



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Opwaardering Westfrisiaweg Heerhugowaard – Enkhuizen

Toetsingsadvies over het inrichtings-milieueffectrapport plus
aanvullende informatie uit “quick scans” plus een aanvulling
op het plan-MER 2007

1 november 2010 / rapportnummer 1774-306



1. Oordeel

De provincie Noord-Holland wil de Westfrisiaweg (N23) tussen Heerhugowaard en Enkhuizen opwaarderen. Het tracé en de inrichting worden vastgelegd in een provinciaal inpassingsplan. De m.e.r.-procedure is in twee delen uitgevoerd: in 2007 is een plan-MER opgesteld ter onderbouwing van nut en noodzaak van de weg en de keuze van het tracé. De Commissie m.e.r.¹ heeft hierover op 5 februari 2008 een toetsingsadvies uitgebracht. Het onderhavige inrichtings-MER is gericht op de definitieve tracékeuze en de inrichting van de weg. Tegelijk met het inrichtings-MER is een aanvulling op het plan-MER van 2007 ter inzage gelegd.

1.1 Inrichtings-MER en aanvullende informatie uit ‘quick scans’

Tijdens de toetsing van het inrichtings-MER heeft de Commissie in een gesprek aan de provincie Noord-Holland laten weten dat zij weliswaar van oordeel was dat de essentiële informatie voor de besluitvorming uiteindelijk in het inrichtings-MER en de bijbehorende achtergrondrapporten te vinden is, maar dat de wijze waarop de informatie in het MER is gepresenteerd vaak onduidelijk en soms zelfs onjuist is. Verder leek het inrichtings-MER niet te zijn gebruikt om vanuit een open houding oplossingen te onderzoeken of te optimaliseren. Uit verschillende zienswijzen kwam een zelfde beeld. Verder bleek uit de zienswijzen dat een participatietraject had plaatsgevonden, waarin een aantal inrichtingsvarianten onderzocht was, maar dat de resultaten niet in het MER terug te vinden waren.

Naar aanleiding van het gesprek heeft de provincie laten weten dat er vanaf 2008 naar aanleiding van klankbordsessies in verschillende gemeenten een aantal inrichtingsvarianten onderzocht is in ‘quick scans’. De provincie heeft de Commissie verzocht de verslagen van deze quick scans bij haar advisering te betrekken.²

Oordeel over het inrichtings-MER en de aanvullende informatie uit de quick scans

De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen in de besluitvorming in het inrichtings-MER, de bijbehorende achtergrondrapporten en de quick scans aanwezig is. Zoals gezegd vindt zij de presentatie van de informatie in het MER zelf vaak onduidelijk en soms onjuist. Paragraaf 2.2 geeft hiervan een aantal voorbeelden. De Commissie verwacht dat de onduidelijkheden/onjuistheden niet leiden tot andere conclusies voor de besluitvorming. Bovendien zijn de belangrijkste effecten van het voornemen op inrichtingsniveau, namelijk geluid en luchtkwaliteit, voor het voorkeurstracé in het algemeen goed uitgewerkt in de bijlagenrapporten.

In de quick scans is een groot aantal interessante inrichtingsvarianten op hoofdlijnen onderzocht. De Commissie is van mening dat hiermee belangrijke informatie voor de besluitvorming beschikbaar is. In de quick scans wordt een aantal maal gemeld dat oplossingen nader

¹ Zie bijlage 1 voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere gegevens. De projectgegevens en documenten (voor zover digitaal beschikbaar) zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder *adviezen*. Zie bijlage 2 voor de zienswijzen die de Commissie via bevoegd gezag heeft ontvangen.

² Zie bijlage 1 voor een overzicht van de quick scans die de Commissie bij haar toetsing heeft betrokken.

onderzocht zullen worden in het inrichtings-MER. Dit is echter niet gebeurd. Dat is jammer en leidt ertoe dat informatie over reële alternatieven soms buiten het MER is gebleven.³ Dit maakt het MER als hulpmiddel bij de besluitvorming dus minder bruikbaar dan mogelijk was geweest. Echter, over het algemeen zijn de (milieu)voor- en nadelen van de oplossingen op hoofdlijnen goed terug te vinden in de quick scans, waardoor deze informatie als zodanig gebruikt kan worden voor de besluitvorming. In hoofdstuk 2 gaat de Commissie nader in op een aantal interessante varianten die nog nader onderbouwd kunnen worden.

De Commissie adviseert de informatie over de varianten uit de quick scans te betrekken bij de besluitvorming. Zij adviseert de quick scans zo spoedig mogelijk openbaar te maken. Tevens adviseert zij bij de verdere besluitvorming te motiveren hoe is omgegaan met de informatie uit de quick scans.

1.2 Aanvulling op plan-MER 2007

Tijdens de toetsing van het plan-MER in 2007 is geconstateerd dat voor het westelijke gedeelte van de Westfrisiaweg onvoldoende was onderbouwd waarom alleen tracé-alternatieven noordelijk van Heerhugowaard in aanmerking kwamen. In een aanvulling op het plan-MER van 2007 is nu alsnog ingegaan op mogelijke alternatieven zuidelijk van Heerhugowaard.

Oordeel over de aanvulling op het plan-MER

In de aanvulling is een alternatief onderzocht dat aansluit bij het Nollencircuit ten zuiden van Heerhugowaard en is gemotiveerd waarom wordt afgezien van een alternatief dat uitgaat van de opwaardering van de N243. De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie om een keuze te kunnen maken tussen een noordelijk of een zuidelijk tracé om Heerhugowaard in de aanvulling aanwezig is. Maar zij acht de wijze waarop de informatie gepresenteerd is niet altijd objectief. Zo wordt bijvoorbeeld in de samenvattende, afsluitende conclusie van de aanvulling gesteld dat het voorontwerp (VO) vanuit verkeersoogpunt 'duidelijk beter' scoort dan het Nollencircuit. Dit terwijl de scoretabel in het MER slechts enkele minimaal afwijkende scores geeft. Van een duidelijk betere score is dus geen sprake. Overigens onderschrijft de Commissie de conclusie dat de alternatieven verkeerskundig in ieder geval gelijkwaardig scoren.

³ In een gesprek tussen de Commissie m.e.r., de Provincie Noord-Holland en de projectorganisatie Westfrisiaweg heeft de provincie gemeld dat, hoewel dit niet zijn weerslag heeft gevonden in het MER, een aantal varianten uit de quick scans wel nader is onderzocht. De provincie heeft aangegeven dat zij in de reactienota, waarin zij ingaat op de zienswijzen en op het advies van de Commissie, een nadere onderbouwing zal geven van de afwegingen die hebben plaatsgevonden omtrent (de haalbaarheid van) de varianten uit de quick scans.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Varianten uit de quick scans

In 2008 is een groot aantal quick scans uitgevoerd naar aanleiding van klankbordsessies met gemeenten en bewonersgroepen. In de quick scans worden verschillende onderzochte varianten doorverwezen naar het inrichtings-MER. Helaas zijn deze meestal niet terug te vinden in het MER. Over het algemeen zijn de (milieu)voor- en nadelen van de oplossingen op hoofdlijnen echter goed terug te vinden in de quick scans. In het navolgende gaat de Commissie in op een aantal interessante varianten die zij nader onder de aandacht wil brengen.

2.1.1 Quick scans Heerhugowaard / verbindingsweg

De Commissie wil de aandacht vestigen op de oplossing met een verbindingsweg tussen de Molenweg/Veenhuizerweg en de Middenweg, aan de noordzijde van de Westfrisiaweg. Deze variant wordt in de quick scan 'Openhouden van de Molenweg voor alle verkeer', als landschappelijk meest gewenste situatie benoemd (figuur 11, p.17), maar is in de quick scans verder niet onderzocht. Gezien het feit dat in het plan-MER wordt gesteld dat de Molenweg voor het landbouwverkeer van groot belang is (§5.7.2) en deze oplossing ook uit de zienswijzen naar voren komt⁴ wordt deze variant wederom onder de aandacht gebracht. Deze variant zou voordelen zou hebben met betrekking tot de bereikbaarheid van het gebied en de ontsluiting voor het landbouwverkeer. Uit de quick scan is niet duidelijk af te leiden waarom deze variant niet is onderzocht.

De Commissie adviseert bij de besluitvorming te motiveren hoe wordt omgegaan met de variant parallelweg tussen de Molenweg/Veenhuizerweg en de Middenweg.

2.1.2 Quick scans Hoorn & Medemblik/ ovatonde

In diverse zienswijzen wordt aangedrongen op een ovatonde ten noorden van Hoorn. De ovatonde is onderzocht in diverse quick scans, maar is niet als variant besproken in het MER. De verkeerskundige nadelen van een ovatonde die in de quick scan 'Variant Ovatonde Wogmergouw en variant Oostergouw' van 7 juni 2010 (p.14 van 21 e.v.) worden genoemd, acht de Commissie niet zo sterk dat bij voorbaat afgezien had moeten worden van een integrale afweging van de oplossing in het inrichtings-MER.

Het belangrijkste argument dat in de quick scans wordt genoemd om af te zien van een ovatonde, is dat de ovatonde een I/C-verhouding (intensiteit/capaciteit) van meer dan 1 tot gevolg zou hebben. De I/C-verhouding is een belangrijke maat om aan te geven hoe de verkeersdoorstroming zal zijn. Wanneer deze verhouding boven de ca. 0,85 is, zal de doorstroming met regelmaat verstoord zijn. Als de I/C-verhouding dus inderdaad in de buurt van 1 of

⁴ Onder andere zienswijze nr. 9 van LTO. Ook zienswijze nr. 23 van de Veiligheidsregio vraagt aandacht voor de bereikbaarheid van de Molenweg en Veenhuizerweg.

nog hoger uitvalt, kan de Commissie zich voorstellen dat zonder meer van de beschreven ovatonde wordt afgezien. De I/C-verhouding wordt echter niet onderbouwd in het bijgevoegde onderzoek van Goudappel Coffeng. Dit onderzoek gaat in het geheel niet in op I/C-verhoudingen.

Hoewel daar in de quick scans niet op wordt ingegaan, is aan te nemen dat de landschappelijk impact van de ovatonde variant minder zal zijn dan in het voorontwerp (VO). In het VO wordt de Westfrisiaweg op circa 5 meter hoogte aangelegd, tezamen met de geluidsschermen is er sprake van een hoogte variërend van circa 6 tot circa 10 meter. Een ovatonde ligt weliswaar bij Wogmergouw nog hoog⁵, maar bij Oostergouw liggen de wegen op maaiveld, daar waar in het VO de Westfrisiaweg nog op hoogte ligt.⁶

De Commissie adviseert bij de verdere besluitvorming te onderbouwen dat de ovatonde leidt tot een I/C-verhouding in de buurt van of zelfs groter dan 1. Indien dat inderdaad het geval is, acht de Commissie de beschreven ovatonde geen reële variant. Indien dit niet aangetoond kan worden, adviseert de Commissie bij de besluitvorming nader in te gaan op de voor- en nadelen van een ovatonde, waarbij behalve op verkeerskundige aspecten, ook op milieuaspecten en met name landschapseffecten wordt ingegaan.

2.1.3 Quick scans Wevershoof / aansluiting Noorderboekert

In de quick scan worden varianten beschreven voor de aansluiting Noorderboekert. Uit de quick scan blijkt dat een terrein van hoge archeologische waarde, dat bij uitvoering van het VO zal verdwijnen, eenvoudig ontzien kan worden, bijvoorbeeld door toepassing van de variant 'halfklaverblad'. Deze variant heeft slechts een zeer beperkte toename van gebruik van het westelijk gelegen open gebied. Dit heeft bovendien landschappelijke en recreatieve voordelen, doordat hij buiten de groene scheg geplaatst wordt. Ook verkeerskundig en financieel scoren deze varianten blijkens de quick scan goed. Het heeft de Commissie daarom verbaasd dat deze varianten niet in het MER terug te vinden zijn, mede omdat expliciet is aangegeven dat ze wel meegenomen zouden worden.

De Commissie adviseert bij de verdere besluitvorming te motiveren hoe is omgegaan met de varianten voor de aansluiting Noorderboekert die worden beschreven in de quick scan. Met name de variant 'halfklaverblad' komt gunstig uit de quick scan.

2.1.4 Quick scans Drechterland / hoogteligging en Slimweg

Het nieuwe tracé, met name de 'doorsteek' door de bebouwingslinten en het open landschap, heeft een grote impact op de omgeving. In het inrichtings-MER wordt de keuze voor een verdiepte ligging aangegeven voor het tracé Drechterland. Verderop in het MER is dit genuanceerd tot alleen een verdiepte ligging in het 'open landschap' tussen het Lint en de Binnenwijzend. In het concept Landschapsplan N23 Westfrisiaweg, versie september 2010,

⁵ Naar verwachting zullen er langs de ovatonde minder omvangrijke geluidsschermen nodig zijn, zodat de totale hoogte bij Wogmergouw lager uitkomt dan in het VO.

⁶ Wel komen bij de oplossing met een ovatonde ook de toe- en afritten op hoogte te liggen.

blijkt zelfs dit deeltraject niet verdiept te worden uitgevoerd, maar tussen de onderdoorgangen op maaiveld te worden aangelegd. De Commissie kan de afwegingen die hieraan ten grondslag hebben gelegen niet volgen en vraagt zich af op welk voorstel de effectbepaling in het inrichtings-MER is gebaseerd.

In het voorontwerp-inpassingsplan is rekening gehouden met een aansluitmogelijkheid van de Slimweg op de Westfrisiaweg, terwijl in het inrichtings-MER het VO als MMA is aangeduid. Het VO is daarbij een oplossing zonder aansluiting. Daarbij wordt gesteld dat de aansluiting van de Slimweg in een archeologisch zeer waardevol gebied ligt.

Het inrichtings-MER stelt (p. 29) dat het nieuwe tracé van de Westfrisiaweg bij de Slimweg verdiept ligt, de quick scan 'Westfrisiaweg verdiept onder Slimweg' (1 juli 2009) stelt daarentegen dat het VO uitgaat van een Westfrisiaweg op maaiveld, waarbij de Slimweg over de Westfrisiaweg heen gaat. Tevens stelt de quick scan dat het vanuit landschap en beeldkwaliteit gewenst is de Westfrisiaweg verhoogd over de op maaiveld liggende Slimweg heen te leiden (p.5 van 6). Een verdiepte ligging van de Westfrisiaweg valt af vanwege de kosten⁷ en de conclusie dat dit landschappelijk niets oplevert. Een alternatief met de Westfrisiaweg op maaiveld en de Slimweg er onder door, een op het eerste gezicht reële en niet al te dure variant, is niet onderzocht. Al met al kan de Commissie de overwegingen over de hoogteligging van de Westfrisiaweg bij Drechterland niet volgen.

De Commissie adviseert bij de verdere besluitvorming de afwegingen ten aanzien van de hoogteligging van het nieuwe tracé bij Drechterland navolgbaar weer te geven.

2.2 Opmerkingen over het MER

2.2.1 Toekomstvastheid

In haar toetsingsadvies uit 2008 over het plan-MER heeft de Commissie opgemerkt: "De toekomstvastheid van de alternatieven is niet in de alternatievenbeoordeling betrokken. Om te voorkomen dat vanuit de korte termijn onomkeerbare besluiten worden genomen die op langere termijn onwenselijke effecten hebben, was volgens de Commissie meer inzicht nodig in de gevolgen op langere termijn. Een potentiële ontwikkeling op de langere termijn is opwaardering van het gehele oostelijke deel van de Westfrisiaweg naar een 100 km/h 2x2-weg. Voor het zuidelijke tracé (doorsteek Hoogkarspel en doorsteek Lutjebroek) zou dit een verdubbeling van het traject Raadhuislaan-Houtribdijk betekenen. Deze verdubbeling heeft volgens de aanvulling belangrijke negatieve gevolgen voor de West-Friese Omringdijk als provinciaal cultuurhistorisch monument en voor de woonbebouwing van Stedebroec. Ook worden de effecten op het Natura 2000-gebied Markermeer vergroot."

Zowel het onderhavige inrichtings-MER en als het voorontwerp-inpassingsplan richten zich op het traject tot de Raadhuislaan. Het traject Raadhuislaan-Houtribdijk blijft in beide stuk-

⁷ Genoemd wordt 62 miljoen euro. Dit komt de Commissie onwaarschijnlijk hoog voor, wellicht wordt hier 6,2 miljoen bedoeld.

ken buiten beschouwing. Het MER kan daarmee formeel ten grondslag liggen aan het plan, maar negeert met deze beperkte scope vooral de effecten op iets langere termijn.

Over het traject tot de Houtribdijk wordt in het MER opgemerkt dat uit onderzoeken blijkt dat zich tot 2020 geen capaciteitsproblemen voor doen. Als de Westfrisiaweg onderdeel moet uitmaken van een doorgaande N23 is dit wel een heel korte termijn; een termijn waarin met de beoogde functie en ontwikkelingen geen rekening wordt gehouden.

Hier wreekt zich de onduidelijkheid over de functie van de weg. Als het gaat om een regionale ontsluitingsweg is de beperkte scope van het MER misschien terecht. Maar het regioakkoord spreekt, waar het gaat om de functie van de weg, van een alternatieve route buiten de Randstad om. Ook wordt gesteld dat de Westfrisiaweg het mogelijk maakt dat tot 2030 50.000 woningen kunnen worden gebouwd en 400 ha bedrijventerrein kan worden aangelegd. En op de website staan een groot aantal maatregelen die in Flevoland en Overijssel worden uitgevoerd aan de N23. Ook uit diverse zienswijzen blijkt zorg over het maar ten dele beschouwen van het traject.

Uit stukken van de projectorganisatie⁸ blijkt dat er voor een eventuele aansluiting op de Houtribdijk gedacht wordt aan een variant met een doorsteek via een tunnelbuis onder het Markermeer. De Commissie kan de realiteitswaarde van een dergelijke oplossing, ook financieel gezien, niet op voorhand beoordelen.

De Commissie adviseert bij de besluitvorming over het inpassingplan aan te geven hoe wordt omgegaan met een eventuele opwaardering van het resterende deel van de Westfrisiaweg en de aansluiting op de Houtribdijk en hoe de noodzaak voor een eventuele opwaardering wordt gemonitord.

2.2.2 Samenvatting en visualisaties

Kaartjes en visualisaties zijn bedoeld om duidelijkheid te geven over de voorgenomen maatregelen en de visuele impact. Toch zijn ze in het MER moeilijk leesbaar, in diverse gevallen niet kloppend met de tekst, verwisseld of helemaal weggefallen, en soms misleidend. Zo zijn de visualisaties die de verhoogde ligging bij Hoorn moeten verduidelijken, niet op het hoogste punt gemaakt (weg op 2,5 i.p.v. op 5 meter). In de samenvatting ontbreken de visualisaties geheel.

2.2.3 Natuur en landschap

De effecten op natuur zijn afdoende beschreven in het plan-MER van 2007. Op inrichtingsniveau zijn voornamelijk de effecten bij de haak van Hoogkarspel nog van belang. Zoals in §2.1.4 genoemd is het MER niet duidelijk over de hoogteligging van dit deel van het tracé. Dit is van belang voor zowel de effecten op natuur als op landschap. In het MER staat “de Westfrisiaweg wordt gerealiseerd in het open landschap. Daarom wordt voor dit nieuwe tracé gekozen voor een verdiepte ligging” (p.29). Terwijl in het VO alleen sprake blijkt te zijn van een

⁸ Bijvoorbeeld Power Point Presentatie Toekomstvastheid laatste deel Westfrisiaweg, Buro de Klare Lijn.

verdieping nabij de bebouwing, terwijl de weg in het open landschap juist op maaiveld aangelegd wordt. De kansen om de visuele verstoring en versnipperende werking van dit tracé te reduceren zijn in het MER slechts beperkt onderzocht. Zie verder §2.1.4.

2.2.4 Verkeersveiligheid

Hoewel de Commissie daar diverse malen om gevraagd heeft, kan niet duidelijk worden gemaakt waarom op het onderliggend wegennet met een snelheid van minder dan 80 km/uur 901 verkeersslachtoffers worden verwacht (p.54). De Commissie acht dit zeer onwaarschijnlijk, gezien het bestaande ongevallenbeeld in het gebied (in 2009 vielen in een ruim gebied rondom de Westfrisiaweg in totaal 175 slachtoffers op alle wegen buiten de bebouwde kom (dus inclusief Westfrisiaweg). Het komt de Commissie bovendien merkwaardig voor, dat de reconstructie van de Westfrisiaweg leidt tot een forse toename van het aantal verkeersslachtoffers, waar één van de doelstellingen van de opwaardering juist is om de verkeersveiligheid te verbeteren.

2.2.5 Luchtkwaliteit

De concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO₂ en PM₁₀) voldoen zowel in de autonome ontwikkeling als in het VO aan de wettelijke grenswaarden. Echter ook bij blootstelling onder de grenswaarden is er sprake van gezondheidseffecten. Er is geen inzicht gegeven in de toename en afname van concentraties bij woningen. De effecten op de gezondheid zijn dus niet inzichtelijk gemaakt.

Het MER (p.33) geeft aan dat er langs het tracé op het gedeelte tussen de A7 en de Markerwaardweg sprake van een forse toename van NO₂ (+9 ug/m³). Deze toename komt de Commissie nogal hoog voor en volgt ook niet uit de verschilcontouren in het luchtkwaliteitonderzoek.

2.2.6 Verkeer en geluid in Obdam

De varianten 2B en 2C in Obdam scoren in het MER verkeerskundig slechter dan het VO, vanwege verschillen in verkeersdruk binnen Obdam. Per saldo zal het verkeer echter niet veel wijzigen. Uit navraag blijkt dat de positieve score wordt gegeven omdat de verkeersdruk in Obdam in het VO 'beter in balans' is en daarmee gunstiger zou zijn voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Deze conclusie wordt niet onderbouwd.

Er wordt niet duidelijk gemaakt waarom het VO bij Obdam voor geluid slechter scoort dan de varianten 2B en 2C. Het MER geeft aan dat dit het gevolg is vanwege wijziging van lokale verkeersstromen. Na navraag is de verklaring echter dat er in het VO meer maatregelen getroffen moeten worden om een acceptabele geluidssituatie te krijgen. Beide antwoorden komen de Commissie merkwaardig voor.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Provinciale Staten van Noord-Holland

Bevoegd gezag: het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

Besluit: vaststelling provinciaal Inpassingsplan Westfriisaweg

Categorie Besluit m.e.r.: C1.2

Activiteit: Opwaardering van de Westfriisaweg

Bijzonderheden: In 2007 is een plan-MER gepubliceerd ten behoeve van de nut en noodzaak discussie en de tracékeuze. De Commissie heeft hierover op 5 februari 2008 een toetsingsadvies uitgebracht. Een aanvulling op het plan-MER is tegelijkertijd met het inrichtings-MER ter inzage gelegd. Dit toetsingsadvies richt zich op het inrichtings-MER en de aanvulling op het plan-MER 2007.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in: "De Koerier" d.d. 8 juni 2006

aanvraag richtlijnenadvies 2 juni 2006

ter inzage legging startnotitie: 9 juni 2006

richtlijnenadvies uitgebracht: 14 augustus 2006

richtlijnen vastgesteld: 12 september 2006

kennisgeving plan-MER in: het Noordhollands Dagblad

aanvraag toetsingsadvies: 17 augustus 2007

ter inzage legging plan-MER: 23 augustus tot en met 4 oktober 2007

toetsingsadvies over het plan-MER en de aanvulling daarop uitgebracht: 5 februari 2008

kennisgeving inrichtings-MER in: De Andijker Online, 29 april 2010

aanvraag toetsingsadvies: 3 mei 2010

ter inzage legging inrichtings-MER: 10 mei tot 9 juli 2010 (termijn is met 2 weken verlengd)

toetsingsadvies over het inrichtings-MER plus aanvullende informatie uit "Quick Scans" plus een aanvulling op het plan-MER 2007 uitgebracht: 1 november 2010

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. J.M. Bremmer (werkgroepsecretaris)

ir. J.A. Huizer

ing. P.A. Kroeze

drs. K. Wardenaar

dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer en de eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- MER Opwaardering Westfrisiaweg – alternatieven ten zuiden van Heerhugowaard, Tauw, 28 januari 2010 (aanvulling plan-MER 2007);
- InrichtingsMER Opwaardering Westfrisiaweg, Tauw, 28 januari 2010;
- Samenvatting van het InrichtingsMER Opwaardering Westfrisiaweg, Tauw, 3 mei 2010;
- Voorontwerp Inpassingsplan Westfrisiaweg, BügelHajema, 14 januari 2010;
- MER Opwaardering Westfrisiaweg, nadere analyse WFO-terrein, Tauw, 28 januari 2010;
- MER Opwaardering Westfrisiaweg, Map 1 t/m 3
 - Akoestisch onderzoek, Grontmij, 2 april 2009
 - Archeologisch onderzoek, Grontmij, 28 juli 2009
 - Luchtkwaliteit, Grontmij, 11 maart 2010
 - Externe veiligheid : Deelrapporten Drechterland, Enkhuizen, Heerhugowaard, Koggenland en Stede Broec, Grontmij, 5 februari 2009;
- Notitie Overzicht van procedures, onderzoeken en besluitvorming, Tauw, 28 januari 2010;
- Beeldkwaliteitsplan van de N23 Westfrisiaweg, Grontmij, 19 maart 2009;
- Regioakkoord N23 Westfrisiaweg, projectbureau Westfrisiaweg, oktober 2007;
- Publiekssamenvatting MER Opwaardering Westfrisiaweg, Tauw, 24 augustus 2007;
- Geohydrologisch onderzoek MER Opwaardering Westfrisiaweg, Tauw, 2 juli 2007;
- Bureau onderzoek Opwaardering Westfrisiaweg, cultuurhistorisch kader van de MER procedure Opwaardering regio West Friesland, Synthebra b.v., 2007;
- Quick Scans klankbordsessie gemeente Heerhugowaard, Grontmij, 29 juni 2009:
 - Middenweg-overkapping
 - Open houden van de Molenweg voor alle verkeer
 - Landbouwroute
- Quick Scans klankbordsessie gemeente Koggenland, Grontmij, 29 juni 2009:
 - Fietsbrug Ringvaart
 - Variant Obdam
 - Ronde Weerestraat
 - Dorpstraat verdiepte ligging Westfrisiaweg

- Opwaarderen parallelweg tussen Werestraat en Dorpstraat
- Parallelweg naar Obdam tbv landbouwverkeer
- Wandelbrug of landbouwbrug
- Fietsbrug vs fietstunnel
- Ronde Westeinde
- Omdraaien kruispunt n507-n243
- Verbreding Jaagweg-Vredemakers
- Aansluiting A7
- Quick Scans klankbordsessie gem. Hoorn & Medemblik, Grontmij, 29 juni 2009
 - A7-Oostergouw
 - Fietsverkeer Zwaagdijk
 - Westfrisiaweg (half)verdiept t.h.v. De Strip
 - Rijweg open houden voor autoverkeer
 - Verplaatsen aansluiting De Strip
 - Ventweg Marowijne
- Quick Scans Ovatonde
 - Variant Ovatonde Wogmergauw en Variant Oostergouw, Grontmij, 7 juni 2010
 - Effecten Ovatonde variant, Goudappel Coffeng, 26 mei 2010
- Quick Scans Kruising Museumstoomtrein, Grontmij, 10 mei 2010
- Quick Scans klankbordsessie gemeente Wevershoof, Grontmij, 29 juni 2009
 - Aansluiting Noorderboekert
 - Gasuni-leidingen tussen Rijweg en Markerwaardweg
 - Aansluiting Bedrijventerrein WFO
- Quick Scans klankbordsessie gemeente Drechterland, Grontmij, 30 juni 2009
 - Locatie Doorsteek Hoogkarspel
 - Tracé Slimweg
 - Westfrisiaweg verdiept onder Slimweg
 - Verbindingsweg van aansluiting Slimweg naar N506
 - Kruising Westfrisiaweg-Houterweg
 - Alternatieve aansluiting N506: Haarlemmermeer
 - Vaarduikers
- Diverse verslagen en memo's vergaderingen en correspondentie klankbordgroepen
- Power Point Presentatie toekomstvastheid laatste deel Westfrisiaweg, Buro de Klare Lijn alsmede krantenartikelen Enhuizercourant 2008
- 1e Concept Plan van Aanpak, ruimtelijke Economische visie Stede Broec-Enkhuizen
- Concept Landschapsplan N23 Westfrisiaweg, versie September 2010
- Kaartmateriaal Concept voorontwerp N302 Markerwaardweg-Houtribdijk, presentatie ruimtegebruik Doorsteek Hoogkarspel

De Commissie heeft kennis genomen van zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. M. Weeber, namens Klankbordgroep A7 Markerwaard, Zwaagdijk-West
2. W. Schaper, Hoogkarspel
3. A.J. van Leeuwen, Zwaagdijk
4. ARAG Rechtsbijstand, namens G.N. Poelwijk, Bovenkarspel
5. College van B&W gemeente Heerhugowaard, Heerhugowaard
6. A. Nijpels, Zwaagdijk-West, 22 eensluitende reacties
7. M.J.T. en W.A.F. Kotte, Westwoud
8. C.A. en H.M. Rood, Westwoud
9. LTO Noord afdeling Groot-Geestmerambacht, Haarlem
10. Familie Rooker, Obdam
11. L.K. van Hooionk, Zwaag
12. Fractie Marianne Brom, Medemblik
13. D. van Kampen, Westwoud
14. A.M.J. de Groot-Hessels, Zwaagdijk-West, 77 eensluitende zienswijzen
15. R.K. Basisschool Sint Lidwina, Zwaagdijk-West
16. A. Baggen, F. de Best en B. de Best, Bovenkarspel
17. Familie De Greeuw, Zwaagdijk-West
18. Gemeenteraad van Drechterland, Hoogkarspel
19. Partij Burgerbelang, Heerhugowaard
20. Familie H. Smit, Broek op Langedijk, 14 eensluitende reacties
21. D. van de Nes, Zwaag
22. K. Sluis, J.M. Sluis en A.M. Sluis, Hem
23. Veiligheidsregio Noord-Holland Noord, Alkmaar
24. P.J.M. Jong en J.E.M. Jong-Gruter, Zwaagdijk-West
25. W. Wood en A. Wood-de Haas, Berkhout
26. F.J.M. Dignum, Spierdijk
27. DAS Rechtsbijstand namens firma A. Duyn, Heerhugowaard
28. DAS Rechtsbijstand namens W.J.G. Schaper, Hoogkarspel
29. J.V.M. van der Meer-Karels, Zwaagdijk-West
30. D.C. Bruin, Zwaagdijk-West
31. T.A.J. van Dam, Zwaagdijk
32. Familie J. Schoordijk, Zwaagdijk
33. Rassers Advocaten en Notarissen namens Stichting Niet door 't Lint, Hoogkarspel
34. Stichting Niet door 't Lint, Hoogkarspel, lijst met 17 namen
35. D. Dekker en C. Dekker, Heerhugowaard
36. M. Wind van Dam en M. Wint, Zwaagdijk-West
37. VOF Wiering Somers, Hoogkarspel
38. S.L.C. de Ruijter, Heerhugowaard
39. T.A.J. van Dam, Zwaagdijk
40. A. van Keulen, Zwaagdijk-West
41. J.V.M. van der Meer-Karels, Zwaagdijk-West
42. G. Nijpels, Zwaagdijk-West
43. M. Weeber, Zwaagdijk-West
44. G.M. Sandbrink, Zwaagdijk

45. P.H.G. van der Gulik, Hoogkarspel
46. A.J. van Leeuwen, Zwaagdijk-West, namens de spoorbuurt van Zwaagdijk-West
47. G. Nijpels, Zwaagdijk-West
48. J. Carol, Zwaagdijk-West
49. N. van Stralen, namens N.C.M. van Stralen en Zn., Heerhugowaard
50. LTO Noord, Vestiging Haarlem, Haarlem
51. M. Konijn-van Rooijen, namens de Klankbordgroep A7-Strip, Zwaagdijk
52. T. Weppner, Zwaagdijk, namens de Dorpsraad Zwaagdijk-West
53. C.N.W. Groot, Zwaagdijk, 6 eensluitende zienswijzen
54. Raadgevend Ingenieursbureau Lichtveld Buis & Partners B.V., Nieuwegein
55. H3 Landelijk Vastgoed B.V., namens J. Blankendaal, Obdam
56. N.V. Nederlandse Gasunie, Groningen
57. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Edam
58. Vrom-inspectie, Directie Uitvoering Regionale afdeling Noord-West, Haarlem
59. College van B&W gemeente Wevershoof, Wevershoof
60. E. Sijm en C. Spil, Zwaagdijk-West

**Toetsingsadvies over het inrichtings–milieueffectrapport
plus aanvullende informatie uit “Quick Scans” plus een
aanvulling op het plan–MER 2007 Opwaardering
Westfrisiaweg Heerhugowaard – Enkhuizen**

De provincie Noord–Holland wil de West–Frisiaweg (N23) tussen
Heerhugowaard en Enkhuizen opwaarderen.

ISBN: 978–90–421–3080–7



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

