja	Ja
3. MIT PLUS variant	Nee	Ja	Nee	Ja	Nee	Ja
Modelreferentie	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Nulalternatief	Ja	Nee	Ja	Nee	Ja	Ja

Tabel: Toont de toegepaste correcties op de standaard NRM-vulling van 2.3 (Bron: MKBA)

de ontwikkeling van Jaagweg. Verder wordt een rechtstreekse ontsluiting/aansluiting op de A7 als voorwaarde gesteld. Jaagweg betreft een regionaal bedrijfsterrein vooral gericht op logistiek en transport.

De doorsteek van de N23 ter hoogte van Hoogkarspel betekent dat de bouw van 3.500 woningen in Hoogkarspel-Zuid mogelijk wordt gemaakt. De locatie Hoogkarspel-Zuid is in beeld als grootschalige regionale woonlocatie voor na 2014, dit omdat de regionale centrumgemeente Hoorn na de ontwikkeling van de locatie Bangert / Oosterpolder (momenteel in uitvoering) volledig aan zijn gemeentegrenzen zit en in die zin geen regionale opvangfunctie meer kan vervullen. De locatie Hoogkarspel-Zuid past in het zogenaamde Bandstadconcept hetgeen een verstedelijking voorstaat tussen Hoogkarspel en Enkhuizen. Voorwaarde voor de ontwikkeling van deze locatie is een goede bereikbaarheid en ontsluiting over de weg in de vorm van de N23.

Het bedrijventerrein bij het Visvijvergebied kan bij de kortsluiting van de Baai van Van Eesteren verder worden ontwikkeld, evenals het realiseren van een nieuw waterfront voor lelystad waarin plaats is voor buitendijks wonen, recreatie en natuurontwikkeling.

De alternatieven van A tot Z

De MIRT-plus variant – het voorkeursalternatief

De N23 in de MI(R)T-variant wordt grotendeels opgewaardeerd naar een 100 km/uur stroomweg, waarbij verkeersregelinstallaties worden vervangen door ongelijkvloerse kruisingen of rotondes. Op de meest intensieve delen wordt het tracé verbreed naar 2x2 rijstroken.

Uitgangspunt voor de opwaardering van de N23 is het zoveel als mogelijk gebruik maken van de bestaande wegenstructuur, zodat natuur en milieu niet extra worden aangetast. Bij de N23 wordt in grote mate rekening gehouden met fietsverbindingen. De belangrijke noord-zuid fietsverbindingen blijven behouden en kruisen de N23 zoveel als mogelijk ongelijkvloers. Daardoor zal de veiligheid fors verbeteren.

Bij het ontwerp van de aan te leggen parallelwegen zal eveneens ruim aandacht zijn voor de veiligheid van fietsers en voetgangers in relatie tot het langzaam verkeer (met name landbouwverkeer). Indien de hoeveelheid landbouwverkeer en het aantal fietsers hiertoe noodzaakt, wordt de inrichting van de parallelweg aangepast dan wel worden aparte fietspaden aangelegd. De N23 is een combinatie van een bereikbaarheids- en een gebiedsontwikkelings-project wat betekent dat de onderzochte varianten ook op beide aspecten van elkaar verschillen.

Verkeerskundige invulling projectvarianten

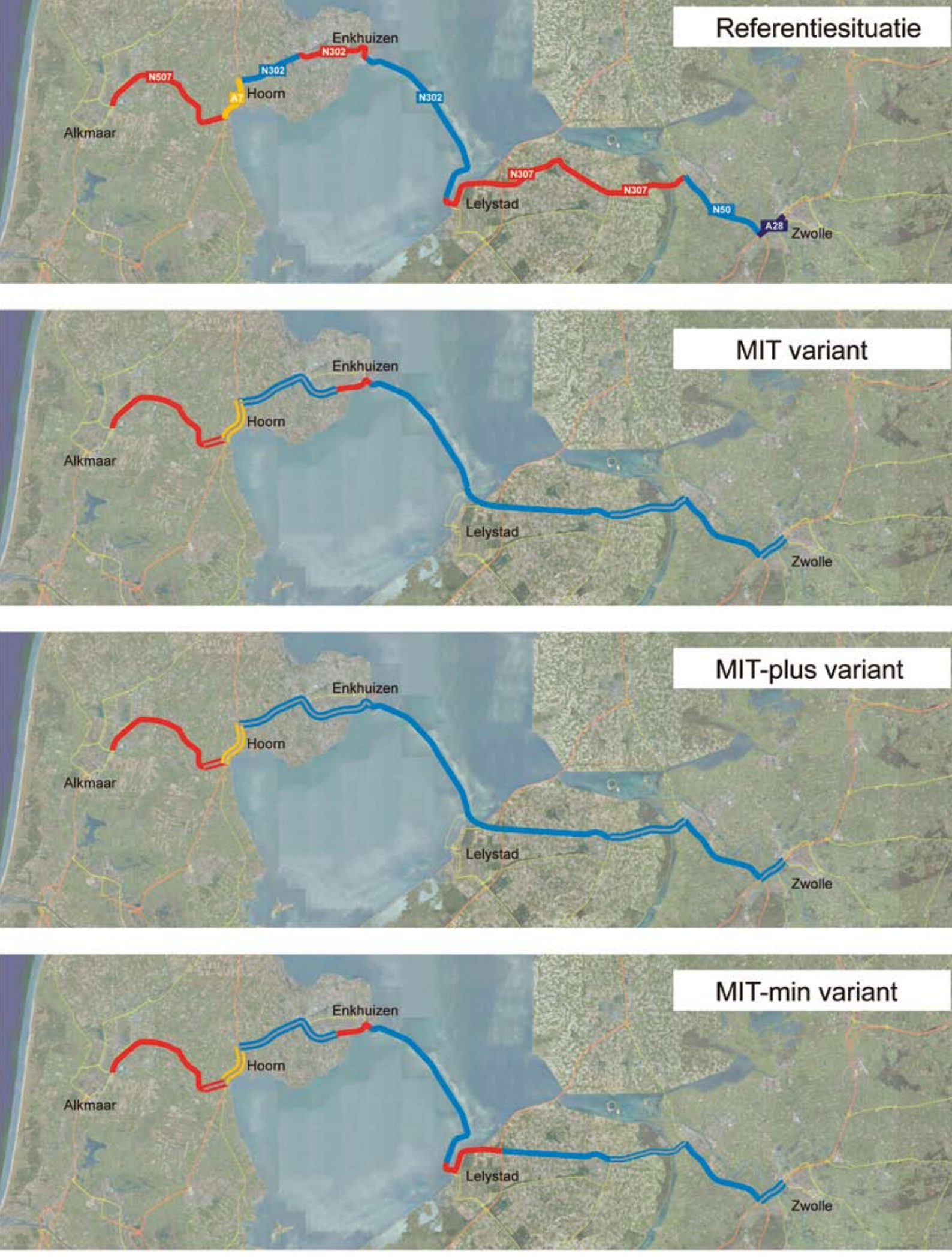
De MI(R)T variant voor de N23 ziet er als volgt uit:

- 80-km/uur, 2 x 1 met ongelijkvloerse kruisingen en gelijkvloerse aansluitingen op het wegdeel tussen Heerhugowaard en de N243
- 80-km/uur, 2 x 2 met gelijkvloerse aansluitingen op het wegdeel tussen de aansluiting N243 en de A7
- 100 km/uur, 2 x 2 met ongelijkvloerse aansluitingen op het wegdeel tussen de A7 en Hoogkarspel
- Doorsteek bij Hoogkarspel met een ontwerpsnelheid van 100 km/uur, 2x2 en ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen, waarbij de N23 ten zuiden van Bovenkarspel tot Enkhuizen het huidige tracé van de N506 volgt. Dit laatste wegdeel heeft de N23 een ontwerpsnelheid van 80 km/uur, 2x1 en gelijkvloerse aansluitingen.
- 100 km/uur, 2 x 1 op de Houtribdijk plus kortsluiting van de baai van Van Eesteren
- Een nieuwe weg van 100 km/uur, 2 x 1 met ongelijkvloerse kruisingen tussen Lelystad en Dronten (Dronterringweg)
- 100 km/uur, 2 x 1 met gelijkvloerse kruisingen ten noorden van Dronten tot Biddingringweg
- 100 km/uur, 2 x 2 met ongelijkvloerse kruisingen tussen Dronten (Biddingringweg) en Kampen (N50)
- 100 km/uur, 2 x 1 met gelijkvloerse kruisingen op de N50 ten oosten van Kampen

Naast de MIRT-variant is er ook een MIRT-min variant en een MIRT-plus variant uitgewerkt.

In de MIRT-min variant wordt de kortsluiting van de Baai van Van Eesteren niet gerealiseerd. De N23 volgt het bestaande tracé over de Houtribdijk.

In de MIRT-plus variant, het voorkeursalternatief, heeft de N23 in Enkhuizen een ontwerpsnelheid van 100 km/uur met 2x2 rijstroken.


Referentiesituatie
Enkhuizen
N302
N302
N507
A7
Hoorn
N302
Alkmaar
N307
N307
Lelystad
N50
A28
Zwolle
MIT variant
Enkhuizen
Hoorn
Alkmaar
Lelystad
Zwolle
MIT-plus variant
Enkhuizen
Hoorn
Alkmaar
Lelystad
Zwolle
MIT-min variant
Enkhuizen
Hoorn
Alkmaar
Lelystad
Zwolle
80 km/u
2 x 1 rijstrook
100 km/u
2 x 1 rijstrook
80 km/u
2 x 2 rijstroken
100 km/u
2 x 2 rijstroken
120 km/u
2 x 2 rijstroken

Referentiesituatie
Enkhuizen
Hoorn
Hoogkarspel-
Zuid
Alkmaar
Jaagweg
Lelystad
Zwolle

MIT variant
Westfrisia-Noord
Enkhuizen
Hoorn
Hoogkarspel-
Zuid
Alkmaar
Jaagweg
Visvijvergebied
Lelystad
Bataviastad
Lelystad
Airport
Zwolle

MIT-plus variant
Westfrisia-Noord
Enkhuizen
Hoorn
Hoogkarspel-
Zuid
Alkmaar
Jaagweg
Visvijvergebied
Lelystad
Bataviastad
Lelystad
Airport
Zwolle

MIT-min variant
Westfrisia-Noord
Enkhuizen
Hoorn
Hoogkarspel-
Zuid
Alkmaar
Jaagweg
Lelystad
Lelystad
Airport
Zwolle

	Jaagweg	Westfrisia-Noord (tweede fase)	Hoogkarspel-Zuid	Ontwikkeling Bataviastad	Visvijver Lelystad
Type	Bedrijventerrein	Bedrijventerrein	Woningbouw	Bedrijventerrein & Woningbouw	Bedrijventerrein
Variant					
MIT	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
MIT MIN	Ja	Ja	Ja	Nee	Nee
MIT PLUS	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

Tabel: Gebiedsontwikkelingen (van west naar oost) per variant (Bron MKBA)

Ruimtelijke invulling varianten

De N23 omvat tevens een aantal gebiedsontwikkelingen die zonder de N23 niet mogelijk zouden zijn. In alle varianten worden door de N23 de volgende ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt:

- Ontwikkeling van bedrijventerrein Jaagweg in gemeente Koggenland met een omvang van 80 hectare netto (bron: Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord), ca 3.850 arbeidsplaatsen
- Ontwikkeling van bedrijventerrein Westfrisia-Noord in gemeente Hoorn met een omvang van 70 hectare netto (bron: Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord), ca 4.700 arbeidsplaatsen. Hiervan wordt nu reeds 20 hectare ontwikkeld. De overige 50 hectare (ca 3.350 arbeidsplaatsen) kan gekoppeld worden aan realisatie van de N23.

Afhankelijk van de exacte vormgeving van de N23 kunnen de volgende ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt:

- Een doorsteek bij Hoogkarspel betekent dat de bouw van 3.500 woningen (bron: Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland-Noord) in Hoogkarspel-Zuid mogelijk wordt gemaakt. Bij een gemiddelde woningbezetting van 2,2 resulteert dit in circa 7.700 extra inwoners.
- Kortsluiting van de Baai van Van Eesteren betekent dat de volgende ontwikkelingen in Lelystad mogelijk worden gemaakt:
- Verdere ontwikkeling van Bataviastad met 600 arbeidsplaatsen en 500 inwoners
- Een positievere ontwikkeling van bedrijventerrein Visvijvergebied met een omvang van 200 hectare (bron: Structuurplan Lelystad). Naar verwachting resulteert kortsluiting in 600 arbeidsplaatsen extra.

In totaal zijn vijf gebiedsontwikkelingen direct aan de N23 gerelateerd. In bovenstaande tabel zijn deze ontwikkelingen per variant weergegeven.

Fasering

De MIRT-plus variant beschrijft het eindbeeld van de N23. In de realisatie is een fasering aangebracht. In fase 1 wordt nog niet de kortsluiting bij de Baai van Van Eesteren uitgevoerd. Tevens wordt de capaciteit bij Broekerhaven nog niet vergroot. Deze fasering is in belangrijke mate ingegeven vanuit het feit dat bij de Baai van Van Eesteren belangrijke milieuwaarden spelen. De planologische procedures zijn daarom complex en langdurig. Vanuit bereikbaarheidsoptiek is de fasering verdedigbaar, omdat op beide punten nog voldoende restcapaciteit aanwezig is in de periode tot 2020.

Tracékeuze voorkeursalternatief

Zoals in de inleiding aangegeven, zijn in de afgelopen jaren verschillende onderzoeken gedaan naar het tracé voor de N23. Op basis van deze onderzoeken is voor de verschillende onderdelen van het traject een tracékeuze gemaakt. Daarbij is deels ook een fasering in de tijd aangebracht.

Tracédeel Alkmaar – Rondweg Heerhugowaard

Bij de besluitvorming over de tracékeuzes op de verschillende onderdelen van het traject hebben de volgende afwegingscriteria een rol gespeeld:

- Economische effecten (ontsluitingen, mogelijkheden voor economische ontwikkeling)
- Effecten ten aanzien van:
  - doorstroming en bereikbaarheid
  - verkeersveiligheid (inclusief toekomstvastheid)
  - leefbaarheid (inclusief mogelijkheden voor inpassing in omgeving)
- Milieuaspecten
- Kosten

In de onderstaande paragrafen wordt voor Noord-Holland, Flevoland en Overijssel specifieker beschreven welke tracékeuze is gemaakt en, indien aan de orde, voor welke manier van faseren is gekozen. Daarbij wordt voor de afgewezen alternatieven aangegeven, waarom daar niet de voorkeur aan is gegeven.

Noord-Holland

De Westfrisiaweg is het Noord-Hollandse deel van de gewenste verbinding N23 van Alkmaar naar Zwolle en bestaat uit een aantal tracédelen.

Tracédeel Alkmaar – Rondweg Heerhugowaard

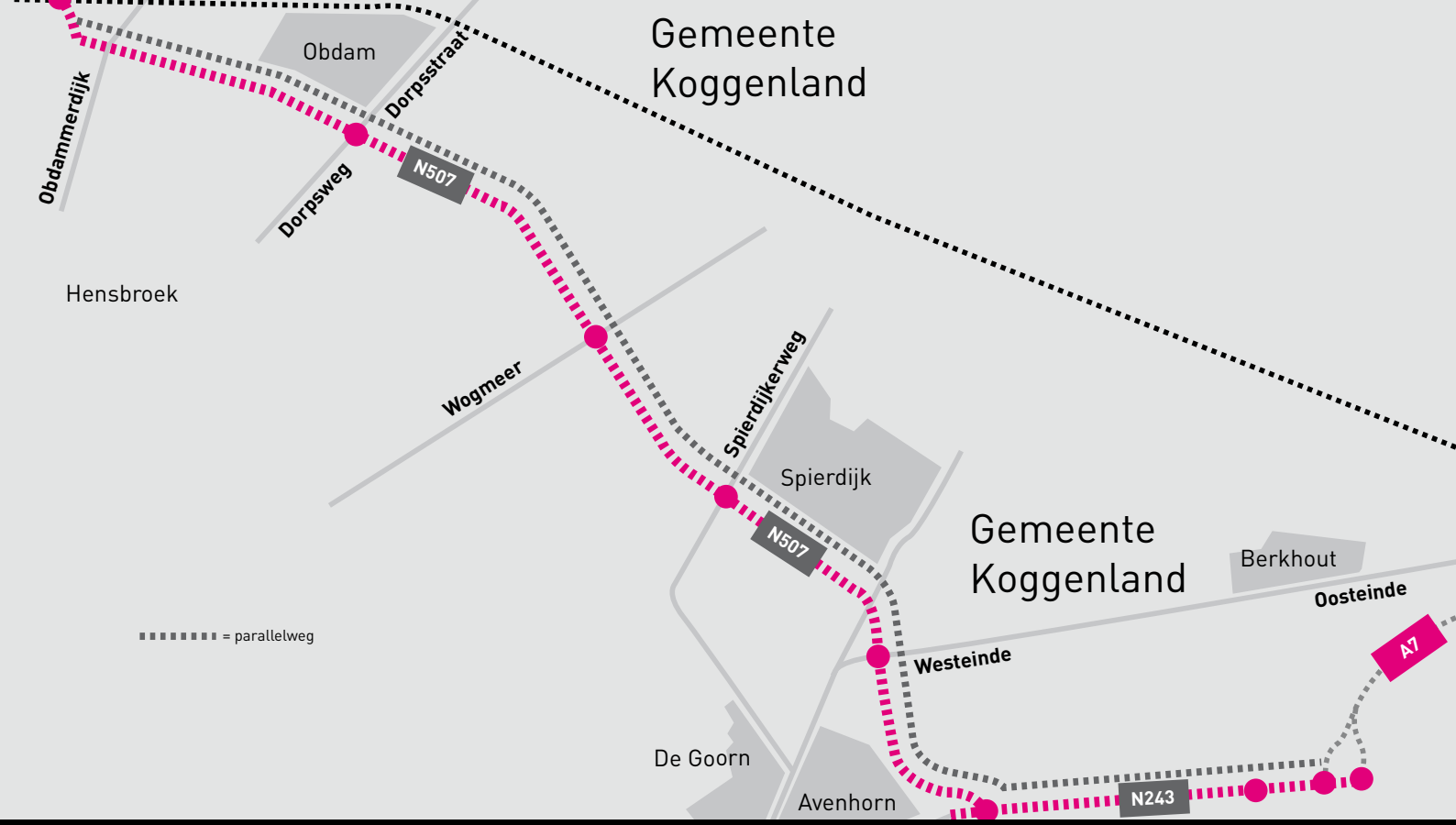
De oostelijke randweg (N242) rond Alkmaar wordt op dit moment door de Provincie Noord-Holland flink onder handen genomen. Het startpunt van de N23 bevindt zich ten noorden van Heerhugowaard op de N242.

Het betreft deels een nieuw tracédeel. Het deel vanaf de N242 tot aan het te ontwikkelen bedrijventerrein 'De Vork' is onderdeel van het project, maar is vooruitlopend op de besluitvorming over het totale project al door Heerhugowaard in uitvoering genomen. De N23 zal vervolgens worden aangelegd onder de Middenweg door. Dit biedt de meeste mogelijkheden voor een goede landschappelijke inpassing en beperkt de effecten op de lintbebouwing bestaande uit gemeentelijke monumenten en beeldbepalende panden. De N23 zal over de Molenweg worden aangelegd. De ongelijkvloerse kruising met de Molenweg zal zodanig worden uitgevoerd dat er geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk is op de Molenweg. Wel zal de fiets- en open waterverbinding in stand worden gehouden. De N23 zal vervolgens onder de spoorlijn door worden aangelegd. Het deel vanaf 'De Vork' tot aan de N507 wordt ontworpen op een snelheid van 80 km/uur.

Alternatieven

In het kader van de opstelling van het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland-Noord zijn een aantal meer zuidelijk gelegen varianten onderzocht en afgevallen op grond van onder andere de bescherming van natuur en milieu. Het ging daarbij om onder andere aantasting van het open land bij de Polder Oterleek, Waarderhout en de oeverlanden langs de zuidelijke Ringvaart.

Er zijn twee varianten uitgewerkt voor de noordelijke ontsluiting: een rondweg west en een rondweg oost. Uit de MER is gebleken dat de oostelijke rondweg vanuit milieuoogpunt beter scoort. Deze variant is verder van de bebouwing van Heerhugowaard gelegen en benadrukt, door de meer vloeiende lijn, de N23 als hoofdroute. Hierdoor kiest meer verkeer voor de oostelijke



Obdam – A7

dan de westelijke rondweg. Als gevolg hiervan neemt de verkeersdruk in de kern van Heerhugowaard af. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting. Om die redenen is gekozen voor de rondweg oost.

Tracédeel Obdam – A7

De bestaande verbinding tussen Heerhugowaard en Avenhorn (de huidige N507) blijft een weg met een snelheid van 80 km/uur. Voor het langzaam verkeer wordt een parallelweg aangelegd. De parallelweg wordt grotendeels aangelegd ten noorden van de N507. Daar waar de hoeveelheid kavelontsluitingen hiertoe noodzaakt wordt de parallelweg aan de zuidzijde aangelegd. Daar waar de intensiteiten van het fietsverkeer hiertoe noodzaakt, zal een fietspad worden aangelegd separaat van de parallelweg.

De kruising van de N23 met de Dorpstraat in Obdam vormt een aandachtspunt van het project N23. De verkeersafwikkeling van dit kruispunt zal worden verbeterd. De wijze waarop is onderwerp van nader onderzoek. De kruisingen van de N23 met de Wogmeer, de Zuidspierdijkerweg en het Westeinde worden aangepast tot rotondes. De Bobeldijk wordt afgesloten voor autoverkeer bij de Slagterweg.

De aansluiting met de N243 wordt zodanig aangepast dat de (toekomstige) verkeersstromen soepel kunnen worden verwerkt. In dat kader dient het tracé tussen Avenhorn en de A7 te worden verdubbeld tot 2x2 rijstroken. Ook de aansluiting met de A7 moet worden aangepast om de doorstroming te kunnen garanderen. Hoe dit wordt vormgegeven is onderdeel van verdere studie.

Het te ontwikkelen bedrijventerrein 'Jaagweg' zal rechtstreeks worden ontsloten op de N23. Vanaf de A7 wordt het bedrijventerrein vanuit noordelijke richting via een bypass rechtstreeks bereikbaar.

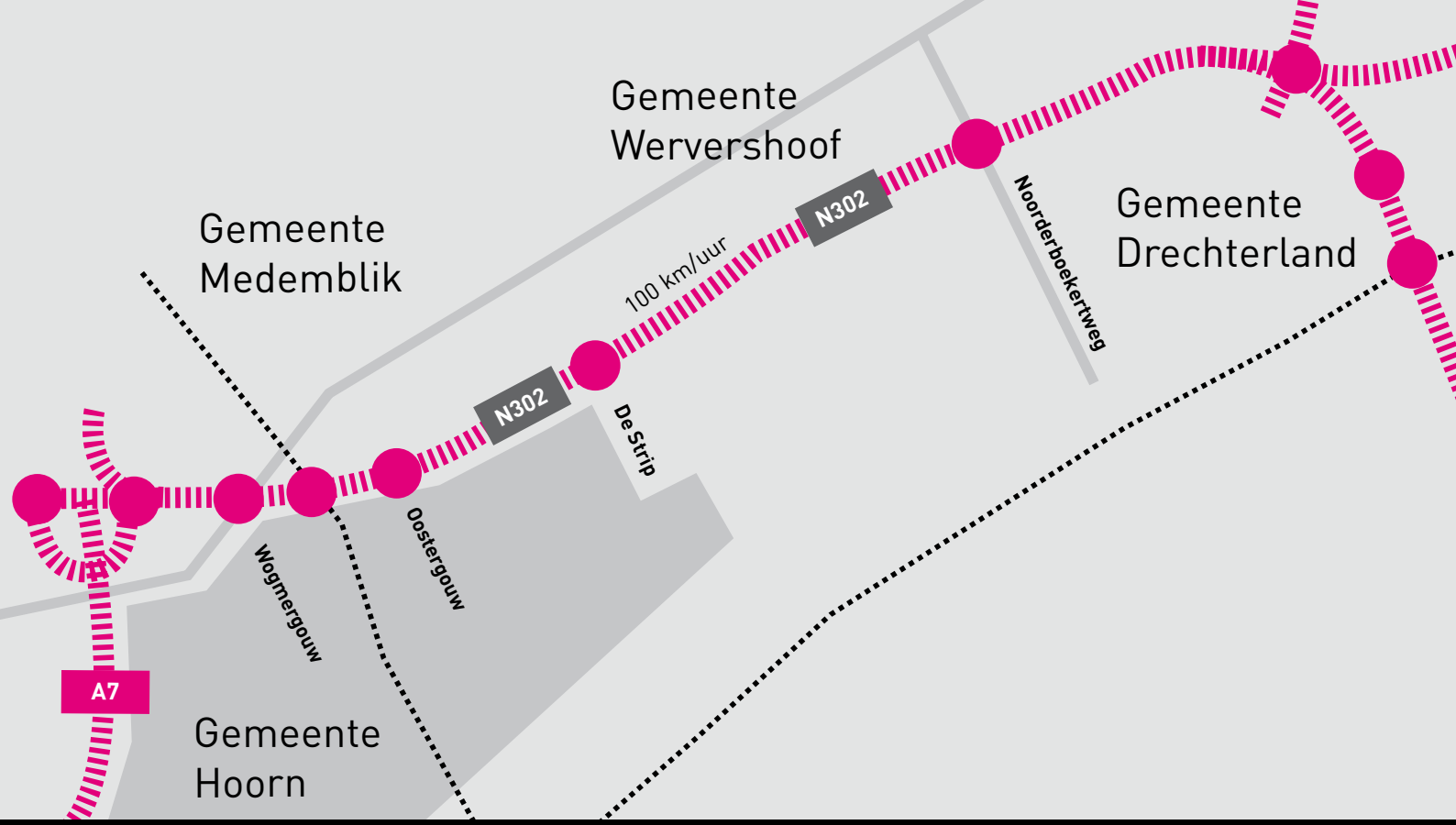
Alternatieven

Onderzocht is of een rondweg om Obdam een positieve bijdrage zou kunnen leveren aan de doorstroming op de weg. Dit is slechts in zeer beperkte mate het geval. In verband met de aan de rondweg gekoppelde afsluiting van de Dorpsstraat zal binnen de kern van Obdam sluipverkeer ontstaan via de Weerestraat en de Reigerlaan. Aangezien deze wegen niet zijn ingericht om deze verkeerstoename op te vangen leidt dit tot een sterke verslechtering van de verkeersveiligheid en van het woon- en leefklimaat in de kern Obdam. Dit en het feit dat de rondweg zelf leidt tot verstoring van een aantal diersoorten en doorsnijding van historische linten en agrarische huiskavels, heeft ertoe geleid dat niet is gekozen voor deze rondweg. De verbetering van de verkeersafwikkeling van het kruispunt Dorpstraat-N23 maakt integraal onderdeel uit van het project N23.

Tracédeel A7 – Markerwaardweg

De provinciale weg N302 tussen de A7 en de Markerwaardweg wordt een stroomweg met een ontwerpsnelheid van 100 km/uur met 2x2 rijstroken.

Het tracé van de A7 tot en met de Oostergouw wordt waarschijnlijk (deels) verhoogd aangelegd. Dit is noodzakelijk in verband met de aansluiting A7, de ongelijkvloerse aansluitingen met de Wogmergouw en de Oostergouw en de ongelijkvloerse kruising met de museumspoor-



A7-Markerwaardweg

lijn Hoorn-Medemblik. In de zomermaanden kruist de museumstoomtram dagelijks, buiten de ochtend- en avondspits, maximaal 6 x de N23. Het eerste deel vanaf de A7 ligt al hoog. Aanleg van de N23 zonder aantasting van de bebouwde omgeving met ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen lijkt niet mogelijk. Verhoogde aanleg van de N23 met de kruisende verbindingen op het huidige niveau er onder door, geeft de minste aantasting. De verhoogde ligging tot en met de Oostergouw is in de milieu effect rapportage (MER) bestempeld als het 'meest milieuvriendelijke alternatief'. Gelet op de belangen van onder andere de bewoners van Zwaagdijk-West zal nader onderzoek gedaan worden na optimalisaties.

Tussen de Oostergouw en de Rijweg wordt de N23 ten noorden van de bestaande watertransportleidingen aangelegd. Verplaatsing van deze watertransportleidingen is namelijk te kostbaar. Bovendien ontstaat hierdoor ruimte om de nieuwbouwwijk 'Bangert Oosterpolder' beter in te passen. In dit deel zal de N23 op maaiveld worden aangelegd. De kruising met de Strip zal als ongelijkvloerse aansluiting worden uitgevoerd, waarbij de N23 over de Strip heen zal worden aangelegd. De noord-zuidverbinding van de Rijweg wordt gehandhaafd. Over de wijze waarop vindt nog overleg plaats.

Tussen de Rijweg en de Markerwaardweg wordt de verdubbeling van het aantal rijstroken mogelijk gemaakt door een uitbreiding van de bestaande weg op maaiveld richting de zuidzijde. De Noorderboekert zal over de N23 heen worden aangelegd.

Alternatieven

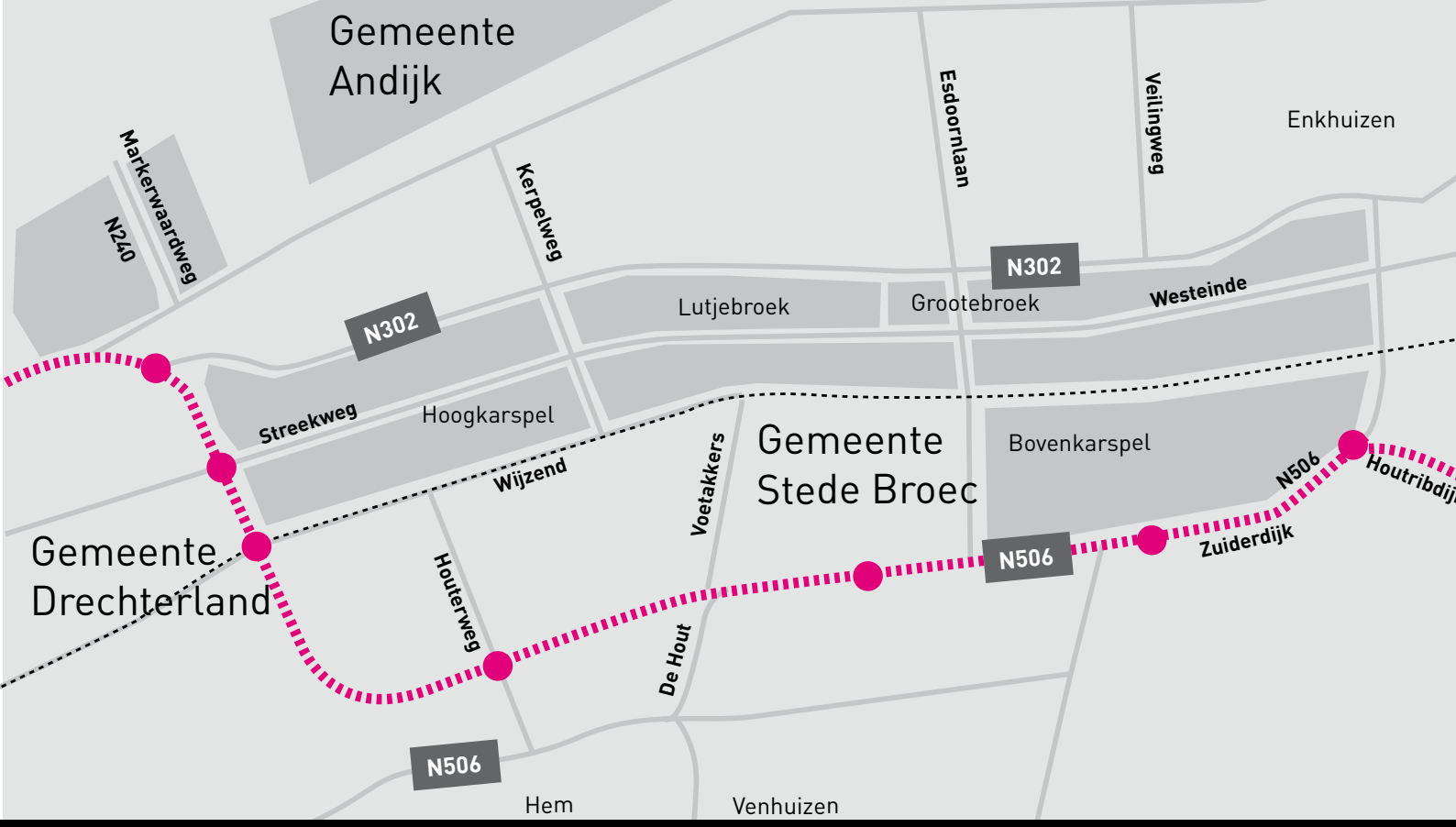
Op het tracédeel A7-Markerwaardweg zijn diverse varianten onderzocht. Die complexiteit betreft met name de dicht nabij de bestaande weg gelegen woningen (onder andere Zwaagdijk-West) en bedrijven, een groot aantal kabels en leidingen (waaronder twee grote watertransportleidingen), de nabijheid van de nieuwbouwwijk Bangert Oosterpolder en de ontwikkeling van bedrijventerrein Westfrisia-Noord.
Er zijn vier varianten onderzocht:
Variant 1: opwaardering huidige ligging richting noordzijde;
Variant 2: opwaardering huidige ligging richting zuidzijde;
Variant 3: verplaatsing N23 naar noordzijde waterleiding;
Variant 4: waterleiding in middenberm.
Uiteindelijk is een keuze gemaakt voor variant 3, vanwege ruimtetechnische redenen. Vanwege de lokatie Zwaagdijk-West worden verschillende oplossingsrichtingen binnen deze variant nader uitgewerkt.

Tracédeel Markerwaardweg – Houtribdijk

Voor de verbinding tussen de Markerwaardweg en de Houtribdijk is een keuze gemaakt voor de aanleg van een nieuwe weg ten westen van Hoogkarspel. Vanaf de Markerwaardweg tot aan de Raadhuislaan wordt dit tracédeel uitgevoerd als een 100 km-stroomweg met 2x2 rijstroken.De Markerwaardweg zal ongelijkvloers worden aangesloten op de N23.

In het regioakkoord is na een zorgvuldige afweging gekozen voor het westtracé op basis van de volgende overwegingen:

- Aanleg rondweg Bandstad (het verstedelijkte gebied van Hoogkarspel t/m Enkhuizen)



Markerwaardweg – Houtribdijk

  - groei van wonen en werken moet mogelijk worden gemaakt
  - uitgangspunt (vigerend beleid) is het concept van de Bandstad
  - aanleg rondweg rondom de Bandstad biedt het meest toekomstvaste perspectief
- Niet door het zaad
  - behoud en versterking van de zaadveredelings-industrie (Seed Valley) is van groot belang voor de gehele regio
- Een onderdoorgang bij het lint is onontkoombaar
  - bij het noordtracé doorsnijdt je de Bandstad
  - bij het westtracé is een onderdoorgang landschappelijk inpasbaar te maken

Waarom een rondweg voor de Bandstad?

In alle vastgestelde beleidsplannen op provinciaal, regionaal en lokaal niveau in het afgelopen decennium wordt uitgegaan van een verdere uitbouw van het HES-gebied via het Bandstadconcept. Voor het oostelijk deel betekent het concept een concentratie van verstedelijking vanaf Hoogkarspel in oostelijk richting via Stede Broec tot Enkhuizen. Met de aanleg van het westtracé ontstaat een rondweg om de stedelijke bandstad heen die de ontwikkeling van woningen en bedrijvigheid het beste fasciliteerd. Voor de ontwikkelingen in de regio is het westtracé dus het meest toekomstvast.

Ontzien van de zaadbedrijven

De betekenis van de zaadveredelingsindustrie voor de regio is groot. Van de top 10 zaadbedrijven in de wereld zitten er acht in Nederland, waarvan vier in West-Friesland. In Enkhuizen gaat het onder andere om de bedrijven Syngenta, Seminis en Enza. De ontwikkeling van deze industrie is alleen mogelijk als deze bedrijven voldoende ruimte krijgen om verder te ontwikkelen in bestaand gebied kunnen behouden.

Broekerhaven

Gelet op de meerkosten die een verdubbeling van de N506 tussen de Raadhuislaan en de Houtribdijk met zich meebrengt (kostenindicatie 40-60 miljoen), terwijl er ook na 2020 nog een, zij het beperkte, restcapaciteit is, is besloten om deze verdubbeling pas in fase 2 in uitvoering te nemen.

Technisch is de verdubbeling mogelijk. De optie om de N23 eerder te laten afbuigen naar het Markermeer, dus langs Broekerhaven en industrieterrein Krabbersplaat om vervolgens voorbij het sluizencomplex aan te sluiten op de Houtribdijk zal mogelijk nog nader worden onderzocht.

De N23 zal onder de Streekweg ('het lint'), de spoorlijn en de Binnenwijzend worden aangelegd om de aantasting van de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Bijzondere aandacht zal worden besteed aan de landschappelijke inpassing van de N23/Westfrisiaweg om zo de waardevolle kenmerken van landschap, natuur en woongenot zoveel als mogelijk te beschermen.

Nabij of op de Houterweg zal een ongelijkvloerse aansluiting worden gemaakt die mogelijk wordt gecombineerd met een aansluiting op de N506. Uitwerking hiervan is onderdeel van nader onderzoek en besluitvorming waarbij rekening zal worden gehouden met toekomstige ontwikkelingen.

Ook de ontsluiting van de wegen Voetakkers en Raadhuislaan zal nader worden onderzocht en uitgewerkt en is mede afhankelijk van het ontwerp van de ongelijkvloerse aansluiting (na)bij de Houterweg.
De N23 takt na de Voetakkers aan op de N506. Tot aan de Raadhuislaan zal de weg uit 2x2 rijstroken bestaan. Daarna wordt de huidige N506 gevolgd waarbij de gelijkvloerse kruisingen met de Raadhuislaan, de Florasingel en Zijlweg worden opgewaardeerd.

Alternatieven

Er zijn voor dit deel van het tracé in eerste aanleg vier varianten onderzocht, waaronder:

- Noordtracé met doorsteek Enkhuizen
- Noordtracé met bochtafsnijding Enkhuizen
- Doorsteek Hoogkarspel (westtracé)
- Doorsteek Lutjebroek

Gebleken is dat de doorsteek Lutjebroek van de vier het minst scoort op verkeerskundige resultaten. Dit alternatief veroorzaakt voorts veel aanvullende hinder voor de nabijgelegen woonkernen op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid en doorsnijdt gebieden met hoge waarden voor vissen en broedvogels. Om die redenen is de doorsteek Lutjebroek afgevallen.

Bij het noordtracé met en zonder doorsteek Enkhuizen komen in ieder geval twee ruimtelijke knelpunten naar voren: de doorsnijding van de zaadveredelingsbedrijven en de doorsnijding van de woningbouwlocatie Westeinde. Los van de (on)mogelijkheden wat betreft de doorsnijding van de zaadveredelingsbedrijven kan deze variant met behoud van de mogelijkheid om zuidelijk van Westeinde woningbouw te ontwikkelen, alleen aangelegd met een tunnel onder dit gebied door. Op basis van de hoge kosten voor een tunnel, samen met de aantasting en beperking van de ontwikkelingsmogelijkheden voor de zaadveredelingsindustrie, is besloten deze variant af te laten vallen.

Andere alternatieven

Verkeersmanagementmaatregelen

In het kader van het MER zijn in Noord-Holland de effecten van verkeersmanagementmaatregelen onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat verkeersmanagementmaatregelen, zoals bijvoorbeeld een groene golf, geen oplossing bieden voor de problematiek op de Westfrisiaweg.

Openbaar Vervoer

In het kader van het MER in Noord-Holland zijn de effecten van verbetering van het spoor onderzocht. Geconcludeerd is dat deze effecten er wel zijn, maar dat ondanks dat, uitbreiding van infrastructuur nodig blijft. In Flevoland/Overijssel wordt de Hanzelijn aangelegd. Deze spoorweg verbindt in de toekomst Lelystad via Dronten en Kampen met Zwolle. Hiermee wordt een extra impuls gegeven aan de economische ontwikkeling van het noorden, noordoosten en de provincie Flevoland. In het NRM-model, dat ten grondslag ligt aan de verkeersstudie over de N23, is echter rekening gehouden met de Hanzelijn. Desondanks blijft uitbreiding van de wegen in Flevoland noodzakelijk, zo blijkt uit de studie. Het spoor is ook hier geen alternatief voor een verbeterde wegontsluiting.

Flevoland

Houtribdijk

De dijk Enkhuizen-Lelystad is de verbindingsas tussen Noord-Holland en Flevoland/Overijssel en scheidt het IJsselmeer van het Markermeer. Dit dijktracé van 25,8 kilometer zit met circa 10.000 voertuigbewegingen per etmaal nog niet aan zijn capaciteit. In 2003 is met de oplevering van het Naviduct bij Enkhuizen een belangrijk knelpunt in de route opgelost.

Op de lange termijn blijft het streven om de dijk naar 2x2 rijstroken op te waarderen (nu 2x1). Verbreding naar 2x2 rijstroken zou een forse verbreding van het dijklichaam betekenen, hetgeen kostbaar is. Daarnaast betekent dit een vermindering van het areaal van het Natura 2000 gebied (Markermeer-IJsselmeer).

Op dit moment doet RWS een integrale verkenning naar de dijk in het kader van de dijkversterking. Onderzocht wordt om gelijktijdig met een versterking van de binnenkant van de dijk een derde rijstrook te realiseren (werk met werk maken). Naast dat dit een grote capaciteitssprong met zich meebrengt, kan een extra baan gebruikt worden bij dijkinspecties, voor het plegen van onderhoud aan de dijk en voor hulpdiensten bij calamiteiten. Hiermee kan tevens ruimte worden gecreëerd voor gescheiden rijbaanstroken, inhaalstroken en derde rijbaanoplossingen. In 2012 zou de dijkversterking realiteit moeten zijn.

Baai van Van Eesteren

In het eindbeeld van de N23 is een kortsluiting bij de Baai van Van Eesteren opgenomen. Dit zou kunnen via een brug-tunnelcombinatie, zoals opgenomen in de structuurvisie van de gemeente Lelystad. Hiermee wordt de reisafstand met circa 10 kilometer verkort en kan doorgaand verkeer van lokaal verkeer worden gescheiden. Tevens kan hiermee bedrijventerrein Visvijvers worden ontsloten, hetgeen een economische injectie voor het gebied betekent en nieuwe kansen schept voor de gewenste waterfrontontwikkeling van Lelystad. De globale investeringskosten van deze kortsluiting worden geschat op een bedrag van tussen de 80 en 120 miljoen euro.
Een eerste voorzichtige verkenning maakt duidelijk dat een eventuele kortsluiting gekoppeld aan tolheffing circa 2,2 miljoen per jaar netto aan inkomsten kan opleveren. Hiermee kan dekking worden gerealiseerd voor een investering van circa 45 miljoen euro.

Tracédeel Lelystad – Dronten

De voorkeursvariant voor de N23 tussen Lelystad en Dronten bestaat uit een nieuwe wegverbinding tussen beide plaatsen vanaf de aansluiting A6-Lelystad-Noord tot aan de Dronterringweg, net voor de bebouwde kom van Dronten. Deze weg is zoveel mogelijk gebundeld met de effecten van de Hanzelijn en bestaat uit een nieuwe kruisingsvrije verbinding. De weg zal worden aangelegd met 2x1 rijstroken, waarbij rekening wordt gehouden met uitbreiding tot 2x2 rijstroken op termijn.
De realisatie van het eerste deel van het tracédeel Lelystad (A6) tot aan de Dronterring zal in de periode 2007 – 2011 worden uitgevoerd. Het tweede deel behelst de opwaardering van de Dronterring, waarmee dit deel geschikt gemaakt wordt voor doorgaand verkeer. Dit gebeurt onder andere door een tweetal reconstructies uit te voeren:

- aanpassing van de rotonde Rivierendreef en ombouw van de aansluiting De Noord-Dronterringweg tot rotonde. Beide werken zijn al gerealiseerd.
- Aanleg parallelweg ten noorden van de Dronterringweg.

Alternatieven

In Flevoland is in 2005 voor de N23 een milieu-effectrapportage opgesteld voor het deel Lelystad-Dronten. De planvorming rondom de aanleg van de Hanzelijn was zo ver gevorderd dat het een keuze 'nu of nooit' was. Gekozen is om een nieuwe weg, gebundeld aan de spoorlijn, aan te leggen. De directe aanleiding was gelegen in het feit dat de verkeersintensiteiten op de onderliggende wegen N309 Dronterweg en N307 Dronterringweg en Swifterringweg zo hoog waren (→ 10.000 motorvoertuigen/etmaal) dat ofwel gekozen moest worden om het langzaam verkeer van deze wegen te verbieden, óf voor een nieuwe directe wegverbinding voor het doorgaande verkeer en daarmee de verkeersintensiteiten op de bestaande wegen fors te doen verminderen. Na afweging van de diverse bestudeerde alternatieven en varianten in de MER werd op 9 maart 2006 door Provinciale Staten van Flevoland gekozen voor een nieuwe wegverbinding: de N23.

Tracédeel Dronten-Kampen

Hanzeweg

Langs de Hanzeweg worden parallelvoorzieningen gerealiseerd, omdat gelet op het aantal motorvoertuigen per etmaal (→ 10.000) het vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen gewenst is om het landbouwverkeer van de weg te halen. De uitvoering hiervan is gepland in de periode 2008 – 2010.
De uitbouw van de Hanzeweg tot het eindbeeld van 2x2-rijstroken (autoweg) is op basis van de huidige prognoses nodig tussen 2015-2020. Voor dit tracédeel dienen nog aanvullende planologische procedures te worden doorlopen.

Alternatieven

Een tracé tussen Dronten en Kampen die volledig is gebundeld met de Hanzelijn (deze optie was al niet meer mogelijk c.q. te kostbaar) en een tussenvariant waarbij het via een haakse bocht en de Drontermeerdijk weer zou aansluiten bij Roggebotsluis.

Roggebotsluis

Het belangrijkste knelpunt op Flevolands grondgebied betreft de Roggebotsluis. Op grond van de autonome groei zal de wegcapaciteit hier de komende jaren tekort schieten.

Door de bypass van de IJssel in het project IJsseldelta-Zuid zullen er maatregelen moeten worden getroffen waarbij de huidige Roggebotsluis zal worden vervangen door een hoogwaterkering. Deze maatregelen moeten de mogelijkheid van een 2x2-rijstroken-oplossing in de toekomst niet onmogelijk maken.

In de nota Mobiliteit Flevoland wordt uitgegaan van een volledig kruisingsvrije oplossing tussen de (recreatieve) vaarroute Drontermeer – Vossemeer en de N23. De kosten hiervan worden globaal geschat op 90 miljoen euro, op basis van recent onderzoek. Dit is een variant waarbij werk met werk gemaakt wordt door een tunnel voor het doorgaande verkeer te combineren met de nieuwe hoogwaterkering en er een brug over de hoogwaterkering komt voor het langzaam en lokaal verkeer.
Omdat de huidige oeververbinding een rijksobject is in de N23 route, wordt voor deze duurzame verkeersoplossing een rijksbijdrage gevraagd.

Overijssel

Aan de kant van de provincie Overijssel vormt de Flevoweg (2x1 rijstroken gebiedsontsluitingsweg) de schakel tussen de Roggebotsluis en de bestaande N50. In de netwerkanalyse Noord-Overijssel wordt de uitbreiding van de Flevoweg tot 2x2-rijstroken voorzien in de periode 2010-2020. Een koppeling met het project Hanzeweg (deel 2) ligt hierbij voor de hand (2015-2020).

Vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen heeft het Rijk al in 2006 op de N50 maatregelen getroffen door op een deel van het traject een derde baan te realiseren. Er loopt op dit moment een pré-verkenning voor de N50 tussen Kampen-Hattemerbroek dat inzicht moeten geven in de toekomstige verkeersontwikkelingen mede in relatie tot de N23-aanpak.

Fasering

In de onderstaande tabel wordt samenvattend de fase waarin het deel van het project verkeert en de fasering van de realisatie per onderdeel aangegeven.

N23 trajectdeel	Fase project	Fasering
N242 - rondweg Heerhugowaard		Fasering 2010-2015
Obdam - A7		Fasering 2010-2015
A7 – Markerwaardweg		Fasering 2010-2015
Markerwaardweg – Houtribdijk		Fasering 2010-2015
Houtribdijk		Fasering 2012-2013
Baai van Van Eesteren (Lelystad)		Fasering 2020-2025
Lelystad - Dronten, deel 1	Realisatiefase	Fasering 2008-2010
Lelystad - Dronten, deel 2		Fasering 2012-2013
Lelystad - Dronten, deel 3		Fasering 2018-2020
Aanpak knelpunt Broekerhaven		Fasering 2020-2025
Hanzeweg, Parallelwegen	Realisatiefase	Fasering 2008-2009
Hanzeweg, uitbreiding 2x2		Fasering 2015-2017
Roggebot, tunnel		Fasering 2013-2015
Flevoweg, uitbreiding 2x2		Fasering 2015-2017

Hoofdstuk 4
Waar doen we het voor?

Vanuit de ambitie en probleemschets zijn de volgende opgaven voor het gebied rond de N23 geformuleerd:
- het accommoderen van de economische ontwikkeling (werken en wonen) in de N23 regio door het verbeteren van de infrastructuur en het aansluiten van belangrijke gebiedsontwikkelingsprojecten aan deze verbinding
- het creëren van een alternatieve verbinding tussen West- en Oost Nederland en verder richting Duitsland
- het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke manier het voorkeursalternatief bijdraagt aan de opgaven. Daarbij wordt uitgegaan van het eindbeeld.

Economische ontwikkeling en bereikbaarheid

De eerste opgave voor het project is het accommoderen van de economische ontwikkeling (werken en wonen) in de regio van de N23 door het verbeteren van de infrastructuur en het aansluiten van belangrijke gebiedsontwikkelingsprojecten aan deze verbinding

Verbeteren van de verbinding

Reistijdwinsten

Het verbeteren van de verbinding komt onder andere tot uitdrukking in de reistijdwinsten. Door het traject van Alkmaar-Zwolle via de Houtribdijk grotendeels 100 km/u-weg te maken kunnen aanmerkelijke reistijdwinsten van enkele tot 7 minuten op relaties tussen Noord-Holland, Flevoland en Overijssel worden behaald. De effecten op de reistijd van andere routes in Noord-Holland is beperkt tot 1 minuut. Vooral voor Alkmaar, Hoorn, Enkhuizen en Zwolle zijn de bereikbaarheidseffecten gunstig.

In de uitgevoerde MKBA-studie door Grontmij/Ecorys levert het rechttrekken van de Houtribdijk bij de Baai van Van Eesteren (BvvE) grote baten op uitgedrukt in vooral reistijdwinst. Ook de capaciteitsuitbreiding bij Broekerhaven naar een weg met 2x2 rijstroken en 100 km/u levert behoorlijke reistijdwinsten op.
- De reistijdwinsten zijn het grootst op relaties direct rondom de N23 (van Noord-Holland en naar regio's in Flevoland en Gelderland).
- De reistijdwinsten zijn kleiner op relaties die iets verder af liggen van de N23, of waarvoor ook alternatieve routes bestaan (bijvoorbeeld Noord-Holland naar Groningen kan ook via de Afsluitdijk).
- Er is sprake van substantiële reistijdwinsten voor verkeer van en naar de regio Amsterdam. Op veel verplaatsingen naar de zones IJmond en agglomeratie Haarlem en Zaanstreek, Groot-Amsterdam, Gooi/Vechtstreek is er sprake van reistijdwinsten.
  De reistijdwinst voor ritten vanuit IJmond en de regio Haarlem naar Flevoland bedraagt tijdens de ochtendspits bijvoorbeeld ruim 4 minuten. De effecten voor de "tegenspits" richtingen met betrekking tot de reistijden zijn kleiner door de lagere verkeersbelasting. De IC verhouding is lager waardoor de effecten minder groot zijn.
- De reistijdwinsten zijn tenslotte op sommige relaties positief wat een toename van reistijden impliceert (een bereikbaarheidsverslechtering). Veelal betreft dit 'lange-afstands-relaties' die veelal niet een relatie met de N23 lijken te hebben. Deze toename van de reistijden strookt niet met de verwachtingen. Deze effecten kunnen te maken hebben met de werking van het model.

Aantrekkende werking

Dat de verbinding verbetert kan ook worden afgelezen aan de groei van het verkeer op deze verbinding. De N23 trekt verkeer aan omdat er sprake is van een kwalitatief

Referentie	MIT	MIT MIN	MIT PLUS
Reistijdwinsten			
– Modelreferentie	79 à 115	-80 à +45	128 à 147
– Nulalternatief	151 à 267	82 à 108	165 à 337
Betrouwbaarheidswinsten			
– Modelreferentie	20 à 29	-20 à +11	32 à 37
– Nulalternatief	38 à 67	20 à 27	41 à 84

Tabel: Contante waarde reistijdwinsten en reisbetrouwbaarheid N23 – CW in mln EUR, prijspeil 2007(Bron MKBA)

hoogwaardige route. Het "extra" verkeer komt vooral van het onderliggende wegennet. Per saldo neemt de verkeerskundige belasting op de N23 gemiddeld toe met 30% op het hele tracé in de MI(R)T-variant in relatie tot de referentiesituatie 2020. De groei zit vooral tussen Hoorn en Kampen. In dat deel van het traject vinden ook de meeste infrastructurele maatregelen plaats. Tussen Heerhugowaard en Hoorn en tussen Kampen en Zwolle is de groei minder.

De toename van het verkeer op de N23 wordt grotendeels veroorzaakt door de sociaal/economische ontwikkelingen in de N23-zone zelf. De huidige bovengemiddelde groei op het gebied van woningbouw, bedrijfsterreinen en werkgelegenheid, wordt met de N23 verder gefaciliteerd en geaccommodeerd. Dit heeft een positief effect op de Noord-Zuid-relaties en de reistijdwinsten.

De druk op de N23 in de avondspits is nader bekeken. De intensiteiten zijn onderzocht op basis van een 2-uursavondspits. Dit geeft het volgende beeld: het verkeer op de N507 neemt toe met 30% (van 3.000 naar 4.000) bij Obdam, bij de N243 met 30%, de N302 ter hoogte bij Hoorn met 50% (6.000 naar 12.000) en ten zuiden van Enkhuizen ook met 50% (van 3.500 naar 7.000), op de Houtribdijk met 60% (van 3.000 naar 5.000), tussen Lelystad-Dronten (nieuw tracé) met 200% (van 5.000 naar 10.000), tussen Dronten en Kampen ter hoogte van de Roggebotsluis met 70% (van 5.000 naar 8.500) en bij de N50 bij Zwolle uiteindelijk met een kleine 10% (van 10.000 naar 11.000).

Voor dezelfde gegevens van de ochtendspits en de etmaatintensiteiten wordt kortheidshalve verwezen naar bijlage 2 van de verkeerstudie van Goudappel Coffeng.

Aansluiten van gebiedsontwikkelingsprojecten

Onlosmakelijk verbonden aan de N23 is de ontwikkeling van een aantal gebiedsontwikkelingsprojecten.

De aanleg van de N23 maakt de (efficiente) ontwikkeling van deze projecten mogelijk.

Noord-Holland

Bedrijventerrein Jaagweg

Bij het bedrijventerrein Jaagweg gaat het om de ontwikkeling van een bedrijventerrein van 80 ha voor de periode tot en met 2020. Dit bedrijventerrein is gelegen aan de A7 en is in het bijzonder bedoeld voor grootschalige transport- en distributiebedrijven. Het gaat hier om grote uit te geven kavels (groter dan 5 ha). Een goede bereikbaarheid van dit bedrijventerrein is cruciaal.

De N23 zal erin resulteren dat het terrein sneller en efficiënter ontwikkeld zal worden. Hoewel dit effect niet te kwantificeren is, mag verwacht worden dat van deze ontwikkeling een maatschappelijk positief effect uitgaat.

Bedrijventerrein Westfrisia-Noord

In de projectvarianten wordt het huidige bedrijventerrein in Westfrisia-Noord uitgebreid van 20 ha naar 70 ha. Het wordt een bedrijventerrein gericht op verschillende doelgroepen (voornamelijk industrie, handel en bouw) en gericht op de lokale en regionale behoefte aan bedrijventerreinen.

In het referentiealternatief is verondersteld dat het bedrijventerrein Westfrisia-Noord vertraagd groeit tot 45 ha (hetgeen niet tot additionele effecten leidt). Daarnaast wordt 12,5 ha gerealiseerd door intensivering van de bestaande bedrijventerreinen en wordt er voor ongeveer 12,5 ha een nieuw bedrijventerrein gerealiseerd op een alternatieve locatie. Verschillen in grondproductiekosten leiden hier tot maatschappelijke baten. Daarnaast is er door de ontwikkeling van 12,5 ha nieuw bedrijventerrein op een alternatieve locatie in het referentiealternatief eveneens een negatief uitstralingseffect op de woningen in de omgeving van het nieuw te realiseren bedrijventerrein.

Woningbouw Hoogkarspel-Zuid

De N23 maakt het mogelijk om 3.500 woningen in de omgeving Hoogkarspel-Zuid te bouwen. Zonder N23 zullen deze woningen naar verwachting meer versnipperd in de regio komen te liggen.

Flevoland

Bataviastad

Als gevolg van kortsluiting van de Baai van Van Eesteren zal in de MI(R)T en de MI(R)T PLUS variant ook de locatie Bataviastad verder worden ontwikkeld, resulterend in circa 600 extra arbeidsplaatsen. Naar verwachting zal er in het referentiealternatief niet voor worden gekozen om op een andere locatie deze commerciële activiteiten te gaan ontplooien (omdat de activiteiten gerelateerd zijn aan Bataviastad). Dit betekent dat de ontwikkeling weliswaar vertraagd wordt, maar in ieder geval op dezelfde locatie zal plaatsvinden. Vergelijkbaar met het bedrijventerrein Jaagweg zal de N23 erin resulteren dat het terrein sneller en efficiënter ontwikkeld zal worden. Dit zal resulteren in een maatschappelijk positief effect.

Naast de nieuwe commerciële activiteiten wordt door de verbetering van de N23 ook de bouw van ruim 200 woningen mogelijk in het gebied rondom Bataviastad. Het is niet duidelijk waar deze woningen zullen worden gebouwd wanneer er geen verbetering plaatsvinden aan de N23. In deze analyse is verondersteld dat deze woningen op een alternatieve locatie bij Lelystad worden gebouwd.

Visvijvergebied Lelystad

Het bedrijventerrein bij het Visvijvergebied (beter bekend als het bedrijventerrein Flevokust) is beoogd te worden gebouwd ten noorden van Lelystad. Het is de bedoeling om in 2010 te starten met de uitgifte. Het gaat hier om een bedrijventerrein voor de zware industrie (met een bruto oppervlakte van 210 ha en een netto uitgeefbare oppervlakte van 130 ha). Bij kortsluiting van de baai van Van Eesteren kan dit terrein verder worden ontwikkeld. Wanneer de N23, inclusief kortsluiting, niet worden gerealiseerd dan leidt dan ligt het vanwege het specifieke karakter van het bedrijventerrein (zware industrie) niet in de lijn der verwachting dat de behoefte aan dit bedrijventerrein op een alternatieve manier wordt ingevuld. Vergelijkbaar met het bedrijventerrein Jaagweg zal de N23 erin resulteren dat het terrein sneller en efficiënter ontwikkeld zal worden. Dit zal resulteren in een maatschappelijk positief effect.

Opgave 1

Accommoderen van de economische ontwikkeling

De N23 is meer dan een bereikbaarheidsproject. De verbinding heeft een structurerende werking op de ruimtelijke inrichting en biedt kansen. Naast de gebiedsontwikkelingen die hierboven zijn beschreven heeft de N23 ook effect op gebiedsontwikkelingen en economische activiteiten elders in de provincies.

In de Wieringermeer is Agriport A7 in ontwikkeling. Het betreft een bedrijventerrein voor agribusiness, logistiek en grootschalige glastuinbouw. Het terrein krijgt uiteindelijk een oppervlak van 645 hectare en biedt naar verwachting aan circa 3.500 personen werk. Een substantieel deel van het vrachtverkeer van en naar het terrein heeft een herkomst of bestemming in Duitsland en Oost-Europa. Voor dit verkeer kan de N23 een aantrekkelijk alternatief vormen voor bestaande routes via Amsterdam. Het resultaat is een betere bereikbaarheid en daarmee ook verbeterde concurrentiepositie van Agriport A7.

Containeroverslagterminals voor binnenvaartschepen slaan vooral containers over die een herkomst of bestemming hebben in de zeehavens Amsterdam en Rotterdam waarmee het wegennet van en naar de zeehavens wordt ontlast. Het gebruik ('het succes') van een terminal is niet alleen afhankelijk van de kwaliteit van de verbindingen met de zeehavens maar ook van de kwaliteit van de ontsluitende infrastructuur. Dit laatste bepaalt immers voor een groot deel het invloedsgebied van een terminal. Verwacht mag worden dat de realisatie van de N23 de containeroverslag in Alkmaar, Hoorn, Enkhuizen, Lelystad en Kampen kan stimuleren.

Lelystad Airport zal de komende jaren een deel van de groei van het luchtverkeer op Schiphol opvangen. Een deel van de vliegverkeer zal van Schiphol worden uitgeplaatst naar Lelystad Airport. Voor deze studie is aangenomen dat Lelystad Airport in 2020 twee miljoen passagiers zal verwerken waardoor ook de luchtvaartgerelateerde werkgelegenheid in de regio sterk zal toenemen. De realisatie van de N23 kan de ontwikkeling van Lelystad Airport versterken. De verbinding draagt er onder andere toe bij dat de luchthaven voor inwoners uit Noord-Holland en Overijssel beter bereikbaar wordt

Bron: CBS en Landelijk Informatie Systeem Arbeidsplaatsen

en daardoor ook een aantrekkelijker alternatief wordt. Hierdoor krijgt de groei van Lelystad Airport een extra stimulans krijgt met positieve effecten voor de werkgelegenheid.

Bovenstaande effecten zijn niet separaat ingeschat. Allereerst ontbreekt voldoende informatie om hiervan een betrouwbare inschatting te maken. Deels zijn deze effecten echter ook een onderdeel van de indirecte effecten van de N23. Deels betreffen deze effecten ook veelal een herverdeling van nationale welvaart. Redelijkerwijs mag verwacht worden dat een extra groei van containeroverslag ten koste gaat van overslag elders in Nederland. Idem zal een groei van Lelystad Airport vooral ten koste gaan van Schiphol. Voor de regio's grenzend aan de N23 kunnen dit positieve effecten zijn, op nationaal niveau (het schaalniveau van een OEI MKBA) blijft de totale welvaart onveranderd.

Indirecte effecten

Indirecte effecten betreffen effecten die aan andere markten dan de markten voor projectdiensten (in dit geval beperkt tot de transportmarkt) worden doorgegeven. Zo kunnen veranderingen in reistijdwinsten, grondopbrengsten doorgegeven worden aan goederenmarkten en de arbeidsmarkt. De indirecte effecten van de N23 zijn uitsluitend berekend voor de infrastructurele maatregel en niet voor de ruimtelijke ontwikkelingen die aan de N23 gerelateerd zijn.

Additionele vraag naar arbeid

De toename in arbeidsvraag is geraamd als gevolg van verbeteringen in de reistijd voor woon-werkverkeer, alsmede van vermindering van de kosten van vrachtverkeer. Voor de MIRT variant gaat het in het eindbeeld om een toename van 1100 arbeidsplaatsen. Als de Baai van Van Eesteren nog niet is gerealiseerd zal dit aantal lager uitkomen (600 arbeidsplaatsen). Dit verschil komt voort uit het diverse patroon van reistijdwinsten van de varianten. Of deze arbeidsvraag inderdaad wordt gerealiseerd, en daarmee tot additionele welvaartseffecten leidt die in de MKBA mogen worden meegenomen, hangt af van de arbeidsmarktsituatie in de nulvariant. Over het algemeen kenmerken de toekomstscenario's van CPB, MNP en RPB zich door lage werkloosheid in Nederland en door geen extra werkloosheid in het studiegebied. Hierdoor zal elke additionele vraag naar arbeid moeten worden ingevuld door een extra verhoging van de participatiegraad als gevolg van het project, of door extra immigratie. Alhoewel dergelijke bewegingen wel zouden kunnen

optreden, is de mate waarin dat zal gebeuren onzeker. In het algemeen zal dan ook een klein deel van de toename in arbeidsvraag daadwerkelijk worden gerealiseerd.

Ook voor het invloedsgebied van de N23 verwachten de toekomstscenario's van de planbureaus een lage werkeloosheid. Gezien deze te verwachten werkgelegenheidssituatie in de toekomst is in de MKBA voorzichtigheidshalve verondersteld dat de additionele indirecte baten van de reistijdvermindering circa 10 procent van de directe reistijd- en betrouwbaarheidsbaten bedragen.

Opgave 2
Een alternatieve verbinding

De tweede opgave is het creëren van een alternatieve verbinding tussen West- en Oost-Nederland en verder richting Duitsland. Met de realisatie van het eindbeeld van de N23 is een alternatieve verbinding een feit. Een volwaardige, rechtstreekse oost-west-verbinding verbindt drie provincies met elkaar. Met name als de Houtribdijk wordt rechtgetrokken zal er vanuit Overijssel meer gebruik worden gemaakt van deze dijk. In eindbeeld van de N23 zullen meer Overijsselaars de dijk Enkhuizen-Lelystad nemen om naar Noord-Holland-Noord te gaan. Via de A28 en A37 sluit in Overijssel de weg bovendien direct aan op de E233. Daarmee ontstaat een goede aansluiting met de Duitse steden Bremen, Hamburg en Berlijn. Door het realiseren van deze infrastructuur wordt de Flevolandse schakelfunctie versterkt.

Gebruik van de alternatieve verbinding

De MIRT-variant heeft invloed op de routekeuze: de herkomst- en bestemmingsplekken blijven hetzelfde, maar men kiest een andere route. Ook heeft het voorkeursalternatief invloed op de zogeheten distributie: men kiest andere woon-, werk- en recreëerplekken, met andere woorden de herkomst- of bestemmingsplekken veranderen. In de verkeersstudie van Goudappel Coffeng wordt nader ingegaan op de verschuivingen in de herkomst en bestemmingscodes als gevolg van de N23.
Zo zien we dat onder andere door het rechttrekken van de Baai van Van Eesteren dat de relaties tussen Flevoland en Noord-Holland (+16%) en Overijssel en Noord-Holland (+15%) behoorlijk toenemen.
Relatief gezien nemen de verplaatsingen over de lange afstand sterker toe. Het gaat echter om een beperkt aandeel in de totale groei. De gemiddelde ritlengte neemt toe van 73 kilometer naar 84 kilometer in vergelijking tot de referentiesituatie. Dit is een stijging van 15%. Ter hoogte van Dronten is dit 24% (van 51 naar 63 kilometer) en ten hoogte van Hoorn 18% (van 39 naar 46 kilometer).

Het rechttrekken van de Baai van van Eesteren en de toekomstige uitbreiding van de capaciteit bij Broekerhaven zorgen ervoor dat de N23 ook intensiever wordt gebruikt door verkeer van buiten de N23-regio's. Bij Broekerhaven zien we door de capaciteitsuitbreiding ook dat dan ter plaatse een verschuiving plaatsvindt van verkeer van de N302 ten noorden van Enkhuizen naar de N23/N506.

Opgave 3
Verkeersveiligheid en leefbaarheid

Verkeersveiligheid

De N23 wordt omgevormd tot een stroomweg, grotendeels met een ontwerpsnelheid van 100 km/uur, voorzien van ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen (in plaats van gelijkvloerse kruisingen) en de aanleg van rotondes (in plaats van verkeersregelinstallaties).
Ook worden op diverse plaatsen parallelwegen aangelegd om het langzaam en landbouwverkeer van de route te halen. Hierdoor wordt de weg veiliger. Het aantal ongevallen stijgt hierdoor minder snel dan het verkeersaanbod zou doen vermoeden. Dit is het gevolg van de voorgestelde maatregelen. Intensieve fietsverbindingen zullen de N23 ongelijkvloers kruisen en separaat van de N23 of parallelweg worden aangelegd.

Leefbaarheid

Er is voor gekozen zoveel mogelijk uit te gaan van de opwaardering van bestaande infrastructuur. De N23 is daarbij de snelle hoofdroute, zodat verkeer van het onderliggende lokale wegennetwerk wordt onttrokken. Dit ontlast de kwetsbare gebieden, zoals de diverse dorpslinten, waar nu veel sluipverkeer over heen gaat. Dit geeft ter plekke een verbetering van de leefbaarheid. In hoofdstuk 7 worden de milieu-effecten van de verbinding uitgebreider beschreven.

Hoofdstuk 5
De uitkomsten van de MKBA

Aanpak

Voor de N23 is een MKBA opgesteld aan de hand van "de werkwijzer OEI bij MI(R)T-verkenningen" met als uitgangspunt de leidraad OEI. Conform deze leidraad zijn eerst de project- en referentiealternatieven op gedetailleerde wijze vastgesteld en zijn vervolgens de zogeheten directe, indirecte en externe effecten van ieder projectalternatief vastgesteld.

Alle projecteffecten zijn in de tijd uitgezet en vervolgens vertaald (contant gemaakt) naar het jaar 2007. Voor het contant maken is gebruik gemaakt van een discontovoet. Conform de meest recente uitspraken hieromtrent voor de toepassing van OEI bij MI(R)T-planstudies wordt in deze MKBA voor zowel de kosten als de baten een discontovoet van 5,5 procent (2,5 procent plus 3 procent risico-opslag) gehanteerd. Vervolgens is de contante waarde bepaald van alle kosten en baten en zijn die gesaldeerd. Hiermee is de netto contante waarde bepaald naar het jaar 2007.

De doorgerekende varianten

In de MKBA-studie zijn drie varianten doorgerekend: de MI(R)T min, MI(R)T en MI(R)T plus-variant. De variant waarop deze aanvraag is gebaseerd is de MI(R)T-plus variant. In hoofdstuk 3 is deze variant al nader beschreven.

De drie varianten zijn afgezet tegenover een referentiealternatief dat de meest waarschijnlijke situatie weergeeft die zou optreden als de N23 geen doorgang zou vinden, de nulvariant. Het betreft de autonome ontwikkeling voor het invloedsgebied van de N23 zonder aanleg van deze verbinding.
Uit een analyse van de ruimtelijke vullingen in NRM 2.3 is naar voren gekomen dat een aantal gebiedsontwikkelingen al in deze versie van het verkeersmodel is verwerkt. Het gaat dan om de ontwikkelingen bij Jaagweg, Hoogkarspel-Zuid en Visvijver Lelystad. In de ogen van de betrokken regionale partijen zijn deze gebiedsontwikkelingsprojecten echter onlosmakelijk verbonden aan de realisatie van de N23. De geschetste gebiedsontwikkelingsprojecten zullen ergens anders gerealiseerd worden als de N23 niet wordt opgewaardeerd.
Om de effecten van de N23 ten opzichte van de situatie zonder N23 goed in kaart te brengen heeft de regio de vullingen van het NRM 2.3 aangepast, zodanig dat de projecten die in de ogen van de betrokken regionale partijen onlosmakelijk zijn verbonden aan de N23 niet al in de basisgegevens van het NRM zijn meegenomen. Daarmee worden in de ogen van de regionale partijen de effecten van de weg op de juiste manier weergegeven.

Gegeven de voorwaarde van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dat een MI(R)T-project tenminste dient te worden doorgerekend met de 'standaard' ruimtelijke vullingen in NRM zijn de drie varianten afgezet tegenover twee referentiealternatieven:

1. De referentiesituatie conform de sociaal economische gegevens van het NRM 2.3 (modelreferentie)
2. Idem maar dan zonder ruimtelijke ontwikkelingen die aan de N23 gerelateerd zijn (hierna de nulvariant genoemd).

Voor de volledigheid, zowel in de nulvariant (maar niet in de REF 2.3- variant) als in de drie varianten, wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van Lelystad Airport tot 2020 tot 2 miljoen passagiers per jaar.

	Jaagweg	Westfrisia-Noord	Hoogkarspel-Zuid	Ontwikkeling Bataviastad	Visvijver Lelystad	Lelystad Airport
MIT-variant	ja	ja	ja	ja	ja	ja
MIT-min-variant	ja	ja	ja	nee	nee	ja
MIT-plus-variant	ja	ja	ja	ja	ja	ja
referentievariant	ja	nee	ja	nee	nee	nee

Tabel 4: De gemodelleerde ontwikkeling per variant. (Bron: Verkeerstudie Goudappel Coffeng)

De resultaten

Uitkomsten alle varianten ten opzichte van de nulvariant

In de onderstaande tabel zijn alle gekwantificeerde effecten voor de MIRT varianten op een rij gezet. Het betreft hier de effecten ten opzichte van de nulvariant (de referentie zonder ruimtelijke ontwikkelingen die aan de N23 gerelateerd zijn).

In de tabel drukt het saldo van kosten en baten het verschil uit tussen het totaal aan baten en het totaal aan kosten. Bij een positief saldo is sprake van een project dat vanuit economisch oogpunt wenselijk is. De baten/kostenverhouding drukt de verhouding tussen de baten en de kosten uit. Bij een getal groter dan 1 is sprake van een wenselijk project.

Voor de MI(R)T variant variëren de baten tussen 274 en 433 miljoen Euro, en bedragen de kosten 403 miljoen Euro. Het saldo varieert derhalve tussen -129 en +30 miljoen Euro en de kosten-batenverhouding tussen +0,7 en +1,1. De uitkomsten geven een bandbreedte weer. De bovengrens van de uitkomsten heeft betrekking op alle baten van de N23 zoals die uit het NRM volgen. Hierin zitten ook substantiële baten voor verkeer van en naar Amsterdam die echter met de nodige onzekerheid zijn omgeven. In de ondergrens van de uitkomsten zijn deze baten niet meegenomen.

De tabel laat zien dat voor de MI(R)T variant in de bovengrens een positief saldo resulteert en in de ondergrens een negatief saldo. Dit is dus een direct gevolg van het niet meenemen van de baten van het verkeer van en naar Amsterdam in de ondergrens.
Tenslotte zijn in de tabel (en in de volgende tabellen) uitsluitend de gekwantificeerde effecten opgenomen. De vermeden investeringskosten en de baten van de gebiedsontwikkelingen zullen vermoedelijk groter zijn. Daar tegenover zijn de vermoedelijk negatieve effecten op het milieu van een kortsluiting van de Baai van Van Eesteren ook niet meegenomen.

MI(R)T MIN betreft een versoberde uitvoering van de MI(R)T variant waarin de kortsluiting van de Baai van Van Eesteren niet wordt gerealiseerd. In MI(R)T PLUS wordt in vergelijking met de MI(R)T variant ook voor de N506 een ontwerpsnelheid van 100 met 2 x 2 rijstroken (in plaats van 80 km/uur met 2 x 1 rijstroken in de MI(R)T variant) gerealiseerd.

Hoewel de MI(R)T MIN variant lagere investeringskosten heeft dan de MI(R)T variant staan er ook beduidend lagere baten tegenover. Het resultaat is een lager saldo van kosten en baten en dus een lagere kosten-batenverhouding. De lagere baten komen vooral tot uiting in geringere bereikbaarheidseffecten. Dit is een direct gevolg van het niet kortsluiten van de baai van Van Eesteren (en de hieraan gerelateerdegebiedsontwikkelingen bij Bataviastad en het Visvijvergebied in Lelystad), waardoor reistijden en -afstanden langer zijn dan in de MI(R)T variant.

De MI(R)T PLUS variant resulteert in vergelijking met de MI(R)T variant in hogere kosten en hogere baten. De verschillen zijn beperkt van omvang. De ondergrens van het saldo van kosten en baten ligt wat lager dan in MI(R)T, de bovengrens ligt daarentegen wat hoger. Voor de bovengrens resulteert voor MI(R)T PLUS ook een licht positievere baten-kostenverhouding dan voor de MI(R)T variant. De verschillen zijn een direct gevolg van de hogere ontwerpsnelheid in Enkhuizen.

NCW 2007	MIT	MIT MIN	MIT PLUS
BATEN			
Bereikbaarheidsbaten			
Reistijden	151 à 267	82 à 108	165 à 337
Reisbetrouwbaarheid	38 à 67	20 à 27	41 à 84
Voertuigkosten	42	0	42
Baten gebiedsontwikkelingen	16	13	16
Indirecte effecten	19 à 33	10 à 13	21 à 42
Externe effecten			
Emissies	-19	-12	-11
Geluid	-2	-1	-1
Verkeersveiligheid	29	31	29
TOTAAL BATEN	**274 à 433**	**144 à 180**	**302 à 538**
KOSTEN			
N23			
Investeringskosten	373	324	410
Kosten beheer en onderhoud	38	35	42
Vermeden investeringen	-8	-8	-8
TOTAAL KOSTEN	**403**	**350**	**444**
SALDO KOSTEN EN BATEN	**-129 à +30**	**-206 à -171**	**-142 à +94**
BATEN/KOSTEN VERHOUDING	**0,7 à 1,1**	**0,4 à 0,5**	**0,7 à 1,2**

Tabel: Nationale welvaartseffecten van de MI(R)T-varianten ten opzichte van de nulvariant (mln. Euro in prijspeil 2007 (Bron MKBA).

De tabel laat zien dat de variant MI(R)T PLUS het best scoort, gevolgd door de MI(R)T variant en de MI(R)T MIN variant. Uitkomsten alle varianten ten opzichte van de modelreferentie in NRM.

Uitkomsten alle varianten ten opzichte van de modelreferentie

In de onderstaande tabel zijn tenslotte de effecten van de N23 weergegeven ten opzichte van de modelreferentie (de 'standaardversie') van NRM. In deze referentie is het NRM niet gecorrigeerd voor opgenomen gebiedsontwikkelingen die aan de N23 gerelateerd zijn. Daarnaast wordt in deze modelreferentie geen rekening gehouden met de toekomstige ontwikkeling van Lelystad Airport.

Voor de kosten heeft deze referentie geen effect.
De baten zijn daarentegen ten opzichte van de nulvariant substantieel lager. Het resultaat is een beduidend lager saldo van kosten en baten en de baten/kostenverhouding ligt dientengevolge ook beduidend lager. In alle varianten, zowel in de boven- als de ondergrens, resulteert een negatief saldo van kosten en baten en een baten-kostenverhouding van kleiner dan één. Uitgaande van uitsluitend deze referentie is realisatie van de N23 uit economisch oogpunt niet wenselijk.

	MIT	MIT MIN	MIT PLUS
BATEN			
Bereikbaarheidsbaten			
Reistijden	79 à 115	-80 à +45	128 à 147
Reisbetrouwbaarheid	20 à 29	-20 à +11	32 à 37
Voertuigkosten	39	0	39
Baten gebiedsontwikkelingen	4	2	4
Indirecte effecten	10 à 14	-10 à 6	16 à 18
Externe effecten			
Emissies	-34	-28	-26
Geluid	-3	-3	-2
Verkeersveiligheid	29	31	29
TOTAAL BATEN	**144 à 193**	**-107 à 65**	**220 à 246**
KOSTEN			
N23			
Investeringskosten	373	324	410
Kosten beheer en onderhoud	38	35	42
Vermeden investeringen	-8	-8	-8
TOTAAL KOSTEN	403	350	444
SALDO KOSTEN EN BATEN	**-259 à -210**	**-458 à -285**	**-224 à -198**
BATEN/KOSTEN VERHOUDING	**0,4 à 0,5**	**-0,3 à 0,2**	**0,5 à 0,6**

Tabel: Nationale welvaartseffecten van de MI(R)T-varianten ten opzichte van de modelreferentie (mln. Euro in prijspeil 2007 (Bron MKBA).

Conclusies

Uit de berekeningen volgt dat de N23 substantiële bereikbaarheidsbaten genereert. Uit de berekeningen blijkt dat kortsluiting van de Baai van Van Eesteren en een hogere ontwerpsnelheid van de N506 additionele bereikbaarheidsbaten oplevert.

Er wordt een vermindering van de reistijd gerealiseerd van enkele tot 7 minuten op relaties tussen Noord-Holland, Flevoland en Overijssel. De effecten op de reistijd van andere routes in Noord-Holland is beperkt tot 1 minuut. De totale reistijdwinst in het studiegebied ten opzichte van het nulalternatief varieert tussen de 1,9 en 2,3 miljoen voertuiguren per jaar voor de MIRT-variant. De bereikbaarheidsbaten zijn met onzekerheid omgeven. Het gaat hierbij met name om de baten voor het verkeer van en naar Amsterdam, zoals die uit het NRM volgen. De baten maken het verschil uit tussen een – vanuit nationale welvaartsoptiek gezien – economisch wenselijk en economisch onwenselijk project.

In vergelijking met de bereikbaarheidsbaten zijn de baten van de gebiedsontwikkelingen bescheiden van omvang. Deels is dit gevolg van de veronderstellingen dat de ontwikkelingen op nationaal niveau een herverdeling van activiteiten betreft (zonder het project zouden de ontwikkelingen elders in het land gerealiseerd zijn), deels is dit ook een gevolg van de toegepaste methodiek. Conform de leidraad OEI mogen baten maar eenmaal geteld worden. Effecten van de N23 op bijvoorbeeld grondprijzen zijn derhalve verdisconteerd in de bereikbaarheidsbaten van de N23.

De MKBA is tenslotte uitgevoerd tegen twee verschillende referenties. De uitkomsten laten zien dat het nogal wat uitmaakt welke referentie wordt gehanteerd. Het betekent ook dat de uitgangspunten in het verkeersmodel, in combinatie met de uitgangspunten van de variant, van doorslaggevend belang zijn op de MKBA-uitkomst van de N23.

Vestas

Hoofdstuk 6
Kosten en financiering

Investeringskosten

De kosten van het voorkeursalternatief zijn voor fase 1 op dit moment geschat op circa 525 miljoen euro[2] exclusief BTW. Daarbij wordt uitgegaan van toepassing van het BTW-compensatiefonds.

N23 TRAJECTDEEL	MAATREGEL	KOSTEN Fase 1	KOSTEN Fase 2 (na 2020)
NHN: N242 - rondweg Heerhugowaard	Nieuwe weg	47 mln.	
NHN: Obdam - A7	Opwaardering bestaand tracé	32 mln.	
NHN: A7 – Markerwaardweg	Opwaardering bestaand tracé	148 mln.	
NHN: Markerwaardweg - Houtribdijk	Deels nieuw / opwaardering	123 mln.	
NHN: Broekerhaven	**Capaciteitsuitbreiding**		**40-60 mln.**
Totaal Noord Holland		**350**	
FL: Houtribdijk*2	Veiligheidsmaatregelen	8 mln.	
FL: Baai van Eesteren (Lelystad)	**Brug-tunnel**		**80-120 mln**
FL: Lelystad - Dronten, deel 1	Nieuwe weg	20 mln.	
FL: Lelystad - Dronten, deel 2	Dronterringweg/alt. Tracé	3 mln. + PM	
FL: Lelystad - Dronten, deel 3 *3	Uitbouw naar 2x2	7 mln.	
FL: Hanzeweg	Parallelwegen	7 mln.	
FL: Hanzeweg	Uitbreiding 2x2	25 mln.	
RIJK: Roggebot*1	Tunnel	90 mln.	
Totaal Flevoland		**160**	
OvR: Flevoweg (Overrijssel)	Uitbreiding 2x2	15 mln.	
Totaal Overijssel		**15**	
TOTAAL		**525 mln.**	

Risico's en onzekerheden

*1Met betrekking tot de Roggebottunnel moet worden opgemerkt dat de gevraagde bijdrage van € 90 miljoen afwijkt van de kosten waarmee is gerekend in de MKBA (€ 75 miljoen). Aan de basis voor de nieuwe berekening ligt een rapport van DHV van februari 2008 ten grondslag die schetsontwerpen heeft gemaakt van een aantal oeververbindingen in combinatie met een nieuwe hoogwaterkering ter plaatse. Hierbij zijn de kosten van een aantal oeververbindingen gecalculeerd. Het gaat hierbij om verschillende varianten.

In bovenstaande tabel staan de geraamde investeringsbedragen van de varianten genoemd, waarbij m.b.t. de tunnel is uitgegaan van de huidige maatgevende hoogwaterstanden voor de beide dijkringgebieden (= lage kanteldijk) en een absolute bovengrens van de hoogwaterstanden, gegeven de plannen voor de IJsseldelta en rekening houdend met verdere klimaatontwikkeling (=hoge kanteldijk).

Deze MIRT-aanvraag gaat uit van de laatste twee (tunnel)varianten. Hiervoor geldt dat voor het doorgaand verkeer een volledige kruisingsvrije oplossing wordt bereikt tussen weg- en vaarverkeer. Voor langzaam verkeer, dat via een brug zal worden afgewikkeld, betekent het wel meer oponthoud door brugopeningen maar dat is acceptabel. De keuze voor welke tunnelvariant zal worden bezien in de besluit-MER procedure voor IJsseldelta Zuid, die eind 2008 wordt afgerond. Keuzes die nog

[2] De kostenschatting van de aanleg van de N23 is grotendeels gebaseerd op schetsontwerpen (SO). Daarnaast zijn in het ontwerp nog een aantal keuzen te maken die bepalend zijn voor de kosten. Om die redenen heeft de kostenschatting op onderdelen nog een bandbreedte.

Variant	000-B	003	001	002	004	006
Omschrijving	Lage brug 2x1 rijstroken	lage brug 2x2 rijstroken	Hoge brug 2x2 rijstroken + 2x1 rijstroken langzaam verkeer	Tunnel (2x2 rijstroken + 2x1 rijstroken langzaam verkeer	Tunnel (2x2 rijstroken) + lage brug (2x1 rijstroken langzaam verkeer)	Gescheiden tunnel (2x2 rijstroken) + lage brug (2x1 rijstroken langzaam verkeer)
Combinatie met hoogwaterkering	ja	ja	ja	ja	ja	alleen brug
Kosten (in mln. €)	40,5	52,3	80			
Lage kanteldijk				126,8	111,9	120,4
Hoge kanteldijk				136,9	120,7	129,1

gemaakt moeten worden en die van grote invloed zijn op de marges en bandbreedte van investeringskosten zijn:

- het al dan niet combineren van de tunnel met de hoogwaterkering;
- de hoogte van de kanteldijken die nodig zijn voor de tunnel;
- een mogelijke keuze voor één kanteldijk in plaats van twee.

Voor de MIRT-aanvraag is vooralsnog uitgegaan van variant 006 met hoge kanteldijk (€ 129,1 miljoen), waarvan de kosten die ten laste van project IJsseldelta Zuid vallen (nl. de kosten van de hoogwaterkering zelf en het terugbrengen van huidige oeververbinding) in mindering zijn gebracht. Dat is € 40,5 miljoen. De meerkosten voor de N23-oeververbinding bedragen hiermee ca. € 90 miljoen. Alle bedragen in de tabel kennen bovendien een onzekerheidsmarge/bandbreedte van 25-30% in deze schetsontwerpfase.

Twee opmerkingen moeten nog worden gemaakt over het investeringsschema omdat deze afwijken van de in de MKBA gehanteerde cijferopstelling danwel de verkeersstudie van Goudappel en Coffeng.

*2 Er is € 8 miljoen opgenomen voor een duurzame veilige inrichting van de provinciale weg op de Houtribdijk. De provincie Flevoland wil deze middelen ook inzetten voor een aanpassing van het wegprofiel, samen met middelen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor de dijkversterking, om te komen tot een weg die én duurzaam veilig is én goede mogelijkheden biedt voor inspectiewerkzaamheden aan dijk en weg én inhaalmogelijkheden biedt voor het verkeer. Hierbij wordt gedacht aan een zgn. driebaansweg, vergelijkbaar aan de oplossing op de N50.

*3 Er is € 7 miljoen opgenomen voor deel 3 van N23 Lelystad-Dronten in de periode 2018-2020. Dit is ook in de MKBA vermeld. Uit de verkeersstudie, waarin in eerste instantie in het verkeersmodel is gerekend met een 2x1 rijstrokenconfiguratie, blijkt dat de verkeersintensiteiten in 2020 zo sterk zijn toegenomen op dit traject (30.000-32.000 voertuigen/etmaal), dat een uitbreiding naar 2x2 rijstroken nog voor het jaar 2020 vereist is.

Financiering

Regionale bijdrage

Van de totale investeringskosten van de N23 in fase 1, begroot op 525 miljoen euro, is door de gezamenlijke partijen in de 3 regio's (Noord-Holland, Flevoland en Overijssel) inmiddels 250 miljoen euro gedekt. Dit betekent dat voor de eerste fase voor een bedrag van 275 miljoen euro een beroep wordt gedaan op het Rijk middels het MI(R)T.

Het Noord-Hollandse deel is begroot op 350 miljoen. Hiervan is 170 miljoen euro gedekt. Daarvan wordt 100 miljoen door de provincie betaald en maar liefst 70 miljoen door de 13 samenwerkende gemeenten en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier opgebracht. Ook het bedrijfsleven betaalt, met de gemeenten als kassier, substantieel mee aan de N23. Daartoe hebben gemeenten afspraken gemaakt over

een opslag op nieuw uit te geven bedrijfsgronden en een verhoging van de OZB op niet-woningen. Elke gemeente maakt hierover haar eigen afspraken met het aan haar gelieerde bedrijfsleven.

Van het Flevolandse en Overijsselse deel, begroot op 175 miljoen, is 80 miljoen euro gedekt door de regio. Hiervan hebben de gemeenten Lelystad en Dronten respectievelijk 1,3 miljoen euro en 2,6 miljoen euro bijgedragen aan het N23-trajectdeel Lelystad – Dronten (deel 1+2). Van het Rijk wordt een bijdrage voor de meerkosten voor de Roggebottunnel (90 miljoen euro) gevraagd.

Roggebotsluis

Bij de uitwerking zal afstemming plaatsvinden over de onderlinge beïnvloeding van de projecten IJsseldelta-Zuid en N23 en zullen inhoudelijke en financieel passende afspraken gemaakt worden, waarbij naast de provincies (wegbeheerder) ook het Rijk (als eigenaar van de Roggebotsluis) een belangrijke gesprekspartner zal zijn. Hierover zal uiterlijk in het af te sluiten bestuursconvenant met betrekking tot het project IJsseldelta-Zuid duidelijkheid moeten bestaan.
Er is dus sprake van een gecombineerd project, namelijk het realiseren van een hoogwaterkering, waarvoor de financiële middelen moeten komen uit het project IJsseldelta Zuid en het wegdeel uit het N23-project. Dat betekent dat de financiën ook door beide projecten moeten worden opgebracht.

Beprijzing

In de aanloop van deze MIRT-aanvraag is een verkenning gehouden naar de mogelijkheden om een beprijzingsbeleid of tolbeleid op de N23 los te laten. De hoofdconclusie van deze verkenning was dat de N23 zich niet leent om (delen van) het tracé te betollen in fase 1. Dit komt enerzijds doordat vanuit de wet het alleen mogelijk is om hoofdwegen te betollen, terwijl de N23 een belangrijke regionale weg is. Bovendien is één van de doelen van de N23 om vanuit het oogpunt van leefbaarheid en verkeersveiligheid een aantrekkende functie te hebben en het verkeer op de weg te bundelen. Wanneer tol wordt ingevoerd zullen mensen geneigd zijn om andere routes te kiezen. Daarnaast is het karakter van de weg zodanig (verknipt) dat een logische plek om tol te heffen maar moeilijk kan worden gevonden.

Wel is geconstateerd dat voor de realisering van het rechttrekken van de Houtribdijk bij de Baai van Van Eesteren tolheffing in principe mogelijk is. Dit onderdeel behoort echter tot de tweede fase van de N23. Nader onderzoek hiernaar zal meegenomen worden in de verdere planstudie voor dit onderdeel van de N23 na 2020.

Hoofdstuk 7
Milieueffecten

In dit hoofdstuk worden de milieueffecten van het project beschreven.

Van A tot Z
Hoewel de opwaardering van de N23 uiteraard niet is uit te voeren zonder consequenties voor de omgeving, wordt in het project zeer respectvol omgegaan met natuur en milieu. Uitgangspunt voor het ontwerp van de N23 is dat de natuur minimaal wordt belast. In het ontwerp is daarom zoveel als mogelijk het gebruik van bestaande wegen meegenomen.

Noord-Holland
Voor het deel van de N23 in Noord-Holland is een MER 'Opwaardering Westfrisiaweg' gemaakt. Dit MER is gebruikt om te komen tot een tracékeuze. In het MER worden de milieu-effecten van de alternatieven beschreven en wordt de keuze voor het voorkeursalternatief vanuit milieuperspectief onderbouwd. In de volgende fase zal het MER voor het voorkeuralternatief worden uitgewerkt in een inrichtings-MER.

Effecten

Geluid
Voor het westelijk deel van de N23 heeft de aanleg van het voorkeurstracé overwegend positieve effecten op de geluidbelasting, onder andere vanwege de rondweg Heerhugowaard. Voor het oostelijk tracé is sprake van een toename aan geluidsbelasting, maar die kan, bijvoorbeeld door het plaatsen van geluidsschermen, binnen de wettelijk normen blijven. In het nog op te stellen inrichtings-MER zullen hiervoor oplossingen worden geformuleerd.

Lucht
Uit de uitgevoerde luchtkwaliteitsberekeningen is gebleken dat voor het totale Noordhollandse deel de grenswaarden nergens worden overschreden. Dit komt vooral door een zeer lage achtergrondconcentratie.

Landschap en inpassing
Hoewel de N23 in Noord-Holland vooral bestaat uit het opwaarderen van bestaande weggedeelten, aangevuld met het toevoegen van enkele nieuwe tracédelen, betekent de realisatie van het project een ingreep in het landschap. Voor de nieuwe delen geldt dat dit een visuele verstoring geeft en gevolgen heeft voor de karakteristieke openheid van het landschap. Deze effecten zullen deels worden weggenomen door zorgvuldige inpassing in het landschap. Hiertoe zullen in het inrichtings-MER voorstellen worden uitgewerkt. Ook wordt in het kader van het ruimtelijk besluit een beeldkwaliteitsplan opgesteld om de weg zo goed mogelijk in te passen in het landschap.

Cultuurhistorie en archeologie
In het MER is ten aanzien van het aspect cultuurhistorie een beoordeling gemaakt op historische geografie en historische (steden) bouwkunde. In het westelijk deel heeft vooral de aanleg van de rondweg Heerhugowaard effect op de doorsnijding van de geografische lijnen. Met betrekking tot de cultuurhistorie van het oostelijk deel van het tracé kan worden vastgesteld dat aanleg van het voorkeurstracé vooral gevolgen heeft voor de doorsnijding van de historisch geografische vlakken.

Ten aanzien van archeologie blijkt uit het MER-onderzoek dat het westelijk tracé geen gebieden met bekende archeologische waarden kent . De verwachtingswaarde in dit deel is over het algemeen genomen laag. Anders is dit in het oostelijk deel. Bij de aanleg zullen gebieden met hoge archeologische verwachtingswaarden worden doorsneden. Bij het inrichtings-MER zal aandacht dienen te worden geschonken op welke wijze eventuele waardevolle vindplaatsen worden zeker gesteld voor het nageslacht.

Natuur
De gevolgen van aanleg van de totale weg wordt qua flora vrijwel geheel als neutraal beoordeeld. Wel heeft het gevolgen voor fauna en dan met name voor enkele vissoorten en een aantal vogels van de rode lijst. Dit heeft te zijner tijd consequenties voor de inrichting van het werk; er zal vrijstelling of ontheffing dienen te worden aangevraagd in het kader van de Flora- en Faunawet.
De gevolgen van aanleg van het westelijk deel zijn ten aanzien van de aantasting van het Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) neutraal beoordeeld. Voor het oostelijk deel heeft de aanleg wel gevolgen voor de PEHS. In het inrichtings-MER zullen voor deze effecten mitigerende en compenserende maatregelen wordt aangegeven.

Op basis van een gemaakte voortoets op grond van Natura2000 is vastgesteld dat het effect van uitvoering van het voorkeurstracé op het Markermeer langs de N506 gering en niet significant is.

Bodem en Water

In het westelijk deel heeft de aanleg van de rondweg Heerhugowaard door het meerdere malen doorkruisen van de hoofdtocht gevolgen voor de oppervlaktewaterkwantiteit. Dit geldt evenzo voor de aanleg van de parallelweg bij Obdam. Er worden geen negatieve gevolgen verwacht voor de bodemkwaliteit. Voor het overige deel van het tracé worden de effecten van aanleg de weg op bodem en water als neutraal beoordeeld.

Voor wat het oostelijk deel betreft wordt het effect op de aantasting van de bodemkwaliteit redelijk neutraal beoordeeld. Anders is dit voor de gevolgen voor zowel de oppervlaktewaterkwaliteit als de kwantiteit. In het op te stellen inrichtings-MER zal worden uitgewerkt hoe de gevolgen van de aanleg kunnen worden gemitigeerd danwel gecompenseerd.

Toetsingsadvies Commissie MER

De commissie MER heeft het MER van de Westfrisiaweg beoordeeld en een aantal aanvullende vragen gesteld. Het oordeel van de Commissie luidt als volgt: "De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER en de aanvulling aanwezig zijn om een keuze te maken voor een voorkeurstracé voor het oostelijk gedeelte van de Westfrisiaweg. Wat betreft het tracédeel bij Heerhugowaard is de Commissie van oordeel dat de informatie over een alternatief langs de zuidkant van Heerhugowaard nader onderbouwd moet worden."
Uit de toetsing komen nog een aantal aandachtspunten voor het inrichtingsMER naar voren. Dit betreft:

- een uitwerking van een alternatief ten zuiden van Heerhugowaard, tenzij dit in het kader van de huidige besluitvorming is uitgewerkt
- inpassingsmogelijkheden van het traject ten Noorden van Hoorn
- inpassings- en meekoppelingsmogelijkheden van landschap, cultuurhistorie en natuur, met name van het tracédeel oostelijk van de Markerwaardweg

De aandachtspunten van de Commissie MER worden meegenomen in het het nog op te stellen inrichtings-MER.

Flevoland/Overijssel

Voor het deel Lelystad-Dronten is al een besluit-MER uitgevoerd, waarnaar wordt verwezen. Voor het deel Dronten-Kampen is in het kader van IJsseldelta-Zuid een plan-MER uitgevoerd. Het voorkeursalternatief dat is gekozen door beide provincies is voor de N23 een tracé dat de huidige N307 zoveel mogelijk volgt. Voor de nieuwe oeververbinding Roggebot is eveneens gekozen voor een locatie ter plaatse van de huidige Roggebotsluis.

Hoofdstuk 8
Proces met de omgeving

Regionaal besluitvormingsproces
De N23 is een initiatief van 3 regio's, Noord-Holland Noord, Flevoland en Overijssel.

Regioakkoord Noord-Holland
Om een regionaal akkoord mogelijk te maken is in Hoorn eind 2006 een projectbureau Westfrisiaweg opgezet. Dit projectbureau staat ten dienste van een stuurgroep waarin 16 gemeenten (na fusie 13 gemeenten), het georganiseerde bedrijfsleven (KvK), het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de provincie Noord-Holland zijn vertegenwoordigd. Daarnaast nemen ook de provincie Flevoland (mede namens Overijssel) en RWS deel aan de stuurgroep als adviserend lid.

C. Mooij	–	Gedeputeerde Provincie Noord-Holland, voorzitter
H. Hansen	–	Wethouder Alkmaar
N. Harteveld	–	Wethouder Andijk
Z. Homan	–	Wethouder Drechterland
J. Franx	–	Wethouder Enkhuizen
J.W. de Boer	–	Wethouder Heerhugowaard
J. van Es	–	Wethouder Hoorn
J. Wijnker	–	Wethouder Koggenland
W. Nugteren	–	Wethouder Langedijk
K. Gutter	–	Wethouder Medemblik
N. op 't Veld	–	Wethouder Opmeer
J. van Drunen	–	Wethouder Schermer
P. Zwaan	–	Wethouder Stede Broec
P. Mosch	–	Wethouder Wervershoof
J. Avis	–	Georganiseerd Bedrijfsleven
T. Doornenbal	–	Hoogheemraadschap Holland Noorderkwartier
A. de Vries	–	Directeur Projectbureau Westfrisiaweg

Adviserende leden

H. Dijksma	–	Gedeputeerde Provincie Flevoland en voorzitter Stuurgroep N23 (Flevoland en Overijssel)
M. de Groot	–	HID Rijkswaterstaat Noord-Holland

Het hele project wordt aangestuurd vanuit de Stuurgroep Westfrisiaweg. Dit in elk geval tot aan het moment van het sluiten van de realisatieovereenkomst, naar verwachting begin 2009.
De voorbereiding van de besluitvorming, de uitwerking van het project en de projectcommunicatie is in handen van het Projectbureau Westfrisiaweg, als opdrachtnemer van de Stuurgroep Westfrisiaweg. In de aanloop naar de realisatieovereenkomst worden meerdere klankbordgroepen geformeerd van betrokkenen en gebiedsdeskundigen (bewoners, bedrijven), waarbij de input gebruikt wordt bij de uitwerkingen van de ontwerpen. Nadat de realisatieovereenkomst is gesloten, wordt het project overgedragen aan de provincie Noord-Holland, Flevoland en Overijssel vanuit hun rol als wegeigenaar en –beheerder.

De Stuurgroep Westfrisiaweg is opdrachtgever voor het Projectbureau Westfrisiaweg. Voor het uitwerken van het project en het voorbereiden van bestuurlijke besluitvorming maakt het Projectbureau gebruik van de diensten van advies- en onderzoeksbureaus (partners). Het Projectbureau verzorgt de communicatie met de omgeving (bewoners, weggebruikers, bedrijven) en vraagt door middel van klankbordgroepen en informatieavonden ook om input voor het wegontwerp.

De interne organisatie van het project kenmerkt zich naast de Stuurgroep en het Projectbureau door een Ambtelijke Kerngroep waarin de besluitvorming van de Stuurgroep wordt voorbereid in afstemming met de ambtelijke projectleiders van de deelnemende partijen.

Flevoland & Overijssel
Naar analogie van de organisatie in Noord-Holland is sinds kort ook een bestuurlijk platform opgericht voor het Flevolands- en Overijssels deel van de N23: de Stuurgroep N23. Deze Stuurgroep N23 is op 22 februari 2008 voor het eerst bijeen geweest. De Stuurgroep bestaat uit de bestuurlijke vertegenwoordigers van de drie provincies en de drie N23-gemeenten. De Kamer van Koophandel en RWS IJsselmeergebied (in rol van objectbeheerder) zijn adviseurs.

H. Dijksma	–	Gedeputeerde Provincie Flevoland, voorzitter
J. Klaasen	–	Gedeputeerde Provincie Overijssel
C. Mooij	–	Gedeputeerde Provincie Noord-Holland en voorzitter Stuurgroep Westfrisiaweg
J. Lodders	–	Wethouder Gemeente Lelystad
H. Koning	–	Wethouder Gemeente Dronten
B. Boerman	–	Wethouder Gemeente Kampen

Adviserende leden

F. Delpeut	–	HID Rijkswaterstaat IJsselmeergebied
F. Visser	–	DB-lid Kamer van Koophandel Gooi-, Eem- en Flevoland

Het ondersteunende Programmabureau wordt geleverd vanuit de provincie Flevoland en is verantwoordelijk voor de voorbereiding van de bestuurlijke besluitvorming, het uitwerken van het project, het coördineren van de verschillende deeltrajecten en het laten verrichten van onderzoeken en studies, bijdrage leveren aan lobby-activiteiten. Het wordt in deze activiteiten bijgestaan door een Ambtelijke Kerngroep N23, waarin vertegenwoordigers van alle betrokken partijen in Overijssel en Flevoland vertegenwoordigd zijn

Betrokkenheid omgeving

De omgeving is op verschillende manieren bij de N23 betrokken. In 2007 is gestart met het periodiek verspreiden van een N23-nieuwsbrief in zowel Noord-Holland als Flevoland. Verder is er een algemene folder, een lobbykaart en een lobbyfilm over de N23 opgesteld en verspreid. Ook is er een website (www.n23westfrisiaweg.nl) gerealiseerd, waardoor iedereen de voortgang van het project kan volgen.
In 2007 zijn verschillende algemene voorlichtingsbijeenkomsten gehouden in het gebied om bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden te informeren over de planontwikkeling en de plan-MER in het bijzonder. Eind 2007 en begin 2008 zijn verschillende presentaties gehouden voor gemeenteraden, raadscommissies, dorps- en wijkraden, meer gericht op specifieke tracéonderdelen.

In het eerste kwartaal van 2008 zijn klankbordgroepen geformeerd bestaande uit bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden en deskundigen om te helpen bij de detaillering van oplossingen en ontwerpen.

Hoofdstuk 9
Hoe nu verder?

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe het vervolg-proces voor de N23 eruit ziet. Het gaat dan enerzijds om de MIRT aanvraag op korte termijn en anderzijds om de vervolg-procedures voor en uitvoering van de eerste en tweede fase van het project. Daarnaast komt kort aan de orde voor welke (no-regret-)onderdelen van het project de regio voor-uitlopend op de besluitvorming al met de uitvoering start.

MIRT-aanvraag

Deze aanvraag wordt aangeboden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, met het verzoek deze in de plan-studiefase van het MI(R)T te laten instromen, teneinde nog in 2008 een besluit te krijgen over een rijksbijdrage. Met de regiobijdrage die al geaccordeerd is kan daarmee in 2008 de totale dekking van de investering voor fase 1 van het project rondkomen. Begin 2009 zal een realisa-tieovereenkomst tussen regionale partijen en het Rijk worden gesloten. Hierin zullen de definitieve afspraken over financiering en tracéontwerp zijn vastgelegd.

Vervolgprocedures

Noord-Holland

In het tweede kwartaal 2008 zal opdracht gegeven wor-den voor de verdere uitwerking van het voorkeurstracé en het onderzoek naar de milieueffecten in het MER 2e fase. De verwachting is dat het MER 2e fase in het najaar van 2008 aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland kan worden voorgelegd. Daarnaast zijn de inspan-ningen 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 het kader van de ruimtelijke besluitvorming hebben de betrokken regiogemeenten in Noord-Holland de Provin-cie Noord-Holland expliciet verzocht om een ruimtelijk besluit voor het hele tracé – op basis van de mogelijkhe-den van de nieuwe wet ruimtelijke ordening (invoering 1 juli 2008) – op te stellen. Gedeputeerde Staten hebben op 3 april 2007 het project N23/Westfrisiaweg bestem-peld als een project van provinciaal belang in de zin van de nieuwe wet ruimtelijke ordening (nWro). Besloten is om, anticiperend op de nieuwe Wro, de ingezette MER-procedure te koppelen aan het op te stellen provinciaal inpassingsplan. Na het doorlopen van de ruimtelijke ordeningsprocedures, de grondverwerving en de con-tractering van aannemers kan in de tweede helft van 2010 met de bouw gestart worden.

Flevoland & Overijssel

De reservering van de middelen die Flevoland wil bijdra-gen aan een duurzaam veilige inrichting van de provinci-ale weg op de Houtribdijk, het liefst in combinatie met de dijkversterkingsplannen van Verkeer en Waterstaat, is in het Provinciale MIT (PMIT) opgenomen in 2012-2013.

Eerder is al beschreven dat voor het N23-deel Lelystad – Dronten de MER/Tracévaststellingsprocedure en de bestemmingsplanprocedures zijn afgerond en dat in 2008 gestart wordt met de aanbesteding van deel 1.

Deel 2, de aanpak van de Dronterringweg en paral-lelvoorziening voor het langzaam verkeer ten noorden van Dronten, staat nu gepland in 2012-2013. Indien uit het nader onderzoek naar tracé-alternatieven in 2008 mocht blijken dat de bestuurlijke voorkeur uitgaat naar een ander tracé en de regio hiervoor financiele dekking heeft gevonden, zal de planning wellicht moeten worden herzien.

De uitbreiding van de nieuwe weg tussen Lelystad en Dronten naar 2x2 rijstroken is in deel 3 voorzien in 2018-2020. In deel 1, waarvan nu realisatie wordt voorbereid, is met de kunstwerken (gezamenlijk pro-ject Hanzelijn en N23) en het grondwerk al rekening gehouden met de wegverbreding.

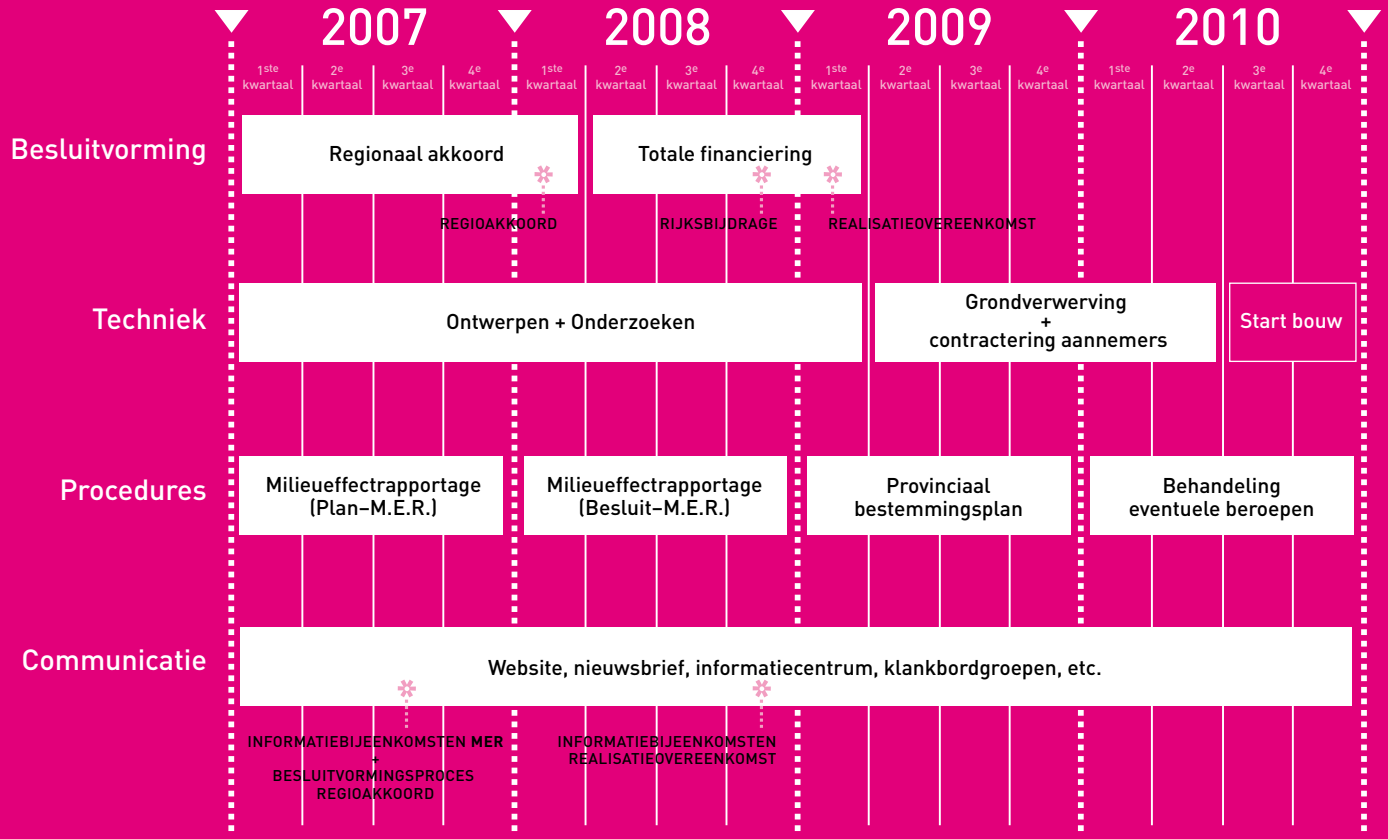
Voor de aanleg van de parallelwegen langs de Hanzeweg tussen Dronten en Roggebot is de planologische proce-dure afgerond en wordt in 2008 gestart met de aanbeste-ding, Oplevering is voorzien uiterlijk in 2010.

Voor de aanleg van een 2x2 rijstroken autowegverbinding tussen Dronten en Kampen vindt nu een pre-verkenning plaats, die medio 2008 wordt afgerond. Hiervoor is een plan-MER uitgevoerd, op basis waarvan is besloten de huidige N307 in Flevoland en Overijssel zoveel mogelijk te volgen. De besluit-MER, tracévastelling , planologi-sche procedures, noodzakelijke natuurcompensatie en grondaankopen komen daarna aan de orde. Vooralsnog is de uitvoering gepland in periode 2015-2017, direct volgend op de verwachte oplossing van het knelpunt bij Roggebot (2013-2015).
Met betrekking tot Roggebot speelt een belangrijke rol dat het besluit om met de IJsseldeltaplannen door

te gaan (het zgn. Omwisselbesluit) voor 1 januari 2009 genomen moet worden. Dat betekent dat er dan ook duidelijkheid is over de vervanging van de huidige sluis door een hoogwaterkering. Het is daarom van groot belang dat eveneens voor 1 januari 2009 duidelijkheid is over de gevraagde rijksbijdrage voor de N23-tunnel-oplossing bij Roggebot, om op die manier de wenselijke combinatie van projecten mogelijk te maken. De bypass voor de IJssel moet in zijn geheel vanaf 2015 gaan functioneren en dus moet het bouwwerk bij Roggebot voor die tijd gerealiseerd zijn.

Snel aan de slag!

Vooruitlopend op de totale afronding van de financiering- en ontwerpfase en de ruimtelijke ordenings- en aanbestedingsprocedures van het overgrote deel van het traject zullen enkele tracédelen al begin 2008 in uitvoering gebracht worden door individuele partijen. Zo heeft de gemeente Heerhugowaard in Noord-Holland het tracédeel rond bedrijventerrein De Vork al voorgefinancierd en aanbesteed en gaat de uitvoering in het tweede kwartaal 2008 van start. Ook in Flevoland is het eerste deel van het traject Lelystad-Dronten al in voorbereiding en zal de uitvoering in 2008 starten, evenals de aanleg van parallelwegen langs de Hanzeweg tussen Dronten en Roggebot.


2007
2008
2009
2010
1ste kwartaal
2e kwartaal
3e kwartaal
4e kwartaal
Besluitvorming
Regionaal akkoord
Totale financiering
REGIOAKKOORD
RIJKSBIJDRAGE
REALISATIEOVEREENKOMST
Techniek
Ontwerpen + Onderzoeken
Grondverwerving + contractering aannemers
Start bouw
Procedures
Milieueffectrapportage (Plan–M.E.R.)
Milieueffectrapportage (Besluit–M.E.R.)
Provinciaal bestemmingsplan
Behandeling eventuele beroepen
Communicatie
Website, nieuwsbrief, informatiecentrum, klankbordgroepen, etc.
INFORMATIEBIJEENKOMSTEN MER + BESLUITVORMINGSPROCES REGIOAKKOORD
INFORMATIEBIJEENKOMSTEN REALISATIEOVEREENKOMST

Begrippen- en afkortingenlijst

Bandstad	Hiermee wordt het stedelijk netwerk bedoeld in de HES-zone waar wonen en werken rond de spoorlijn Hoorn-Enkhuizen is gesitueerd met een groene buffer tussen Hoorn en Hoogkarspel en waarbij het gebied Hoogkarspel t/m Enkhuizen zich verdicht tot een stedelijke zone.
DGP	Directoraat Generaal Personenvervoer
HAL	Heerhugowaard, Alkmaar, Langedijk
HES	Hoorn, Enkhuizen, Stedebroec
MER	Milieu Effect Rapportage
MKBA	Maatschappelijke Kosten/Baten Analyse
MMA	Meest Milieuvriendelijke Alternatief
N23	Route van Alkmaar naar Zwolle
NRM	Nieuw Regionaal Model
nWro	Nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening
OEI	Overzicht Effecten Infrastructuur
PKB	Planologische Kernbeslissing
PMI	Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur
RWS	Rijkswaterstaat
SEGS	Sociaal-Economische Gegeven Sets
VRI'S	Verkeers Regelinstallaties