

(Bijlage 16)

Nota van beantwoording II

Op maandag 17 december jongleden heeft met u overleg plaatsgevonden over de door het bevoegd gezag opgestelde beantwoording van de aanvullende vragen over het MER Opwaardering Westfrisiaweg, zoals verwoord in de memo van de secretaris van uw werkgroep van 1 november 2007.

Naar aanleiding van dit overleg zijn door uw werkgroep nog een drietal vragen geformuleerd die beantwoording behoeven alvorens tot toetsing kan worden overgaan.

De vragen luiden als volgt:

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

Hieronder geven wij een antwoord op die vragen.

1) Is er een realistische alternatieve doorsteek Enkhuizen mogelijk?

In het kader van uw vraag hebben wij onderzocht of er, ten opzichte van de doorsteek Enkhuizen die is opgenomen in het MER-onderzoek, mogelijk andere "realistische" doorsteken mogelijk zijn die de zaadveredelingsbedrijven sparen.

Het zoekgebied is bepaald aan de hand van de volgende "dwangpunten":

- Aanvang tracé ten oosten van de Veilingweg; dit teneinde de aldaar gelegen gebouwen van de veiling te sparen. Een aanvang van het tracé nog westelijker is niet realistisch vanwege de daar gelegen woonwijken.
- Zoveel als mogelijk mijden van de geconcentreerde woningbouw aan de Hoofdstraat/Westeinde (westelijk dwangpunt);
- Mijden van het grondgebied van zaadveredelingsbedrijf Seminis (oostelijk dwangpunt);

Op basis van deze uitgangspunten zijn drie potentiële alternatieven uitgewerkt

(zie bijgevoegde luchtfoto met tracés)*.

A. Westelijk tracé

Dit tracé sluit aan op het in het MER onderzochte tracé van het noordelijke alternatief ter hoogte van de Veilingweg. Vervolgens loopt hij over het terrein en gebouwen van een daar gevestigd bloembollenbedrijf (De Wit) naar een punt op de Hoofdstraat/Westeinde met de minst geconcentreerde woningbouw. Daarna loopt het tracé verder naar het zuiden alwaar het spoor door middel van een tunnel wordt gekruist net ten westen van de waterput. Vervolgens wordt het tracé te zuiden van de waterput afgeleid naar het oosten waar aangesloten wordt op de Zijlweg.

Ten behoeve van de doorsnijding van de Hoofdstraat/Westeinde en het spoor is een open tunnelbak met overkluizing ter hoogte van de doorsnijding van Hoofdstraat/Westeinde en het spoor noodzakelijk. De totale lengte van de tunnelbak bedraagt ca. 700 meter.

De consequenties die deze variant met zich brengen zijn:

- doorsnijding bloembollenbedrijf (De Wit) met als gevolg verplaatsing naar nieuwe locatie
- doorsnijding bestaande woonbebouwing Hoofdstraat/Westeinde
- doorsnijding meerdere bedrijven op het bedrijventerrein Schepenwijk
- doorsnijding toekomstige woningbouwlocatie Westeinde Zuid
- de meerkosten van deze variant ten opzichte van het noordtracé met bochtafsnijding* worden ingeschat op circa € 60 miljoen (exclusief gevolgen voor de geplande woningbouw Westeinde Zuid)

** Er is een vergelijking gemaakt met het noordtracé met bochtafsnijding omdat dit een realistisch alternatief is en qua aanlegkosten vergelijkbaar met de doorsteek Hoogkarspel. Er is geen vergelijking gemaakt met het noordtracé met doorsteek Enkhuizen omdat die variant in de bestuurlijke besluitvorming niet realistisch is geacht vanwege de hoge aanlegkosten (ca. € 70 miljoen hoger dan noord tracé met bochtafsnijding en economische schade als gevolg van het risico van vertrek van één of meerdere zaadveredelingsbedrijven.*

Conclusie: Deze variant zal vanwege bedrijfsverplaatsingen, de te amoveren

* Reeds toegezonden

woningen en de aanleg van een (tunnel) bak circa € 60 miljoen meer kosten dan het MMA alternatief noordtracé met bochtafsnijding. Daar bovenop komt dat de tussen het Westeinde en het spoor geplande woningbouw deels onmogelijk wordt gemaakt. Indien getracht wordt het effect op de geplande woningbouw te verkleinen met de aanleg van een tunnel in plaats van een open bak dan worden de aanlegkosten met nog eens circa € 25 miljoen hoger. Om die redenen achten wij deze variant niet realistisch.

B. Oostelijk tracé

Dit tracé sluit aan op het in het MER onderzochte tracé van het noordelijke alternatief iets ten oosten van de Veilingweg. Vervolgens loopt het tracé over het terrein en de gebouwen van een daar gevestigd bloembollenbedrijf (De Wit) naar een punt op de Hoofdstraat/Westeinde met de minst geconcentreerde woningbouw. Vervolgens loopt het tracé in het gebied tussen de Hoofdstraat/Westeinde en het spoor naar het oosten. Circa 250 meter voor de Randweg Enkhuizen wordt het spoor ondergronds gekruist en vervolgens aangesloten op de Zijlweg. Aangezien het deel van het tracé ten zuiden van Hoofdstraat/Westeinde door het gebied loopt waar door Enkhuizen woningbouw is gepland, dient in verband met de realisatie hiervan eveneens als in variant A uitgegaan te worden van een open tunnelbak met overkluizingen ter hoogte van doorsnijding van Hoofdstraat/Westeinde en het spoor. Deze tunnelbak zal een lengte van circa 950 meter hebben.

De consequenties die deze variant met zich brengt zijn:

- doorsnijding bloembollenbedrijf met als gevolg verplaatsing naar nieuwe locatie
- doorsnijding bestaande woonbebouwing Hoofdstraat/Westeinde
- grote doorsnijding toekomstige woningbouw Westeinde Zuid
- de meerkosten van deze variant ten opzichte van het noordtracé met bochtafsnijding worden geschat op circa € 30 miljoen (exclusief de gevolgen voor de geplande woningbouw Westeinde Zuid)

Conclusie: Deze variant zal vanwege bedrijfsverplaatsingen, de te amoveren

woningen en de aanleg van een (tunnel) bak circa € 30 miljoen meer kosten dan het MMA alternatief noordtracé met bochtafsnijding. Daarnaast wordt de tussen het Westeinde en het spoor geplande woningbouw nagenoeg onmogelijk gemaakt. Indien getracht wordt het effect op de geplande woningbouw te verkleinen met de aanleg van een tunnel in plaats van een tunnelbak dan worden de aanlegkosten met nog eens € 30 miljoen verhoogd. Om die redenen achten wij deze variant niet realistisch.

C. Westelijk tracé door waterput

Dit tracé is ongeveer gelijk aan tracé A met dien verstande dat het tracé ten zuiden van de spoorlijn door de waterput loopt waardoor de bedrijven op het bedrijventerrein Schepenwijk niet doorsneden worden.

De consequenties die deze variant met zich brengen zijn:

- dempen van de 20 tot 30 meter diepe waterput die destijds is gebuikt als kleiwinning. Naast langdurige zettingsproblemen betekent demping van de waterput ook dat de waterberging moet worden gecompenseerd in de directe omgeving. Oplossen van deze problemen kan alleen met aanzienlijke extra investeringen in orde van enkele tientallen miljoenen
- doorsnijding bloembollenbedrijf met als gevolg verplaatsing naar nieuwe locatie
- doorsnijding bestaande woonbebouwing Hoofdstraat/Westeinde
- doorsnijding toekomstige woningbouwlocatie Westeinde Zuid
- de meerkosten van deze variant ten opzichte van het noordtracé met bochtafsnijding worden geschat op circa € 65 miljoen (exclusief de gevolgen voor de geplande woningbouw Westeinde Zuid en extra kosten als gevolg van demping van de waterput.

Conclusie: Deze variant zal vanwege bedrijfsverplaatsingen, de te amoveren woningen en de aanleg van een (tunnel) bak circa € 65 miljoen meer kosten dan het MMA alternatief noordtracé met bochtafsnijding. Daar bovenop komt dat de tussen het Westeinde en het spoor geplande woningbouw voor een deel onmogelijk wordt gemaakt. Indien getracht wordt het effect op de geplande woningbouw te

verkleinen met de aanleg van een tunnel in plaats van een tunnelbak dan worden de aanlegkosten met nog eens € 35 miljoen verhoogd. Om die redenen achten wij deze variant niet realistisch. Daarnaast levert deze variant technische problemen op met zetting en compensatie van waterberging die zonder aanzienlijke extra kosten (tientallen miljoenen euro's). Om deze redenen achten wij deze variant niet realistisch.

2) In hoeverre zijn in de besluitvorming voorafgaand aan vaststelling in het Streekplan over het tracé bij Heerhugowaard ook de afgefallen alternatieven aan bod gekomen?

Ten aanzien van de motivatie van het afvallen van de alternatieven ingevolge besluitvorming over het Streekplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord, het volgende:

Allereerst zij hier nogmaals vermeld dat de keuze voor de noordelijke aansluiting Heerhugowaard N507 De Braken expliciet in het op 25 oktober 2004 door Provinciale Staten vastgestelde streekplan is opgenomen.

Eventuele andere aansluitingsvarianten zijn in het kader van de inspraak op het ontwerp-streekplan, door onder andere de Actiegroep Leefbaar Heerhugowaard en de partij Burgerbelang Heerhugowaard onder de aandacht gebracht. Laatgenoemde partij heeft in dat kader een expliciet pleidooi gehouden voor de zogenoemde zuid-variant, oostelijk van Heerhugowaard. In haar standpuntbepaling ten aanzien van de ingediende bedenkingen tegen het ontwerp-streekplan is door Gedeputeerde Staten in de Nota van Beantwoording uitgebreid ingegaan op de Westfrisiaweg.

De Nota van Beantwoording heeft vervolgens deel uitgemaakt van het besluitvormingsproces van Provinciale Staten dat op 25 oktober 2004 (nr. 69) heeft geleid tot vaststelling van het eerder genoemd streekplan "Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord".

Voor uw informatie hebben wij de tekst van de standpuntbepaling van Gedeputeerde Staten in de Nota van Beantwoording, zoals vastgesteld in haar vergadering van 11 mei 2004, hieronder in zijn geheel opgenomen

“Westfrisiaweg

Uiterlijk in 2005 geven wij aan wat we denken te kunnen doen aan een opwaardering van de Westfrisiaweg, op welke manier en wanneer. Wij doen dat op basis van een haalbaarheidsonderzoek. Wij hebben op 26 februari 2002 over de Westfrisiaweg besloten dat bestaande infrastructuur zoveel mogelijk het uitgangspunt vormt. Voor ons is dat het kader voor de discussie die momenteel in de regio wordt gevoerd over een A23 tussen Alkmaar en het oosten van het land. Uitvoering van de weg zal vanuit een integrale ontwerp-opgave gebeuren.

Een snelle en ingrijpende aanpassing van De Braken is pas aan de orde als de regio, het bedrijfsleven en het Rijk substantieel daaraan bijdragen. Het initiatief voor de nieuwe wegverbinding van De Braken naar de provinciale weg N242 ten noorden van Heerhugowaard, ligt bij de gemeente Heerhugowaard.

Voor een directe dwarsverbinding van Alkmaar naar Hoorn-Enkhuizen en het oosten van het land en verder, hebben wij een streefbeeld Westfrisiaweg opgesteld. Volgens dit beeld en de ontwikkelingen die wij in dit Ontwikkelingsbeeld voorstaan, dienen gemeenten in hun ruimtelijk beleid rekening te houden met de volgende ontwikkelingen en geen hiermee strijdige ontwikkelingen mogelijk te maken:

- *opwaardering van het tracé de Braken dat Heerhugowaard en Hoorn met elkaar verbindt;*
- *een nieuwe wegverbinding die het tracé De Braken verbindt met de provinciale weg N242 ten noorden van Heerhugowaard, zodat het bedrijventerrein De Vork een goede ontsluiting krijgt;*
- *Opwaardering van de provinciale weg tussen de Braken en de A7;*
- *Verbreiding van de A7 bij Hoorn.*

Er is discussie in de regio, in het bijzonder met de gemeente Hoorn, over een aansluiting van de woonwijk Bangert/Oostpolder op de Westfrisiaweg-Oost (ongelijkvloerse danwel gelijkvloerse kruising). De verdubbeling van het gedeelte Westfrisiaweg tussen de A7 en de Rijkweg wordt in afwachting van deze discussie tot een later tijdstip opgeschoven.

De verbreding van de weg tussen de Rijkweg en de Veiling wordt meegenomen in het haalbaarheidsonderzoek voor de Westfrisiaweg dat in 2005 gereed zal zijn. Wij verwachten dat de uitkomst is dat verbreding van het tracé Rijkweg-Markerwaardweg

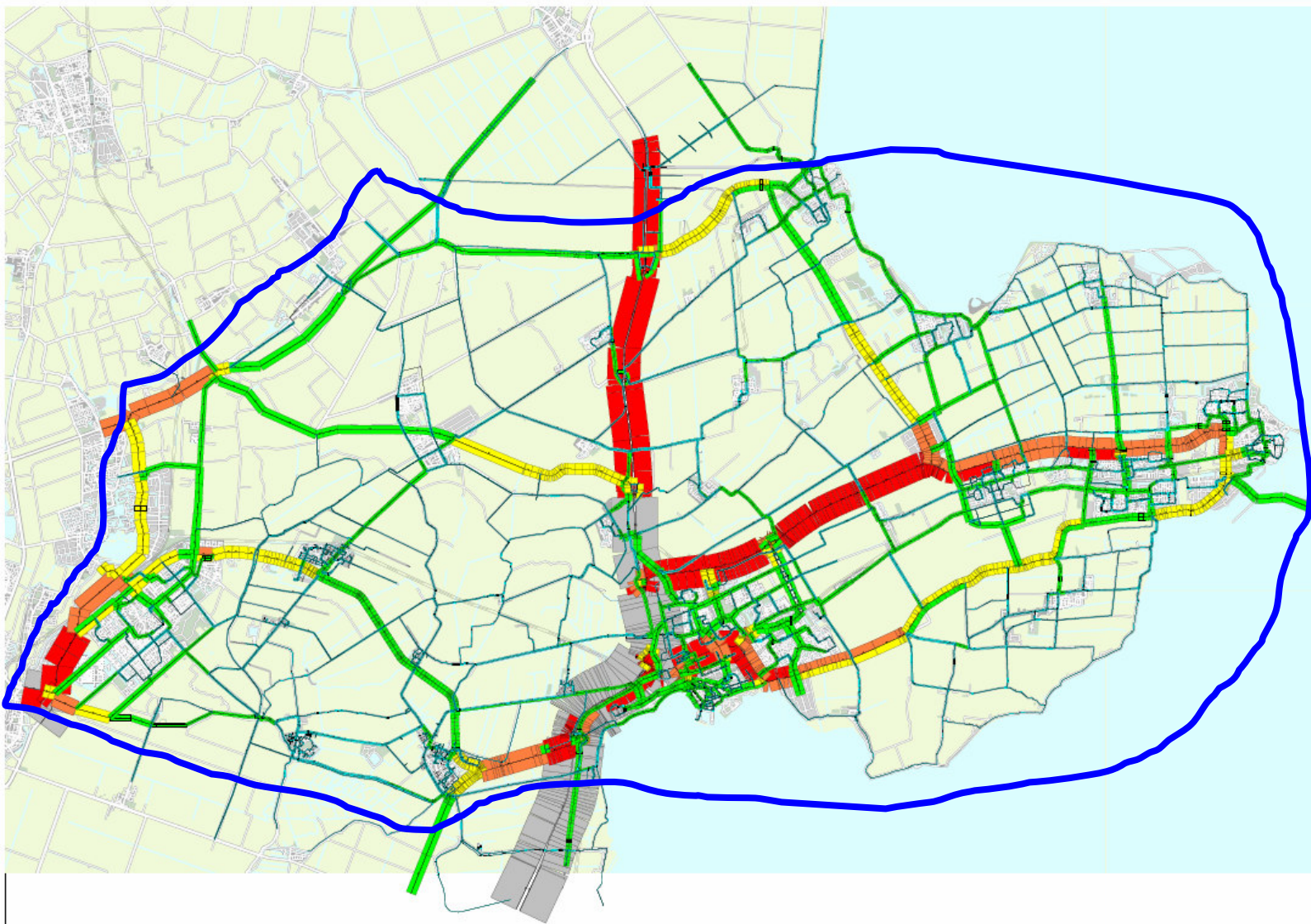
nodig zal zijn, zeker gelet op de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied. Als dit het geval is, zullen wij ernaar streven voor 2010 te beginnen met de uitvoering.

Er komt een onderzoek naar de opwaardering van het stuk N302 Hoogkarspel (Markerwaardweg)-Enkhuizen, danwel verlegging van de N302 onder Hoogkarspel door naar de ondergelegen weg (N506). In dit onderzoek nemen we de ruimtelijke ontwikkelingen mee zoals die zijn weergegeven in het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland-Noord.”

Wij denken uw vraag over de besluitvorming van de afgevallen alternatieven voor het tracé bij Heerhugowaard voldoende te hebben beantwoord. Uiteraard zijn wij bereid u de onderliggende stukken, te weten het Streefbeeld Westfrisiaweg en de Nota van Beantwoording van de binnengekomen bedenkingen op het ontwerp streekplan en het standpunt van Gedeputeerde Staten daarop, aan u ter beschikking te stellen.

3) Visualiseer het ‘rekengebied’ dat is gebruikt bij het kwantitatief bepalen van het aspect verkeersveiligheid.

Hieronder is op basis van een visualisatie uit het verkeersmodel weergegeven welk gebied meegenomen is om de effecten voor de verkeersveiligheid te bepalen op het onderliggend wegennet. Het studiegebied omvat vrijwel geheel West-Friesland en een deel van Noord-Kennemerland. In dit gebied zijn intensiteitseffecten zichtbaar ten gevolge van de opwaardering van de Westfrisiaweg. Uiteraard zijn de effecten dicht bij het op te waardenen tracé groter dan de effecten aan de rand van het studiegebied. Dit geldt ook voor de verkeersveiligheidseffecten.



© 2011, Gemeente Schiedamschen, alle rechten
voorbehouden. Het is niet toegestaan te kopiëren of te verspreiden.