

Proces en afwegingen ten aanzien van ontwerp 'Inrichting Westfriesedijk te Winkel'

Eerste opzet

Het hoogheemraadschap heeft in 2006 een eerste plan gemaakt voor het inrichten van het gedeelte van de Westfriesedijk te Winkel, tussen de Hartweg en de N239 als Gebiedsontsluitingsweg (GOW). Volgens dit plan zou de weg op de dijk worden verbreed tot een minimale breedte van 6,40 meter, met een vrijliggend fietspad aan de zuidwest-zijde van de weg. Het fietspad zou over de gehele lengte boven op de kruin van de dijk komen te liggen. Om de ligging mogelijk te maken zou het gehele profiel van de dijk over de volledige lengte worden verbreed met grond. Dit plan is destijds door de provincie Noord-Holland afgekeurd, omdat de aantasting van het dijklichaam, een cultuurhistorisch provinciaal monument, door de grondaanvulling als te ingrijpend werd ervaren.

Tweede plan

Begin 2008 is door gemeente Niedorp, de provincie en het hoogheemraadschap besloten om een nieuw plan te maken. De provincie stelde voor om een Culturele Planologische Procedure te volgen. Bij een dergelijke procedure wordt de omgeving goed betrokken bij de te maken keuzes en wordt een landschapsarchitect ingehuurd om te adviseren en het proces te begeleiden. Op basis van deze procedure is eind 2008, in overleg met de omgeving, gekozen voor een variant waarbij het fietspad over de gehele lengte aan de zuidwestzijde op maaiveldniveau onder aan de dijk kwam te liggen en waarbij de N242 zou worden gekruist met een nieuw aan te leggen tunnel. Het fietspad zou gedeeltelijk over de golfbaan lopen, en tussen golfbaan en Dorpsstraat te Winkel, achter de woningen die onder aan de dijk liggen. Nadat deze variant verder was uitgewerkt, is deze aan de omgeving gepresenteerd en daarna verder uitgewerkt. Tegelijkertijd is begonnen met een poging de noodzakelijke gronden aan te kopen en met het verkrijgen van toestemming van de aanliggende eigenaren.

In november 2009 is de aanvraag tot het beschikbaar stellen van een uitvoeringskrediet behandeld in de vergadering van het Dagelijks Bestuur van het hoogheemraadschap. Het bestuur vond de (vooral financiële) risico's te groot en de kosten van het project te hoog. Vooral door de dure tunnel en de kosten van grondverwerving zou het plan ongeveer vier keer zoveel kosten dan het huidige plan. Verder was er twijfel over de haalbaarheid door de zeer moeizame verwerving van de benodigde gronden. Vanuit de omgeving werden ook bezwaren geuit tegen de aanleg van het fietspad direct achter de woningen. Bovendien werd de sociale onveiligheid van de tunnel als negatief ervaren. Het project is daardoor tot stilstand gekomen. Dit leidde tevens tot het intrekken van de provinciale subsidie. Dit omdat het hoogheemraadschap niet kon voldoen aan de subsidievoorwaarde waarin was bepaald dat het gehele werk uiterlijk 1 november aan een aannemer moest zijn gegund.

In maart 2010 heeft overleg met de provincie plaatsgevonden over de mogelijkheden om de herinrichting van de Westfriesedijk, inclusief de aanleg van het fietspad, alsnog te realiseren. Zowel de gemeente, de provincie als het hoogheemraadschap waren van mening dat dit project, met als hoofddoel het verbeteren van de verkeersveiligheid, door moest gaan. In augustus 2010 is concreet met de provincie afgesproken dat de weg zou worden ingericht als GOW, met een maximumsnelheid van 80 km/uur en gedeeltelijk 50km/uur ter plaatse van de aansluiting bij de Dorpsstraat. Het fietspad komt aan de noord-oostzijde. Met een eenvoudig fietsviaduct wordt de N242 gekruist.

Definitieve plan

Uiteindelijk is in 2011 besloten om het fietspad tussen de Dorpsstraat en de N239 over de gehele lengte van dit tracégedeelte aan de noordoostzijde boven op de kruin te leggen. Op dit gedeelte zou het fietspad, om te kunnen aansluiten op het fietsviaduct, toch al over een grote lengte boven op de kruin moeten liggen. Om te voorkomen dat het fietspad meerdere keren omhoog en omlaag

zou moeten lopen, had ook de provincie de voorkeur voor het gedeelte fietspad tussen de Dorpsstraat en de N239 boven op de kruin. In de eerste plaats zouden meerdere taluds omhoog en omlaag een visuele aantasting van het zij aanzicht van de dijk zijn. Verder zou dit voor de fietsers betekenen dat zij meerdere keren omhoog en omlaag zouden moeten fietsen, hetgeen minder comfortabel is en bij gladheid gevaarlijker. De geringe noodzakelijke verbreding van de kruin voor de aanleg van het fietspad op dit gedeelte is niet bezwaarlijk. Het oorspronkelijke dijkprofiel is namelijk al in de jaren 70 aangetast door gedeeltelijke afgraving van het dijklichaam en een verlegging van de as van de weg, om meer ruimte te krijgen voor de weg. Voor de aanleg van het fietspad wordt niets afgegraven maar wordt alleen grond aangebracht, hetgeen in principe omkeerbaar is. Tussen de Dorpsstraat en de Hartweg is wel gekozen voor aanleg van het fietspad aan de noord-westzijde, op de brede onderberm van de dijk, conform het eerdere plan. Het definitieve plan, waarvoor nu een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, is duidelijk met de omgeving gecommuniceerd en naar aanleiding daarvan nog op details aangepast.

Afwegingen ten aanzien van het gekozen ontwerp

Het definitieve plan heeft niet alleen de voorkeur van de direct omwonenden en belanghebbenden, maar scoort ook beter op het gebied van sociale veiligheid en is bovendien vele malen goedkoper ($\pm$ factor 4) dan de 'tunnelvariant', waarbij het fietspad geheel beneden aan de dijk lag. Voordeel is ook dat het fietspad geheel op eigendom van het hoogheemraadschap kan worden aangelegd, waardoor geen grondverwerving nodig is. Zo hoeft niet te worden ingegrepen in de eigendomsrechten van derden. Bovendien heeft de provincie geoordeeld dat het plan niet leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het monument Westfriesedijk.