

Notitie

Contactpersoon Esther van Rosmalen

Datum 28 januari 2010

Kenmerk N005-4587835EMR-kmn-V01-NL

Overzicht van procedures, onderzoeken en besluitvorming

In 2000 heeft de provincie Noord-Holland het initiatief genomen om te komen tot opwaardering van de Westfriisiaweg. Dit leidde in 2002 tot de vaststelling van het Streefbeeld Westfriisiaweg door Gedeputeerde Staten. Dit Streefbeeld is vervolgens vastgelegd in het streekplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord uit 2004. Vervolgens is gestart met de uitwerking van de plannen tot opwaardering van deze weg.

Met de terinzagelegging van het MER en het voorontwerp-inpassingsplan Opwaardering Westfriisiaweg is een belangrijke stap gezet in de besluitvorming over de uitvoering van de opwaardering van de Westfriisiaweg. Deze notitie zet de hierbij genomen en een aantal nog te nemen stappen op een rijtje, zie het bijgevoegde 'stroomschema' voor een visuele weergave van het proces.

Er kunnen grofweg vier 'sporen' worden onderscheiden:

- a. Onderzoek: onderzoeken, al dan niet uitgevoerd met een wettelijke grondslag, die zijn/worden gebruikt om keuzes te onderbouwen
- b. Besluitvorming: al dan niet formele vastlegging van gemaakte keuzes, milestones voor de voortgang
- c. Ontwerp: inhoudelijk-technische uitwerking van gemaakte keuzes
- d. Uitvoeringsfase: de (voorbereiding van de) feitelijke aanleg van de weg

Zoals valt te zien in het schema, lopen de sporen grotendeels parallel en is er veel interactie (geweest) tussen de sporen onderling.

In het **MER 2007** staan de milieu-effecten van tracé-alternatieven (verschillende 'routes' voor de wegverbinding) centraal. De milieueffecten zijn beschreven op het abstractieniveau dat nodig is om een keuze te kunnen maken voor één van de alternatieven. Op het MER 2007 zijn twee aanvullingen gemaakt. De eerste aanvulling is eind 2007 gemaakt naar aanleiding van vragen van de Commissie voor de m.e.r. tijdens de toetsing van het MER. De Commissie m.e.r. heeft vervolgens een positief toetsingsadvies uitgebracht, maar vroeg wel om in het vervoltraject nog aanvullend milieuonderzoek te doen naar tracéalternatieven ten zuiden van Heerhugowaard. Dit aanvullende onderzoek is in 2009 uitgevoerd.

Regioakkoord. De stuurgroep N23 Westfriisaweg, waarin provincie, betrokken gemeenten, het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en het bedrijfsleven zijn vertegenwoordigd, kiest in oktober 2007, mede op basis van het MER 2007, een voorkeurstracé. Dit bestuurlijk vastgestelde voorkeurstracé is vastgelegd in het Regioakkoord N23 Westfriisaweg. Dit Regioakkoord is door alle betrokken partijen geaccordeerd. Het voorkeurstracé komt overeen met het meest milieuvriendelijke alternatief uit het MER 2007. De resultaten van het aanvullende MER 2007 (alternatieven ten zuiden van Heerhugowaard) hebben niet geleid tot heroverweging van de gemaakte keuze.

Het in het regioakkoord vastgelegde tracé betrof een schetsontwerp. Op basis van dit schetsontwerp is na de vaststelling gestart met de technische uitwerking van het tracé tot een **voorlopig ontwerp** (VO). Het VO wordt in verschillende stappen tot een **definitief ontwerp** uitgewerkt. Het voorlopige ontwerp is onder andere besproken in klankbordgroepen, waarin bewoners en gebruikers van het gebied zitting hebben. Op basis van suggesties van de klankbordgroepen, en vanwege nieuwe inzichten en ontwerptimalisaties, is een VO+ gemaakt, dat het vertrekpunt is geweest voor het Inpassingsplan. Hierbij is rekening gehouden met de (voorlopige) resultaten uit het inrichtingsMER (zie hierna).

Het VO is de input geweest voor het **InrichtingsMER**. De belangrijkste onderdelen van het inrichtingsMER zijn:

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

Daarnaast gaat het inrichtingsMER in op vragen en aanbevelingen van de Commissie voor de m.e.r., voortkomend uit haar toetsingsadvies van 5 februari 2008 op het MER 2007. Het inrichtingsMER bestaat uit een hoofdrapport en een samenvatting. Tot slot maakt ook de notitie nadere analyse WFO-terrein onderdeel uit van het MER-pakket. Tijdens de afronding van het proces bleek namelijk dat in het verkeersmodel verkeerde gegevens ingevoerd waren ten aanzien van het WFO- bedrijventerrein in Wervershoof. In deze oplegnotitie zijn de juiste verkeersgegevens berekend en samengevat, en zijn de daaraan gerelateerde milieueffecten beschreven. Hieruit bleek dat er geen consequenties zijn voor de uitkomsten van het MER. Daarom is er geen aanleiding de keuzes voor tracé en inrichting van de Westfriisaweg te heroverwegen.

Het MER 2007, de beide aanvullingen daarop en het inrichtingsMER worden samen met het voorontwerp-inpassingsplan ter inzage gelegd.

Mede Met als vertrekpunt het VO+ en mede op basis van de resultaten van het inrichtingsMER is een start gemaakt met het opstellen van een voorontwerp **Inpassingsplan**. Dit is een door de provincie opgesteld bestemmingsplan voor het totale tracé van de Westfriisaweg. De bevoegdheid tot het opstellen van een dergelijk plan vloeit voort uit de Wet ruimtelijke ordening. Met het inpassingsplan wordt de uitvoering van de opwaardering van de Westfriisaweg planologisch-juridisch mogelijk gemaakt. Het Inpassingsplan is het eerste formele besluit, waarop bezwaar en beroep mogelijk is.

Het Inpassingsplan regelt alleen die aspecten, die consequenties hebben voor het ruimtegebruik in het gebied. De vormgeving van de weg, de geluidswerende voorzieningen en de keuze van maatregelen voor landschappelijke inpassing kunnen bijvoorbeeld niet allemaal bindend in het inpassingsplan worden vastgelegd. Daarom is onder andere een **beeldkwaliteitsplan** opgesteld en zal voorts, voor de vaststelling van het definitieve inpassingsplan, een **landschapsplan** zijn opgesteld.

In het beeldkwaliteitsplan van de N23 Westfriisaweg wordt aan de hand van een onderbouwde visie het gewenste beeld voor de weg in het plangebied beschreven. De cultuurhistorische en landschappelijke waarden spelen een belangrijke rol bij de visievorming over de gewenste beeldkwaliteit. Deze beeldkwaliteit is leidraad voor de vormgeving van de weg en voor de landschappelijke inpassing van de N23 Westfriisaweg in zijn omgeving. Met de omgeving van de weg wordt hier de ruimte bedoeld die wordt beleefd binnen het zicht vanaf de weg (de open ruimte die begrensd wordt door de aanwezige bebouwing, wegbeplanting, boerenerven en dijken). Het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland stemde in juli 2009 in met het beeldkwaliteitsplan.

Het nog op te stellen landschapsplan bevat een meer gedetailleerd ontwerp van de inrichting van de weg en de aangrenzende ruimtes. Hierin worden ook de in het MER beschreven aanvullende maatregelen voor de inpassing van de weg én de meekoppeling met andere voorziene recreatieve en natuurmaatregelen behandeld.

Realisatieovereenkomst

In de realisatieovereenkomst wordt de scope van het project (voorontwerp +) van de weg vastgelegd. Dit tracé vormt de basis voor de planologisch juridische verankering in het Inpassingsplan. Daarnaast regelt de realisatieovereenkomst de rechten en plichten van de deelnemende partijen, ook de financiële.

Als de m.e.r.-procedure volledig afgerond is, het inpassingsplan is vastgesteld, betrokken partijen hebben ingestemd met het Definitief Ontwerp (DO) én als alle uitvoeringsbesluiten (onthefingen, vergunningen) zijn verleend, kan de feitelijke **uitvoering** van de werkzaamheden starten. Daarvoor is het uiteraard nodig dat de provincie alle gronden in eigendom heeft. Met het voorbereiden van de uitvoeringsbesluiten en de grondverwerving is inmiddels gestart.