

Inpassingsplan Westfrisiaweg



N23 WEST

Inpassingsplan Westfrisiaweg

Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Directie Beleid | Sector Verkeer en Vervoer

Grafische verzorging

Provincie Noord-Holland, MediaProducties

Oplage

150 exemplaren

Haarlem, juli 2012

Addendum

Inpassingsplan Westfrisiaweg betreffende het Akoestisch onderzoek

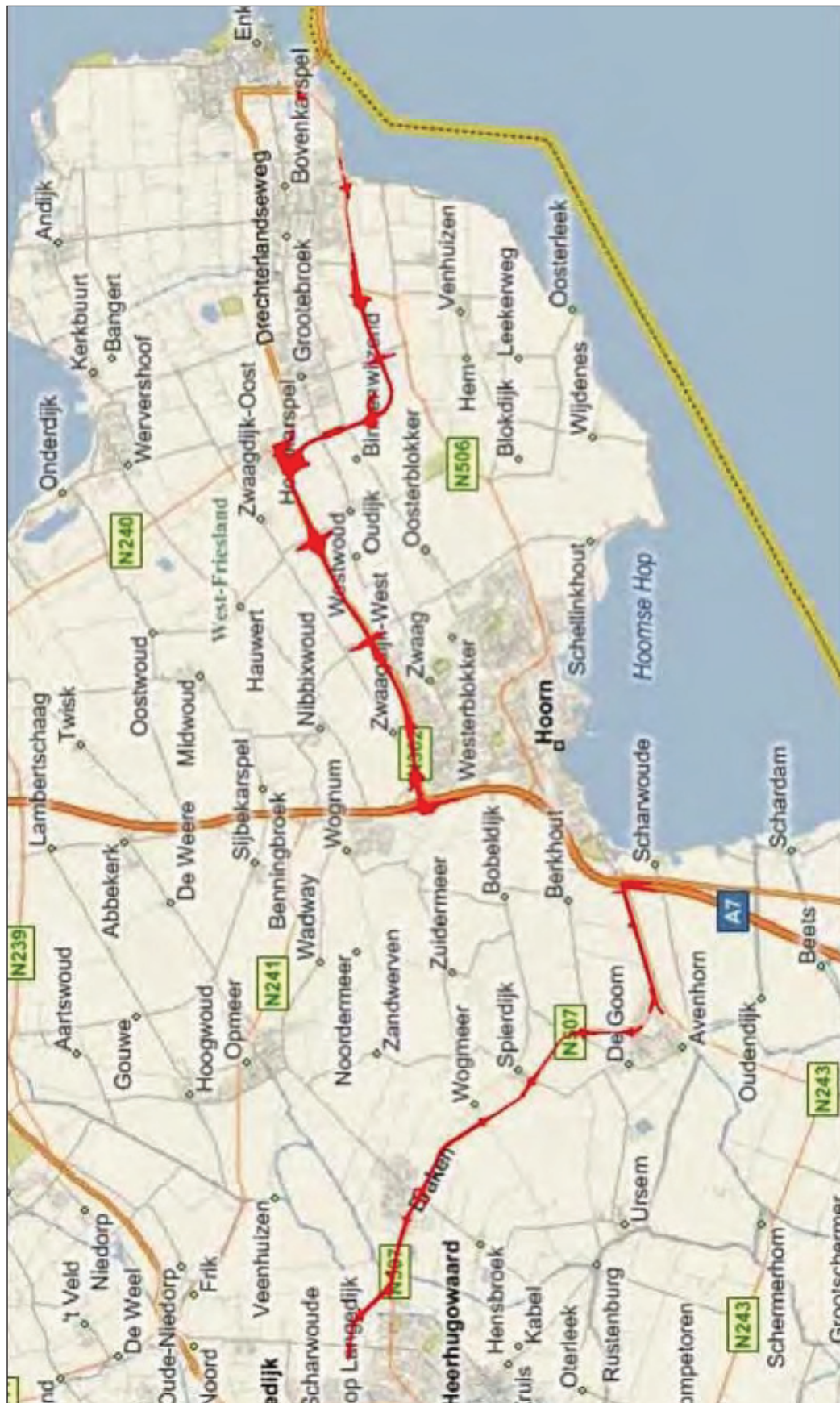
In het 'Overzicht separate digitale bijlagen bij de toelichting van het Provinciaal Inpassingsplan Westfrisiaweg' in het *Inpassingsplan Westfrisiaweg* (juli 2012), is onder het kopje 'Verkeer en geluid' (blz. 6) geen vermelding opgenomen van het *Erratum Akoestisch onderzoek N23 Westfrisiaweg* van 4 juli 2012 (referentie: GM-0066756, revisie D1).

De reden dat het betreffende erratum niet is opgenomen in het overzicht, is gelegen in het feit dat het *Inpassingsplan Westfrisiaweg* reeds voor het verschijnen van het genoemde erratum ter perse is gegaan.

Dit addendum strekt ertoe de lezer te informeren dat ook het *Erratum Akoestisch onderzoek N23 Westfrisiaweg* van 4 juli 2012 (referentie: GM-0066756, revisie D1) onderdeel uitmaakt van de bijlagen bij de toelichting van het *Inpassingsplan Westfrisiaweg*. Als zodanig is het erratum ook beschikbaar tijdens de termijn van de terinzagelegging van het *Inpassingsplan Westfrisiaweg*.

Verder wordt vermeld dat ook de *Nota beantwoording zienswijzen ontwerp Inpassingsplan Westfrisiaweg en concept Landschapsplan N23 Westfrisiaweg* voor de verschijning van het erratum ter perse is gegaan. Als gevolg daarvan kunnen cijfers inzake de geluidsbelasting bij de beantwoording van individuele zienswijzen afwijken van de definitieve vastgestelde cijfers.

OVERZICHTSKAART



TOELICHTING

INHOUD

8 | 1 Inleiding

8		Inleiding
8		1.1 Probleem- en doelstelling
9		1.2 Oplossingsrichting
10		1.3 Verloop van het besluitvormingstraject
11		1.4 Gekozen planologische procedure
12		1.5 Planopzet 11
15		1.6 Leeswijzer

16 | 2 Beleidskader

16		2.1 Europees beleid
16		2.2 Nationaal beleid
18		2.3 Provinciaal beleid
21		2.4 Regionaal beleid
22		2.5 Gemeentelijk beleid

25 | 3 Planbeschrijving Westfrisiaweg

25		3.1 Nut en noodzaak
26		3.2 Ontwerputgangspunten
26		3.3 Beoordeelde tracé-alternatieven
27		3.4 Beoordeelde inrichtingsvarianten
28		3.5 Maatregelen van het meest milieuvriendelijke alternatief
29		3.6 Het voorkeurstracé en bijbehorend wegontwerp
29		3.6.1 Rondweg Heerhugowaard
30		3.6.2 Obdam-A7
31		3.6.3 A7-Markerwaardweg
33		3.6.4 Markerwaardweg – Houtribdijk
34		3.7 Relatie met de landbouwfunctie
34		3.8 Relatie met het landschap
34		3.9 Relatie met cultuurhistorisch waardevolle kenmerken
35		3.10 Relatie met waterhuishouding

INHOUD

38 | 4 Ruimtelijke kwaliteit

- 38 | 4.1 Inleiding
- 40 | 4.2 Beeldkwaliteit
- 45 | 4.3 Het Landschapsplan N23 Westfriisiaweg

48 | 5 Beperkingen

- 48 | 5.1 Inleiding
- 48 | 5.2 Bodem
- 50 | 5.3 Geluid
 - 50 | 5.3.1 Wegverkeer
 - 54 | 5.3.2 Industrielawaai
- 54 | 5.4 Lucht
- 55 | 5.5 Externe veiligheid
 - 55 | 5.5.1 Wettelijk kader
 - 56 | 5.5.2 Uitgevoerd onderzoek
 - 60 | 5.5.3 Conclusie externe veiligheid
- 60 | 5.6 Kabels en leidingen
- 60 | 5.7 Ecologie
 - 60 | 5.7.1 Toetsing natuurbeschermingswet
 - 61 | 5.7.2 Toetsing Ecologische Hoofdstructuur
 - 61 | 5.7.3 Toetsing Flora- en faunawet
 - 61 | 5.7.4 Biodiversiteit en ambassadeursoorten
 - 62 | 5.7.5 Compensatieplan Ecologische Hoofdstructuur en Oplegnotitie
 - 66 | 5.7.6 Conclusie
- 66 | 5.8 Archeologie en aardkundige waarden

70 | 6 Juridische vormgeving

- 70 | 6.1 Wettelijk kader inpassingsplan
- 70 | 6.2 Planbeschrijving 91

73 | 7 Uitvoerbaarheid

- 73 | 7.1 Economische uitvoerbaarheid
- 74 | 7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

75 | Regels

INHOUD

Overzicht separate digitale bijlagen bij de toelichting van het Provinciaal Inpassingsplan Westfrisiaweg

MER, IMER en Inpassingsplan

- Milieueffectrapport Opwaardering Westfrisiaweg, Tauw, 2007, project-nummer 4468856;
- MER Opwaardering Westfrisiaweg, Reactienota op ingebrachte zienswijzen, provincie Noord-Holland, juni 2008;
- InrichtingsMER Opwaardering Westfrisiaweg, Tauw, 2010, projectnummer 4587835;
- MER Opwaardering Westfrisiaweg, Alternatieven ten zuiden van Heerhugowaard, Aanvulling op het MER 2007, Tauw, 28 januari 2010, projectnummer 4587835;
- Reactienota MER en voorontwerp Inpassingsplan Westfrisiaweg, juli 2011.

Landbouwonderzoek

- Agrarisch structuuronderzoek, Stivas, maart 2007.

Verkeer en geluid

- Verkeersonderzoek Westfrisiaweg, Goudappel Coffeng, 6 juni 2005, kenmerk NHA68/Pme/0961;
- Akoestisch onderzoek N23 Westfrisiaweg, Grontmij, 16 mei 2012, kenmerk: GM-0060647. rev. D1.

Bodemonderzoek

- Historisch bodemonderzoek, inclusief boorplan Westfrisiaweg, Grontmij, 14 mei 2008, referentienummer 308720;
- Verkennend bodemonderzoek, Grontmij, 28 januari 2009, referentienummer 311265.

Luchtkwaliteit

- Luchtonderzoek, Grontmij, 14 maart 2011, referentienummer W&E-1031381-RZ;
- Oplegnotitie N23 Westfrisiaweg Luchtonderzoek, Grontmij, 15 mei 2012.

Externe veiligheid

- Onderzoeken externe veiligheid, Grontmij, 11 maart 2009, referentienummer I&M-1000882-IV; I&M-1000894-IV; I&M-1000898-IV; I&M-1000903-IV; I&M-1000905-IV; I&M-1000906-IV; Geactualiseerd 15 november 2010, referentienummer 214706;

INHOUD

- Verantwoordingsplicht van de N23 (Westfrisiaweg), Grontmij, 15 november 2010;
- QRA rapport van de N23 (Westfrisiaweg) met behulp van RBMII, Grontmij, 14 maart 2011, referentienummer W&E 1031383-IVjj;
- Oplegnotitie N23 Westfrisiaweg Externe Veiligheid, Grontmij, 16 mei 2012.

Cultuurhistorie en archeologie

- Cultuurhistorische bureaustudie, Steunpunt cultureel erfgoed en Synthesgra Archeologie, juni 2007;
- Archeologisch onderzoek Westfrisiaweg, Grontmij nummer 700, d.d. 28 juli 2009;
- Aanvullend booronderzoek, Grontmijrapportage nummer 898, d.d. 14 juli 2010;
- Programma van Eisen en het Plan van Aanpak archeologisch onderzoek, Grontmij, 28 september 2010 en 1 oktober 2010.

Beeldkwaliteit en landschappelijke inpassing

- Beeldkwaliteitsplan N23 Westfrisiaweg, Grontmij, 19 maart 2009;
- Landschapsplan N23 Westfrisiaweg, Grontmij, 30 mei 2012.

Waterhuishouding

- Waterhuishoudkundig ontwerp Westfrisiaweg, Grontmij, 2 juni 2008, referentienummer 307412a;
- Waterhuishoudingsplannen Westfrisiaweg, Voorontwerp+, Grontmij, 30 juni 2012, revisie 5, referentienummer 317545.

Ecologie

- Natuurtoets reconstructie Westfrisiaweg, toetsing wet- en regelgeving van natuur, Grontmij, 26 oktober 2010, referentienummer 1026914;
- Compensatieplan Ecologische Hoofdstructuur omtrent Westfrisiaweg, Grontmij, 5 november 2010, rapport 318684;
- Oplegnotitie behorende bij het Compensatieplan Ecologische Hoofdstructuur omtrent Westfrisiaweg van 5 november 2010; houdende notitie over uitvoering van het compensatieplan.

Planschade

- Planschaderisicoanalyse Inpassingsplan Westfrisiaweg tussen Heerhugowaard en Enkhuizen (februari 2012)

INLEIDING

1.1 Probleem- en doelstelling

Huidige situatie

Al meer dan veertig jaar wordt gediscussieerd over het verbeteren van de verbinding Heerhugowaard-Enkhuizen. Met dit inpassingsplan wordt de planologisch-juridische basis gelegd voor de opwaardering van de verbinding, die aan deze discussie een einde moet maken.

De route van de N23 Westfrisiaweg beslaat in totaal een weglengte van ongeveer 40 kilometer en loopt door de gemeenten Heerhugowaard, Koggenland, Medemblik, Hoorn, Drechterland, Stede Broec en Enkhuizen. De route bestaat op dit moment uit de provinciale wegen N507 en N243, een stukje van de rijksweg A7 en de provinciale wegen N302 en N506. De route heeft op regionaal niveau een belangrijke ontsluitende functie en vormt een impuls om in de toekomst te komen tot een N23 van Alkmaar naar Zwolle.

Het verkeer op deze route is het afgelopen decennium sterk toegenomen, met als gevolg verminderde verkeersveiligheid, dichtslibbende wegen, vertragingen en overlast door sluipverkeer. De veiligheid, de leefbaarheid en de bereikbaarheid in de omgeving van de N23 Westfrisiaweg staan onder druk en worden door betrokken partijen als onvoldoende ervaren. De verwachting is dat deze zonder maatregelen verder zullen verslechteren. Dit heeft drie redenen: groeiende bedrijvigheid in de regio, toenemend belang van het oost-westverkeer en toename van het aantal inwoners.

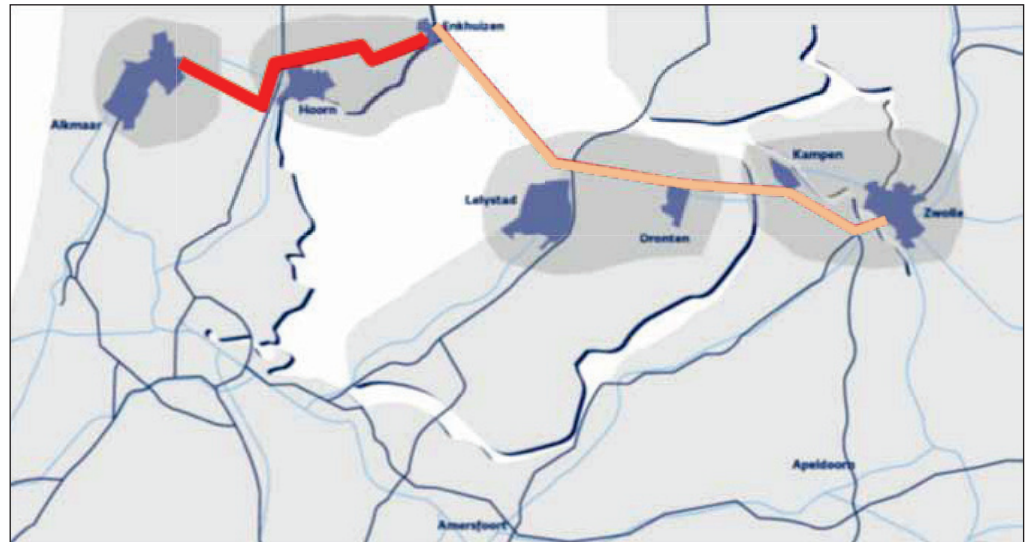
Gewenste situatie

Om deze onaantrekkelijke situatie te verbeteren dient de bestaande route te worden opgewaardeerd. Doelstellingen daarbij zijn:

- 1 het vergroten van de verkeersveiligheid;
- 2 het verbeteren van de leefbaarheid;
- 3 het verbeteren van de bereikbaarheid;
- 4 faciliteren van de groei van het aantal inwoners, de regionale economie en de werkgelegenheid.

De opwaardering van de N23 Westfrisiaweg heeft tot doel de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren door het verkeer af te wikkelen en beter te laten doorstromen. Het huidige wegennet heeft door de groei van verkeer en door de groei van woningaantallen in de regio onvoldoende capaciteit om het verkeer op een veilige manier af te wikkelen. Door een goede doorgaande verbinding te realiseren, neemt het (sluip)verkeer in de kernen af, hetgeen bijdraagt aan de leefbaarheid en veiligheid. Als gevolg van een betere doorstroming van verkeer zullen de effecten van verkeer op de luchtkwaliteit afnemen. Het opwaarderen van de N23 Westfrisiaweg zal de bereikbaarheid van de Kop van Noord-Holland verbeteren en de economische ontwikkelingen stimuleren.

Daarnaast heeft het opwaarderen van de N23 Westfrisiaweg als effect dat de bereikbaarheid tussen Alkmaar en Lelystad/Zwolle verbetert, omdat deze route een aantrekkelijk alternatief zal gaan vormen voor het rijkswegennet via de Randstad. Verder zal de opwaardering van de N23 Westfrisiaweg een impuls vormen om in de toekomst te komen tot een N23 van Alkmaar tot Zwolle.



Figuur 1. Westfrisiaweg als onderdeel van de verbinding Alkmaar-Zwolle
(Bron: www.N23westfrisiaweg.nl)

1.2 Oplossingsrichting

Met het oog op het beoordelen van de oplossingsrichting zijn tracé-alternatieven opgesteld en in het kader van een milieueffectrapport Opwaardering Westfrisiaweg (kortweg: het planMER) in 2007 beoordeeld. Uitgangspunt is dat de huidige verkeerssituatie als matig te beoordelen is. Zeker met de te verwachten toename van het autoverkeer zal de situatie alleen maar verslechteren als er geen opwaarderingsmaatregelen worden genomen. Uit verkeersonderzoek (zie ook paragraaf 3.1) blijkt dat een opgewaardeerde Westfrisiaweg daarvoor een goede oplossing biedt.

In het algemeen neemt in alle trajectalternatieven en -varianten die in het kader van het planMER zijn beschouwd, het verkeer op de N23 Westfrisiaweg toe. Niet alleen door de te verwachten groei van het autoverkeer, maar ook omdat meer verkeer voor deze snellere en veiligere route zal kiezen. Dit laatste heeft als voordeel dat het verkeer in het buitengebied en op de linten afneemt. Bovendien vermindert het sluipverkeer in de kernen waardoor de leefbaarheid verbetert. De opgewaardeerde N23 Westfrisiaweg zal sneller zijn dan de huidige wegverbinding. Op alle deeltrajecten is sprake van een betere verkeerssituatie. Daar staat tegenover dat het tracé van de N23 Westfrisiaweg voor een deel door ecologisch, archeologisch en landschappelijk waardevolle gebieden loopt, hetgeen als negatief wordt ervaren. Hierdoor nemen de waarden in deze gebieden af. Deze effecten treden met name op in het oostelijk deel van het tracé (ten oosten van de A7). In het westelijk deel zijn de effecten beperkt. Ook heeft het bundelen van het verkeer op de N23 Westfrisiaweg tot gevolg dat de milieueffecten als gevolg van dat verkeer (geluid, luchtkwaliteit) zich concentreren. Op een gedeelte van het tracé heeft dit een negatief effect op de leefbaarheid. Langs andere delen van het tracé en in de regio in het algemeen heeft de weg juist een positief effect op de leefbaarheid. De effecten van de weg komen uitgebreid aan de orde in hoofdstuk 5.

De provincie Noord-Holland en de betrokken partners (de gemeenten Alkmaar, Drechterland, Enkhuizen, Heerhugowaard, Hoorn, Koggenland, Langedijk, Medemblik, Opmeer, Schermer, Stede Broec, het georganiseerd bedrijfsleven en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier) hebben in het najaar van 2007 het Regioakkoord gesloten, dat in het voorjaar van 2008 door Provinciale Staten en de gemeenteraden is bekrachtigd. In dit akkoord is vastgelegd dat aan de onveilige situatie en aan de aantasting van de leefbaarheid en de bereikbaarheid een einde moet komen. Gezamenlijk is, mede op basis van het PlanMER, het tracé voor een verbetering van de route bepaald, waarbij maximaal wordt bijgedragen aan de bereikbaarheids-, verkeersveiligheids- en leefbaarheidsdoelstellingen.



Figuur 2. Delen Westfriisiaweg

(Bron: <http://www.n23westfriisiaweg.nl>)

Er is voor een oplossing gekozen waarvan de vijf belangrijkste punten hieronder zijn opgesomd (de nummers verwijzen naar figuur 2):

- 1 er komt een nieuwe wegverbinding met 2x1 rijstroken en een maximumsnelheid van 80 km/uur ten noorden van Heerhugowaard tussen de provinciale weg N242 en De Braken;
- 2 de bestaande verbinding tussen Heerhugowaard en Avenhorn (de huidige N507) wordt een 80 km/uur-weg met 2x1 rijstroken. De kruisingen worden gelijkvloers met rotondes. Daarnaast komt er een parallelweg voor langzaam verkeer;
- 3 het gedeelte N243 tussen Avenhorn en de A7 (Jaagweg) wordt opgewaardeerd naar 2x2 rijstroken, met een maximumsnelheid van 80 km/uur;
- 4 de provinciale weg N302 tussen de A7 en de Markerwaardweg wordt een 100 km/uur-weg met 2x2 rijstroken. Met uitzondering van de kruising met de Museumspoortram, worden alle kruisingen ongelijkvloers;
- 5 de nieuwe verbinding tussen de Markerwaardweg en de Raadhuislaan wordt een 100 km/uur-weg met 2x2 rijstroken.

Niet alleen het autoverkeer is bij de opwaardering gebaat, ook het langzame verkeer zoals fietsers, voetgangers, recreatief en agrarisch verkeer heeft baat bij de verbetering van de route.

In 2010 is ook het InrichtingsMER Opwaardering Westfriisiaweg (kortweg: het inrichtingsMER) opgesteld waarin de milieueffecten van de inrichting van het tracé verder zijn uitgewerkt. De gekozen oplossingen waarvoor dit inpassingsplan de planologisch-juridische basis biedt, worden in hoofdstuk 3 uitgebreid toegelicht.

1.3 Verloop van het besluitvormingstraject

In onderstaand historisch overzicht is de voorgeschiedenis van de besluitvorming met betrekking tot het project geschetst, die uiteindelijk tot de gekozen oplossingsrichting heeft geleid.

- 1999: De provincie Noord-Holland neemt de Westfriisiaweg over van het Rijk.
- 2000: De provincie neemt het initiatief om te komen tot opwaardering van de N23 Westfriisiaweg.
- 2002: Gedeputeerde Staten stellen op 26 februari het Streefbeeld Westfriisiaweg vast.
- 2004: Er is een projectorganisatie opgezet voor de uitwerking van het plan.
- 2005: Gedeputeerde Staten nemen op 28 juni het besluit voor de opwaardering van de N23 Westfriisiaweg.
- 2006: De betrokken partijen ondertekenen op 5 juli een intentieovereenkomst.
- 2007: Het planMER over de tracé-alternatieven wordt op 23 juli afgerond. Het gekozen voorkeurstacé komt overeen met het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA).
- 2007: De stuurgroep N23 Westfriisiaweg, waarin provincie Noord-Holland, de gemeenten Alkmaar, Heerhugowaard, Koggenland, Hoorn, Wervershoof, Drechterland, Stede

- Broec, Enkhuizen, Medemblik, Andijk, Opmeer, Schermer en Langedijk, het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en het bedrijfsleven zijn vertegenwoordigd, stelt op 17 oktober het Regioakkoord vast (voorkeurs tracé).
- 2008: De Commissie voor de m.e.r. geeft op 5 februari een positief toetsingsadvies over het opgestelde planMER 2007.
- 2008: Op 11 april is de MIRT-aanvraag (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) afgerond en vervolgens is deze ingediend bij de Minister van Verkeer en Waterstaat om een rijksbijdrage te krijgen.
- 2008: Start met het opstellen van het inpassingsplan.
- 2008: Na besluitvorming in onder andere de gemeenteraden wordt het Regioakkoord op 17 maart 2008 door Provinciale Staten geaccordeerd.
- 2009: Medio 2009 is het MER over de inrichtingsvarianten afgerond.
- 2010: Begin 2010 zijn de gemeenteraden van de betrokken gemeenten gehoord.
- 2010: Van 28 mei tot en met 9 juli heeft het voorontwerp inpassingsplan ter inzage gelegen.
- 2011: De inspraak- en overlegreacties zijn beantwoord in de Reactienota MER en voorontwerp-inpassingsplan Westfrisiaweg.
- 2011: Het voorontwerp wordt uitgewerkt tot ontwerp.
- 2011: Het ontwerp-inpassingsplan en het concept landschapsplan hebben van 13 oktober tot en met 24 november ter inzage gelegen.
- 2012: Het inpassingsplan wordt in de zomer van 2012 vastgesteld.

1.4 Gekozen planologische procedure

De provincie Noord-Holland heeft besloten om gebruik te maken van de per 1 juli 2008 bestaande mogelijkheid in de Wet ruimtelijke ordening tot het opstellen van een provinciaal inpassingsplan. Het provinciaal inpassingsplan zorgt voor de planologisch-juridische onderlegger voor het totale project.

In het verleden zou deze onderlegger moeten worden gerealiseerd door middel van meerdere bestemmingsplannen: niet de provincie maar slechts de gemeenten waren voor 1 juli 2008 bevoegd om voor het eigen grondgebied bestemmingsplannen op te stellen, waarbinnen het project mogelijk zou zijn gemaakt. Sinds deze datum kunnen ook de provincies en het rijk eigen bestemmingsplannen opstellen (deze heten dan inpassingsplannen). De wet biedt deze mogelijkheid indien er sprake is van een provinciaal of een rijksbelang. In het geval van de opwaardering van de N23 Westfrisiaweg is sprake van een duidelijk provinciaal belang. Het gaat hier om een opwaarderingsproject voor infrastructuur dat, gelet op de ruimtelijk-functionele gevolgen, als een complex project moet worden aangemerkt. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de gevolgde procedures en de veelheid aan afgewogen belangen. Bovendien betreft het een provinciale weg ten aanzien waarvan -althans in het plangebied- aanzienlijke veranderingen staan te gebeuren. Daarnaast kan gesteld worden dat het hier gaat om een project van groot maatschappelijk belang. Dit blijkt ook uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Hierin wordt onder de 'Infrastructurele aanpassingen' (bijlage B1.18) ten aanzien van de Westfrisiaweg aangegeven: *'De regio tussen Alkmaar en Zwolle heeft een sterke economische en demografische ontwikkeling doorgemaakt. Om deze ontwikkeling te steunen en de toekomstige groei te bevorderen is een verbetering van de bereikbaarheid nodig. De provincie Noord-Holland wil daarom een goede west-oostverbinding tot stand brengen. De provincie Noord-Holland werkt samen met de betrokken gemeenten en de overige provincies. De provincie Noord-Holland is voorzitter van de Stuurgroep, trekt de onderzoeken en treft de voorbereidingen voor het opstellen van een inpassingsplan. De provincie Noord-Holland heeft daarnaast een deel van de kosten voor de opwaardering gereserveerd'.*

Had de provincie niet besloten tot het opstellen van een inpassingsplan, dan had elke gemeente voor het eigen gedeelte van de Westfrisiaweg een bestemmingsplan moeten opstellen en de besluitvormingsprocedure daarvoor moeten doorlopen inclusief de m.e.r.-procedure. Met een inpassingsplanprocedure hoeft maar één besluitvormingstraject te worden gevolgd. Deze werkwijze is efficiënter.

De procedure ziet er globaal als volgt uit:

1. Gedeputeerde Staten bereiden een voorontwerp inpassingsplan voor dat ten behoeve van inspraak voor een ieder en voor overleg met de wettelijke adviseurs ter inzage wordt gelegd;
2. Gedeputeerde Staten verwerken de inspraak- en overlegreacties in het ontwerp inpassingsplan, dat gedurende 6 weken voor het indienen van zienswijzen voor een ieder ter inzage wordt gelegd;
3. Provinciale Staten stellen het inpassingsplan (eventueel gewijzigd) vast, waarbij de ingekomen zienswijzen worden betrokken. Provinciale Staten bepalen daarbij of, en zo ja, tot wanneer Gedeputeerde Staten bevoegd gezag zijn voor wat betreft het toepassen van nadere eisen, wijzigingsbevoegdheden en omgevingsvergunningen;
4. Gedeputeerde Staten leggen het vastgestelde inpassingsplan gedurende 6 weken ter inzage. Belanghebbenden kunnen binnen deze termijn beroep instellen bij de Raad van State. Aangezien het project is opgenomen in de projectenlijst van de Crisis- en Herstelwet, zal de Raad van State in principe binnen 6 maanden uitspraak doen.

Het project Westfrisiaweg (N23) is opgenomen in bijlage II van de Crisis- en herstelwet. Hierdoor zijn de bijzondere bepalingen van de afdelingen 2 en 3 (Procedures en Milieueffectrapport) van Hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing op (de planologische procedures bij) het project N23 Westfrisiaweg. De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelde ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke en infrastructurele projecten.

De toepasselijkheid van de bepalingen uit de Crisis- en herstelwet betekenen onder andere dat in de beroepsprocedures na afloop van de beroepstermijn door appellanten geen beroepsgronden meer kunnen worden ingediend. Pro-forma beroepsschriften zijn daarom bij de projecten die onder de Crisis- en herstelwet vallen niet mogelijk.

1.5 Planopzet

Voor het inpassingsplan Westfrisiaweg is gekozen voor de methodiek van een globaal eindplan, met voldoende flexibiliteit, zonder dat de aan het plan te verbinden rechtszekerheid voor burgers en gemeente in het geding komt.

Het inpassingsplan Westfrisiaweg bestaat naast de eerdergenoemde verbeelding uit regels en gaat vergezeld van een toelichting.

Verbeelding; begrenzing plangebied

Het plangebied is aangegeven op de verbeelding bij dit plan. De verbeelding (voorheen plank kaart) bestaat uit 2 los bijgevoegde kaartbladen op A0-formaat. Daarbij valt op, dat het plangebied enige gelijkenis vertoont met een gatenkaas: niet het gehele tracé maakt deel uit van dit inpassingsplan. Er is in dit inpassingsplan een krappe begrenzing van het plangebied gehanteerd. Dat heeft ermee te maken dat uitsluitend die delen van de weg en de bijbehorende kunstwerken in dit inpassingsplan zijn geregeld, waartoe de werkzaamheden zich uitstrekken en die nog niet zijn voorzien van een adequate bestemming waarbinnen de werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd. Omliggende gronden zijn alleen in dit inpassingsplan bestemd als de bestemming niet of niet afdoende kan worden geregeld in het vigerende bestemmingsplan.

De redenering achter deze keuze is de volgende. De provincie treedt met dit inpassingsplan in de bevoegdheid van gemeenten door de vigerende bestemming van de onderliggende bestemmingsplannen te vervangen. Daar waar de gemeentelijke bestemmingsplannen reeds voorzien in een bestemming voor delen van de weg en waar geen sprake is van werkzaamheden met het oog op de verbetering van de N23 Westfrisiaweg, bestaat er ook geen noodzaak om de vigerende bestemming aan te passen.

Het plangebied omvat 6 deelgebieden:

	Deel tracé	Bestaande/ nieuwe weg	Rij- stroken	Overige kenmerken
1	Noord van Heerhugowaard tot aansluiting N507	nieuw	2	Inclusief aansluitingen onderliggende wegennetwerk, infra-structurele werken, tijdelijke werkterreinen
2	N507 Heerhugowaard - Avenhorn	bestaand	2	Inclusief aansluitingen onderliggende wegennetwerk, infra-structurele werken, parallelwegen; exclusief delen van de weg die al afdoende zijn geregeld tussen Obdam en Avenhorn
3	N243 Avenhorn-A7	bestaand/ deels nieuw	4	Inclusief aansluitingen onderliggende wegennetwerk, infra-structurele werken, nevenverbindingen (o.m. Vredemakersweg), nieuwe aansluiting op A7 en (oude) N243
4	A7-Hoogkarspel	bestaand	4	Inclusief aansluitingen onderliggende wegennetwerk, infra-structurele werken, ecologische zone ten noordwesten van Hoorn, aansluiting op A7
5	West en zuid van Hoogkarspel	nieuw	4	Inclusief aansluitingen onderliggende wegennetwerk, infra-structurele werken
6	N506 Bovenkarspel tot en met aansluiting N302 (Houtribdijk)	bestaand	2	Inclusief aansluitingen onderliggende wegennetwerk, infra-structurele werken, exclusief delen van de weg die al afdoende zijn geregeld

In de delen met de nummers 2 en 6 zijn bepaalde weggedeelten reeds afdoende in de vigerende bestemmingsplannen geregeld en daarom niet in het voorliggende inpassingsplan opgenomen. Alleen als de weg plaatselijk wordt verbreed of voorzien van nieuwe parallelwegen of andere infrastructuurle werken, dan zijn de betreffende gebiedsdelen toegevoegd in het voorliggende plan.

In paragraaf 3.6 is een uitgebreide beschrijving van de delen van het tracé opgenomen.

Op de verbeelding zijn de verschillende bestemmingen in het plangebied aangegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de Regels opgenomen juridische regeling.

Regels

Hierin is het gebruik van de binnen het plangebied aangegeven gronden, het kunnen realiseren van bouwwerken en ander gebruik van de gronden juridisch geregeld. Per bestemming zijn doelen aangegeven. Verder zijn er bouwregels (hoogtes, dieptes, breedtes) opgenomen.

Toelichting

In de voorliggende toelichting zijn de aan het plan ten grondslag liggende gedachten, het beleidskader en de uitkomsten van de wettelijk verplichte onderzoeken opgenomen.

Te vervangen plannen of plandelen

Het inpassingsplan Westfriisiaweg komt in de plaats van de (gedeelten van de) bestemmingsplannen genoemd in tabel 1 op de volgende pagina.

Tabel 1. Vigerende bestemmingsplannen

Nr.	Gemeente	Naam bestemmingsplan	Datum vaststelling	Datum goedkeuring	Datum Koninklijk besluit/RvS
1	Heerhugowaard	Zandhorst 11975	09-12-1975	06-07-1975	---
2		Zandhorst gewijzigd	29-05-2009		
3		Landelijk Gebied 1972	15-01-1973	12-03-1974	17-08-1977
4		Landelijk Gebied 1972, partiële herziening 1978	09-10-1979	27-05-1980	
5		Landelijk gebied 1972, 8e partiële herziening	14-08-1990	26-02-1991	
6		Buitengebied	23-01-2001	21-08-2001 (deels)	
7		De Vork	24-05-2005	20-12-2005	
8	Drechterland	Streekweg	10-05-1979	08-07-1980	03-02-1982
9		Westfrisiaweg	09-07-1981	20-08-1981	
10		Hoogkarspel Landelijk Gebied 1974	14-06-1976	23-08-1976	
11	Koggenland	Landelijk gebied Wester-Koggenland	11-07-2000	30-01-2001 (deels)	
12		Landelijk gebied 2000, herziening 2002	09-09-2002	06-04-2002	
13		Obdam-Hensbroek 2006	14-11-2006	08-04-2008	
14		Avenhorn – Gedeelte Landelijk gebied	03-10-1977	21-11-1978	
15		Landelijk Gebied 2008	15-09-2008	12-05-2009	
16		Komplan 2008	10-11-2008	19-05-2009	
17		Recreatieve vaarroute	12-09-1991	09-01-1992	
18	Stede Broec	Landelijk gebied	06-09-2007	05-02-2008	
19		Buitenveld	01-10-1998	22-12-1998	
20		Monnikenveld	06-08-1981	18-05-1982	
21		Kom Stede Broec	04-10-2007	29-01-2008	
22	Hoorn	Westfrisiaweg 1981	13-03-1984	23-04-1985	24-12-1986
23		Risdam 2004	01-02-2005	19-07-2005	02-08-2006
24		Bedrijventerrein Westfrisia	14-01-1992	31-03-1992	
25		Bedrijventerrein Westfrisia Oost, fase II	08-02-1994	03-05-1994	
26		Bedrijventerrein Westfrisia Oost, fase III	08-10-2002	12-12-2002	
27		Bangert en Oostpolder herziening ex artikel 30 WRO	31-01-2006	03-10-2006	28-05-2008
28		Landelijk Gebied 2003 (vm. gemeente Wognum)	30-06-2003	10-02-2004	
29	Medemblik	Landelijk Gebied 2003 (vm. gemeente Wognum)	30-06-2003	10-02-2004	
30		Buitengebied (vm. gemeente Wervershoof)	08-07-1993	08-02-1994 (deels)	
31		Zwaagdijk-Oost Bedrijventerrein WFO/ABC (vm. gem. Wervershoof)	31-10-2002	04-03-2003	
32	Enkhuizen	Landelijk Gebied Enkhuizen	06-02-2001	18-09-2001 (deels)	11-06-2003
33		Landelijk Gebied Enkhuizen, partiële herziening (art. 30 WRO)	11-09-2007	11-12-2007	
34		Uitbreidingsplan in Hoofdzaak gemeente Enkhuizen	17-03-1953	22-04-1954	
35		Gommerwijk	06-11-2007	14-01-2008	
36		Oude Gouw	09-09-1991	17-03-1992	
37		Boerenhoek	14-11-1977	20-11-1979 (deels)	
38		Zuidwesthoek	14-11-1977	20-11-1979	
39		Schepenwijk Fase 1	05-06-2000	09-01-2001	
40		Industrieterreinen Ketenwaal en Krabbersplaat	13-06-1983	10-07-1984 (deels)	
41		De Oksel	Voorontwerp		

* Inmiddels onderdeel van de gemeente Medemblik

1.6 Leeswijzer

In deze toelichting is de achtergrond en de motivering van de beleidskeuzen ten aanzien van het inpassingsplan beschreven. In hoofdstuk 2 komt het beleidskader aan bod. Vervolgens is in hoofdstuk 3 de planbeschrijving opgenomen, inclusief de ontwerpuitsgangspunten en de relatie met omgevingswaarden (water, cultuurhistorie, landschap). Hoofdstuk 4 is gewijd aan het onderwerp ruimtelijke kwaliteit. Hierin wordt kort ingegaan op het ten behoeve van het plan opgestelde Beeldkwaliteitsplan N23 Westfriisiaweg en Landschapsplan N23 Westfriisiaweg. Hoofdstuk 5 brengt vervolgens de milieueffecten in beeld. In hoofdstuk 6 komt de planologisch-juridische regeling (uitleg van de regels en van de verbeelding) aan bod. Hoofdstuk 7 biedt ten slotte inzicht in de economische en maatschappelijke haalbaarheid van het plan.

De voorliggende toelichting is gebaseerd op een groot aantal onderliggende rapportages. Een overzicht van alle voor dit inpassingsplan relevante rapportages is opgenomen in de inhoudsopgave en zijn aangeduid als separate bijlagen. In de toelichting worden deze rapportages kort genoemd. De betreffende rapportages zijn tezamen met het voorliggende plan ter inzage gelegd.

BELEIDSKADER

2.1 Europees beleid

Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn (Natura 2000)

De Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn (Natura 2000) beschermen in het wild levende dieren op grond van ingestelde beschermingszones. Het Markermeer & IJmeer en het IJsselmeer zijn speciale beschermingszones in het kader van de Vogelrichtlijn (Natura 2000). Significante negatieve effecten op de waarden waarvoor de beschermingszone is ingesteld, mogen in principe niet voorkomen. Het project Opwaardering Westfriisaweg heeft geen significant negatieve effecten op de waarden van het Markermeer. Het onderzoek dat ten grondslag ligt aan die conclusie komt aan bod in paragraaf 5.7.

Verdrag van Malta

Het Verdrag van Malta draagt zorg voor de bescherming van archeologisch erfgoed. In het plangebied aanwezige archeologische waarden moeten worden meegewogen bij de besluitvorming over ruimtelijke ingrepen. In paragraaf 5.8 is aangegeven welke waarden in het plangebied aanwezig zijn en hoe daar in het plan rekening mee wordt gehouden.

Kaderrichtlijn Water en Richtlijn overstromingsrisicobeheer

De Kaderrichtlijn Water is een Europese richtlijn die voorschrijft dat de waterkwaliteit van de Europese wateren vanaf 2015 aan bepaalde eisen moet voldoen. Deze richtlijn (2000/60/EG) vervangt een aantal oude richtlijnen, met de bedoeling meer eenheid in de regelgeving te brengen.

De Richtlijn overstromingsrisicobeheer (2007/60/EG) schept een kader voor de beoordeling en het beheer van overstrominggerelateerde risico's voor de gezondheid van mens, milieu, cultureel erfgoed en de economische bedrijvigheid op stroom(deel)gebiedsniveau.

De bovengenoemde internationale regels zijn op nationaal niveau vertaald in de Natuurbeschermingswet (Nbw), de Wet archeologische monumentenzorg (Wamz) en de Waterwet (inclusief daarop gebaseerde algemene maatregelen van bestuur).

2.2 Nationaal beleid

Nota Ruimte

In de Nota Ruimte, aangenomen door de Tweede Kamer op 17 mei 2005 en aangenomen door de Eerste Kamer op 17 januari 2006, zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland vastgelegd. In de Nota Ruimte gaat het om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020 met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een belangrijke rol zal spelen. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om:

- 1 op een duurzame en efficiënte wijze ruimte te scheppen voor de verschillende ruimteveragende functies;
- 2 de leefbaarheid van Nederland te waarborgen en te vergroten;
- 3 de ruimtelijke kwaliteit van stad en platteland te verbeteren, waarbij speciaal aandacht wordt geschonken aan het scheppen van de juiste condities voor het toepassen van ontwikkelingsplanologie.

Met betrekking tot hoofddoel 2 is voor het onderdeel Steden en netwerken uit de nota onder meer het volgende subdoel geformuleerd: Krachtige steden en een vitaal platteland. In dat kader passen:

- 1 de verbetering van de leefbaarheid en van de sociaal-economische positie van de steden;
- 2 de verbetering van de bereikbaarheid;
- 3 een goede afstemming tussen infrastructuur en verstedelijking.

Het opwaarderen van de N23 Westfriisiaweg om de doorstroming te bevorderen draagt bij aan de versterking van de economie, zorgt voor de verbetering van de leefbaarheid van de sociaal-economische positie van steden, de verbetering van de bereikbaarheid en een goede afstemming tussen infrastructuur en verstedelijking. Daarmee sluit het project aan op de doelen van de Nota Ruimte.

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. De Nota Mobiliteit bevat maatregelen voor een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk Nederland. De samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie wordt op ieder niveau (gemeentelijk, regionaal en nationaal) vergroot. De Nota Mobiliteit werkt deze uitgangspunten nader uit. Enkele voor de N23 Westfriisiaweg relevante speerpunten zijn:

- sterkere economie door bereikbaarheid te verbeteren;
- groei van verkeer en vervoer mogelijk maken;
- betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur;
- vernieuwing keihard nodig;
- betrouwbaar en snel over de weg.

Met de opwaardering van de N23 Westfriisiaweg wordt in ieder geval een bijdrage geleverd aan de hierboven vermelde speerpunten. Het project past daarmee binnen het beleid uit de Nota Mobiliteit.

Nota Belvédère

De nota Belvédère is een beleidsnota over de relatie tussen cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting. In de dynamiek van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet zorg voor, en creatieve benutting van cultuurhistorische waarden vanzelfsprekend zijn. Daar ligt een gezamenlijke opgave voor gemeenten, provincies, Rijk, markt en particuliere organisaties.

In de nota ligt het zwaartepunt op de cultuurhistorische waardering en de formulering van de uitgangspunten voor toekomstige cultuurhistorisch ruimtelijk beleid. Als instrument en methode voor cultuurhistorische waardering wordt de Belvédèrekaart gepresenteerd, de Cultuurhistorische Waardenkaart van Nederland. De kaart is gebaseerd op deskundige beoordelingen door het Rijk en de provincies vanuit de drie betrokken invalshoeken: archeologisch, historisch-(steden)bouwkundig en historisch-landschappelijk. De kaart onderscheidt gebieden met sectorale cultuurhistorische waarden en de Belvédère-gebieden met gecombineerde cultuurhistorische waarden. De kaart vormt de basis voor het gebiedsgerichte beleid.

In het kader van de Nota Belvédère zijn gebieden aangewezen die speciale aandacht krijgen in verband met de bijzondere cultuurhistorische waarden. In West-Friesland is dit Groetpolder-De Gouw. Het tracé van de N23 Westfriisiaweg ligt op de grens van een deel van dit gebied. Dit heeft geen consequenties voor het plan, omdat de weg hier geen nieuw tracé krijgt en de waarden van het Belvédèregebied niet worden aangetast.

Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4)

Het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4) uit 2001 markeert de afsluiting van het vorige decennium en de in die periode verschenen milieubeleidsplannen. Met het NMP4 wordt een nieuwe beleidscyclus gestart, met een over meerdere decennia vol te houden pad van transitie

naar duurzaamheid. Dit NMP4 beoogt het permanente proces van verbetering te versterken door integrale oplossingen te ontwikkelen voor hier en nu, voor elders en later.

Uitgangspunt uit het NMP4 is dat de kwaliteit van de leefomgeving wordt bepaald door het aanbod van woningen, werkgelegenheid, winkels en andere voorzieningen in de omgeving en door de aanwezigheid van groen, natuur, ruimte en afwisseling van karakteristieke gebieden. Ook blijkt de waardering van het stedelijk gebied steeds meer te worden gekoppeld aan de waardering van het landelijk gebied en omgekeerd. Het milieubeleid draagt ook bij aan de kwaliteit van de leefomgeving.

Het NMP4 doet geen gebiedsspecifieke uitspraken. Wel worden voor de verschillende milieuaspecten aandachtspunten gegeven. Met die (algemene) milieukundige aandachtspunten wordt bij het project N23 Westfrisiaweg rekening gehouden. Dat daar rekening mee is gehouden blijkt onder andere uit het aantal milieuonderzoeken dat is verricht. Een beschrijving van die onderzoeken is opgenomen in hoofdstuk 5.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is een samenwerkingsprogramma van de rijksoverheid en de decentrale overheden in de gebieden waar de luchtkwaliteitsnormen worden overschreden. De wettelijke basis voor het NSL wordt gevormd door de Wet luchtkwaliteit, die met ingang van 15 november 2007 van kracht is geworden. Het NSL bevat alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren en alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren. In paragraaf 2.3 komt de uitwerking op provinciaal niveau aan bod en in hoofdstuk 5 komt de luchtkwaliteit in de omgeving van de N23 Westfrisiaweg aan de orde.

2.3 Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie en Provinciale Verordening

Provinciale Staten hebben op 21 juni 2010 de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de bijbehorende provinciale verordening vastgesteld. Op 23 mei is de eerste herziening van de structuurvisie door Provinciale Staten vastgesteld.

In de structuurvisie zijn de uitgangspunten en de sturingsfilosofie uit het “Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord” en het “Streekplan Noord-Holland Zuid”, de voorheen geldende streekplannen, overgenomen. Uitgangspunt voor 2040 is “kwaliteit door veelzijdigheid”. Noord-Holland moet aantrekkelijk blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. Gelet op voorgaande doelstelling heeft de provincie een aantal provinciale belangen aangewezen. De drie hoofdbelangen vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de provincie. In figuur 3 worden de hoofdbelangen en de daaronder vallende onderwerpen uit de structuurvisie schematisch weergegeven.

Ruimtelijke kwaliteit	Duurzaam ruimtegebruik	Klimaat-bestendigheid
Behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen	Milieukwaliteiten	Voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast
Behoud en ontwikkeling van natuurgebieden	Behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken	Voldoende en schoon drink, grond- en oppervlaktewater
Behoud en ontwikkeling van groen om de stad	Voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting	Voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie
	Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij	
	Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten	
	Voldoende en gedifferentieerde ruimte voor recreatieve en toeristische voorzieningen	

Figuur 3. Hoofddoelstelling ruimtelijk beleid
(Bron: Provincie Noord-Holland)

De Westfrisiaweg is nadrukkelijk één van de beleidsvoornemens van de provincie, zo blijkt uit de provinciale structuurvisie: ‘De opwaardering van de Westfrisiaweg/N23 (traject Alkmaar-Zwolle) en de ontwikkeling van de Houtribdijk en Lelystad (inclusief de luchthaven) creëren een waardevolle verbinding voor de economische groei en het leefbaar houden van het noorden van de provincie.’ De provincie neemt hierbij het voortouw, onder meer via de opstelling van het voorliggende inpassingsplan.



Figuur 4. Fragment kaart Structuurvisie Noord-Holland
(Westfrisiaweg is rode onderbroken lijn)

De Structuurvisie Noord-Holland 2040 is uitsluitend bindend voor de provincie zelf en niet voor gemeenten en burgers. Om de provinciale belangen, die in de structuurvisie zijn gedefinieerd, door te laten werken, heeft de provincie de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) opgesteld. Hierin is een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijk als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Voor het voorliggende plan moet ontheffing van de bepalingen in de Structuurvisie worden aangevraagd in verband met het feit dat de provinciale Ecologische Hoofdstructuur aanpassingen zal moeten ondergaan. Hierop is in paragraaf 5.7 nader ingegaan.

Voor het overige staat de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie de opwaardering van de N23 Westfriaweg niet in de weg.

Provinciaal Waterplan Noord Holland 2010-2015

Het Waterplan Noord-Holland 2010-2015 heeft als motto “Beschermen, benutten, beleven en beheren”. Klimaatbestendig waterbeheer speelt hierin een centrale rol. Het gaat daarbij onder meer om de bescherming tegen wateroverlast en overstromingen, versterking van het watersysteem en het garanderen van voldoende en schoon water. Dit wordt gerealiseerd middels integrale gebiedsontwikkeling, waarbij ook natuurontwikkeling, recreatie en/of cultuurhistorie een belangrijke rol spelen. Het tracé en het ontwerp van de Westfriaweg houdt rekening met dit plan.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland, actualisatie van het PVVP 2007 - 2013

Dit plan bevat de doelstellingen en de visie van de provincie ten aanzien van het verkeer en vervoer in de provincie Noord-Holland. In de actualisatie gaat de provincie uit van de opwaardering van de Westfriaweg door het zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande infrastructuur.

Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2012 - 2016

In het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) is rekening gehouden met de opwaardering van de N23 Westfriaweg.

Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013

Het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013 (PMP) is gericht op het bereiken van de zogenoemde basiskwaliteit. Dat dient voor het einde van 2013 overal in Noord-Holland te zijn gerealiseerd. De basiskwaliteit is vastgelegd in Europese en nationale milieunormen en regels en hangt samen met de functie van een gebied: wonen, werken of recreëren. In het PMP staan acht milieuthema's: afval, bodem, externe veiligheid, geluid, geur, licht en donkerte, lucht, klimaat en energie. Voor al deze thema's zijn activiteiten en doelen vastgelegd. Voor de opwaardering van de N23 Westfriaweg zijn vooral de thema's geluid, licht, lucht, klimaat en energie van toepassing. Het plan is niet in strijd met het PMP.

Actieplan geluid

Het actieplan geluid richt zich volledig op het terugdringen van het geluid van de drukste provinciale wegen. De Provincie wil de geluidsoverlast langs de drukste provinciale wegen voor 2013 terugdringen met 20%. In het Actieplan Geluid staat hoe. De belangrijkste maatregel uit het actieplan is het toepassen van stil asfalt.

Met het actieplan voldoet de Provincie aan de richtlijn omgevingslawaaï van de Europese Unie. In het actieplan staan de maatregelen waarmee de Provincie de geluidsoverlast langs provinciale wegen wil terugdringen. De maatregelen zijn onder andere:

- het toepassen van stil asfalt;
- verlaging van de maximum snelheid;
- toepassing van geluidschermen daar waar andere maatregelen te weinig effect hebben.

Bovenstaande maatregelen worden in dezelfde volgorde toegepast voor de Westfriaweg.

Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie is tegelijkertijd vastgesteld met de Provinciale Structuurvisie en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (21 juni 2010). In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie wordt veel aandacht besteed aan de 'ruimtelijke kwaliteit'.

Het plangebied ligt nagenoeg volledig in de landschapstypen Oude Zeekleilandschap en Droogmakerijenlandschap. In het Beeldkwaliteitsplan N23 Westfriaweg en het Landschapsplan N23 Westfriaweg wordt rekening gehouden met de kernkwaliteiten van deze

landschapstypen en de overige kwaliteiten wat betreft landschap en cultuurhistorie. Hierop is nader ingegaan in hoofdstuk 4.

Nota Natuurbeleid 2005 “Noord-Holland Natuurlijk!”

Het doel van de Nota Natuurbeleid 2005 is een middel in handen te hebben om met het natuurbeleid aan te koersen op resultaten. Tegelijkertijd is de nota bedoeld als routeplanner voor de veranderingen die zich de komende jaren op dit beleidsterrein aandienen en waar de provincie nadere invulling aan zal gaan geven. In het ontwerp van de N23 Westfriisiaweg wordt rekening gehouden met de in deze nota beschreven natuur. Waar natuurwaarden worden aangetast vindt compensatie plaats (zie paragraaf 5.7).

Provinciaal Actieplan Luchtkwaliteit 2005

Centraal staat in het actieplan luchtkwaliteit: selecteren van maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren in de provincie Noord-Holland en de voortgang van ruimtelijke ordeningsprocessen ondersteunen, in het bijzonder daar waar per saldo sprake is van een bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Bij het ontwerp van de Westfriisiaweg is rekening gehouden met de nota beschreven koers en maatregelen met betrekking tot de verbetering van de luchtkwaliteit en het beperken van de verslechtering van de luchtkwaliteit. De N23 Westfriisiaweg is opgenomen in het Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (RSL). Op de luchtkwaliteit wordt specifiek ingegaan in paragraaf 5.4.

Landschapsverordening Noord-Holland 2005

Doel van de Landschapsverordening Noord-Holland 2005 is de landschappelijke verscheidenheid en samenhang, zoals die op de verschillende schaalniveaus zijn te onderscheiden, te behouden en te bevorderen. De verordening beschermt landschappelijke waarden en andere provinciale belangen zoals de PEHS.

Overige provinciale verordeningen

Naast de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie heeft de provincie Noord-Holland diverse sectorale verordeningen opgesteld. Voor het voorliggende plan gaat het dan met name om de Provinciale Milieuverordening en de Provinciale Wegenverordening. De Provinciale Milieuverordening betreft regelgeving voor wat betreft onder meer milieubeschermingsgebieden (waterwingebieden, grondwaterbeschermingsgebieden en stiltegebieden), bodemsanering en aardkundige monumenten. Op basis van deze regels vindt vergunningverlening en handhaving plaats. De Provinciale Wegenverordening bevat bepalingen omtrent de aanleg, instandhouding en bruikbaarheid van provinciale wegen en omtrent de vrije, veilige en vlotte afwikkeling van het verkeer op deze wegen. De betreffende verordeningen hebben geen directe relatie met het voorliggende inpassingsplan.

2.4 Regionaal beleid

Waterbeheersplan 4 (2010 -2015) Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Het Waterbeheersplan 4 geeft een overzicht van de doelen en maatregelen van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) om het watersysteem in de periode 2010-2015 op orde te brengen en te houden. Het plan gaat in op beheer en onderhoud van dijken en watergangen, de afvalwaterzuiveringen, lozingen, uitvoeringsprogramma's en calamiteitenbestrijding. Het HHNK wil extra ruimte voor water reserveren, gemalen aanpassen en verbreden en veel stuwen automatiseren. Deze maatregelen moeten ervoor zorgen dat Noord-Holland boven het Noordzeekanaal voorbereid is op zeespiegelstijging en meer extreme regenval, maar ook op perioden met watertekorten. Daarnaast wil het HHNK de waterkwaliteit verbeteren, onder meer door de aanleg van natuur-vriendelijke oevers en vispassages. Deze maatregelen volgen uit de Europese Kaderrichtlijn Water. Bij de realisatie van de N23 Westfriisiaweg wordt rekening gehouden met deze doelstellingen. In paragraaf 3.10 is nader ingegaan op de waterhuishouding.

Verkeersveiligheidsplan Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Het Verkeersveiligheidsplan Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier vormt een basis voor eenduidigheid en daarmee herkenbaarheid van te nemen (infrastructurele) maatregelen binnen het beheersgebied van HHNK.

De opwaardering van de N23 Westfriisaweg wordt in deze rapportage als gegeven beschouwd. De opwaardering van de weg draagt bij aan de beoogde verkeersveiligheid in de regio.

Landschapsplan West-Friesland

Het Landschapsplan West-Friesland, uitwerking deelgebied Hoorn, Enkhuizen en Stede Broec (HES), geeft aan waar ruimte voor natuur, recreatie, groen en toerisme mogelijk is. Voor het HES-gebied zijn van west naar oost vier groenzones voorzien: bij Hoorn, Westwoud, Hoogkarspel en bij Grootebroek. Bij de uitwerking van de groenzones ter plaatse van Hoogkarspel en Stede Broec is rekening gehouden met een eventuele nieuwe weg.

Uitwerking Landschapsplan West-Friesland, deelplan Koggengebied

Het Landschapsplan West-Friesland, deelplan Koggengebied is gericht op het uitbreiden en opwaarderen van het recreatieve routenetwerk, stimuleren van toeristische mogelijkheden in het gebied, de waterberging en de ecologische hoofdstructuur (EHS). Er is afgestemd tussen de waarden en ontwikkelingen zoals beschreven in het plan en de opwaardering van de N23 Westfriisaweg.

2.5 Gemeentelijk beleid

Structuurbeeld 2005-2015 Heerhugowaard

Het Structuurbeeld 2005-2015 bevat de ruimtelijke visie voor de gemeente Heerhugowaard. De opwaardering van de N23 Westfriisaweg is van belang voor de ontwikkeling van de bedrijventerreinen in Heerhugowaard. Een tweede volwaardige ontsluiting van bedrijventerrein De Vaandel wordt gerealiseerd als onderdeel van de N23 Westfriisaweg.

Visie Hoofdwegenstructuur Heerhugowaard

In de Visie Hoofdwegenstructuur Heerhugowaard staat dat er gewerkt wordt aan een beperking van verkeer in de wijken. Dit is noodzakelijk om de leefbaarheid (o.a. minder geluidsoverlast) en de veiligheid te verbeteren. De opwaardering van de N23 Westfriisaweg is afgestemd op de hierin beschreven visie.

Waterplan Heerhugowaard 2006-2015

Het waterplan wil een veilig, ecologisch gezond watersysteem realiseren met een hoge belevingswaarde en voldoende plaats voor recreatie. De opwaardering van de N23 Westfriisaweg in de omgeving van Heerhugowaard is afgestemd op de streefbeelden en maatregelen zoals beschreven in het Waterplan.

Structuurvisie Koggenland 2009-2020

In de Structuurvisie Koggenland 2009 - 2020, vastgesteld door de gemeenteraad van Koggenland op 12 oktober 2009, is omschreven wat de visie is van de gemeente Koggenland met betrekking tot de ontwikkeling van onder andere de dorpskernen en het landelijk gebied van de gemeente. De structuurvisie geeft voor de komende 10 jaar richting aan het gemeentelijk beleid. In de structuurvisie is de realisatie van de N23 Westfriisaweg een uitgangspunt.

Verkeerscirculatieplan Koggenland - De Leet

Het inzichtelijk maken van de verkeerskundige consequenties van de aanleg van twee woonwijken in relatie tot eventueel doortrekking van De Leet en de opwaardering van de N23 Westfriisaweg staat centraal in het verkeerscirculatieplan Koggenland-De Leet. De opwaardering van de N23 Westfriisaweg is in dit plan als referentiesituatie opgenomen.

Milieubeleidsplan 2011-2015, Koggenland

Het Milieubeleidsplan 2011 - 2015 is op 28 maart 2011 door de gemeenteraad van de gemeente Koggenland vastgesteld en geeft de uitgangspunten en de hoofdzaken van het te voeren milieubeleid weer. Er is rekening gehouden met de realisatie van de N23 Westfrisiaweg.

Stadsvisie Hoorn 2005 -2025

De stadsvisie van Hoorn geeft de richting aan, waarin Hoorn zich moet ontwikkelen op weg naar het jaar 2025. Deze visie stelt dat capaciteitsverbetering van de N23 Westfrisiaweg moet leiden tot verbeterde bereikbaarheid van Hoorn.

Structuurvisie 't Zevenhuis, Hoorn

De structuurvisie voor bedrijventerrein 't Zevenhuis is op 30 juni 2009 door de gemeenteraad vastgesteld. De gemeente Hoorn heeft bepaald dat het gebied duurzaam en klimaatneutraal moet worden ontwikkeld. In de visie zijn zeven duurzaamheidsprincipes geformuleerd, die aan het concept van 't Zevenhuis ten grondslag liggen en voor gemeente en ontwikkelende partijen leidend zijn voor het proces van ontwerp, realisatie en beheer van het bedrijventerrein.

Structuurvisie Wervershoof 2020

De Structuurvisie Wervershoof 2020 schetst de gewenste ontwikkeling van de (voormalige) gemeente Wervershoof tot 2020. De hoofdontsluitingsstructuur wordt goed genoemd, mede dankzij de N23 Westfrisiaweg. Opwaardering van deze weg wordt echter ook als voorwaarde genoemd om kansen voor ontwikkeling van bedrijvigheid en werkgelegenheid te kunnen benutten.

Bestemmingsplan “Buitengebied Wervershoof”

In het bestemmingsplan van de voormalige gemeente Wervershoof stelt gemeente Medemblik vast dat de opwaardering van de N23 Westfrisiaweg in het kader van de verbetering van de verbinding tussen de regio en het oosten van het land een belangrijke ontwikkeling vormt. De gemeente stelt vast dat begin 2008 Provinciale Staten en de meeste gemeenten hebben ingestemd met het Regioakkoord N23 Westfrisiaweg en dat Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op 27 april 2010 het inrichtingsMER en het voorontwerp-inpassingsplan Westfrisiaweg hebben vastgesteld. De gemeente sluit geheel aan op deze ontwikkeling, door het tracé van de N23 Westfrisiaweg buiten het bestemmingsplan “Buitengebied Wervershoof” te laten.

Toekomstvisie “Drechterlandschap”

De toekomstvisie “Drechterlandschap” vormt de leidraad voor de ruimtelijke ontwikkeling van Drechterland. De te kiezen route van de N23 Westfrisiaweg komt nadrukkelijk aan bod. Aangegeven is dat de noordelijke variant het Drechterlandschap minder aantast dan de zuidelijke variant. De opwaardering van de N23 Westfrisiaweg vereist hoe dan ook een zorgvuldige inpassing die recht doet aan de landschappelijke kwaliteiten van het gebied. Het voorliggende plan voldoet aan deze doelstelling (zie hoofdstuk 4).

Structuurvisie bestaand stedelijk gebied Stede Broec

De Structuurvisie Bestaand Stedelijk Gebied beschrijft het gewenste toekomstbeeld op de indeling en de ordening van (het bebouwde deel) van Stede Broec. Daarin is het beleid gericht op het realiseren van de N23 Westfrisiaweg volgens het tracé dat in het Regioakkoord N23 Westfrisiaweg is vastgelegd en in dit inpassingsplan planologisch is uitgewerkt.

Structuurplan Enkhuizen

Het doel van het Structuurplan Enkhuizen is het in goede banen leiden van de meest gewenste ruimtelijke ontwikkeling in de komende 10 tot 15 jaren. In het structuurplan worden voor de mogelijke tracés van de N23 Westfrisiaweg de N302 en de N506 aangegeven. Er wordt uitgegaan van een toekomstscenario, waarin de N506 via de doorsteek Hoogkarspel de primaire verbinding wordt. De Westfrisiaweg past binnen dit beleid.

Verkeersplan Enkhuizen 2005-2015

Het Verkeersplan Enkhuizen 2005-2015 moet de 'dienstregeling' voor de komende jaren worden, waarbij de aspecten leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid in samenhang bekeken dienen te worden. Er wordt geen specifieke vermelding gedaan over de N23 Westfrisiaweg. Wel spelen de N302 (Randweg) en N506 een belangrijke rol bij de verkeerscirculatie en de afwikkeling van het stedelijke verkeer op het regionale wegennet.

Ontwikkelingsplan Ecolint Enkhuizen

Het ontwikkelingsplan Ecolint Enkhuizen is gericht op het versterken van de natuur- en recreatiewaarden. Met het aanleggen van een ecologische verbinding wordt de natuurwaarde van de gebieden in en om Enkhuizen vergroot (verbinding in de provinciale ecologische hoofdstructuur). De natuur- en recreatiegebieden 'De Ven', 'De Weelen', het 'Streekbos' en de 'Zuiderdijk' worden in dit plan met elkaar verbonden. Het tracé van de N23 Westfrisiaweg volgt hier het tracé van de bestaande N506.

PLANBESCHRIJVING WESTFRISIAWEG

3.1 Nut en noodzaak

Het nut en de noodzaak van de weg blijken nadrukkelijk uit het rapport “Verkeersonderzoek Westfrisiaweg” van Goudappel Coffeng (d.d. 6 juni 2005). Het genoemde rapport concludeert dat er in de huidige situatie problemen bestaan ten aanzien van de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid. Deze problemen zullen richting de toekomst fors toenemen als er geen maatregelen worden genomen. De problemen zijn het grootst op het gedeelte van de N23 Westfrisiaweg ten oosten van de A7.

Verkeersafwikkeling anno 2004 versus 2020

Uit het rapport van Goudappel Coffeng blijkt dat vooral de kruispunten op het gedeelte van de N23 Westfrisiaweg ten oosten van de A7 zwaar belast zijn. Verder zijn de problemen in de avondspits groter dan in de ochtendspits. Doordat het verkeer op kruispunten niet vlot genoeg wordt afgewikkeld, komt het verkeer op de rijstroken voor het kruispunt tot stilstand. Dit doet zich met name voor bij het deeltraject Markerwaardweg-Houtribdijk. De vele kruispunten op dit gedeelte zijn daar debet aan.

Ook op het westelijk deel zal de verkeersafwikkeling in 2020 problematischer worden. De kruispunten kunnen het verkeer niet goed meer afwikkelen.

Verkeersveiligheid anno 2004 versus 2015

De verkeersveiligheid is in beeld gebracht door het aantal ongevallen over de periode 1999-2003 te onderzoeken. Totaal zijn er 991 ongevallen gebeurd, waarvan 10 met dodelijke afloop en 154 met letsel. De overige ongevallen kenden uitsluitend materiële schade.

Hoeveel ongevallen/slachtoffers er in 2020 op het onderzochte traject zullen plaatsvinden, weet niemand. Wel kan volgens Goudappel Coffeng worden gesteld dat de verkeersveiligheid zal verslechteren als maatregelen aan de N23 Westfrisiaweg uitblijven. De prognose is een toename van 40%.

Oplossingsrichtingen

In het kader van het verkeersonderzoek zijn drie varianten ontwikkeld:

- optimalisatievariant: elke kruising krijgt voor elke richting een opstelstrook en verder blijven alle bestaande rotondes gehandhaafd (behalve bij aansluiting N302 op A7) en afrit 9 bij A7 is dubbel uitgevoerd ten zuiden van de N23 Westfrisiaweg;
- netwerkvariant: aanvulling van de optimalisatievariant met het opheffen, het ongelijkvloers maken of steriel maken (geen uitwisseling meer mogelijk) van kruispunten;
- doorsteekvariant: aanvulling van de netwerkvariant met een nieuwe verbinding tussen de Westfrisiaweg (N302) ter hoogte van de Markerwaardweg en de zuidelijker gelegen N506.

Na een doorrekening van het verkeersmodel op verkeersafwikkelings- en verkeersveiligheidsaspecten werd geconcludeerd dat een nieuw ontwikkelde combinatievariant (met alle effectieve maatregelen) het meest wenselijk leek.

Conclusie

Uit de verkeersanalyse is gebleken dat structurele maatregelen noodzakelijk zijn. Tot 2020 kan op het gedeelte van de N23 Westfrisiaweg ten westen van de A7 worden volstaan met het huidige tracé inclusief een aantal infrastructurele aanpassingen. Voor het gedeelte ten oosten van de A7 geldt dat tot aan de Markerwaardweg een verdubbeling noodzakelijk is. Voor het gedeelte tussen de Markerwaardweg en de Houtribdijk heeft een westelijke doorsteek bij Hoogkarspel de voorkeur.



3.2 Ontwerputgangspunten

Uitgangspunten voor het gekozen tracé en wegontwerp zijn:

- zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande infrastructuur, zodat natuur en milieu minimaal worden belast;
- opwaardering als regionale stroomweg;
- ongelijkvloerse kruisingen en parallelwegen realiseren om de doorstroming te verbeteren en de verkeersveiligheid te vergroten;
- aandacht voor langzaam verkeer (fiets- en landbouwverkeer), o.a. door aanleg van parallelwegen hiervoor en aandacht voor sociale veiligheid bij fietstunnels;
- rekening houden met recreatieve verbindingen op het gebied van de watersport (kanoën, schaatsen, e.d.);
- ruimte scheppen voor ontwikkeling en verfijning van regionaal openbaar vervoer;
- verwijderen weggedeelten die hun functie verliezen, tenzij anders wordt afgesproken met de betreffende gemeente.

Deze uitgangspunten hebben ten grondslag gelegen aan het ontwerp van de weg en zijn nader uitgewerkt in het detailontwerp.

3.3 Beoordeelde tracé-alternatieven

Het tracé van de opgewaardeerde N23 Westfriisiaweg loopt zoveel mogelijk via bestaande wegen vanaf Alkmaar via Heerhugowaard en Hoorn naar Enkhuizen. De route is geprojecteerd in de gemeenten Heerhugowaard, Koggenland, Medemblik, Hoorn, Drechterland, Stede Broec en Enkhuizen en loopt achtereenvolgens van west naar oost over de volgende wegen: N507, N243, A7, N302, N506, N302.

Tracé-alternatieven uit het planMER

In het planMER zijn de volgende tracé-alternatieven beoordeeld:

- 1 een oostelijke of een westelijke rondweg ten noorden van Heerhugowaard?
Uit het alternatievenonderzoek uit het MER uit 2007 blijkt dat het onderscheid tussen een oostelijke of een westelijke randweg vooral tot uitdrukking komt bij de aspecten verkeer en woon-/leefmilieu (luchtkwaliteit en geluid). Voor de overige aspecten scoren de varianten vrijwel hetzelfde. Beide varianten leiden tot verstoring van een aantal diersoorten, doorsnijding van historisch geografische lijnen en van agrarische huiskavels.
- 2 wel of geen rondweg bij Obdam?
Uit onderzoek is gebleken dat een nieuw aan te leggen rondweg relatief weinig zal worden gebruikt. Door de afsluiting van de Dorpsstraat zal het verkeer een alternatieve route zoeken. Binnen de kern Obdam zullen hierdoor de Weerestraat en de Reigerlaan worden gebruikt. Dit zal leiden tot een toename van verkeersintensiteiten op deze straten, terwijl ze niet zijn ingericht om deze op te vangen. Het leidt tot een verslechtering van de verkeersveiligheid en het woon- en leefklimaat in de kern Obdam. Daarnaast leidt de aanleg van de rondweg tot verstoring van een aantal diersoorten, doorsnijding van historische linten en van agrarische huiskavels.
- 3 traject Obdam – A7 heeft weinig milieueffecten
De uit te voeren reconstructiemaatregelen op het traject Obdam – A7 zijn beperkt van omvang (opwaarderen en reconstrueren van kruispunten) en hebben weinig milieueffecten tot gevolg. Wel worden enkele faunasoorten negatief beïnvloed door de aanpassingen.
- 4 traject A7 – Markerwaardweg in vier varianten
Voor het traject A7 – Markerwaardweg zijn vier varianten bestudeerd:
 - opwaardering van huidig tracé richting noordzijde;
 - opwaardering van huidig tracé richting zuidzijde;
 - verplaatsing van de N302 naar de noordzijde van de grote watertransportleiding;
 - opwaardering van huidig tracé (zuidbaan) en nieuwe noordbaan ten noorden van de grote watertransportleiding;

5 traject Markerwaardweg – Houtribdijk in vier varianten

Voor het traject Markerwaardweg – Houtribdijk zijn vier varianten bestudeerd:

- noordelijk tracé (opwaardering);
- noordelijk tracé met doorsteek Enkhuizen;
- doorsteek Hoogkarspel;
- doorsteek Lutjebroek.

De Commissie voor de m.e.r. heeft op 5 februari 2008 een positief toetsingsadvies over het planMER gegeven.

Keuzes uit het Regioakkoord N23 Westfrisiaweg

In het Regioakkoord N23 Westfrisiaweg is de keuze gemaakt uit de tracé-alternatieven zoals beschreven in de vorige paragraaf. Gekozen is voor een tracé-alternatief met onder andere de volgende kenmerken:

- oostelijke randweg bij Heerhugowaard;
- géén randweg rond Obdam;
- de N23 Westfrisiaweg als doorgaande route vormgeven met een afslag naar de N243;
- tussen de A7 en de Markerwaardweg worden ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd;
- doorsteek bij Hoogkarspel.

De keuze voor het voorkeustracé is in het Regioakkoord N23 Westfrisiaweg onderbouwd.

Aanvullend onderzochte tracé-alternatieven

Op verzoek van de Commissie voor de m.e.r. is, in aanvulling op het planMER, de ontsluiting zuidelijk van Heerhugowaard nader onderzocht. De twee aanvullend onderzochte alternatieven hebben betrekking op:

- het tracé Nollencircuit ten zuiden van Heerhugowaard, via Oterleek en Hensbroek naar de N507;
- een verdere opwaardering van de N243.

Deze alternatieven zijn ‘op viltstiftniveau’ uitgewerkt. Uit de verkeerskundige analyse blijkt dat het alternatief N243 niet voldoet aan de projectdoelstelling om een betere verkeersdoorstroming te bewerkstelligen. Daarom is besloten dit alternatief niet verder uit te werken in het inrichtingsMER.

Van het alternatief Nollencircuit zijn de verkeers- en milieueffecten in beeld gebracht op een vergelijkbaar niveau als het planMER uit 2007. Uit de vergelijking van de effecten van het voorontwerp (noordelijk van Heerhugowaard) en het alternatief Nollencircuit (zuidelijk van Heerhugowaard) blijkt dat het voorontwerp vanuit verkeers- en milieuoogpunt beter scoort dan het alternatief Nollencircuit. Dit gevoegd bij het ontbreken van bestuurlijk draagvlak voor de zuidelijke variant hebben Gedeputeerde Staten doen besluiten de keuze voor een noordelijk tracé (= oostelijke randweg) rond Heerhugowaard te bevestigen.

3.4 Beoordeelde inrichtingsvarianten

In het ontwerpproces is gebleken dat op delen van het tracé optimalisaties mogelijk zijn. In aanvulling op het gekozen tracé-alternatief zijn daarom inrichtingsvarianten opgesteld. Deze inrichtingsvarianten hebben betrekking op keuzes over de concrete vormgeving van de N23 Westfrisiaweg. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om de vormgeving van kruispunten: gelijkvloers of ongelijkvloers, met verkeersregelininstallatie of met een rotonde, verdiept of verhoogd et cetera. In het inrichtingsMER zijn de onderstaande inrichtingsvarianten beoordeeld.

1 Vormgeving en uitvoering kruising met de Molenweg bij Heerhugowaard:

- ligging rotonde noordelijk of zuidelijk van het spoor?
- hoge of lage ligging ten opzichte van de N23 Westfrisiaweg?
- wel of geen aansluiting op de N23 Westfrisiaweg?

- 2 Vormgeving en uitvoering aansluiting bij Obdam:
 - vormgeving en uitvoering Weerestraat;
 - vormgeving en uitvoering Dorpsstraat;
- 3 Vormgeving en uitvoering aansluiting N243 bij Avenhorn:
 - wordt de N243 vormgegeven als de doorgaande route of de N23 Westfrisiaweg?
- 4 Vormgeving en uitvoering van de weg aan de noordzijde van Hoorn:
 - verhoogde ligging of op maaiveld?
 - welke toegestane maximumsnelheid hanteren?
- 5 Vormgeving en uitvoering kruising met de Rijksweg te Hoorn:
 - vormgeving en uitvoering van de kruising?
 - de Rijksweg al dan niet toegankelijk maken voor gemotoriseerd verkeer?
- 6 Vormgeving en uitvoering van de weg bij Drechterland:
 - vormgeving en uitvoering van de aansluiting ten westen en ten zuiden van Hoogkarspel?

De gekozen varianten komen in paragraaf 3.6 nader aan bod.

3.5 Maatregelen van het meest milieuvriendelijke alternatief

In het inrichtingsMER zijn diverse maatregelen van de verschillende varianten gecombineerd tot het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). De onderstaande optimalisatiemaatregelen maken deel uit van het daarin opgenomen MMA. In het kader van de verdere besluitvorming verdienen deze maatregelen aandacht.

Landschap

- bij het ontwerp van de geluidsschermen rekening houden met de locatie, de inpassing in het landschap en de keuze voor doorzichtige of niet doorzichtige schermen.

Energie en duurzaamheid

- koude- en warmteopslag gekoppeld aan asfalt;
- combinaties ten behoeve van energieopwekking; zoals zonnecellen op geluidsschermen;
- een expliciete keuze voor duurzaam beheer en onderhoud.

Verkeer, mobiliteit, woon- en leefmilieu

- maatregelen om sluipverkeer te voorkomen of te minimaliseren (bijvoorbeeld door 'knip' aan te brengen in bepaalde routes), om zo een betere leefbaarheid en veiligheid te creëren langs de betreffende wegen;
- optimale aandacht voor veilige oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer;
- mogelijkheden om automobilititeit te beperken, nader onderzoeken. Bijvoorbeeld door te zorgen voor betere bereikbaarheid van stations en het realiseren van goede fietsvoorzieningen.

Tijdens de uitvoering

- reguleren van verkeersstromen en aan- en afvoerroutes van bouw materiaal;
- gebruik van duurzame materialen, of hergebruik van materiaal (grond en puin);
- verminderen van bouw hinder;
- minimale bemaling toepassen in verband met verstoring grondwaterstromen.

3.6 Het voorkeustracé en bijbehorend wegontwerp

Het voorkeustracé van de opgewaardeerde N23 Westfrisiaweg loopt zoveel mogelijk via bestaande wegen vanaf Alkmaar via Heerhugowaard en Hoorn naar Enkhuizen. De route van de Westfrisiaweg is geprojecteerd in de gemeenten Heerhugowaard, Koggenland, Medemblik, Hoorn, Drechterland, Stede Broec en Enkhuizen en loopt achtereenvolgens van west naar oost over de volgende wegen: N507, N243, A7, N302, N506, N302. Op een aantal punten worden alternatieve kruisingen gemaakt, die hieronder aan bod komen. Ook de wijze van opwaardering van de genoemde bestaande wegen komt aan de orde.

Het traject is verdeeld in vier trajectdelen:

- rondweg Heerhugowaard;
- kruispunten N507/N243 (Obdam-A7);
- A7-Markerwaardweg;
- Markerwaardweg - Houtribdijk.

Het wegontwerp is tot stand gekomen op basis van een afweging van verschillende inrichtingsvarianten en in overleg met de betrokken partijen. Op basis van dit overleg is de Realisatieovereenkomst opgesteld, die op 26 augustus 2010 door de betrokken partijen is ondertekend.

3.6.1 Rondweg Heerhugowaard

Uitgangspunten

- de weg krijgt 2 rijstroken met een ontwerpsnelheid van 80 km/uur;
- de weg wordt gesloten verklaard voor langzaam verkeer;
- kruispunten worden gelijkvloers uitgevoerd door middel van een rotonde;
- de kruisingen met de Middenweg en de spoorlijn zijn ongelijkvloers.

Beschrijving

Er komt een nieuwe wegverbinding tussen de provinciale weg N242 en de N507 (De Braken) ten noorden van Heerhugowaard. Het deel vanaf de N242 tot aan het bedrijventerrein 'De Vaandel' is onderdeel van het project. Dit deel wordt aangelegd met een ontwerpsnelheid van 50 km/uur. De N23 Westfrisiaweg zal vervolgens worden aangelegd onder de Middenweg door. De kruising met de Molenweg zal zodanig worden uitgevoerd dat er geen doorgaand verkeer meer mogelijk is op de Molenweg voor autoverkeer. Wel zullen de fiets- en open waterverbinding in stand worden gehouden. De N23 Westfrisiaweg zal vervolgens onder de spoorlijn door worden aangelegd en nabij de ringvaart door middel van een rotonde worden aangesloten op de Krusemanlaan. Het deel vanaf bedrijventerrein 'De Vaandel' tot aan de N507 wordt ontworpen op een snelheid van 80 km/uur.



Figuur 5. Inrichting gedeelte Westfriisaweg rond Heerhugowaard

3.6.2 Obdam-A7

Uitgangspunten

- de weg N507 tot aan de aansluiting N243 is een weg met twee rijstroken met een maximumsnelheid van 80 km/uur;
- de weg N243 vanaf de aansluiting N507 tot aan de aansluiting A7 is een weg met 2 x 2 rijstroken met een maximum snelheid van 80 km/uur;
- het hele tracé is gesloten voor langzaam verkeer;
- kruispunten worden gelijkvloers uitgevoerd door middel van een rotonde;
- de parallelweg is een 'erftoegangsweg type 2' met een minimaal profiel waarbij de (brom) fietser op de rijbaan rijdt. Bij hoge intensiteit van het fietsverkeer krijgen fietsers een gescheiden fietspad langs de parallelweg;
- de aansluitingen N507-N243 en Distriport Jaagweg vinden gelijkvloers plaats;
- de aansluiting met de A7 blijft ongelijkvloers.

Beschrijving

De bestaande verbinding tussen Heerhugowaard en Avenhorn (de huidige N507) wordt een 80 km-weg. Voor het langzaam verkeer worden parallelwegen aangelegd. De kruising van de N23 Westfriisaweg met de Dorpsstraat in Obdam wordt 250 meter naar het oosten verplaatst. De kruisingen van de N23 Westfriisaweg met de Weerestraat, de Dorpsstraat, de Wogmeer, de Spierdijkerweg, het Westeinde en de Vredemakersweg worden veranderd in meerstrookrotondes. De aansluiting met de N243 wordt zodanig aangepast dat de Westfriisaweg de doorgaande route vormt en de aansluiting van de N243 hierop aantakt. De weg tussen de N507 en de A7 (Jaagweg) zal worden verdubbeld tot 2x2 rijstroken. Het nog te ontwikkelen bedrijventerrein 'Distriport' zal rechtstreeks worden ontsloten op de N23 Westfriisaweg. Ook de aansluiting van de N243 met de A7 moet worden aangepast om de doorstroming te kunnen garanderen. Het noordoostelijk kwadrant wordt verplaatst naar het zuidoostelijk deel van de aansluiting.



Figuur 6. Inrichting westelijk deel Westfrisiaweg

Om de veiligheid van fietsers te garanderen wordt tussen Heerhugowaard en Obdam (Dorpsstraat) een vrijliggend fietspad aangelegd inclusief een aparte fietsbrug over de Ringvaart. Vanaf de Dorpsstraat komt een verbinding met het bedrijventerrein 'De Braken' voor het fietsverkeer. Langs het overige tracé Obdam-A7 wordt de parallelweg aangelegd met een breedte van circa 6 meter, zodat voldoende ruimte ontstaat voor fietssuggestiestroken. Voor de fietsoversteek bij de Weerestraat, Dorpsstraat, Spierdijkerweg, Westende en Vredemakersweg wordt een tunnel onder de N507 aangelegd. Bij de kruising Wogmeer komt een voetgangersbrug met fietsgoot.

3.6.3 A7-Markerwaardweg

Uitgangspunten

- De weg wordt uitgevoerd met twee keer twee rijstroken met een maximumsnelheid van 100 km/u;
- De Westfrisiaweg wordt vanaf de A7 t/m aansluiting Wogmergouw verhoogd aangelegd;
- Tussen de Oostergouw en de Rijweg wordt de Westfrisiaweg ten noorden van de bestaande kabel- en leidingenstrook aangelegd;
- Tussen de Rijweg en de Markerwaardweg wordt een verdubbeling van het aantal rijstroken mogelijk gemaakt door een uitbreiding van de bestaande weg op maaiveld richting de zuidzijde;
- Tussen de Rijweg en aansluiting De Strip zal ten noorden van de Westfrisiaweg een verbindingsweg worden aangelegd; hoe dit wordt vormgegeven is onderwerp van verdere studie.

Beschrijving

Knooppunt A7 – Hoorn-Noord

De aansluiting van de N23 Westfrisiaweg op de A7 wordt opgewaardeerd naar een knooppunt (verbinding) tussen een nationale en een regionale stroomweg en is ongelijkvloers.

Aansluiting Wogmergouw

De aansluiting Wogmergouw is ongelijkvloers. De Wogmergouw wordt middels een halfklaverblad aangesloten op de N23 Westfrisiaweg. De Wogmergouw blijft op maaiveld en de N23 Westfrisiaweg gaat over de Wogmergouw heen. De kruisingen met de op- en afritten zullen worden uitgevoerd met rotondes.

Kruising spoorlijn

De Museumstoomtram wordt gelijkvloers gekruist door de N23 Westfrisiaweg.

Aansluiting Oostergouw

De aansluiting Oostergouw is ongelijkvloers. De Oostergouw wordt middels een Haarlemmermeeraansluiting op de N23 Westfrisiaweg aangesloten. De Oostergouw blijft op maaiveld en de N23 Westfrisiaweg gaat over de Oostergouw heen. De kruisingen met de op- en afritten zullen worden uitgevoerd met verkeersregelinstanties.

Aansluiting De Strip

De aansluiting De Strip is ongelijkvloers. De Strip wordt middels een Haarlemmermeeraansluiting op de N23 Westfriaweg aangesloten. De Strip blijft op maaiveld en de N23 Westfriaweg gaat over De Strip heen. De kruisingen met de op- en afritten zullen worden uitgevoerd in de vorm van rotonde(s).

Kruising Rijweg

De kruising wordt ongelijkvloers uitgevoerd, waarbij de N23 Westfriaweg op maaiveld blijft en de Rijweg over de N23 Westfriaweg heen gaat.

Aansluiting Noorderboekert

De aansluiting Noorderboekert is ongelijkvloers. De Noorderboekert wordt middels een Haarlemmermeeraansluiting op de N23 Westfriaweg aangesloten. De Noorderboekert blijft op maaiveld en de N23 Westfriaweg gaat over de Noorderboekert heen. De kruisingen met de op- en afritten worden uitgevoerd met rotondes.

Fietsnetwerk

- De bestaande fietstunnel onder de N23 Westfriaweg, gelegen tussen de A7 en de Wogmergouw, blijft gehandhaafd;
- Onder het aan te leggen viaduct (ongelijkvloerse aansluiting) Wogmergouw zal aan de westzijde een vrijliggende fietsverbinding worden aangelegd;
- Onder het aan te leggen viaduct (ongelijkvloerse aansluiting) Oostergouw zal aan de oostzijde een vrijliggende fietsverbinding worden aangelegd;
- Over het aan te leggen viaduct (ongelijkvloerse kruising) Rijweg zal aan de oostzijde een vrijliggende fietsverbinding worden aangelegd;
- Onder het aan te leggen viaduct (ongelijkvloerse aansluiting) Noorderboekert zal aan beide zijden van de weg een vrijliggende fietsverbinding worden aangelegd.



Figuur 7. Inrichting middendeel Westfriaweg

3.6.4 Markerwaardweg – Houtribdijk

Uitgangspunten

- Tussen Markerwaardweg en Raadhuislaan is de weg een weg met twee keer twee rijstroken met een maximumsnelheid van 100 km/u;
- Tussen Raadhuislaan en Houtribdijk blijft de bestaande weg gehandhaafd.

Beschrijving

Aansluiting Markerwaardweg

De aansluiting Markerwaardweg is ongelijkvloers. De Drechterlandseweg wordt middels een kwartklaverblad en Haarlemmermeeraansluiting op de N23 Westfrisiaweg aangesloten. De N23 Westfrisiaweg blijft op maaiveld en de Drechterlandseweg sluit hoog aan op de N23 Westfrisiaweg. De kruising N240/ Drechterlandseweg wordt uitgevoerd met een verkeersregelinstallatie.

Kruising Streekweg

De Streekweg wordt ongelijkvloers gekruist. De Streekweg blijft op maaiveld en de N23 Westfrisiaweg gaat onder de Streekweg door. De onderdoorgang zal als dichte tunnelbak worden uitgevoerd over de lengte van de perceelgrenzen van de woningen aan de Streekweg.

Kruising Binnenwijzend¹

De Binnenwijzend¹ wordt ongelijkvloers gekruist. De Binnenwijzend¹ blijft op maaiveld en de N23 Westfrisiaweg gaat onder de Binnenwijzend¹ door. De onderdoorgang zal als dichte tunnelbak worden uitgevoerd over de lengte van de perceelgrenzen van de woningen aan de Binnenwijzend.

Aansluiting Slimweg

De aansluiting Slimweg zal in het kader van dit project als een volwaardige aansluiting worden aangelegd. De aansluiting is ongelijkvloers, waarbij de N23 Westfrisiaweg op maaiveld ligt en de Slimweg over de N23 Westfrisiaweg wordt geleid. De Slimweg zelf wordt vanaf de aansluiting met de N23 Westfrisiaweg tot aan de Housterweg opgewaardeerd.

Kruising Housterweg

De Housterweg wordt ongelijkvloers gekruist. De N23 Westfrisiaweg blijft op maaiveld en de Housterweg gaat over de N23 Westfrisiaweg heen.

Aansluiting N506/Voetakkers

De aansluiting N506/Voetakkers is ongelijkvloers. De N506 wordt door middel van een halfklaverblad op de N23 Westfrisiaweg aangesloten. De N506/Voetakkers blijft op maaiveld en de N23 Westfrisiaweg gaat over de N506/Voetakkers heen. De Raadhuislaan wordt ontsloten via een verbindingsweg op de aansluiting N506/Voetakkers (de huidige aansluiting op de N506 komt hiermee te vervallen). De kruisingen met de op- en afritten zullen worden uitgevoerd in de vorm van rotondes.

Kruising Florasingel

De rotonde Florasingel zal worden opgewaardeerd tot een meerstrookrotonde.

Kruising Zijlweg

De kruising Zijlweg zal worden opgewaardeerd en blijft een geregeld kruispunt (verkeersregelinstallatie).

Fietsnetwerk

Over het aan te leggen viaduct (ongelijkvloerse kruising) Housterweg zal aan de oostzijde een vrijliggende fietsverbinding worden aangelegd.

Onder het aan te leggen viaduct N506/Voetakkers wordt aan de oostzijde een vrijliggend fietspad aangelegd.

Om het fietsverkeer van het fietspad ten zuiden van de N506 te laten oversteken naar de Florasingel, wordt ter hoogte van de Florasingel een fietsbrug over de N506 aangelegd.

¹⁾ inclusief spoorlijn



Figuur 8. Inrichting oostelijk deel Westfriisweg

3.7 Relatie met de landbouwfunctie

Het is duidelijk dat de uitvoering van dit inpassingsplan effect heeft op de agrarische bedrijven waarvan gronden op de plaats van het geprojecteerde tracé liggen. Het bureau Stivas Noord-Holland heeft in opdracht van provincie Noord-Holland onderzoek uitgevoerd naar het effect van de ombouw van de Westfriisweg voor de bestaande agrarische structuur. De resultaten daarvan zijn gerapporteerd in het Agrarisch structuuronderzoek Westfriisweg (maart 2007). In dit rapport zijn de effecten van de opwaardering van de Westfriisweg per deelgebied beschreven. Stivas Noord-Holland heeft aanbevolen om een aantal maatregelen te nemen om de negatieve effecten van het uitvoeren van dit inpassingsplan voor de individuele agrarische bedrijven en de agrarische sector in het algemeen te beperken of te voorkomen en kansen te benutten door alternatieve oplossingen te kiezen en flankerende maatregelen te nemen. Bij het opstellen van het inrichtingsplan van de weg is zo veel mogelijk rekening gehouden met deze aanbevelingen:

- 1 het tracé is zodanig gekozen dat het aantal doorsnijdingen van agrarische percelen beperkt is gebleven;
- 2 de bereikbaarheid van de agrarische percelen is in alle gevallen in stand gehouden, onder meer door de realisatie van parallelwegen;
- 3 de LTO en Stivas Noord-Holland zijn nauw betrokken bij de opstelling van het inrichtingsplan.

In de uiteindelijke belangenafweging hebben de agrarische belangen dus sterk meegewogen.

3.8 Relatie met het landschap

De realisatie van de weg heeft grote gevolgen voor het landschap. Om deze gevolgen in beeld te brengen en de weg zo goed mogelijk in te passen in zijn omgeving zijn een Beeldkwaliteitsplan N23 Westfriisweg en een Landschapsplan opgesteld. Hierop is in hoofdstuk 4 nader ingegaan.

3.9 Relatie met cultuurhistorisch waardevolle kenmerken

Steunpunt Cultureel Erfgoed en Synthegra Archeologie hebben in juni 2007 een cultuurhistorische bureaustudie uitgevoerd voor de N23 Westfriisweg. Dit onderzoek is verwerkt in het planMER. Er wordt met name aandacht besteed aan cultuurhistorisch waardevolle gebieden. Daarbij gaat het o.a. om:

- de polder Wogmeer;
- verschillende gebieden met een regelmatige middeleeuwse strokenverkaveling, zoals in de omgeving van de Rijweg.

Ook is ingegaan op diverse cultuurhistorisch waardevolle lijnen, die worden gekruist door de N23 Westfriisiaweg, waarbij het gaat om o.a.:

- de historische linten Middenweg en Streekweg;
- de wetering tussen Middenweg en Veenhuizerweg;
- de ringvaart, kade en dijk van het voormalige meer de Heerhugowaard;
- de Zuiderbraak en de Noorderbraak bij Obdam;
- de Lutkedijk en de kade door Hensbroek, Obdam, Spanbroek, Wadway en Wognum;
- de trekvaart Hoorn – Alkmaar, onderdeel van het netwerk van trekvaarten dat in de 17e eeuw is aangelegd in laag Nederland. Tot in de 19e eeuw is de trekvaart in gebruik geweest. De afstand van de weg tot de trekvaart wordt kleiner als gevolg van de opwaardering van de N23 Westfriisiaweg.

Met de keuze voor een tracé voor de N23 Westfriisiaweg over zoveel mogelijk bestaande wegen wordt de aantasting van cultuurhistorisch waardevolle kenmerken zoveel mogelijk voorkomen. In het Beeldkwaliteitsplan N23 Westfriisiaweg en het Landschapsplan wordt hier nader op ingegaan (zie hoofdstuk 4).

Voor wat betreft de historische (steden)bouw geldt dat er diverse waardevolle ensembles zijn rond het tracé. Eén daarvan is de kerk met pastorie nabij de Dorpsstraat in Obdam. Deze worden echter niet negatief beïnvloed door de opwaardering van de Westfriisiaweg.

3.10 Relatie met waterhuishouding

Effecten op de waterhuishouding

In het kader van het planMER zijn de effecten van de opwaardering van de Westfriisiaweg op de waterhuishouding in beeld gebracht. Daarbij is gekeken naar vier punten:

- 1 kwaliteit grondwater: als gevolg van de tijdelijke bemalingssituatie kunnen mogelijk nabijgelegen verontreinigingen worden aangetrokken. Dit aspect dient in het uitvoeringsstadium te worden beoordeeld;
- 2 kwantiteit grondwater: om een verdieping van de weg te kunnen realiseren, is tijdelijke bemaling nodig. Op 12 locaties is onderzocht wat de gevolgen zijn van het verdiept aanleggen van de weg. In een nadere detaillering moeten de maatregelen bekeken worden om de grootte van het invloedsgebied en de effecten van de grondwaterstandverlaging te minimaliseren;
- 3 kwaliteit oppervlaktewater: rondom wegen ontstaat verontreiniging doordat vervuild regenwater via afstroming en verwaaiing in de berm en het oppervlaktewater terecht komt;
- 4 kwantiteit oppervlaktewater: de aanleg van extra asfalt betekent een toename van het verhard oppervlak. Het regenwater dat op de verhardingen valt, kan niet in de bodem infiltreren en zal gedeeltelijk afstromen naar het oppervlaktewater. Daarom dient extra waterberging te worden gecreëerd.

Waterhuishoudkundig ontwerp Westfriisiaweg

In aanvulling op en als uitwerking van het planMER heeft Adviesbureau Grontmij in 2008 het “Waterhuishoudkundig ontwerp Westfriisiaweg” opgesteld (onderzoeksrapportage d.d. 2 juni 2008, referentienummer 307412a). Hieronder zijn de bevindingen uit het waterhuishoudkundig ontwerp samengevat.

Uitgangspunten

Uitgangspunt voor de aanpak van de N23 Westfriisiaweg voor water is dat in de toekomstige situatie de wateroverlast moet worden voorkomen en het huidige systeemgedrag niet mag verslechteren. Dat betekent in principe dat wanneer water wordt gedempt, er een zelfde hoeveelheid water terug gegraven moet worden binnen het plangebied. Toename van verharding kan worden gecompenseerd in de vorm van open water. De bepaling van de maximale hoeveelheid extra compensatie bij extra verhard oppervlak is per peilvak bepaald door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Hierbij wordt ervan uitgegaan dat regenwater op het extra verhard oppervlak gedeeltelijk afstroomt naar oppervlaktewater en er versnelde afvoer plaatsvindt. Een ander uitgangspunt is dat de waterkwaliteit door de afvoer van hemelwater niet mag verslechteren. Een laatste uitgangspunt is dat de bestaande aan- en afvoerrichtingen van het water gehandhaafd blijven.

Oplossingen

Met de kennis van de bestaande situatie zijn de waterhuishoudkundige aandachtspunten benoemd en zijn principeoplossingen voor het wegontwerp voorgesteld. Tevens is de toekomstige waterstructuur bepaald. Hierbij is bijvoorbeeld rekening gehouden met het verlengen van bestaande duikers, het verplaatsen van stuwen, het graven van nieuwe bermsloten en het realiseren van duikers onder nieuwe wegstructuren. Door de opwaardering van de weg worden watergangen gedempt en neemt de verharding toe. Volgens de regels van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) moet damping en toename van verharding worden gecompenseerd in de vorm van open water. Bij de N23 Westfrisiaweg wordt het overgrote deel van het hemelwater afgevoerd via bermassage. Hierbij wordt het licht verontreinigde afstromende water via bermassage gezuiverd alvorens het oppervlaktewater wordt bereikt. Op die manier wordt de berging in de bodem van de berm en in het talud van de weg gebruikt voor vertraging van de afvoer. Hierdoor hoeft minder watercompensatie te worden gerealiseerd in de vorm van open water. In overleg met HHNK is afgesproken dat 75% van de compensatie in de vorm van open water wordt gerealiseerd. Dit wordt gerealiseerd in combinatie met het principe van een filterberm met zandcunet en teelaarde. Dit principe wordt gehanteerd vanwege de toekomstvastheid van deze specifieke uitvoering. De compensatie vindt volledig binnen het plangebied plaats. De nota “Waterhuishoudingsplannen Westfrisiaweg”, dat tezamen met het inpassingsplan ter visie ligt, geeft inzicht in de aard en situering van de watercompensatie (zie de navolgende tekst).

Waterhuishoudingsplannen Westfrisiaweg

Als aanvulling op het bovengenoemde plan is op basis van het laatste ontwerp in 2011 de nota Waterhuishoudingsplannen Westfrisiaweg (13 april 2011) opgesteld. In deze nota wordt onder meer ingegaan op de dimensionering van watergangen en duikers, de watercompensatie per peilgebied, beheer en onderhoud, oplossingen voor de afvoer van regenwater en het voorkomen van grondwateropstuwing bij fietstunnels, onderdoorgangen en bouwkuipen:

- dimensionering watergangen en duikers: bij de aanleg van een nieuwe hoofdwatgang worden de leggerafmetingen van het HHNK aangehouden. Als de leggerafmeting kleiner is dan de huidige afmeting, worden minimaal de bestaande afmetingen aangehouden. Voor een aantal situaties is dit van toepassing. Voor nieuwe bermsloten worden minimale maten aangegeven. Voor duikers gelden minimale dimensioneringen. Op een aantal plaatsen worden vaarduikers en faunapassages via duikers aangelegd;
- natuurvriendelijke oevers: waar mogelijk worden aan de wegzijde van de nieuwe weg natuurvriendelijke oevers aangelegd;
- combinatie met ecologische verbindingzones/KRW. In de Polder Heerhugowaard, de Polder Westerkogge en de Polder Grootslag worden in combinatie met de aanleg van de weg onder meer natuurvriendelijke oevers gecreëerd, natuurwaarden gecompenseerd of vispaaiplaatsen aangelegd;
- watercompensatie: waar water wordt gedempt en de oppervlakteverharding toeneemt, moet worden gecompenseerd door de aanleg van nieuw open water. Per peilgebied is de benodigde watercompensatie berekend.

Voor specificaties van de genoemde oplossingen en maatregelen wordt verwezen naar de betreffende nota.

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) heeft overwegend positief gereageerd op het bovenstaande rapport. Slechts op een tweetal punten heeft het hoogheemraadschap ten aanzien van het ontwerp van de waterhuishouding binnen het project N23 Westfrisiaweg voorbehouden aangegeven. Deze punten zijn:

1. de verdeling van beheer en onderhoud tussen hoogheemraadschap, provincie en derden (aangrenzende grondeigenaren) ten aanzien van:
 - nieuwe watergangen;
 - te verbreden watergangen;
 - natuurvriendelijke oevers;
 - de realisering van de waterberging Kromme Leek.

De provincie zal ten aanzien van de beheers- en onderhoudsaspecten op het daartoe geëigende moment nadere afspraken maken met het HHNK en derden (aangrenzende grondeigenaren). Het initiatief hiervoor ligt bij de provincie.

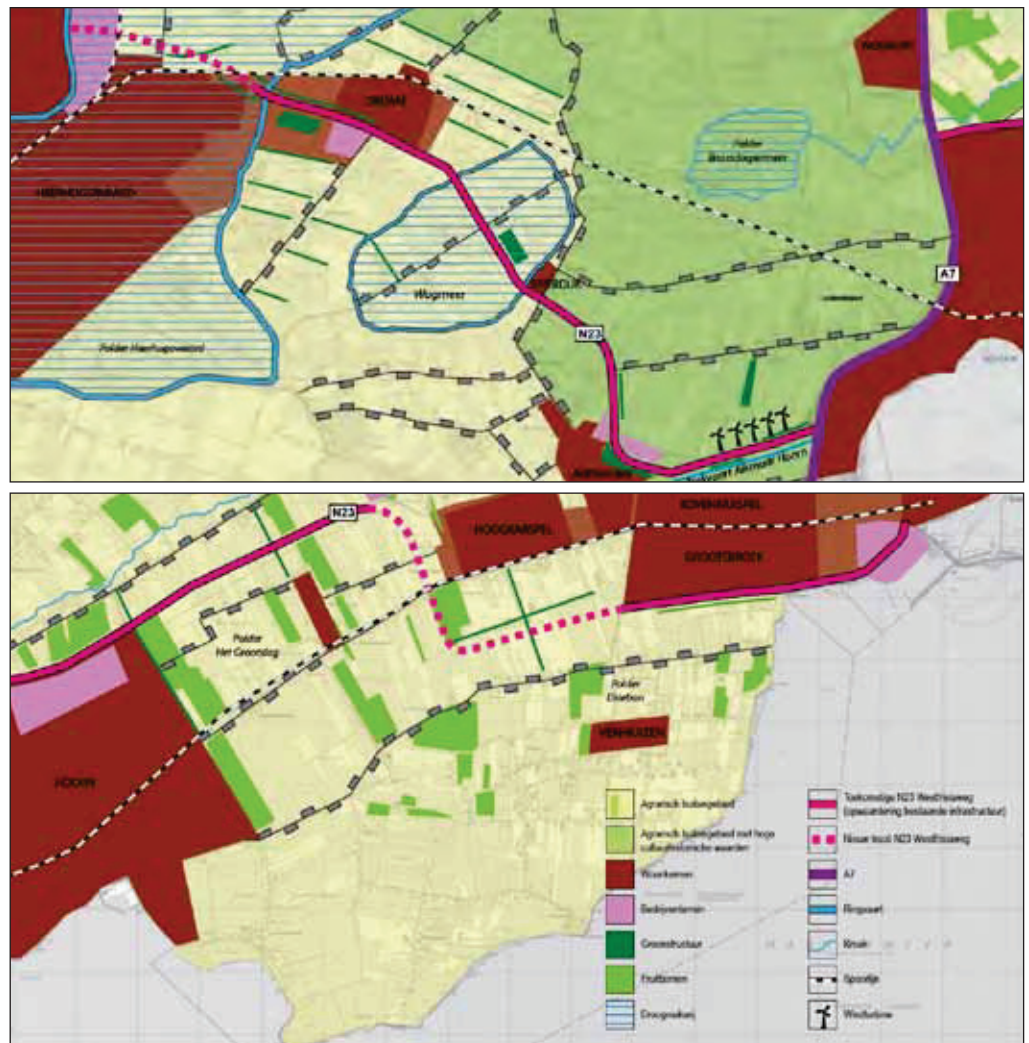
2. De realisering van de in het ontwerp inpassingsplan voorziene waterberging in het gebied bij de Kromme Leek was een wens van het HHNK aanvullend op de voor de N23 Westfrisiaweg noodzakelijke natuurcompensatie voorzien bij de Kromme Leek. Deze waterberging in het gebied van de Kromme Leek maakt echter geen deel uit van de noodzakelijke compensatie en/of landschappelijke inpassing die voor het realiseren van het project N23 Westfrisiaweg noodzakelijk is. Daarom komt deze waterberging ook niet langer voor in het definitieve inpassingsplan. Er is echter wel een principe overeenstemming bereikt om samen met het HHNK de waterberging, in kleinere vorm dan eerder opgenomen in het ontwerp Inpassingsplan, alsnog te realiseren. Gelet op de door het HHNK gestelde wenselijkheid van deze waterberging, is deze nog wel onderdeel van het Landschapsplan N23 Westfrisiaweg, maar valt daar buiten de scope van de juridisch verplichte realisatie. De procedures (ruimtelijk, publiek- en eventueel privaatrechtelijk) om deze waterberging mogelijk te maken, worden separaat doorlopen.

De provincie Noord-Holland heeft hiermee voldaan aan de wettelijke vereisten op het gebied van het water (watertoets).

4 RUIMTELIJKE KWALITEIT

4.1 Inleiding

De opwaardering van de weg is een flinke ingreep in het landschap. Wat betreft de opwaardering van de N23 Westfriisiaweg gaat het om het toevoegen van enkele nieuwe wegdelen en het opwaarderen van enkele bestaande trajecten. Voor de nieuwe wegdelen geldt dat deze in eerste instantie een visuele verstoring geven van de karakteristieke openheid van het landschap.



Figuur 9. Kenmerken van het landschap in de omgeving van de N23 Westfriisiaweg (Bron: Beeldkwaliteitsplan N23 Westfriisiaweg, 2009)

Naast de mogelijke visuele hinder kan een nieuw aan te leggen weg ook de “leesbaarheid” van het landschap verstoren. Bijvoorbeeld trajecten die op korte afstand parallel lopen aan bestaande historische structuren, zoals een dorpslint, doen afbreuk aan de herkenbaarheid van deze historische structuur. De N23 Westfriisiaweg doorsnijdt een landschap dat getypeerd kan worden als een zeekleilandschap en een landschap met droogmakerijen. Het tracé doorkruist onder andere de droogmakerijen Wogmeer en Heerhugowaard. Verder doorkruist het tracé het veengebied ten westen van Hoorn. Vorenstaande afbeeldingen zijn overgenomen uit het Beeldkwaliteitsplan N23 Westfriisiaweg.

Kenmerkend voor het landschap zijn de vergezichten, de kleine hoeveelheid beplanting, de aanwezigheid van water, de verschillende dijklichamen, een relatief rationele strokenverkaveling met hier en daar een oude kreekloop en de verschillende nederzettingen in lintvorm. Het oorspronkelijk landschapspatroon is in grote delen van West-Friesland door ruilverkaveling, stedelijke uitbreidingen en toevoegingen van wegen vervlakt.

Autonome ontwikkelingen die van directe invloed zijn op het landschap, zijn de verschillende geplande stads- en dorpsuitbreidingen De Bangert en de Oosterpolder bij Hoorn, een eventueel toekomstige uitbreiding van Hoogkarspel-Zuid en een westelijke uitbreiding van Enkhuizen. Verder zijn schaalvergroting en concentratie in de landbouw aan de orde, evenals een verdere ontwikkeling van ecologische verbindingen en groenstructuren. Daarbij gaat het onder meer om recreatieve zones bij Heerhugowaard en Obdam en 'groene scheggen' in het gebied tussen Hoorn en Stede Broec.



Figuur 10. Stedelijke en recreatieve ontwikkelingen rond de N23 Westfrisiaweg
(Bron: Beeldkwaliteitsplan N23 Westfrisiaweg, 19 maart 2009)

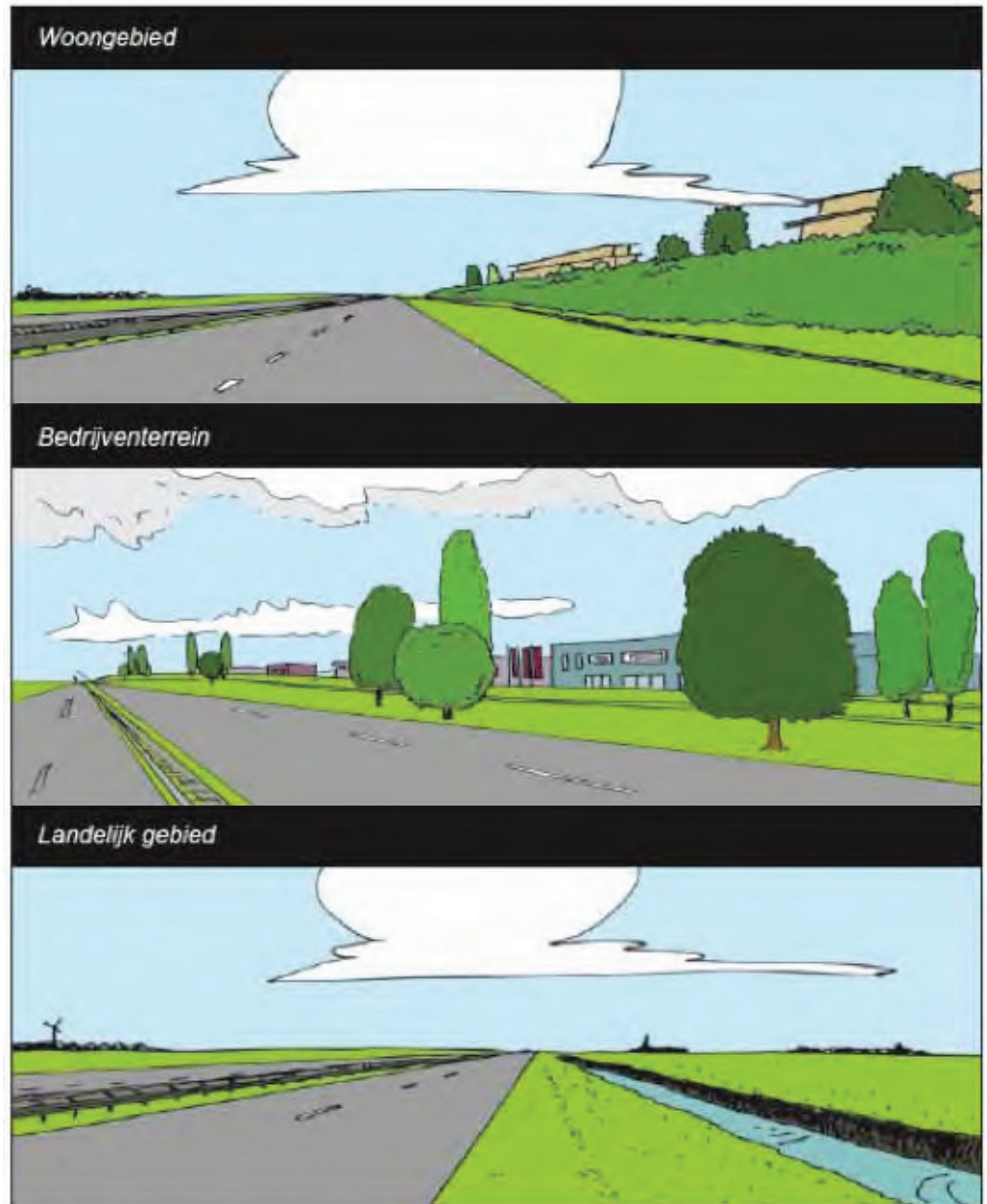
Ten behoeve van de landschappelijke inpassing van de weg is in eerste instantie het Beeldkwaliteitsplan N23 Westfrisiaweg opgesteld. Hierin worden de kaders aangegeven voor de inrichting en vormgeving van de weg en het aangrenzende landschap. De definitieve tracékeuze is in het Landschapsplan uitgewerkt ('Landschapsplan N23 Westfrisiaweg') Dit is een gedetailleerd ontwerp van de inrichting van de weg en de aangrenzende ruimten, zoals bermen, knooppunten, restruimten en sloten. In het navolgende wordt kort ingegaan op de inhoud van de betreffende nota's.

4.2 Beeldkwaliteit

Het Beeldkwaliteitsplan N23 Westfrisiaweg heeft betrekking op het deel van de N23 Westfrisiaweg van Heerhugowaard tot en met Stede Broec. Vanaf die plaats verandert het wegontwerp niet. Het plan heeft niet alleen betrekking op de weg zelf, maar geeft ook een visie op de wijde omgeving ervan (buiten het plangebied van het voorliggende plan). De navolgende tekst en afbeeldingen zijn ontleend aan het Beeldkwaliteitsplan N23 Westfrisiaweg. Inmiddels zijn de ligging van de weg en de beoogde inrichting van de omgeving van de weg op onderdelen enigszins aangepast.

In het Beeldkwaliteitsplan N23 Westfrisiaweg zijn voor de inrichting van de weg de volgende vijf hoofdprincipes gehanteerd:

- 1 de weg moet door de gebruiker worden ervaren als één doorgaande route. Dit wordt bereikt door een herkenbare en samenhangende verschijningsvorm. Bij kruisingen en onderbrekingen moeten de wegbermen de doorgaande richting benadrukken, bijvoorbeeld met een doorgaande bomenrij;
- 2 bestaande en oorspronkelijke structuren (onder meer groen, cultuurhistorische elementen) worden waar mogelijk versterkt door de inrichting van de weg. Archeologische waarden worden behouden en beschermd, maar niet herkenbaar gemaakt. Versnippering wordt voorkomen door nieuwe kwaliteit in de vorm van voorbeeld nieuwe groenstructuren toe te voegen;
- 3 de weg krijgt een 'terughoudende verschijningsvorm': de weg mag geen verstoring voor het zicht vanuit de omgeving opleveren. De weg moet als het ware onzichtbaar in het landschap zijn. Dat is niet overal haalbaar, bijvoorbeeld waar nieuwe viaducten of geluidwerende voorzieningen noodzakelijk zijn. In die gevallen zal de weg zo min mogelijk moeten contrasteren met zijn omgeving;
- 4 de weg draagt bij aan het contrast tussen het open landschap en de stad. Het bebouwde gebied rondom de stadsranden en de dorpskernen wordt verdicht met onder andere opgaande beplanting langs de nieuwe weg;
- 5 de weg wordt 'duurzaam' uitgevoerd, onder meer door de toepassing van materialen als hout en beton.



Figuur 11. Inpassing van de weg in het landschap in een stedelijke en landelijke omgeving
(Bron: Beeldkwaliteitsplan N23 Westfrisiaweg, 2009)

In het Beeldkwaliteitsplan N23 Westfrisiaweg wordt een en ander uitgewerkt voor de wegelementen (onder meer kunstwerken, rotondes) en de landschappelijke inpassing. Per deelgebied wordt de wenselijke situatie beschreven. Als deelgebieden worden van west naar oost onderscheiden:

- De Zandhorst en De Vork (nu: De Vaandel);
- de stadsrand van Heerhugowaard;
- Koggenland;
- de A7;
- Hoorn;
- Polder Het Grootslag en westrand Hoogkarspel;
- Stede Broec.

De Zandhorst en De Vork (nu: De Vaandel)



Figuur 12. Beeldkwaliteit: De Zandhorst en De Vork (nu: De Vaandel)

(Bron: Beeldkwaliteitsplan N23 Westfrisiaweg, 2009)

In dit deelgebied zullen de beide bedrijventerreinen voor de weggebruiker een eenheid moeten vormen. De bedrijven langs de weg richten zich op de weg. De onderdoorgang van de cultuurhistorisch waardevolle Middenweg vormt de overgang tussen twee sterk verschillende landschappen.

De stadsrand van Heerhugowaard



Figuur 13. Beeldkwaliteit: de stadsrand van Heerhugowaard

(Bron: Beeldkwaliteitsplan N23 Westfrisiaweg, 2009)

De N23 Westfrisiaweg is vanaf de Middenweg niet zichtbaar. De openheid van het open landschap aan de noordkant van de weg wordt benadrukt, terwijl aan de zuidkant – buiten het plangebied – een dichte, groene inrichting ten behoeve van onder meer recreatie wordt nagestreefd. Wat betreft het gebied aan de zuidkant van de weg gaat het nadrukkelijk om een streefbeeld, dat geen onderdeel uitmaakt van het project N23 Westfrisiaweg. De Ringvaart als scheiding tussen veenweidelandschap en de droogmakerij wordt beter zichtbaar gemaakt.

Koggenland



Figuur 14. Beeldkwaliteit: Koggenland
(Bron: Beeldkwaliteitsplan N23 Westfriisiaweg, 2009)

In het open gebied tussen Obdam en Avenhorn wordt de bomenrij langs de weg onderbroken. De cultuurhistorisch waardevolle verkavelingsstructuren moeten zichtbaar zijn vanaf de weg. De droogmakerij de Wogmeer wordt benadrukt door brede sloten langs de weg. Langs de trekvaart ten oosten van Avenhorn komt een structuurversterkende bomenrij. In de omgeving van Avenhorn vinden aanpassingen aan de groenstructuur plaats om de beleving van de versnippering te verminderen en het zicht op het open landschap te verbeteren. De strook tussen de weg en het bedrijventerrein Distriport krijgt een lage, open inrichting.

De A7



Figuur 15. Beeldkwaliteit: A7
(Bron: Beeldkwaliteitsplan N23 Westfriisiaweg, 2009)

De beplanting langs de toe- en afritten van de N23 Westfriisiaweg wordt uitgevoerd conform de principes ten aanzien van de beplanting langs de N23 Westfriisiaweg. De Kromme Leek wordt beter zichtbaar als doorlopende waterstructuur.

Hoorn



Figuur 16. Beeldkwaliteit: stadsrand Hoorn
(Bron: Beeldkwaliteitsplan N23 Westfrisiaweg, 2009)

Om de negatieve zichteffecten van de weg vanuit Zwaagdijk te beperken, wordt een stevige bomenrij op maaiveldniveau geplant. Deze bomenrij wordt in oostelijke richting voortgezet. Langs de wijk Bangert-Oosterpolder komt een nader te bepalen inrichting. De weg krijgt ter hoogte van het in de toekomst te ontwikkelen bedrijventerrein 't Zevenhuis het karakter van een stadsboulevard. Waar bedrijven een zichtrelatie met de weg hebben, wordt een open groenstructuur toegepast, elders komt een dichte groensingel.

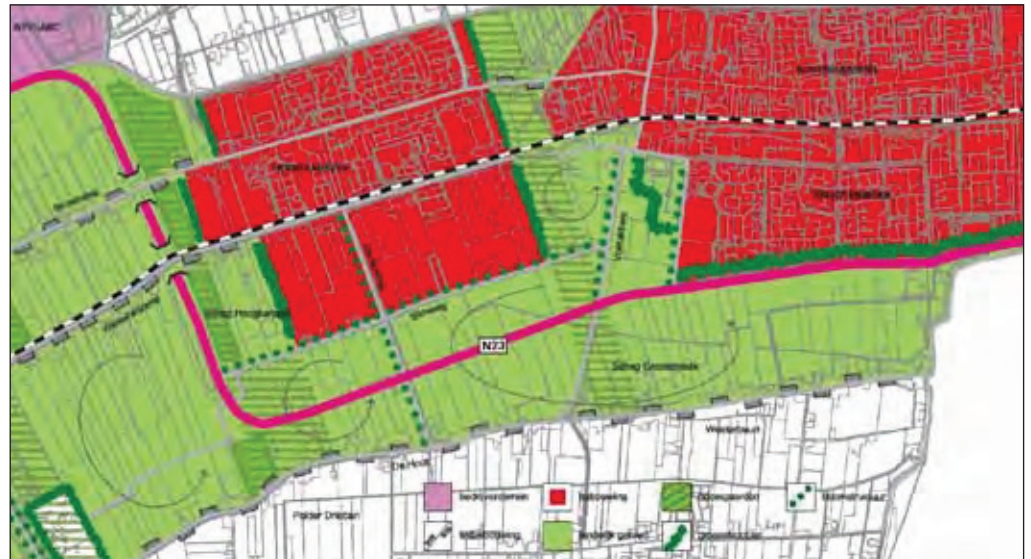
Polder Het Grootslag en westrand Hoogkarspel

In dit gebied wordt gestreefd naar een vrij zicht op het open landschap en de beoogde groene scheggen. Bij de verdiepte ligging aan de westrand van Hoogkarspel wordt ter plaatse van de bebouwingslinten een overkapping toegepast; de inrichting van het gebied op de overkapping sluit aan op die van Streekweg en de Westerwijzend en de aan te leggen groene scheg.



Figuur 17. Beeldkwaliteit: Polder het Grootslag en westrand Hoogkarspel
(Bron: Beeldkwaliteitsplan N23 Westfrisiaweg, 2009)

Stede Broec



Figuur 18. Beeldkwaliteit: Stede Broec
(Bron: Beeldkwaliteitsplan N23 Westfriisiaweg, 2009)

Ook in dit gebied geldt dat de weg zich moet voegen in het landschap. Aan de zuidrand van Stede Broec vormt de weg de begrenzing van het stedelijk gebied en het open landelijk gebied. Tussen weg en bebouwing moet de groenstructuur worden versterkt. De weg doorsnijdt de groene scheggen bij Hoogkarspel en Grootebroek. Het zicht vanaf de weg op het open landschap ten zuiden ervan moet zo veel mogelijk in stand blijven.

4.3 Het Landschapsplan N23 Westfriisiaweg

Het Landschapsplan N23 Westfriisiaweg beschrijft op een gedetailleerd niveau de landschappelijke inpassing van de N23 Westfriisiaweg. Het is een uitwerking van het Beeldkwaliteitsplan N23 Westfriisiaweg.

Binnen het Landschapsplan N23 Westfriisiaweg is onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied:

- het plangebied is de ruimte van de N23 Westfriisiaweg en de directe aangrenzende ruimte. De begrenzing hiervan komt overeen met de begrenzing van het inpassingsplan. De voorstellen in het Landschapsplan N23 Westfriisiaweg voor vormgeving en landschappelijke inpassing binnen dit gebied zijn juridisch bindend. Op de kaarten van het Landschapsplan N23 Westfriisiaweg is de begrenzing van het inpassingsplan Westfriisiaweg aangegeven met de magenta stippenlijn.
- De inrichting van de weg sluit aan op een grotere ruimte. Dit is het studiegebied dat ligt binnen de visuele invloedssfeer van de weg, zoals benoemd in het Beeldkwaliteitsplan N23 Westfriisiaweg. Op een aantal plaatsen zijn er kansen nabij de weg om de inpassing te optimaliseren door aansluiting te maken op ontwikkelingen binnen de omgeving. Waar relevant zijn in het Landschapsplan N23 Westfriisiaweg aanbevelingen gedaan over een mogelijke inrichting. Deze zijn echter niet noodzakelijk als inrichtingsmaatregel ten behoeve van de uitvoerbaarheid van het plan.

De belangrijkste maatregelen uit het Landschapsplan N23 Westfriisiaweg zijn hieronder samengevat. De nummers bij de maatregelen verwijzen naar paragrafen uit het Landschapsplan N23 Westfriisiaweg. De juridische borging van deze maatregelen vindt plaats door in de regels een koppeling te leggen met het als bijlage opgenomen Landschapsplan, waarvan ter verduidelijking tevens een tabel is bijgevoegd van de concreet te nemen maatregelen.

Heerhugowaard

Binnen plangebied

- Er komt een doorgaande boomstructuur aan beide zijden van de weg binnen de bedrijventerreinen De Zandhorst en De Vork (nu: De Vaandel) (3.2).
- Er komt een overkapte verdiepte ligging bij de Middenweg, waarbij de inrichting op de overkapping aansluit op het karakter van de cultuurhistorische waarde van de Middenweg (3.3).
- Er komt een doorgaande boomstructuur in de zuidelijke berm van de N23 Westfrisiaweg vanaf de Zandhorst tot aan de ringvaart van Heerhugowaard (3.4 en 3.6).
- Er worden natuurvriendelijke oevers aangelegd langs de noordelijke oevers van de zuidelijke berm sloot (3.4).
- De Molenweg en de Oostertocht zijn herkenbaar door de groenstructuur, de vormgeving van de wegelementen en de waterpartijen (3.5).
- De inrichting rondom de Krusemanlaan sluit aan op het stedenbouwkundig ontwerp van de nieuwe woonwijk de Draai (3.7).
- De ringvaart van Heerhugowaard wordt beter zichtbaar gemaakt (3.8).
- Het verspringen van de boomstructuur van de ene naar de andere kant van de weg, is een subtiele verwijzing naar de overgang in type landschap (3.8).

In studiegebied

- Het huidige volkstuintencomplex wordt (her)ontwikkeld tot een nieuwe functie, waarbij de dienstweg en de ruimten rondom de aansluiting Krusemanlaan een integraal ontwerp vormen met de ontsluiting van de nieuwe functie (3.7).

Koggenland

Binnen plangebied

- Er komt een doorgaande boomstructuur in de noordelijke berm van de N23 Westfrisiaweg tussen de ringvaart Heerhugowaard en de ringsloot van De Wogmeer (3.9, 3.13 en 3.14).
- Er komt een doorgaande boomstructuur in beide bermen van de N23 Westfrisiaweg binnen het bebouwde gebied van Obdam (3.10).
- De Dorpsstraat blijft herkenbaar door een versterking van zijn begeleidende boomstructuur (3.11).
- De vormgeving van de groene en blauwe structuur rondom de Laan van Meerweijde geeft Obdam een aantrekkelijke groene entree en houdt de ringsloten van de Braken herkenbaar (3.12).
- Binnen de Wogmeer blijft er grote beleving van de openheid en is er goed zicht op de rationele verkaveling (3.15 t/m 3.17).
- Langs het bebouwde gebied van Spierdijk wordt de groenstructuur versterkt (3.18).
- Binnen het veenweidegebied van Koggenland zijn de bermen van N23 Westfrisiaweg onbeplant en vrij van obstakels. De dorpslinten worden versterkt met doorgaande groenstructuur ter plaatse van de kruising met de N23 Westfrisiaweg (3.18 t/m 3.22).
- Er komt een doorgaande boomstructuur in de zuidelijke berm van de N23 Westfrisiaweg langs de oostelijke dorpsrand van de Goorn, tot aan de aansluiting met de N243 (3.22 t/m 3.24).
- Er komt een doorgaande boomstructuur in de noordelijke berm van de N23 Westfrisiaweg vanaf bedrijventerrein Vredemaker tot aan de A7 (3.22 t/m 3.27).
- Het profiel van de Trekvaart Hoorn-Alkmaar blijft onaangetast. De herkenbaarheid van de Naamsloot is uitgangspunt voor de verschillende opgaven langs dit deel van het tracé (3.25 en 3.26).
- Bij de inrichting van de aansluiting op de A7 bij de Hulk wordt het verdwenen tracé van de Hoornse Vaart weer herkenbaar gemaakt (3.27).

In studiegebied

- De herkenbare vormgeving van de verschillende waterbergingen rondom Obdam wordt gebruikt om de aansluiting Laan van Meerweijde in te passen (3.12).

Hoorn/Zwaagdijk-West*Binnen plangebied*

- De herkenbaarheid van de Kromme Leek wordt versterkt (3.28, 3.29).
- Het zicht vanuit Zwaagdijk-West en het landelijke gebied wordt bepaald door een groenstructuur (3.30 t/m 3.38).
- Waar de N23 Westfrisiaweg door het bebouwde gebied van Hoorn voert, is er langs de weg een deels gesloten, deels transparante groenstructuur (3.27 t/m 3.38).
- De huidige ruimtelijke kwaliteit binnen het Meester Derricksenpark wordt behouden en versterkt (3.36).

Drechterland*Binnen plangebied*

- Binnen de polders het Grootslag en Drieban zijn de bermen vrij en is er ruim zicht op de openheid (3.39 t/m 3.47).
- De groenstructuren langs de Rijweg, Noorderboekert, Slimweg en Houterweg worden behouden en versterkt (3.38, 3.40, 3.45, 3.47).
- Binnen de aansluitingen Noorderboekert, Drechterlandse weg en Voetakkers worden de richtingen van het oorspronkelijke landschap benadrukt met de vormgeving van de watergangen (3.40, 3.41, 3.50).
- De inrichting rondom de Drechterlandse weg sluit aan op de Groene Scheg en natuurgebied De Weelen (3.41).
- De overkappingen bij de Streekweg en de Binnenwijzend worden ingericht met een gebiedseigen inrichting, passend bij de verschillende karakters van de lintdorpen (3.42 en 3.44).
- De beleving van de N23 Westfrisiaweg vanuit de lintdorpen langs de Streekweg en de Binnenwijzend, evenals vanuit de nieuwe woonwijk Reigersborg-Zuid, is minimaal (3.43).
- De Slimtocht en Wijzend zijn historische waterwegen en blijven herkenbaar en doorvaarbaar (3.44, 3.46, 3.49, 3.50).

Stede Broec*Binnen plangebied*

- De groene dorpsranden van Stede Broec wordt behouden en versterkt (3.51).
- De herkenbaarheid en bereikbaarheid van de Westfriese Omringdijk worden vergroot (3.52).

In studiegebied

- Het inrichten van de Groene Scheg Grootebroek als inpassing van de aansluiting Voetakkers (3.50).

BEPERKINGEN

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de randvoorwaarden waarmee rekening moet worden gehouden bij de opwaardering van de N23 Westfrisiaweg. Achtereenvolgens komen de bodem, geluid, industrielawaai, lucht, externe veiligheid, kabels en leidingen, ecologie en archeologie aan de orde. De rapportages waarnaar wordt verwezen zijn als losse bijlagen bij het voorliggende inpassingsplan gevoegd.

5.2 Bodem

Voor het project opwaardering N23 Westfrisiaweg is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Met dit onderzoek wordt inzicht in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem (grond en grondwater) gegeven bij het verkrijgen van de benodigde vergunningen. Daarnaast dient het verkennend bodemonderzoek om de arbeidshygiënische risico's voor de aannemer tijdens de uitvoering vast te stellen. Het onderzoek is uitgevoerd in 2009. Het onderzoeksrapport is als separate bijlage bij dit inpassingsplan opgenomen.

Voorafgaand aan het verkennend bodemonderzoek is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd. Aan de hand van het historisch bodemonderzoek is een boorplan opgesteld. De resultaten van het historisch bodemonderzoek en het boorplan zijn gerapporteerd in het rapport 'Historisch bodemonderzoek, inclusief boorplan Westfrisiaweg', met referentienummer 308720 van 14 mei 2008.

De onderstaande onderzoeksstrategieën zijn bij de verschillende deellocaties toegepast:

Tabel 2. Onderzoeksstrategie verschillende gebieden

Deellocatie	Verdacht/ Onverdacht	Aard verwachte stoffen	Plaats van voorkomen	Onderzoeks- strategie
Wegbermen	Verdacht	PAK, PCB's, zware metalen	Bovengrond	Verdacht, diffuse bodembelasting, heterogene verontreiniging op schaal van monsterneming
Gedempte watergangen	Verdacht	Puin, asbest	Ondergrond	Verdacht, plaatselijke bodembelasting met een duidelijke verontreinigingskern
Landerijen	Onverdacht	-	Totale laag	Grootschalig onverdacht
Landerijen (bovengrond) Hoorn - Hoogkarspel	Verdacht	OCB	Bovengrond	Verdacht, diffuse bodembelasting, homogene verontreiniging op schaal van monsterneming

Het verkennend bodemonderzoek is gebaseerd op de NEN 5740/A1, Bodem – Onderzoeksstrategie bij verkennend onderzoek – Onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van bodem en grond, uitgegeven door het Nederlands Normalisatie Instituut (NNI), oktober 1999, met aanvulling juni 2008. Onderzoek naar asbest in de grond conform de NEN 5707 heeft nog niet plaatsgevonden. Dit onderzoek wordt nog voor aanvang van de realisatie van het project afgerond. Er is overigens geen aanleiding om te veronderstellen dat zich in het plangebied substantiële vervuilingen met asbest bevinden. Voor zover dergelijke verontreinigingen worden aangetroffen zal daarmee conform de daarvoor geldende regels worden omgegaan.

Conclusies

De belangrijkste overall-conclusies uit het verkennend bodemonderzoek komen hieronder aan bod.

Wegbermen

Op basis van het vooronderzoek waren de wegbermen als een verdachte locatie aangemerkt. Op basis van de resultaten van het bodemonderzoek kan worden geconcludeerd dat de bestaande Westfrisiaweg de kwaliteit van de wegbermen niet nadelig heeft beïnvloed. De plaatselijk aangetroffen verontreinigingen worden veroorzaakt door bijmengingen die zijn aangetroffen in de grond.

Landerijen

Op basis van het vooronderzoek werden de landerijen ten westen van de A7 als een onverdachte locatie aangemerkt. De landerijen ten oosten van de A7 werden als verdacht aangemerkt vanwege het gebruik van bestrijdingsmiddelen. De bovengrond van de landerijen ten westen van de A7 bevat plaatselijk een sterke verontreiniging met PAK. De oorzaak van de sterke verontreiniging met minerale olie in het grondwater in vak 81 is niet bekend. De bovengrond van de landerijen ten oosten van de A7 is vanwege de aanwezigheid van boomgaarden plaatselijk matig verontreinigd met bestrijdingsmiddelen (met name DDE en DDT). Over het gehele tracé van de N23 Westfrisiaweg is plaatselijk in het grondwater een matige verontreiniging met arseen aangetoond. In West-Friesland worden vaker matige en sterke verontreinigingen met arseen in grondwater aangetroffen. Deze verontreinigingen zijn van nature in grondwater aanwezig en worden niet veroorzaakt door een bron.

Bij 4 van de 15 gedempte watergangen matige verontreinigingen

De gedempte watergangen op en langs het tracé van de N23 Westfrisiaweg zijn als verdachte locatie aangemerkt. In totaal zijn bij het verkennend bodemonderzoek 15 gedempte sloten daadwerkelijk aangetroffen. Vier van deze gedempte sloten waren deels gedempt met puin. De overige onderzochte gedempte sloten zijn niet gelokaliseerd. Vermoedelijk zijn de niet gelokaliseerde sloten gedempt met gebiedseigen grond of in der loop der tijd verland waardoor er geen afwijkend bodemprofiel meer waarneembaar is. Bij vier gedempte sloten is een matige verontreiniging in de ondergrond aangetroffen. Deze verontreinigingen zijn veroorzaakt door de bijmengingen met puin. De milieu-hygiënische bodemkwaliteit ter plaatse van de overige gedempte sloten komt overeen met de kwaliteit van de bodem van de omgeving.

Twee verdachte deellocaties met olieverontreiniging

Op basis van het historisch onderzoek werden negentien verdachte deellocaties onderscheiden. Ter plaatse van zeventien verdachte deellocaties wijkt de bodemkwaliteit niet af ten opzichte van de milieuhygiënische bodemkwaliteit van de omliggende percelen. Op basis van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat bij twee verdachte deellocaties een olieverontreiniging in de bodem is aangetroffen, te weten:

- Balkweiterhoek 74/76 in Zwaagdijk bij de ondergrondse tanks;
- Oostergouw in Hoorn ter plaatse van het tankstation.

Niet onderzochte terreindelen

De milieuhygiënische kwaliteit van een aantal percelen waarop het tracé van de N23 Westfriisiaweg is geprojecteerd, kon niet worden vastgesteld. Op basis van het historisch onderzoek en de geringe omvang van de niet onderzochte percelen, wordt niet verwacht dat de bodemkwaliteit op de niet onderzochte percelen een belemmering vormt voor de opwaardering van de N23 Westfriisiaweg. Voor het inpassingsplan is vanuit milieuhygiënisch oogpunt dan ook niet noodzakelijk om de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem op de niet onderzochte percelen alsnog vast te stellen.

Nader bodemonderzoek vereist bij matige en sterke verontreinigingen

Ter plaatse van de aangetroffen matige en sterke verontreinigingen dient een nader bodemonderzoek te worden uitgevoerd, om vast te stellen of er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging in de zin van de Wet bodembescherming. De ernst en spoedeisendheid voor een bodemsanering wordt vastgesteld door het bevoegd gezag (provincie Noord-Holland).

Op drie locaties is een matige verontreiniging met arseen in het grondwater aangetroffen. Het is echter niet zinvol om een nader bodemonderzoek uit te voeren naar de omvang van arseenverontreinigingen in het grondwater. Arseen komt van nature voor in het grondwater in West-Friesland. Bij het toepassen van bemalingen en bij werkzaamheden in het grondwater dient bij de opwaardering van de N23 Westfriisiaweg wel rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van arseen in het grondwater.

De aanwezige gevallen van bodemverontreinigingen zullen worden gesaneerd volgens een standaardaanpak, zodat volstaan kan worden met een BUS-melding (Besluit uniforme saneringen). Gezien de gehanteerde boorintensiteit en het gehanteerde analyseprogramma, zullen eventuele bodemverontreinigingen vermoedelijk beperkt van omvang zijn. De eventuele bodemverontreinigingen kunnen naar verwachting op een eenvoudige wijze worden gesaneerd.

Conclusie

Op een aantal locaties met een matige of sterke verontreiniging is nader onderzoek noodzakelijk naar de bodemkwaliteit. De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van het tracé van de Westfriisiaweg vormt echter geen belemmering voor het inpassingsplan en/of het doorlopen van overige ruimtelijke ordeningsprocedures. Voor eventueel te treffen saneringsmaatregelen is budget aanwezig.

5.3 Geluid

5.3.1 Wegverkeer

Voor het project N23 Westfriisiaweg is een geluidonderzoek uitgevoerd. Met dit onderzoek wordt inzicht in de geluidsbelasting gegeven van het wegverkeer op geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen. Dit inzicht is noodzakelijk om de verkeersbestemming te kunnen toekennen aan grote delen van het plangebied én voor het verkrijgen van de benodigde vergunningen. Het onderzoek is uitgevoerd door adviesbureau Grontmij en gerapporteerd in: Akoestisch onderzoek N23 Westfriisiaweg, 16 mei 2012, kenmerk: GM-0060647. rev. D1.

In deze paragraaf komen achtereenvolgens het wettelijke kader, de aangetroffen situatie en de belangrijkste conclusies uit het onderzoeksrapport aan bod. Het onderzoeksrapport is als separate bijlage bij dit inpassingsplan opgenomen.

Wettelijk kader

Het wettelijk kader voor het uitgevoerde onderzoek is de Wet geluidhinder. In de Wet geluidhinder zijn de regels en grenswaarden voor wegverkeerslawaaï opgenomen. Voor de aanleg van een nieuwe weg en de wijziging van een weg gelden aparte grenswaarden en procedures. Binnen dit project is zowel sprake van nieuwe wegaanleg als wijziging van bestaande wegen. Vanuit de Wet geluidhinder (Wgh) is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe aanleg van wegen en voor wijziging van bestaande wegen die zoneplichtig zijn. Iedere zoneplichtige weg heeft een geluidszone aan weerszijden van de weg. De breedte van de

geldende geluidszone hangt af van het aantal rijstroken. Ook van belang voor het bepalen van de breedte van de geluidszone is of de weg in stedelijk gebied of in buitenstedelijk gebied ligt (conform art. 1 Wgh). De zonebreedte komt aan bod in art. 74, lid 1 Wgh en kan variëren van 200 tot 600 meter. Voor het bepalen van de zonebreedte dient te worden uitgegaan van de toekomstige situatie (art. 99, lid 4 Wgh). Indien binnen de zone van een weg geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig zijn, dienen de wettelijke normen in acht te worden genomen. De wettelijke normen voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven, ziekenhuizen en woonwagendplaatsen, zijn vastgelegd in de Wet geluidhinder.

Het onderzoek

De bestaande en toekomstige situatie is in eerste instantie onderzocht in het kader van de MER. Ten behoeve van het voorliggende inpassingsplan heeft onderzoek plaatsgevonden. De resultaten zijn opgenomen in de eerder genoemde rapportage van Grontmij.

In het plangebied en omgeving zal zonder toepassing van geluidsbeperkende maatregelen, op een aantal woningen aan weerszijden van de weg de (voorkeurs)grenswaarde worden overschreden. Deze overschrijdingen vinden plaats zowel langs nieuw aan te leggen wegvakken als langs aan te passen bestaande wegvakken. Zowel het hoofdtracé als de wegvakken van het onderliggende wegennet die deels aangepast zullen worden, zijn onderzocht. In een aantal gevallen is al eerder een hogere waarde vastgesteld. Daarmee is rekening gehouden. Waar al in de huidige situatie sprake is van saneringsgevallen vervangen de resultaten van het nieuwe akoestische onderzoek de resultaten van eerder onderzoek.

Waar de normen worden overschreden is onderzocht welke maatregelen leiden tot de gewenste geluidsreductie, rekening houdend met verkeerstechniek, landschap en kosten. Er wordt uitgegaan van het 'standstill-principe'. Dit houdt in dat ernaar wordt gestreeft om overschrijdingen van de grenswaarde door middel van geluidsreducerende maatregelen teniet te doen, waardoor zo min mogelijk hogere waarden hoeven te worden aangevraagd. Incidenteel is het vaststellen van hogere waarden echter onvermijdelijk. In de akoestische rapportage wordt uiteen gezet welke criteria zijn toegepast om per situatie de doelmatigheid van maatregelen te beoordelen.

In algemene zin streeft de provincie ernaar om, waar dat nodig is, geluidsreducerende maatregelen, zoals geluidsreducerend asfalt toe te passen (Dunne deklaag type A – DDL-A). Waar dat onvoldoende resultaat heeft, wordt in eerste instantie gekeken of de plaatsing van geluidsschermen leidt tot een afdoende geluidsreductie. In bijzondere (landschappelijke) situaties is ook de realisatie van geluidswallen mogelijk.

In de gevallen waarin een hogere waarde procedure wordt gevoerd in plaats van de realisatie van geluidsreducerende maatregelen vindt dit plaats vanwege:

- bezwaren van financiële of landschappelijke aard;
- het feit dat een afscherming de ontsluitingsroute naar het perceel belemmert;
- het feit dat de afstand tussen woning en weg te klein is.

Deze bezwaren kunnen worden aangevoerd omdat de te reconstrueren weg een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie zal vervullen.

In onderstaande tabellen zijn de maatregelvoorstellen van zowel het hoofdtracé als het onderliggende wegennet weergegeven. De gebieden waar het om gaat zijn aangegeven in figuur 19.



Figuur 19. Deelgebieden akoestisch onderzoek

In navolgend schema zijn de resultaten van de berekeningen samengevat. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van een geactualiseerd verkeersmodel uit juli 2010. Tabel 3 geeft een overzicht van de te treffen maatregelen ten aanzien van de N23 Westfrisiaweg.

Tabel 9.1 Maatregelvoorstellen hoofdwegenet			
Maatregel	Locatie	Lengte (m)	Hoogte (m)
Dunne deklagen N23 DDL-A	gebied West	10.325	-
Schermen		0	0,0
Wallen		10	4,0
		195	5,0
		275	6,0
Schermen		130	3,0
	45	4,0	
Dunne deklagen N23 DDL-A	gebied Midden	7.570	-
Scherm	gebied Midden	445	1,0
		3.605	2,0
Wal		0	0
Wal 2,0 m met scherm 1,0 m		375	3,0
Scherm		2.680	3,0
Dunne deklagen N23 DDL-A	gebied Oost nieuwe aanleg	4.350	-
Dunne deklagen N23 DDL-A	gebied Oost reconstructie	4.690	-
Schermmaatregelen	nieuwe aanleg gebied Oost	580	1,0
		865	3,0

Tabel 3. Te treffen geluidsmaatregelen hoofdwegenet (afkomstig uit het akoestisch rapport van Grontmij d.d. 16 mei 2012)

Tabel 3.2 Maatregelvoorstellen onderliggend wegnnet			
Maatregel	Locatie	Lengte (m)	Hoogte (m)
Krusemanlaan			
Bronmaatregel DDL-A	Krusemanlaan ter hoogte van plan De Draai	500	-
Oostdijk			
Bronmaatregel DDL-A	Oostdijk ter hoogte van plan De Draai	500	-
Spierdijkerweg			
Bronmaatregel DDL-A	Spierdijkenweg zuidzijde N23	500	-
Bronmaatregel DDL-A	Spierdijkenweg noordzijde N23	500	-
Westeinde			
Bronmaatregel DDL-A	Westeinde oostzijde N23	500	-
Bronmaatregel DDL-A	Westeinde westzijde N23	500	-
Dorpsstraat			
<i>Cluster Dorpsstraat 43, 45 en 47</i>			
Scherf	Dorpsstraat noordzijde, aan zuidzijde	32	2,0
Scherf	Dorpsstraat noordzijde, tussen kruising en uitrit	42	3,0
A7 Zuid			
<i>Cluster Grothuiserweg West en Cluster Zessteden weg en Grothuisen Oost</i>			
2LZOAB	A7	2.970	-
<i>Cluster Grothuiserweg West</i>			
Scherf	A7 westzijde, aansluitend aan zuidzijde op bestaand scherf op viaduct	110	1,0
<i>Cluster Zessteden weg en Grothuisen Oost</i>			
Scherf	A7 oostzijde, aansluitend aan zuidzijde op bestaand scherf op viaduct	125	2,0
1m scherf op grondwal	A7 oostzijde, aansluitend aan noordzijde op bestaand scherf op viaduct en langs afrit	240	3,0
1m scherf op grondwal	A7 oostzijde, tussen af- en toerit	180	3,0
1m scherf op grondwal	A7 oostzijde, langs toerit	185	3,0
A7 Noord			
<i>Cluster Hoorn West, Hoornseweg en Oude Gouw - Kleine Zomerdijk</i>			
2LZOAB	A7	3.300	-
<i>Cluster Hoorn West</i>			
Scherf	A7 oostzijde, aansluitend aan noordzijde op scherf in aanleg.	660	2,0
Scherf	A7 oostzijde	210	3,0
<i>Cluster Hoornseweg</i>			
Scherf	A7 oostzijde, ter plaatse van bestaande wal met scherf	0	0,0
Scherf	A7 oostzijde	280	2,0
Scherf		100	3,5
Scherf		100	2,5
<i>Cluster Oude Gouw - Kleine Zomerdijk</i>			
Scherf	A7 westzijde	317	3,0
Scherf	A7 westzijde	585	2,0
De Strip			
Bronmaatregel DDL-A	De Strip noordzijde	650	-
Rijweg			
Bronmaatregel DDL-A	Rijweg ter hoogte van Bangert- en Oosterpolder	500	-
Scherf	Rijweg ter hoogte van Bangert- en Oosterpolder	255	2,0
Slimweg			
Bronmaatregel DDL-A	Slimweg ter hoogte van de 3 percelen	535	-

Tabel 4. Te treffen geluidsmaatregelen onderliggend wegnnet (afkomstig uit het akoestisch rapport van Grontmij d.d. 16 mei 2012)

In een aantal gevallen wordt een hogere waardenprocedure gevoerd, omdat geluidsreducerende maatregelen leiden tot landschappelijke en/of praktische bezwaren in verband met de belemmering van de ontsluitingsroute naar een perceel of anderzijds doordat de afstand tussen woning en weg zeer gering is. Deze bezwaren kunnen worden aangevoerd omdat de te reconstrueren weg een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie vervult.

Voor het onderliggende weggennet worden daarnaast ook hogere waardenprocedures gevolgd, omdat maatregelen uit kosteneffectiviteit niet kunnen worden gerealiseerd.

Een overzicht van de betrokken woningen is opgenomen in bijlage 17 en 18 van het akoestisch rapport.

Conclusie

Langs de N23 Westfrisiaweg en het onderliggende weggennet moeten op een aantal plekken maatregelen worden genomen met het oog op het beperken van de geluidsbelasting op woningen. Die maatregelen hebben betrekking op de toepassing van maatregelen aan de bron (geluidsscherm asfalt) en waar nodig de plaatsing van geluidsschermen en -wallen. In bijzondere situaties is een hogere waardenprocedure gevolgd. Het voorliggende plan maakt de te treffen fysieke maatregelen daadwerkelijk mogelijk.

5.3.2 Industrielawaai

Het tracé van de N23 Westfrisiaweg doorkruist de geluidszone rond het bedrijventerrein 't Zevenhuis ten noordoosten van Hoorn. De betreffende geluidszone is in het plan overgenomen, voor zover die reeds in het geldende bestemmingsplan was opgenomen.

Zoals gezegd kruist het tracé van de N23 Westfrisiaweg de geluidszone rond het bedrijventerrein 't Zevenhuis. Met het oog op de instandhouding van deze zone is de zone, voor zover deze samenvalt met het plangebied, overgenomen in het inpassingsplan door middel van een gebiedsaanduiding met bijbehorende regeling.

5.4 Lucht

Wettelijk kader

Op 15 november 2007 is wet- en regelgeving in werking getreden die samen bekend staat onder de naam 'Wet luchtkwaliteit'. De Wet luchtkwaliteit bestaat uit de volgende wet, algemene maatregel van bestuur en ministeriële regelingen:

- Wet tot wijziging Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)
- Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Besluit NIBM)
- Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Regeling NIBM)
- Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

Op basis van de 'Wet luchtkwaliteit', zoals die is opgenomen onder hoofdstuk 5, titel 5.2 'luchtkwaliteitseisen' in de Wet milieubeheer, kunnen ruimtelijk-economische initiatieven worden uitgevoerd als aan één of meer van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- grenswaarden worden niet overschreden, of:
- per saldo verbetert de luchtkwaliteit of blijft ten minste gelijk, of:
- het initiatief draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de luchtkwaliteit, of:
- het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Het project N23 Westfrisiaweg is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL). Hierdoor is er voor het project in beginsel geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit nodig. Desondanks heeft de provincie, in het kader van een zorgvuldige afweging van het ontwerp, onderzoek laten uitvoeren naar de luchtkwaliteit (Luchtonderzoek, 14 maart 2011).

Voor zowel de autonome situatie als de situatie met planrealisatie zijn voor de jaren 2010, 2011, 2015 en 2020 berekeningen uitgevoerd. De uitkomsten daarvan zijn getoetst aan de normen die daarvoor zijn gesteld in de Wet luchtkwaliteit. Voor alle toetsjaren blijkt dat de grenswaarden voor concentraties NO₂ en PM₁₀, alsook het aantal overschrijdingsdagen voor PM₁₀, niet worden overschreden.

In eerste instantie is daarbij bekeken of het initiatief omschreven is in de regeling 'niet in betekenende mate'. In dit geval valt het initiatief niet binnen één van de genoemde categorieën. De concentraties van NO₂ en PM₁₀ van de planbijdrage zijn daarom getoetst aan de jaargemiddelde grenswaarde norm.

Feitelijke situatie

Voor zowel de autonome situatie en de situatie met planrealisatie zijn voor de jaren 2010, 2011, 2015 en 2020 berekeningen uitgevoerd, zowel voor de situatie zonder als met de N23 Westfrisiaweg. De uitkomsten zijn getoetst aan de normen zoals deze zijn vastgesteld in de Wet luchtkwaliteit ('Luchtonderzoek', 14 maart 2011). Voor alle toetsjaren blijkt dat de grenswaarden voor de concentraties NO₂ en PM₁₀ en het aantal overschrijdingsdagen voor PM₁₀ niet worden overschreden.

Conclusie

Gebaseerd op de resultaten van de luchtkwaliteitstoets kan het plan zonder meer worden uitgevoerd.

5.5 Externe veiligheid

Voor het project N23 Westfrisiaweg is een onderzoek naar de externe veiligheid uitgevoerd. Het externe veiligheidsbeleid is gericht op het beperken van de kans op en het effect van een ernstig ongeval door activiteiten met gevaarlijke stoffen bij bedrijven (inrichtingen) en het transport van gevaarlijke stoffen. Onder gevaarlijke stoffen worden bijvoorbeeld gerekend ammoniak, chloor, LPG e.d. De overheid wil burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen bieden. Er is inzicht in de externe veiligheid nodig om aan te tonen dat wordt voldaan aan de wettelijke normen hiervoor.

In het geval van de N23 Westfrisiaweg gaat het:

- om het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N23 Westfrisiaweg;
- nabij het plangebied gelegen tankstations met de verkoop van LPG;
- zones langs gastransportleidingen.

In deze paragraaf komen achtereenvolgens het wettelijke kader, de aangetroffen situatie (gebaseerd op het voorontwerp uit januari 2008) en de belangrijkste conclusies uit de onderzoeks rapportages aan bod. Het onderzoek is gerapporteerd in:

- Onderzoeken externe veiligheid, Grontmij, 11 maart 2009, referentienummer I&M-1000882-IV; I&M-1000894-IV; I&M-1000898-IV; I&M-1000903-IV; I&M-1000905-IV; I&M-1000906-IV; Geactualiseerd 15 november 2010, referentienummer 214706;
- Verantwoordingsplicht van de N23 (Westfrisiaweg), Grontmij, 15 november 2010;
- QRA rapport van de N23 (Westfrisiaweg) met behulp van RBMII, Grontmij, 14 maart 2011, referentienummer W&E 1031383-IVjj.

De onderzoeksrapportages zijn als separate digitale bijlagen bij dit inpassingsplan opgenomen.

5.5.1 Wettelijk kader

Vervoer gevaarlijke stoffen

De circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gaat over externe veiligheid. Deze circulaire is eind 2005 verschenen en bevat beleid dat erop is gericht de belangen van vervoer, ruimtelijke ontwikkeling en veiligheid meer met elkaar in evenwicht te brengen. De nota faciliteert de realisatie van het Basisnet. Daarmee is voor alle hoofdverbindingen over weg, water en spoor vastgelegd, wat erover mag worden vervoerd en hoe de ruimte ernaast kan worden gebruikt.

De veiligheidsnormen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn vooralsnog niet wettelijk verankerd. Voor het vervoer gelden op dit moment de normen uit de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Nota RNVGS, ministerie van Infrastructuur en Milieu en ministerie van Binnenlandse Zaken) en de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (circulaire RNVGS).

Bedrijven met risicovolle activiteiten

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) bevat veiligheidsnormen voor bedrijven die een risico vormen voor personen buiten een bedrijventerrein. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die onder het Besluit risico's zware ongevallen 1999 (Brzo) vallen, LPG-tankstations, opslagplaatsen (PGS), ammoniakkoelinstallaties en spoorwegemplacements. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten. Daardoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken. Het besluit wil die risico's beperken.

Buisleidingen ten behoeve van het vervoer van risicovolle stoffen

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Het besluit is gebaseerd op de Wet milieubeheer (artikelen 5.1 lid 1, 5.2 lid 1, 5.3 lid 1 en 2 en 9.2.2.1) en de Wet ruimtelijke ordening (artikelen 3.37 en 4.3 lid 1 en 2). Het Bevb regelt de taken en verantwoordelijkheden van de leidingexploitant en de gemeenten. De belangrijkste eisen aan bestemmingsplannen zijn:

- ruimtelijke reservering voor plaatsgebonden risico en verantwoording van groepsrisico;
- ruimtelijke reservering voor belemmeringenstrook met aanlegvergunningstelsel;
- de Bevb voorwaarden binnen 5 jaar verwerken in bestemmingsplannen.

Op grond van het Bevb dienen de belemmerende strook (5 meter ter weerszijden van de leiding), de plaatsgebonden risicocontour (10-6) en het invloedsgebied van het groepsrisico in acht te worden genomen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Normstelling risico's

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu hanteert als basisnorm dat het risico om te overlijden als gevolg van een ongeluk met een gevaarlijke stof voor omwonenden niet hoger mag zijn dan één op de miljoen (10-6). Dit is het zogenoemde plaatsgebonden risico (PR).

Het zogenaamde groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Het risico geeft aan hoe groot de kans is dat bij een ongeval op een risicolocatie 10, 100 of 1000 slachtoffers tegelijk vallen. Dit risico is daardoor een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Voor het groepsrisico geldt een oriëntatiewaarde. Dit is geen norm, maar een ijkpunt. Overheden moeten iedere overschrijding en toename, ongeacht of het een toename boven of onder deze waarde betreft, verantwoorden.

5.5.2 Uitgevoerd onderzoek

Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

Om de verandering van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico in kaart te brengen hebben berekeningen plaatsgevonden voor de volgende situaties:

- huidig 2010;
- autonoom 2020;
- met Westfrisiaweg 2020.

Plaatsgebonden risico²

Uit de berekeningen van de provinciale wegen blijkt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen geen PR 10-6-contour per jaar oplevert. De wettelijk vereiste basisbescherming kan worden geboden. Het plaatsgebonden risico ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de rijksweg en provinciale weg, vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkelingen van het plangebied.

² De in deze paragraaf opgenomen tekst is overgenomen uit de nota 'Verantwoordingsplicht van de N23 (Westfrisiaweg)'. Voor de uitgebreide beschouwingen over het plaatsgebonden en groepsrisico zij verwezen naar de betreffende rapportage.

Groepsrisico

In zowel de huidige bevolkingssituatie als de toekomstige bevolkingssituatie ligt het groepsrisico niet boven de oriëntatiewaarde.

Voor de bestaande wegen geldt dat er geen verandering in de normwaarde van het groepsrisico optreedt tussen de autonome situatie en de toekomstige situatie. Voor de bestaande wegen is de verantwoordingsplicht van het groepsrisico niet van toepassing.

Voor de nieuwe wegen (de nieuwe N507 te Heerhugowaard en de nieuwe N302 te Drechterland) stijgt automatisch het groepsrisico. Dit komt door de gewenste planontwikkelingen. Voor deze twee wegen is de verantwoordingsplicht van het groepsrisico van toepassing.

Verantwoording groepsrisico

Conform de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (circulaire RNVGS) moet het bevoegd gezag verantwoording afleggen bij elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkeling.

In de onderzochte situatie ligt het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde en is er rekenkundig geen verandering van de normwaarde van het groepsrisico waar te nemen voor wat betreft de bestaande wegen. In de onderzochte situatie voor de nieuwe wegen ligt het groepsrisico eveneens onder de oriëntatiewaarde en is rekenkundig een stijging van het groepsrisico waar te nemen.

Het groepsrisico dient voor de volgende wegen verantwoord te worden:

- N507 te Heerhugowaard;
- nieuwe N23 Westfrisiaweg te Heerhugowaard;
- N507 te Koggenland;
- N302 te Hoorn;
- nieuwe N23 Westfrisiaweg te Drechterland;
- nieuwe N23 Westfrisiaweg te Stede Broec.

Invulling verantwoordingsplicht

Zoals aangegeven wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico ook in de nieuwe situatie niet overschreden. Er is dan ook geen noodzaak om maatregelen te nemen. Wel wordt een verdere vergroting van de veiligheid van de N23 Westfrisiaweg wenselijk geacht. Met het oog daarop acht de provincie Noord-Holland het wenselijk een aantal uitgangspunten te hanteren om de veiligheidssituatie te verbeteren. :

- situering van toekomstige kwetsbare ontwikkelingen op ten minste 200 meter van de weg;
- zorgen voor extra vluchtroutes bij calamiteiten op de N240, N302, en N506;
- extra aanrijroute(bij calamiteit) voor de hulpdiensten.

Daarnaast zijn er nog andere mogelijkheden om de veiligheid effectief te verhogen. Het gaat om de volgende maatregelen met de grootste veiligheid verhogende werking:

- indien open water niet beschikbaar is, dan zouden primaire bluswatervoorzieningen (bluswaterkranen) langs de route aan kunnen worden gebracht;
- aanleggen droge bluswaterleidingen onder viaducten en in tunnels.

De Provincie streeft er naar in samenwerking met andere betrokken partijen deze maatregelen voor het gehele traject in te vullen.

LPG-stations

LPG (Liquid Petroleum Gas) is gas dat onder hoge druk samengeperst wordt tot een vloeistof. Het gas wordt bij LPG-tankstations bovengronds of ondergronds opgeslagen in tanks. De belangrijkste risicobronnen bij een LPG-tankstation zijn de bovengrondse opslagtanks en het moment waarop de LPG wordt afgeleverd door een tankauto.

Langs het plangebied staan een viertal tankstations waar ook LPG wordt verkocht. Van deze tankstations liggen (delen van) plaatsgebonden risicozones binnen het plangebied:

Plaats	Straat
Obdam	Butter
Avenhorn	Vredemakersweg
Hoorn	Oostergouw
Bovenkarspel	Florasingel

Binnen een plaatsgebonden risicozone is de bouw van kwetsbare objecten (zoals woningen, scholen en ziekenhuizen) en beperkt kwetsbare objecten (zoals verspreid liggende woningen en kantoren) niet toegestaan. In het kader van dit inpassingsplan is de bouw van dergelijke objecten binnen de bedoelde risico-zones echter al uitgesloten, zodat de risico's zich feitelijk niet voordoen. Een verantwoordingsplicht van het Groepsrisico's is in dit verband niet aan de orde.

Hogedruk gastransportleidingen

Het tracé van de N23 Westfriisiaweg wordt door de volgende gasleidingen gekruist:

- In de gemeente Heerhugowaard kruist een leidingtracé met vier hogedruk aardgastransportleidingen van de N.V. Nederlandse Gasunie het tracé van de N23 Westfriisiaweg. De maximale werkdruk van deze leidingen bedraagt blijkens de risicokaart Noord-Holland 66,2 bar. Er geldt een risicoafstand (10-6-contour) van 0 meter. De leidingen lopen geclusterd in een leidingenstrook ondergronds door het landelijke gebied tussen de Oostdijk en het bebouwde gebied van Heerhugowaard. Deze hogedruk aardgastransportleidingen zijn apart geregeld als dubbelbestemming 'Leiding – Gas' in de Regels. Op de verbeelding is verder een beschermingszone ingetekend van 5 meter aan weerszijden van de leidingen. Het tracé is in de hierna volgende figuur (rode onderbroken lijn) weergegeven.



Figuur 20. Tracé hogedrukgastransportleiding bij Heerhugowaard
(Bron: Risicokaart van Nederland)

- In de voormalige gemeente Wervershoof kruisen twee hogedruk aardgastransportleidingen van de N.V. Nederlandse Gasunie het tracé van de N23 Westfriisiaweg. De maximale werkdruk van deze leidingen is volgens de risicokaart Noord-Holland 40 bar. Er geldt een risicoafstand (10-6-contour) van 0 meter. Deze hogedruk aardgastransportleiding is apart geregeld als dubbelbestemming 'Leiding – Gas' in de Regels. Op de verbeelding is verder een beschermingszone ingetekend van 5 meter aan weerszijden van de leiding. Het tracé is in onderstaande figuur 21 (rode onderbroken lijn) weergegeven.

- In de voormalige gemeente Wervershoof loopt een hogedruk aardgastransportleiding van de N.V. Nederlandse Gasunie parallel aan het tracé van de N23 Westfrisiaweg. De maximale werkdruk van deze leiding is volgens de risicokaart Noord-Holland 40 bar. Er geldt een risicoafstand (10-6-contour) van 0 meter. Aangezien deze hogedruk aardgastransportleiding op circa 20 meter afstand van de rand van de weg gelegen is, is het gedeelte dat parallel loopt aan het tracé van de N23 Westfrisiaweg niet op de verbeelding opgenomen en in de Regels geregeld. Het tracé is in onderstaande figuur 21 (rode onderbroken lijn) weergegeven.
- In de gemeente Drechterland kruist een hogedruk aardgastransportleiding van de N.V. Nederlandse Gasunie ter hoogte van de Markerwaardweg het tracé van de N23 Westfrisiaweg. De maximale werkdruk van deze leiding is volgens de risicokaart Noord-Holland 40 bar. Er geldt een risicoafstand (10-6-contour) van 0 meter. Deze hogedruk aardgastransportleiding is opgenomen op de verbeelding als dubbelbestemming 'Leiding - Gas', met een beschermingszone van 5 meter aan weerszijden van de leiding. Het tracé is in onderstaande figuur 21 (rode onderbroken lijn) weergegeven.
- In de gemeente Drechterland kruist het tracé van de N23 Westfrisiaweg ook twee parallel aan het spoor lopende hogedruk aardgastransportleidingen van de N.V. Nederlandse Gasunie. De maximale werkdruk van deze leiding is volgens de risicokaart Noord-Holland 40 bar. Er geldt een risicoafstand (10-6-contour) van 0 meter. Deze hogedruk aardgastransportleidingen zijn opgenomen op de verbeelding als dubbelbestemming 'Leiding - Gas', met een beschermingszone van 5 meter aan weerszijden van de leiding. Het tracé is in onderstaande figuur 21 (rode onderbroken lijn) weergegeven.



Figuur 21. Tracés hogedruk gastransportleidingen in het gebied tussen Hoorn en Hoogkarspel (Bron: Risicokaart van Nederland)

Binnen de genoemde belemmerende strook van 5 meter ter weerszijden van de hiervoor genoemde gastransportleidingen dienen alle handelingen achterwege te blijven, die een veilig transport in gevaar kunnen brengen, tenzij de leidingbeheerder oordeelt dat deze handelingen geen kwaad kunnen wanneer noodzakelijke voorzorgsmaatregelen zijn genomen. Te denken is hierbij aan:

- het oprichten van enig bouwwerk;
- het aanbrengen van gesloten wegdek;
- het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgronding of ophoging;
- het verrichten van graafwerkzaamheden anders dan normaal spit- en ploegwerk;
- het aanbrengen van diepwortelende beplanting;
- het indrijven van voorwerpen in de grond.

5.5.3 Conclusie externe veiligheid

Voor de nieuwe N507 te Heerhugowaard en de nieuwe N302 te Drechterland geldt dat er door de opwaardering van de N23 Westfrisiaweg een toename van het groepsrisico plaatsvindt. Het bevoegd gezag (Gedeputeerde Staten van Noord-Holland) heeft zich bereid verklaard de verantwoordingsplicht voor het gehele traject in te vullen.

Voor het overige zijn er geen belemmeringen uit oogpunt van externe veiligheid of vanuit oogpunt van de aanwezige bedrijven om het project te realiseren. Ook de aanwezige hogedrukaardgastransportleidingen vormen geen belemmering voor de opwaardering van de weg. Via de toepassing van een dubbelbestemming, die ziet op de bescherming van de veilige ligging van de leiding, is de leiding voldoende beschermd. In het kader van het overleg heeft de leidingbeheerder geen bezwaar gemaakt.

5.6 Kabels en leidingen

In deze paragraaf behandelt de kabels en leidingen die geen invloed hebben op de externe veiligheid, maar die planologisch wel van belang zijn. In dit plangebied betreft het uitsluitend hoogspanningsleidingen.

Hoogspanningsleidingen

Het plangebied wordt op 3 plaatsen gekruist door hoogspanningsleidingen. Dit betreft:

- de 150 kV-leiding Oterleek-Westwoud;
- de 150 kV-leiding Oterleek-Anna Paulowna;
- de 50 kV-leiding Enkhuizen-Medemblik.

Voor wat betreft de belaste grondstrook onder de bestaande hoogspanningsleidingen zijn er zakelijk recht-overeenkomsten afgesloten tussen de leidingbeheerder (Tennet) en de eigenaren en gebruikers van de daarbij betrokken grond. De leidingen hebben een indicatieve zone van respectievelijk 160 m, 160 m en 80 m.

Op 4 november 2008 heeft de minister van VROM de gemeenten een brief (DGM/2008105664) gestuurd waarin zij aandacht vraagt voor het stralingsaspect van hoogspanningsleidingen. Zij wijst daarbij op de langdurige blootstelling van gevoelige functies aan elektromagnetische straling en geeft in de brief suggesties hoe hiermee bij het opstellen van ruimtelijke plannen om te gaan. Omdat er geen sprake is van het realiseren van gevoelige functies in het kader van het inpassingsplan, raakt de inhoud van de brief het plan niet.

In het inpassingsplan dient slechts het tracé planologisch gegarandeerd te zijn. In dat verband is een dubbelbestemming opgenomen voor de betreffende zones 'hoogspanningsverbinding'.

5.7 Ecologie

Wettelijk kader

In het planMER en inrichtingsMER wordt uitvoerig ingegaan op het onderwerp ecologie.

Daarbij is gekeken naar:

- de gevolgen voor gebieden in gevolge het beleid zoals dat wordt gevoerd op basis van de Natuurbeschermingswet en de provinciale structuurvisie;
- de gevolgen voor soorten in verband met de verplichtingen die voortvloeien uit de Flora- en faunawet.

In 2010 is aanvullend de 'Natuurtoets reconstructie Westfrisiaweg, toetsing wet- en regelgeving van natuur' opgesteld. De navolgende tekst is aan deze nota ontleend.

5.7.1 Toetsing natuurbeschermingswet

Binnen een straal van vier kilometer van het plangebied bevinden zich de Natura 2000-gebieden IJsselmeer en Markermeer & IJmeer. Uit de voortoets is gebleken dat de voorgenomen plannen geen (significante) negatieve effecten op de instandhoudingdoelstellingen van beide Natura 2000-gebieden hebben.

5.7.2 Toetsing Ecologische Hoofdstructuur

De N23 Westfrisiaweg doorkruist ecologische verbindingzones op meerdere locaties. Om het functioneren van de Ecologische Hoofdstructuur en de ecologische verbindingzones te waarborgen, moeten de volgende stappen worden ondernomen:

- ter plaatse van de ecologische verbindingzone Obdam en de N507 moeten onder beide nieuwe parallelwegen en onder de bestaande N507 duikers worden aangelegd, of vervangen door faunapassages. Alternatief is verplaatsing van de ecologische verbindingzone;
- een deel van de duikers onder de N243 moet passeerbaar worden gemaakt voor fauna. Deze duikers worden verlengd waarbij de huidige breedte en hoogte gehandhaafd blijven. In sommige duikers wordt aan één zijde een loopplank aangelegd, die aansluit op de oeverzone;
- ter plaatse van knooppunt A7 de Hulk wordt in de nieuwe toe- en afrit een faunapassage aangelegd. Daarnaast worden nieuwe watergangen ecologisch ingericht;
- ter plaatse van knooppunt Hoorn verliezen in de toekomst twee bestaande faunapassages hun functie. De ecologische verbindingzone ten noorden van het knooppunt is opnieuw begrensd. Op deze manier is de ecologische verbindingzone om het drukke knooppunt geleid; deze gaat ter plaatse van de Kleine Zomerdijk onder de A7 door.

Bovengenoemde maatregelen zijn opgenomen in het opgestelde compensatieplan en toegelicht in paragraaf 5.7.5.

5.7.3 Toetsing Flora- en faunawet

In het plangebied komen planten, vogels, zoogdieren en vissen voor, die beschermd zijn op basis van de Flora- en faunawet tabel 2 en 3:

- de rietorchis: voor het vernietigen van de zwaar beschermde soort rietorchis dient ontheffing van de Flora- en faunawet bij het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie te worden aangevraagd;
- binnen het plangebied zijn totaal 40 vogelsoorten aangetroffen. Verstorende werkzaamheden dienen buiten het broedseizoen (circa 15 maart-15 juli) te worden uitgevoerd. Alternatief is dat er binnen een straal van 25 meter van een nest/broedvogel geen werkzaamheden plaatsvinden, totdat het nest zelfstandig is verlaten. Dit geldt voor het gehele plangebied;
- binnen het plangebied zijn de jaarrond beschermde vogels huismus, sperwer en gierzwaluw aangetroffen. Indien de nesten van deze soorten worden vernietigd, dient ontheffing van de Flora- en faunawet bij het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie te worden aangevraagd;
- binnen het plangebied zijn vliegende en foeragerende gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger, watervleermuis en rosse vleermuis aangetroffen. Het leefgebied van deze vleermuissoorten wordt niet aangetast, er hoeft dan ook geen ontheffing van de Flora- en faunawet te worden aangevraagd;
- indien watergangen of delen van watergangen worden gedempt waar de kleine modderkruiper en de bittervoorn zijn aangetroffen dient ontheffing van de Flora- en faunawet te worden aangevraagd. Beide soorten zijn over het gehele traject verspreid waargenomen. Het ligt daarom voor de hand om voor het gehele traject één ontheffing aan te vragen.

De verwachting is dat de genoemde ontheffingen kunnen worden verleend. Dit ook omdat compenserende en mitigerende maatregelen mogelijk zijn in de vorm van het herplanten van rietorchis en het gecontroleerd wegvangen en verplaatsen van bittervoorn en kleine modderkruiper. Een nadere toelichting wat betreft de aan te vragen ontheffingen en te treffen mitigerende maatregelen is opgenomen in de genoemde Natuurtoets, die tezamen met het voorliggende inpassingsplan ter inzage wordt gelegd. Op te treffen compenserende maatregelen wordt in paragraaf 5.7.5 nader ingegaan.

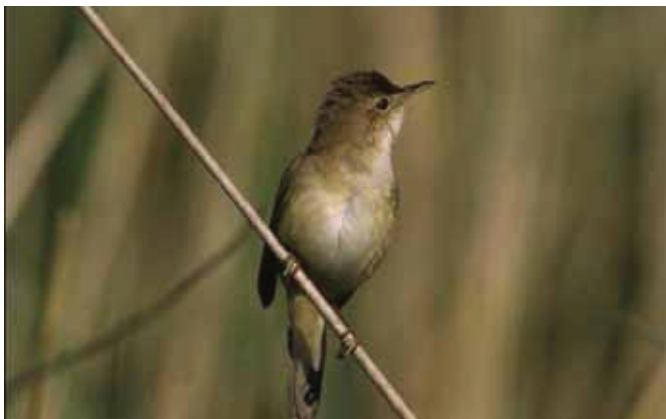
5.7.4 Biodiversiteit en ambassadeursoorten

In het kader van de Coalitie Biodiversiteit zijn voor de N23 Westfrisiaweg en de directe omgeving hiervan binnen dit project twee ambassadeursoorten aangewezen. Deze soorten

zijn kenmerkend voor het landschap van West-Friesland (akkerlanden met de lange rietoevers, bomenrijen, brede watergangen en verre landzichten). Het is de bedoeling dat deze doelsoorten een gezicht geven aan het project “Verbetering van de Biodiversiteit door ontwikkeling van de Westfrisiaweg”. De soorten zijn voor iedereen herkenbaar en waarneembaar en het zijn soorten die reeds voorkomen binnen de begrenzing van het plangebied.

Er is voor gekozen om zowel een flora- als een faunasoort tot doel te stellen, dit zijn de kleine karekiet en de rietorchis. Beide soorten komen in de bestaande situatie reeds voor. De rietorchis is een beschermde plantensoort van tabel 2 Flora- en faunawet. De kleine karekiet is ook opgenomen in de Flora- en faunawet en een typische rietvogel en om deze reden typerend voor de rietkragen langs de N23 Westfrisiaweg. Daarnaast zullen door verbetering van de habitat van de rietorchis en de kleine karekiet vele andere flora- en faunasoorten meeprofiten. Doordat natuurontwikkeling geen hoofdrol speelt binnen het project zijn geen (zeer) kritische doelsoorten voorgesteld. Naar verwachting biedt het project N23 Westfrisiaweg reële kansen voor verbetering van het leefgebied van de kleine karekiet en de rietorchis.

Deze ambassadeursoorten zijn verder uitgewerkt in de nota ‘Ambassadeursoorten voor de Westfrisiaweg’. Een maatregel die wordt voorgestaan om de aangewezen ambassadeursoorten te versterken is het aanleggen van natuurvriendelijke oevers. Dit is een oever met een flauw talud, van minimaal 1:3. Dergelijke oevers trekken insecten aan waardoor een geschikt foerageergebied voor vogels, amfibieën, vissen en zoogdieren ontstaat. Door plaatselijk vochtige/ natte graslanden te creëren ontstaat een geschikt biotoop voor de rietorchis en waar zich een brede rietkraag kan ontwikkelen ontstaat een geschikt broedbiotoop voor de kleine karekiet.



Figuur 22. Ambassadeursoorten Westfrisiaweg
(Bron: Natuurtoets reconstructie Westfrisiaweg (2010))

5.7.5 Compensatieplan Ecologische Hoofdstructuur en Oplegnotitie

Compensatieplan

In het ‘Compensatieplan Ecologische Hoofdstructuur omtrent Westfrisiaweg’ (2010) wordt ingegaan op de mitigerende en compenserende maatregelen die in de Natuurtoets zijn genoemd en die erop zijn gericht om de negatieve ecologische effecten van de opwaardering van de N23 Westfrisiaweg zo veel mogelijk weg te nemen.

Oplegnotitie

Het beleid van de provincie Noord-Holland over compensatie is vastgelegd in de beleidsregel Compensatie natuur en recreatie Noord-Holland van 17 december 2007, nr. 2007-76280. Op basis van deze notitie dienen compenserende maatregelen aan de daarin gestelde eisen te voldoen en moet de uitvoerbaarheid voldoende zijn verzekerd. Hiertoe is de ‘Oplegnotitie behorende bij het Compensatieplan Ecologische Hoofdstructuur omtrent Westfrisiaweg van 5 november 2010; houdende notitie over uitvoering van het compensatieplan’ opgesteld.

De uitvoerbaarheid van het Compensatieplan moet op grond van de artikelen 7.3 en 7.4 van genoemde beleidsregel worden verzekerd door een uitvoeringsovereenkomst over de planologische vastlegging van de compensatie en de uitvoering volgens een bepaald tijdschema. Daarbij volgt uit artikel 7 dat uitvoering ook financieel verzekerd moet zijn.

Omdat de provincie Noord-Holland de compensatie zelf realiseert en ook planologisch vastlegt, wordt geen uitvoeringsovereenkomst gesloten maar is de uitvoering van de te nemen compenserende en ook mitigerende maatregelen in deze door de provincie vast te stellen notitie geborgd. Bovendien is realisering gewaarborgd door de gebruiksbepalingen bij de bestemmingen 'Verkeer 1 en 2'. Daarin wordt bepaald dat de maatregelen zoals opgenomen in een bijlage bij de regels (bestaand uit Compensatieplan, oplegnotitie en een tabel met daarin de concreet te nemen maatregelen) gerealiseerd moeten zijn voordat de weg in gebruik genomen kan worden.

Het navolgende is aan de oplegnotitie ontleend. Per locatie is ingegaan op de te treffen maatregelen.

Beschrijving vier mitigerende maatregelen

Knelpunt 1: Verbindingszone Obdam

Situatie: Op deze locatie kruist een ecologische verbindingszone het tracé van de Westfrisiaweg. De weg zelf wordt op dit punt niet aangepast, maar door de aanleg van twee parallelwegen wordt de barrièrewerking van de bestaande weg verder vergroot.

Mitigatiemaatregelen: In de parallelwegen en de hoofdweg zullen ter plaatse van de ecologische verbindingszone duikers met een loopplank of ecoduikers worden geplaatst. De loopplank zal 0,1 m boven gemiddeld waterpeil worden geplaatst. De loopplank moet zodanig worden geplaatst dat de dieren de plank kunnen betreden. Daarom zal boven de plank minimaal 0,3 m luchtruimte worden aangehouden en zullen de planken goed aansluiten op de aangrenzende oeverzones. De duikers zullen in een rechte lijn worden aangebracht zal tussen de parallelwegen en de hoofdweg een luchtstrook open worden gehouden, om de aantrekkelijkheid voor de dieren te vergroten.

Knelpunt 2: EHS ten noorden van de N243

Situatie: Ten noorden van de N243 ligt een strook Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Deze EHS is hier gepland ten behoeve van de aanleg van een ecologische verbindingszone. De EHS is op deze plek nog niet ingericht. Door de verbreding van de weg op deze plek zal een deel van de hier geplande EHS verloren.

Mitigatiemaatregelen: Als gevolg van de geplande opwaardering van de N23 Westfrisiaweg en de komst van het bedrijventerrein Distriport is door de provincie kritisch gekeken naar de ligging van de verbindingszone langs dit deel van de N23 Westfrisiaweg. Er zijn voor dit deel van de verbindingszone nog geen inrichtingsmaatregelen genomen en zowel de opwaardering van de N23 Westfrisiaweg als de geplande aanleg van het bedrijventerrein Distriport zouden een impuls kunnen zijn om de verbindingszone hier aan te leggen. Uiteindelijk is echter op grond van ecologische motieven besloten de verbindingszone te verplaatsen.

De verbindingszone was gepland om de populatie Noordse woelmuizen in de polder Mijzen te kunnen verbinden met de populatie in natuurgebieden nabij Scharwoude. De aanleg van de verbindingszone langs de Jaagweg zou betekenen dat de dieren 2 maal de N243 zouden moeten kruisen. Daarnaast vormt de al aanwezige bebouwing van Avenhorn een vrijwel onmogelijk te nemen barrière tussen de in te richten verbindingszone langs de N243 en polder Mijzen. Daarom heeft de provincie besloten de ecologische verbindingszone te verleggen en de langs de ecologische verbindingszone gelegen EHS-hectaren te verleggen naar het nieuwe tracé van de ecologische verbindingszone.

Het verleggen van nog niet ingerichte hectaren EHS is conform de spelregels EHS, een herbegrenzing van EHS, vanwege ecologische motieven. De verlegde EHS is langs de ligging van de verplaatste ecologische verbindingszone geplaatst, zodat de hectaren in de toekomst kunnen worden gebruikt voor de inrichting van een stapsteen langs de ecologische verbindingszone. Er is nog geen definitieve locatie gekozen voor de stapsteen. De provincie is op het moment van schrijven van deze notitie in onderhandeling met het Rijk over de geplande bezuinigingen van het Rijk op de EHS. Er is op dit moment geen zekerheid of de verlegde EHS kan worden aangelegd. Vanwege deze onzekerheid zijn er nog geen gesprekken gevoerd met eigenaren rondom de verbindingszone om de locatie van de stapsteen te bepalen.

Wel is nabij langs de verbindingszone, ten oosten van de A7, het gebied Tafeleend begrensd als EHS. Dit gebied is in handen van een particulier en reeds ingericht als natuurgebied. Door aan dit gebied de status van EHS toe te kennen. Is het gebied beschermd als stapsteen.

Knelpunt 3: Duikers onder de N243

Situatie: Op dit traject van de N23 Westfrisiaweg bevinden zich drie duikers. Door de verbreding van de weg op dit gedeelte worden de bestaande duikers vervangen. Op deze locatie kruist een verbindingszone langs de A7 de weg van zuid naar noord. Een deel van de duikers zijn op dit moment ingericht als ecoduiker.

Mitigatiemaatregelen: Op dit deelstuk zullen drie ecoduikers worden geplaatst met voldoende luchtruimte en een looprichel.

Knelpunt 4: Knooppunt A7 de Hulk

Situatie: De nieuwe toe- en afrit tussen de Westfrisiaweg en de A7 ter hoogte van Scharwoude kruist de ecologische verbindingszone. Hierdoor wordt een barrière opgeworpen voor de reeds gerealiseerde ecologische verbindingszone.

Mitigatiemaatregelen: Ten behoeve van het nieuwe wegdek moeten bermsloten/greppels worden aangelegd. Deze greppels zullen ruimer worden aangelegd dan strikt noodzakelijk is. Daarnaast zal een natuurvriendelijke oever worden aangelegd met een talud van 1:6. Onder de toe- en afrit zullen faunapassages worden aangelegd die voor zowel droge als natte soorten passeerbaar is.

Beschrijving twee compenserende maatregelen

Knelpunt 5: Knooppunt Hoorn

Situatie: Ter plaatse van het knooppunt Hoorn kruist een ecologische verbindingszone de A7. Hier zijn al enkele inrichtingsmaatregelen genomen. Door de wijzigingen op dit punt ten behoeve van de N23 Westfrisiaweg zullen de inrichtingsmaatregelen verdwijnen.

Compensatiemaatregelen: Op deze locatie is ervoor gekozen de ligging van de verbindingszone te verleggen en een stapsteen in te richten als compensatiemaatregel voor de verdwenen inrichtingsmaatregelen. Concreet zijn de te nemen maatregelen de volgende:

- de ligging van de ecologische verbindingszone wordt verlegd in het Provinciaal Inpassingsplan. De verlegde ligging zal ook in het Natuurbeheerplan en de kaarten bij de structuurvisie (Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie overgenomen worden.
- het maken van een onderhoudsplan ten behoeve van het terugdringen van kroosvaren;
- het uitvoeren van het onderhoudsplan ten behoeve van het terugdringen van het kroosvaren;
- het inrichten en beheren van een stapsteen van minimaal 1 ha op de percelen die zijn ingeklemd tussen het Risdampden de Kleine Zomerdijk te Hoorn;
- het inrichten van een stapsteen van 1 ha. Deze stapsteen staat in open verbinding met de Ecologische verbindingszone van de Kromme Leek. Met de open verbinding zal het peil binnen het gebied worden verhoogd. Het peil zal ten opzichte van de huidige situatie uiteindelijk 50 cm hoger komen te staan (-2.20m + NAP in plaats van -2.70 m + NAP). Het

- nieuw te graven open water is circa 10 meter breed en heeft een oppervlakte van 2800 m². Vanaf het water wordt een brede oeverzone ingericht, waarbij het talud flauw van land tot in het water doorloopt (2.500 m²). De oeverzone gaat over in vochtig tot nat grasland (4.400 m²). In totaliteit omvat de stapsteen ruim 10.000 m²;
- De mogelijkheid bestaat om de stapsteen samen te voegen met de door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier gewenste realisatie van een extra waterberging. Deze opgave vloeit niet voort uit de compensatiemaatregelen als gevolg van het project N23 Westfrisiaweg. Realisatie is mogelijk indien het Hoogheemraadschap dit planologisch regelt en de hiervoor benodigde financiën beschikbaar stelt. Overigens kan hier nog worden opgemerkt dat de door het Hoogheemraadschap gewenste waterberging als aanbeveling is opgenomen in het Landschapsplan N23 Westfrisiaweg.



Figuur 23. Toekomstige inrichting stapsteentussen Risdampad en Kleine Zomerdijk

Knelpunt 6: Verstoren weidevogelleefgebied langs N507 tussen Heerhugowaard en Avenhorn.

Situatie: Tussen Avenhorn en Heerhugowaard zijn een aantal gebieden langs het traject van de N23 Westfrisiaweg aangewezen als weidevogelleefgebied. Door verbreding van de weg op dit stuk gaat een deel van het weidevogelleefgebied verloren. Dit deel moet gecompenseerd worden. Dit is in afwijking van wat in het compensatieplan staat beschreven. In het compensatieplan staat dat de verstoring zodanig minimaal is dat het geen effect heeft op de weidevogelleefgebieden. Doordat de ligging van weidevogelleefgebieden is aangepast, na opstelling van het compensatieplan is dit niet meer van toepassing en zijn er toch compenserende maatregelen nodig.

Compensatiemaatregelen: Deze compensatie vindt plaats op basis van afkoop van een beheerperiode van 2 maal 6 jaar weidevogelbeheer. Het meest recente tarief voor weidevogelbeheer (A01.01.01c) met een rustperiode van 1 april tot 15 juni betreft € 532,00 per ha per jaar (bron: Portaal Natuur en Landschap). Totaal gaat er 6 ha weidevogelleefgebied verloren bij de aanleg van nieuwe parallelwegen aan de N507 binnen het project N23 Westfrisiaweg. Dit resulteert in een bedrag van circa € 38.304,00. (€ 532,00 x 6 ha x 12 jaar).

Conform artikel 8 van de beleidsregel Compensatie natuur en recreatie zal de compensatie niet plaatsvinden door het realiseren van beheer in een gebied van 6 ha. In de regio is namelijk geen mogelijkheid te vinden van een geschikte locatie waar nog geen weidevogelbeheer

plaatsvindt. Daarom is ervoor gekozen om in het gebied maatregelen te nemen die een gunstige invloed hebben op weidevogels en daarmee een blijvende compensatie vormen.

De maatregelen die zullen worden uitgevoerd, zijn:

- inrichten natuurvriendelijke oevers. Deze oevers kunnen een bijdrage leveren aan het foerageren van de weidevogels voor, tijdens en na het broedseizoen. Ook kunnen ze een bijdrage leveren aan een grote botanische rijkdom van het gebied door de verschillende gradaties van nat en droog;
- kappen van bomen en bosschages die nu schuilplaats bieden aan predatoren voor weidevogels. In overleg met gemeenten en Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) zullen concrete voorstellen worden uitgewerkt;
- vliegende plas-drasweilanden. Gezien de toenemende trend van droge voorjaars is het gewenst voor de voedselsituatie van de weidevogels dat meer plas-drasweilanden op verschillende locaties worden aangelegd op verschillende tijdstippen in het voorjaar. Elke keer onder water zetten geeft nieuw voedsel aan de weidevogels;
- slootkantenbeheer: het extensiveren van de slootkanten geeft aan jonge pullen de ruimte om te schuilen en voedsel te vinden (insecten). Dit is een aanvulling op het aanleggen van kuikenvelden en een voortzetting van het slootkantenbeheer in de oude subsidieregeling slootkantenbeheer.

De mitigerende en compenserende maatregelen worden gelijktijdig met de uitvoering van het werk aan de N23 Westfrisiaweg uitgevoerd.

5.7.6 Conclusie

- 1 Er treden geen significant negatieve effecten op voor gebieden die vallen onder de Natuurbeschermingswet. Er hoeven geen procedures te worden gevolgd.
- 2 Wat betreft de effecten op de Ecologische Hoofdstructuur is voor een aantal locaties een compensatieplan opgesteld. Deze locaties maken deel uit van het plangebied, tenzij daarover eerder afspraken zijn gemaakt (ecologische verbindingzone Grosthuisen). In de regels van het voorliggende plan wordt de compensatie van natuurwaarden daadwerkelijk mogelijk gemaakt. Op basis hiervan kan ontheffing van de provinciale verordening worden verkregen.
- 3 Ter compensatie van weidevogelleefgebieden die verloren gaan, worden diverse maatregelen in en buiten het plangebied getroffen. Door de provincie is hiervoor budget gereserveerd binnen het project.
- 4 Wat betreft de Flora en faunawet dient ontheffing aan te worden gevraagd voor de rietorchis, bittervoorn en kleine modderkruiper. In de ontheffingsaanvraag moeten mitigerende en compenserende maatregelen worden aangedragen die negatieve effecten zoveel mogelijk beperken. Uit het onderzoek blijkt dat naar verwachting de benodigde ontheffingen kunnen worden verleend.

Gezien deze conclusies mag het project wat betreft ecologie uitvoerbaar worden geacht. De provincie stelt zich in het kader van Coalitie Biodiversiteit ten doel twee soorten als 'ambassadeursoorten' voor het project N23 Westfrisiaweg te benoemen: de karekiet en de rietorchis. Doelstelling is om het leefgebied van beide soorten te versterken. Het voorliggende plan biedt daarvoor de mogelijkheden.

5.8 Archeologie en aardkundige waarden

Archeologie: wettelijk kader

Begin 1992 ondertekende Nederland het Verdrag van Malta. Daarmee heeft de zorg voor het archeologische erfgoed een prominenter plaats gekregen in het proces van de ruimtelijke planvorming. Uitgangspunten van het verdrag zijn het vroegtijdig betrekken van archeologische belangen in de planvorming, het behoud van archeologische waarden in situ (ter plaatse) en de introductie van het zogenoemde "veroorzakerprincipe". Dit principe houdt in dat degene die de ingreep pleegt financieel verantwoordelijk is voor behoudsmaatregelen of een behoorlijk onderzoek van eventueel aanwezige archeologische waarden. Ondertussen is dit vertaald in de Wet op de archeologische monumentenzorg (WAMZ) die op 1 september 2007 van kracht is geworden.

Met name de Monumentenwet is door de WAMZ aangepast en gaat concreet in op de bescherming van archeologische waarden in ruimtelijke plannen.

Uitgevoerd onderzoek

Ten behoeve van het in beeld brengen van de archeologische waarden binnen het plangebied, zijn inmiddels verschillende onderzoeken uitgevoerd. Dit heeft geleid tot verschillende locaties waar nader onderzoek dient te worden uitgevoerd. Een deel van dit nader onderzoek is inmiddels afgerond dan wel in uitvoering. Het andere deel moet nog worden opgestart. Dit zal plaatsvinden nadat de benodigde gronden zijn verworven en/of de onderzoekers toegang hebben tot het gebied.

Hierna is een overzicht gegeven van het uitgevoerde onderzoek en de (voorlopige) resultaten.

Bureauonderzoek (2007)

In 2007 is ten behoeve van de opstelling van het planMER een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (Bureauonderzoek, Cultuurhistorisch Kader van de M.E.R., procedure opwaardering Westfrisiaweg, Syntegra, Doetinchem). In het gedeelte van het plangebied westelijk van de A7 zijn heel weinig archeologische waarden bekend. Dit is een gevolg van de beperkte bewoonbaarheid van het gebied. Het betreft hier hoofdzakelijk historische dorpskernen daterend uit de Late-Middeleeuwen/Nieuwe Tijd. De tot nu toe bekende archeologische waarden in het gebied dateren vanaf de middeleeuwse ontginning van het veengebied. Het kan niet worden uitgesloten dat sporen uit het Late Neolithicum, toen bewoning in (een deel van) het westelijk onderzoeksgebied mogelijk was, zich nog in de diepere ondergrond bevinden. Ook kunnen vondsten uit de Late Middeleeuwen voorkomen.

In het gedeelte van het plangebied ten oosten van de A7 zijn talrijke archeologische vindplaatsen uit de middeleeuwen en de prehistorie bekend. Diverse terreinen, die vermeld zijn op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) grenzen aan het tracé. Verder is gebleken dat de oostzijde van het tracé diverse getij-inversieruggen en monumenten doorsnijdt. Hier worden met name sporen verwacht uit de Bronstijd en de Late Middeleeuwen, maar mogelijk kunnen ook sporen uit het Late Neolithicum en de Vroege Middeleeuwen aanwezig zijn. In kreekruigen, die in de ondergrond aanwezig zijn, kunnen resten voorkomen uit de Bronstijd en de Late Middeleeuwen. Indicatoren uit de Nieuwe Tijd worden ook verwacht. Mogelijk kunnen sporen uit het Late Neolithicum en de Vroege Middeleeuwen aanwezig zijn. Ten westen van Hoogkarspel is een archeologisch waardevol terrein te vinden met nederzettingssporen uit de Bronstijd, hier worden eveneens grafheuvels vermoed.

Veldonderzoek (2009)

Op basis van de uitkomsten van het inventariserend bureauonderzoek heeft een inventariserend veldonderzoek (booronderzoek) plaatsgevonden. De resultaten zijn opgenomen in de Grontmij-rapportage nummer 700, d.d. 28 juli 2009. Uit dit onderzoek is gebleken dat voor de westzijde van het tracé geldt dat de bodem van west naar oost steeds zwaarder wordt. Ten noorden en oosten van Heerhugowaard bestaat de ondergrond hoofdzakelijk uit lichte en matig lichte zavel. Ook tussen Obdam en Spierdijk bestaat de bodem voornamelijk uit lichte en matig lichte zavel. Vanaf Spierdijk tot aan Scharwoude bevindt zich zware zavel en lichte klei. Aan de oostzijde is de bodem sterk wisselend aangetroffen, uiteenlopend van zand tot lichte klei. Aan de oostzijde van het tracé zijn diverse kreekruigen in de ondergrond aangetroffen. Veel van deze kreekruigen bevinden zich in de nabijheid van AMK-terreinen.

Ten oosten van de A7 zal de N23 Westfrisiaweg deels over een nieuw aan te leggen tracé lopen, dat voor een groot deel langs een kreekrug loopt. In de ondergrond van de kreekruigen zijn resten te vinden uit de Bronstijd en de Late Middeleeuwen. Daarnaast doorsnijdt het nieuwe tracé diverse getij-inversieruggen en Bronstijdnederzettingen en de historische kern van Hoogkarspel. Grenzend aan het gehele tracé zijn diverse AMK-terreinen te vinden. In dit deel betreffen de AMK-terreinen grafheuvels en nederzettingen uit de Bronstijd. Mogelijk zijn er sporen te vinden vanuit het Late Neolithicum en de vroege Middeleeuwen. Uit veldonderzoek is gebleken dat de bodem in het oostelijke deel van het plangebied zeer wisselend is, uiteenlopend van zand tot lichte klei.

Aanbevolen werd voor 47 locaties nader onderzoek uit te voeren in de vorm van aanvullend booronderzoek (11 locaties) of proefsleufonderzoek (36 locaties).

Extra inventariserend veldonderzoek: aanvullend booronderzoek (2010)

In verband met wijziging van het tracé van de N23 Westfrisiaweg heeft in 2010 aanvullend booronderzoek plaatsgevonden. Het gaat om een deel van het tracé ten oosten van Hoorn. Hierover is gerapporteerd in de Grontmij-rapportage nummer 898 d.d. 14 juli 2010. Aanbevolen werd om ter hoogte van een aantal kreekruigen vervolgonderzoek uit te voeren in de vorm van proefsleuvenonderzoek, in aanvulling op de terreinen die al in de rapportage van 2009 werden genoemd. Het gaat om 11 terreinen tussen Hoorn en Enkhuizen.

In de in totaal 58 onderzoekslocaties zijn ook de, als gevolg van de wijziging van het tracé, AMK-monumentnummers 4903, 4906, 10853 en 14833 meegenomen aangezien de weg deze doorsnijdt. Op één van deze locaties (nummer 18 tussen Zwaagdijk en Westwoud) zijn geen indicatoren aangetroffen die duiden op de aanwezigheid van een archeologische vindplaats. Hier is geen nader onderzoek noodzakelijk. In totaal gaat het dus om 57 onderzoekslocaties. Deze dienen te zijn onderzocht voordat met de werkzaamheden van de N23 Westfrisiaweg van start wordt gegaan.

Programma van eisen proefsleuvenonderzoek en Plan van Aanpak en V&C plan archeologisch onderzoek Westfrisiaweg (2010)

Voor het uitvoeren van proefsleuvenonderzoek is een programma van eisen en een plan van aanpak (inclusief een veiligheids- en gezondheidsplan) opgesteld. In deze rapporten is ingegaan op de eisen waaraan dit onderzoek moet voldoen.

Conclusie archeologie

Zoals hiervoor is aangegeven, is op verschillende momenten archeologisch onderzoek uitgevoerd. Op basis van de resultaten van de diverse onderzoeken is geadviseerd voor een aantal delen van het onderzochte tracé aanvullend archeologisch onderzoek uit te voeren. Het betreft die delen van het tracé die door bekende archeologische vindplaatsen (AMK-terreinen) lopen of hieraan grenzen en/of waar kreekruigen zijn aangetroffen. De nader te onderzoeken tracédelen bevinden zich allemaal ter hoogte van en ten oosten van Scharwoude.

De voorgenomen werkzaamheden in het westelijke deel van het tracé (ten westen van Scharwoude) kunnen zonder archeologisch voorbehoud worden uitgevoerd. Uit het veldonderzoek is gebleken dat er geen reden is te veronderstellen dat hier kansrijke locaties voor archeologische vindplaatsen aanwezig zijn.

In de rapportage van het archeologisch onderzoek zijn in eerste instantie 47 locaties benoemd en begrensd waar proefsleuven gegraven moesten worden of waarderend onderzoek diende plaats te vinden. Op een aantal van deze locaties heeft aanvullend booronderzoek plaatsgevonden, waarbij op basis van indicatoren één locatie is afgevalen. Uit het aanvullend onderzoek in 2010 zijn nog eens 11 locaties benoemd, waar nader onderzoek wenselijk bleek. In totaal gaat het dus om 57 locaties.

De betreffende locaties hebben op de verbeelding de (dubbel)bestemming 'Waarde-Archeologie' gekregen. Werken en werkzaamheden met het oog op de realisering van de N23 Westfrisiaweg zijn hier pas toegestaan nadat een omgevingsvergunning is verleend. Op basis van het uitgevoerde archeologisch onderzoek kan worden geconcludeerd dat dit in de meeste gevallen moet gaan om proefsleuvenonderzoek. Nadat het noodzakelijk onderzoek is uitgevoerd, kunnen de noodzakelijke omgevingsvergunningen voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden worden verleend en zullen de werkzaamheden voor de opwaardering van de N23 Westfrisiaweg kunnen worden opgestart en uitgevoerd.

Aardkundige waarden

De provincie Noord-Holland wil bestaande aardkundige waarden, zoals die tot uitdrukking komen in (micro)reliëf, de verhoogde en verlaagde ligging van voormalige kreekruigen en stroomgeulen en andere geomorfologische verschijnselen zo veel mogelijk behouden. Bij de Provinciale Verordening is een kaart opgenomen met aardkundige waarden en aardkundige monumenten. Daaruit blijkt dat de N23 Westfriisaweg geen gebieden doorsnijdt met aardkundige waarden.

JURIDISCHE VORMGEVING

6.1 Wettelijk kader inpassingsplan

Het project N23 Westfrisiaweg is een project van provinciaal belang. Daarom heeft de provincie Noord-Holland besloten, om de mogelijkheden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) (van kracht geworden op 1 juli 2008) te benutten en ex artikel 3.26 Wro een inpassingsplan op te stellen. Dit inpassingsplan voorziet in de planologische regeling voor de gehele wegverbinding van de N23 Westfrisiaweg waar in het kader van het project werkzaamheden zullen worden uitgevoerd die tot een geheel opgewaardeerde route zullen leiden.

6.2 Planbeschrijving

Plangrens

Voor zover de delen van de nieuwe N23 Westfrisiaweg bestaan, is de weg thans geregeld in bestemmingsplannen van de betreffende gemeenten. De werking van het inpassingsplan, het plangebied, beperkt zich tot dat deel van de Westfrisiaweg waar daadwerkelijk de werkzaamheden plaatsvinden. Voor het overige deel van de N23 Westfrisiaweg (waar dus geen opwaarderingswerkzaamheden plaatsvinden) blijven de reeds geldende bestemmingsplannen van de diverse gemeenten van kracht.

Twee verkeersbestemmingen

Het plangebied van het inpassingsplan is onderverdeeld in twee tracédelen:

- 1 het westelijke tracé omvat het gedeelte van de N23 Westfrisiaweg waarop grotendeels 2 rijstroken zijn toegestaan;
- 2 het oostelijke tracé omvat het gedeelte van de N23 Westfrisiaweg dat grotendeels gaat bestaan uit 4 rijstroken.

Aan de tracédelen waar sprake is van één rijbaan met twee rijstroken is de bestemming 'Verkeer - 1' gegeven. De tracédelen waar sprake is van twee rijbanen met in totaal 4 rijstroken zijn bestemd voor 'Verkeer - 2'. Beide verkeersbestemmingen zijn gelijklopend van opzet, met uitzondering van het toegestane aantal rijstroken.

Geluidswerende maatregelen worden gerealiseerd op de gronden ter plaatse van de aanduiding 'geluidsscherm'. Hierbij valt te denken aan geluidsschermen, maar ook aan geluidswallen eventueel voorzien van een geluidsscherm dat op de kruin van de geluidswal wordt geplaatst. De bouwhoogte van een geluidswerende voorziening mag niet hoger zijn dan 6 meter ten opzichte van de wegverharding. Voor gronden die zijn aangeduid met 'geluidsscherm' geldt daarom een afwijking van het begrip peil als opgenomen in de begrippen. Voor geluidswerende voorzieningen ter plaatse van de aanduiding 'geluidsscherm' geldt de hoogte van de weg op de plaats waar de voorziening wordt gebouwd als de te hanteren 'peil'maat.

Waar viaducten en tunnels worden gerealiseerd, is dat aangegeven op de verbeelding. Om duidelijk te maken waar de weg wordt gerealiseerd is op de verbeelding de as van de weg aangeduid. Het midden van de weg moet binnen 2 meter van deze lijn worden gerealiseerd. Bij een tweebaansweg is de as van de weg het midden van de weg en bij een 4-baansweg is de as het midden van de ruimte tussen de twee rijbanen.

Bij de regels is daarnaast een set kaarten gevoegd die nader inzicht bieden in de inrichting van het tracé van de weg. Hierop is tevens aangegeven waar de parallelwegen zijn geprojecteerd en waar de weg en de op- en afritten verhoogd of verdiept worden aangelegd. Deze kaart heeft als onderdeel van de regels een bindend karakter.

Binnen de bestemmingen 'Verkeer – 1' en 'Verkeer – 2' zijn voorwaardelijke bepalingen opgenomen die verzekeren dat de wegen niet eerder in gebruik kunnen worden genomen dan nadat de voorzieningen ten behoeve van de landschappelijke inpassing, de noodzakelijke geluidswerende voorzieningen en ecologische compensatiemaatregelen gerealiseerd zijn.

Tijdelijke bestemming

In het inpassingsplan is een bestemming 'Verkeer – voorlopig' opgenomen die betrekking heeft op het tijdelijk gebruik van de gronden ten noordoosten van Heerhugowaard ten behoeve van de uit te voeren werkzaamheden. Het gaat daarbij om de opslag van grond en materialen die nodig zijn voor de aanleg van de weg. De tijdelijke bestemming geldt voor een periode van 5 jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van het inpassingsplan. Daarna wordt de bestemming agrarisch of groenvoorziening.

Bestemmingen natuur en water

Ten behoeve van de ecologische compensatie heeft ten noordwesten van Hoorn de ecologische stapsteen de bestemming 'Natuur' gekregen en de aansluitende waterloop in westelijke richting de bestemming 'Water' met de aanduiding 'ecologische verbindingszone'.

Additionele voorzieningen

In het inpassingsplan zijn, naast alle noodzakelijke voorzieningen ten behoeve van het verkeer en de verkeersgeleiding, de nodige voorzieningen opgenomen voor de natuur, het waterbeheer en kabels en leidingen. Met betrekking tot natuur is er mede bestemd voor de aanleg van voorzieningen die dieren door of langs de weg geleiden of weren. Hierbij kan worden gedacht aan een wildtunnel of een wildraster. Ten aanzien van gasleidingen, de hoogspanningslijn en het straalpad in het plangebied is er een dubbelbestemming in de regels opgenomen.

Archeologische waarden

In het deel van het plangebied waar nader onderzoek naar archeologische waarden noodzakelijk is, zijn werken en werkzaamheden in verband met de aanleg van de weg gebonden aan een omgevingsvergunning (voorheen aanlegvergunning). Hiertoe is op dit deel van het plangebied de bestemming 'Waarde – Archeologie' gelegd.

Bouwwerken

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de verkeersregeling, verkeersgeleiding, wegaanduiding en verlichting vallen onder de werking van het Besluit omgevingsrecht. De betreffende bouwwerken zijn vergunningvrij. In de regels van het inpassingsplan is voor deze bouwwerken geen regeling opgenomen.

Algemene regels

Anti-dubbeltelbepaling

Het doel van de anti-dubbeltelbepaling is te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan/inpassingsplan bepaalde bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Algemene aanduidingsregels

De aanduidingen bevatten specificaties van de (dubbel-)bestemmingen met betrekking tot het gebruik of het bouwen. Een gebiedsaanduiding is een aanduiding die verwijst naar een gebied waarvoor bijzondere regels, extra regels of nadere afwegingen gelden. Bij gebiedsaanduidingen gaat het veelal om zones en gebieden die aan sectorale regelgeving zijn ontleend. De volgende soorten gebiedsaanduidingen zijn toegepast: geluidszone en vrijwaringszone.

Algemene afwijkingsregels

Er is een algemene afwijkingsregel opgenomen wanneer dit voor een betere technische realisering van bouwwerken dan wel in verband met de werkelijke toestand van het terrein noodzakelijk is. Deze afwijkingsregel dient bij uitzondering te worden toegepast. De noodzaak

om van de bestemmingsregeling af te wijken dient te worden aangetoond. In de bepaling wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om bestemmingen te wijzigen ten behoeve van kleine overschrijdingen van bestemmingsgrenzen en kleine verschuivingen in de situering van wegen, kruisingen en aansluitingen – uiteraard alleen binnen het plangebied. Dit moet bij de afwijking worden gemotiveerd. De criteria, die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.

Overgangsregels en slotregel

Overgangsregels

Onderscheid is gemaakt tussen overgangsrecht ten aanzien van bouwwerken en gebruik. Uitgangspunt is de eerbiedigende werking ten opzichte van bestaande bouwwerken/bestaand gebruik. Bij bouwwerken mag de afwijking naar aard en omvang even groot blijven, bij gebruik moet deze afwijking afnemen. De overgangsbepalingen zijn overgenomen uit artikelen 3.2.1 en 3.2.2 Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Slotregel

Het laatste artikel van de regels betreft de citeertitel van het voorliggende inpassingsplan.

UITVOERBAARHEID

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Op 27 september 2010 hebben Provinciale Staten ingestemd met de Realisatieovereenkomst. In deze overeenkomst zijn de afspraken aangaande de realisatie en de financiering van de N23 Westfriisiaweg en alle overige zaken die daarmee samenhangen, vastgelegd. Als taakstellend budget is een bedrag van € 350 miljoen vastgelegd, prijspeil 1 januari 2008.

Ook op gemeentelijk niveau heeft besluitvorming over de Realisatieovereenkomst plaatsgevonden (gemeenteraad Stede Broec op 7 oktober 2010, gemeenteraad Enkhuizen op 2 november 2010, gemeenteraad Wervershoof op 21 oktober 2010, de gemeenteraad Andijk 21 oktober 2010, de gemeenteraad Schermer op 19 oktober 2010, de gemeenteraad Heerhugowaard op 2 november 2010, de gemeenteraad Opmeer op 4 november 2010, de gemeenteraad Drechterland op 1 november 2010, de gemeenteraad Alkmaar op 2 december 2010, de gemeenteraad Langedijk op 6 december 2010, de gemeenteraad Hoorn op 16 november 2010, de gemeenteraad Medemblik op 8 november 2010 en de gemeenteraad Koggenland op 13 december 2010).

Tot slot hebben ook het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en het georganiseerd bedrijfsleven ingestemd met de Realisatieovereenkomst, respectievelijk op 29 juni 2010 en 10 juni 2010.

Door accordering van de overeenkomst door de hiervoor genoemde partijen en de door de Rijksoverheid toegezegde bijdrage van € 35 miljoen voor de aansluitingen van de N23 Westfriisiaweg op Rijksweg A7, is in gezamenlijkheid dekking gevonden voor een bedrag van € 204.110.539,00. Dit bedrag is als volgt over betrokken partijen verdeeld.



Tabel 5. Investeringsbijdragen per partner

Partij	Bedrag (€)
Rijk 1e bijdrage	35.000.000,00
Provincie Noord-Holland	100.000.000,00
Gemeenten (inclusief bijdrage bedrijfsleven)	67.990.539,00
Enkhuizen	4.769.906,00
Wervershoof*	2.888.338,00
Hoorn	15.417.222,00
Stede Broec	3.946.179,00
Heerhugowaard	9.974.380,00
Koggenland	8.451.565,00
Alkmaar	8.000.000,00
Langedijk	2.000.000,00
Drechterland	4.167.057,00
Opmeer	1.100.000,00
Andijk	1.711.556,00
Medemblik	5.164.336,00
Schermer	400.000,00
Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	1.120.000,00
Verantwoordelijkheid Provincie	145.889.461,00
Totaal	350.000.000,00

* Inmiddels opgegaan in de gemeente Medemblik.

Aangezien Provinciale Staten tegelijkertijd met de besluitvorming over de Realisatieovereenkomst hebben ingestemd met het voorstel om de provincie verantwoordelijk te maken voor de ontbrekende financiële middelen voor de realisatie van de opwaardering van de weg, zijnde € 145.889.461,00, is hiermee financiële dekking van het totaalproject bereikt. Hiermee kan de scope van het project worden uitgevoerd, zoals die in dit provinciaal inpassingsplan ruimtelijk is gedefinieerd.

De provincie zorgt voor de instelling van een zogenoemd schadeloket voor het behandelen van eventuele planschadeclaims. In het budget voor het project is op basis van een uitgevoerde planschaderisicoanalyse rekening gehouden met eventuele planschadeclaims.

Concluderend: de financiering van het project is in alle gevallen gegarandeerd. Het plan is economisch uitvoerbaar.

Exploitatieplan

In het geval van de N23 Westfrisiaweg gaat het in hoofdzaak om de aanleg van een weg op gronden die in eigendom zijn of op korte termijn in eigendom komen van de overheid. Er is geen sprake van zelfrealisatie door particulieren. Voor een dergelijk project heeft geengrondexploitatieplan te worden vastgesteld.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het resultaat van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro en het resultaat van de inspraak zijn opgenomen in de 'Reactienota MER en voorontwerp-inpassingsplan Westfrisiaweg', die als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan ter visie is gelegd. De daaruit voortvloeiende aanpassingen zijn in het plan verwerkt.

Uit de Realisatieovereenkomst, die op 26 augustus 2010 is ondertekend, blijkt een groot maatschappelijk draagvlak.