

# Inventarislijst Wob-verzoek

Vraag 1: Documenten die betrekking hebben op de bodemgesteldheid ter plaatse van de N23.

De rapportages die betrekking hebben op de bodemgesteldheid ter plaatse van de N23 zijn in het kader van de aanbestedingsprocedure ter beschikking gesteld aan verzoekster (Heijmans Integrale Projecten B.V.).

Er zijn geen andere en/of aanvullende rapportages beschikbaar.

Vraag 2:

Documenten die betrekking hebben op het alternatief ontwerp van Movares en de correspondentie tussen de Provincie, de bewonerscommissie, en de betrokken adviseurs (waaronder in ieder geval Movares en Grontmij).

	Naam document	Datum document	Opsteller document
01	Eindrapportage onderzoek naar de gang van zaken rond de N23 richting Dorpsraad Zwaagdijk-West met betrekking tot de door de Dorpsraad aangedragen alternatieven.  In de rapportage is een overzicht opgenomen van de contacten en gesprekken tussen de Provincie en de bewonerscommissie.	15 september 2010	Heijmans Integrale Projecten B.V. (voorzitter, onderzoeksleider).
02	Quickscan Variant Ovatonde Wogmergouw en Variant Oostergouw	9 november 2010	Grontmij Nederland B.V.
03	Ovatonde Wogmergouw, Vormgeving & inpassing.	24 februari 2011	AGV-Movares
04	Beoordeling Ovatonde Wogmergouw Vormgeving & Inpassing AGV-Movares.	10 mei 2011	Grontmij Nederland B.V.

Vraag 3:

Documenten van alle overige aanwezige onderzoeksrapporten, gespreksverslagen, adviezen en besluiten die betrekking hebben op de bodemgesteldheid in de omgeving van de N23.

Deze berusten bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Het verzoek is naar de omgevingsdienst doorgestuurd voor verdere afhandeling.

**EINDRAPPORTAGE ONDERZOEK NAAR**  
**DE GANG VAN ZAKEN ROND DE N23**  
**RICHTING DORPSRAAD ZWAAGDIJK-**  
**WEST MET BETREKKING TOT DOOR DE**  
**DORPSRAAD AANGEDRAGEN**  
**ALTERNATIEVEN**

**HET ONDERZOEK IS UITGEVOERD IN OPDRACHT VAN DE RAAD VAN DE**  
**GEMEENTE MEDEMBLIK DOOR [REDACTED]**

Medemblik, 15 september 2010

Aangeboden ter behandeling in de commissie grondgebiedzaken d.d. 27 september 2010 en de raad van de gemeente Medemblik d.d. 11 oktober 2010

Aan de Griffier van de gemeente Medemblik,

Aan mij is via U door de Raad van de gemeente Medemblik de vraag gesteld, of bij het onderzoek en de beoordeling van de alternatieven van de Dorpsraad Zwaagdijk-West, zoals dat op 1 maart 2010 bij het projectbureau N23 is ingediend, voldoende zorgvuldigheid betracht is om tot het oordeel te komen dat de variant met een verlaagde ligging van de Westfrisiaweg bij de aansluitingen Wogmergouw en Oostergouw niet realistisch is. Daarbij zijn nog 3 deelvragen geformuleerd, waarop later zal worden ingegaan.

Om tot beantwoording van deze vraagstelling te kunnen overgaan heb ik de volgende werkwijze gehanteerd.

Op 28 juli jl. heb ik een gesprek gevoerd met een afvaardiging van de Dorpsraad Zwaagdijk-West en enkele leden van de klankbordgroep N23. Naast het dossier, dat vanuit de Griffie mij ter hand was gesteld, heb ik in dit gesprek een goede indruk kunnen krijgen van het alternatief dat wordt voorgestaan.

Van dit gesprek is een puntsgewijze samenvatting gemaakt door [REDACTED], medewerkster van de Griffie en een afsprakenlijst opgesteld. Beide stukken zijn na correctie akkoord verklaard door de gespreksdeelnemers.

Aan het slot van deze bespreking heb ik de aanwezigen gevraagd mij een lijst aan te leveren, waarop kernachtig geformuleerd wordt welke wensen de dorpsraad heeft. Deze opgave heb ik ontvangen en bevat de volgende 7 punten:

1. Verbetering van de aansluiting op de A7
2. De Westfrisiaweg op maaiveld aanleggen
3. De Westfrisiaweg vierbaans
4. De kruising bij de Oostergouw uitvoeren volgens de eerder ingediende suggestie van een eenbaans fly-over richting A7 of een nieuwe ontsluiting met fly-over tussen de Strip en de Oostergouw
5. De kruising bij de Wogmergouw vormgeven middels een ovatonde, welke zoveel mogelijk richting A7 (in ieder geval ten westen van de Wogmergouw) wordt gesitueerd
6. Een afdoende en landschappelijk inpasbare geluidswering
7. Groene dijkje bij het spoor behouden en een geluidsscherm erboven van twee meter. Over de spoorlijn een boog van zacht materiaal.

In aanwezigheid van een delegatie van de Dorpsraad heb ik vervolgens het gebied bezocht en het omstreden weggedeelte goed in beeld kunnen krijgen.

Ik heb een kennismakingsgesprek met wethouder [REDACTED] gehad om een juist beeld te krijgen van de bestuurlijke opstelling in deze. Kernpunt was dat de Raad binnenkort een uitspraak zal moeten doen betreffende het tracé van de weg en dat de provincie als opstelling kiest: samen uit, samen thuis.

Wil de Westfrisiaweg gerealiseerd worden, dan is dus de medewerking van de gemeente Medemblik onontbeerlijk!

Mijn onderzoek moet de weg vrijmaken om tot een eindoordeel door de Raad te kunnen komen.

Op 6 augustus heb ik het verslag van het overleg met de Dorpsraad doorgenomen met de heer [REDACTED], verkeersdeskundige van het projectbureau N23. Voor zover hij daartoe tijdens de bespreking in staat was zijn alle punten van het verslag door hem beantwoord, waarvan door [REDACTED] weer een verslag is gemaakt. Dit gesprek is gevolgd door een bespreking op 11 augustus met de directeur van het projectbureau N23, de heer [REDACTED]. Aan hem waren die punten expliciet voorgelegd, die in het gesprek met de heer [REDACTED] nog open waren gebleven, aangevuld met zaken, waarvan beantwoording door mij wenselijk werd geacht.

In deze bespreking is mij een omvangrijk dossier ter hand gesteld, waarin is geïnventariseerd en vastgelegd wanneer welke vragen, e-mails, telefoongesprekken en brieven zijn gewisseld tussen de Dorpsraad en/of klankbordgroep samen met de daarop gegeven antwoorden en reacties.

Ik heb mij ervan overtuigd, dat dit met de met de grootst mogelijke zorgvuldigheid is geschied. Desgevraagd deelde de heer [REDACTED] nog mee, dat er geen traject van de Westfrisiaweg met zoveel overleg, nader contact en studie is behandeld als het onderhavige. In dat verband zijn er ook aanzienlijke kosten gemaakt.

In dit overleg werd nog de verrassende mededeling gedaan, dat het bestuurlijke traject inzake de akkoord verklaring van de diverse Gemeenteraden met het project enige vertraging zou ondergaan. Voor Medemblik zou dit resulteren in een Raadsbesluit op 11 oktober a.s.

Naar aanleiding van dit overleg heb ik het projectbureau gevraagd op een beperkt aantal punten nog open te staan voor overleg met de Dorpsraad/klankbordgroep. Dit overleg heeft onder mijn leiding plaatsgevonden op 7 september. Voordien was het verslag van mijn bespreking met het projectbureau aan de Dorpsraad toegezonden. Het verslag van dit overleg is, evenals de andere al genoemde verslagen, als bijlage bij deze eindrapportage gevoegd.

Via de hierboven genoemde besprekingen en bestudering van rapporten en andere documenten op hoofdlijnen heb ik mij een beeld kunnen vormen om de drie deelvragen, die aan mijn opdracht waren toegevoegd, te beantwoorden.

De eerste deelvraag luidde: Komt de door het projectbureau N23 onderzochte variant overeen met het door de Dorpsraad Zwaagdijk-West bedoelde alternatief?

Antwoord: letterlijk genomen: niet, maar de reden daarvoor is dat op grond van bestaande en algemeen aanvaarde ontwerpregels het alternatief niet op die plaats mag worden gerealiseerd, maar 120 meter ten oosten van de Wogmergouw dient te worden gesitueerd.

Wel heeft het projectbureau N23 dit alternatief op die plek als uitgangspunt genomen en in een Quicksan van de Grontmij van 7 juni jl. laten uitwerken.

De conclusie daarvan luidt: (zie pg 16 en 21 van de quickscan)

#### *Ovatonde Wogmergouw*

- De wijze van afhandeling van verkeersstromen zoals bedacht door de Dorpsraad is volgens het Handboek Wegontwerp niet toegestaan. De vormgeving is daarnaast in strijd met de richtlijnen/categorisering volgens het Duurzaam veilig principe.
- De ovatonde heeft onvoldoende capaciteit om het verkeer af te handelen  $I/C > 0.8$ .
- Effecten oplossing dorpsraad op uitgangspunten opwaardering Westfrisiaweg

#### Verkeersveiligheid:

Door toepassing van de oplossing van de dorpsraad verslechtert de verkeersveiligheid ten opzichte van het VO

- \* Verhoogde kans op kop-staartongevallen en flankongevallen.
- \* Door capaciteitsproblemen gaat het verkeer andere routes nemen waar extra verkeer ongewenst is.
- \* Het verkeer op het onderliggende wegennet wordt gemengd met het verkeer op het hoofdwegennet.
- \* Extra autokilometers.

#### Leefbaarheid:

Door toepassing van de oplossing van de dorpsraad verslechtert de leefbaarheid ten opzichte van het VO

- \* De toe- en afritten, ovatonde en Wogmergouw komen 6 meter boven maaiveld te liggen en de aansluiting komt ruim 100 m dicht bij de bebouwing van de Zwaagdijk West (spoorbuurt).
- \* De leefbaarheid voor een gedeelte van Risdam-Noord wordt minder door de hoge ligging van de Wogmergouw wat o.a. hun uitzicht ernstig hindert.
- \* De in het idee van de dorpsraad noodzakelijke twee nieuwe fietsverbindingen door middel van fietstunnels zijn sociaal onveiliger.

#### Bereikbaarheid (doorstroming):

Door toepassing van de oplossing van de dorpsraad verslechtert de bereikbaarheid ten opzichte van het VO

- \* Door capaciteitsproblemen van de ovatonde treedt ernstige filevorming op, op de toeleidende wegen.
- \* Een deel van de weggebruikers richting de A7 (Den Helder) gaat als gevolg van de vertraging in verband met de ovatonde via de N240 rijden.
- De meerkosten van deze variant bedragen ca. [REDACTED] euro ten opzichte van het VO.



### *Ovatonde Oostergouw*

- **Uitgangspunt verkeersveiligheid**  
Door toepassing van de oplossing van de dorpsraad wordt de verkeersveiligheid slechter ten opzichte van het VO:
  - \* Het verkeer van de Oostergouw richting de A7 (Amsterdam) moet een onlogische omrijdbeweging maken wat tot desoriëntatie kan leiden op de rotonde en mogelijk spookrijders op de op- en afritten.
  - \* Er ontstaat extra sluipverkeer op het onderliggende wegennet wat de veiligheid verslechtert en leidt tot extra autokilometers.
- **Uitgangspunt leefbaarheid**  
Door de toepassing van de oplossing van de dorpsraad verslechtert de leefbaarheid ten opzichte van het VO:
  - \* De variant leidt tot verschuiving van verkeersstromen van de Oostergouw naar andere wegen binnen Hoorn, die daarvoor niet zijn ingericht.
- **Uitgangspunt bereikbaarheid:**  
Door toepassing van de oplossing van de dorpsraad verslechtert de bereikbaarheid ten opzichte van het VO:
  - \* Het verkeer van de Oostergouw richting de A7 (Amsterdam) moet een onlogische omrijdbeweging maken. Hierdoor gaat er meer verkeer via het onderliggend wegennet van Hoorn rijden (sluipverkeer).

De variant is ten opzichte van het voorontwerp een kostenneutrale oplossing.

De tweede deelvraag luidde: is bij het onderzoek voldoende inspanning verricht om de “haalbaarheid” van de door de Dorpsraad bedoelde variant te optimaliseren?

Het antwoord op deze vraag is op zich niet direct uit de stukken op te maken. Eigenlijk ligt in deze vraag besloten of de communicatie over en weer, die gedurende het ontwerpproces van de weg met derden heeft plaatsgevonden, adequaat is geweest.

Eerder in deze rapportage heb ik al melding gemaakt van de zeer zorgvuldige wijze, waarop het projectbureau N23 alle contactmomenten met de Dorpsraad/klankbordgroep heeft onderhouden en gedocumenteerd. Deze documentatie ligt openbaar ter inzage bij de griffie.

Ik kan dan ook geen andere conclusie trekken dan dat het projectbureau niets heeft nagelaten om aangereikte alternatieven en varianten serieus hetzij zelf dan wel door externe bureaus te onderzoeken. In deze heb ik nergens in de stukken en evenmin in de besprekingen iets van onwil bemerkt.

Wel heb ik geconstateerd dat in het jaar 2009 weinig tot geen tussentijds overleg heeft plaatsgehad, waardoor de uitkomsten van studies in 2010 als onverwachts en teleurstellend zijn overgekomen. In het gesprek tussen projectbureau en Dorpsraad is dit ook gewisseld. In die vergadering hebben de vertegenwoordigers van de Dorpsraad uitgesproken, dat zij na uitleg van het projectbureau N23 begrijpen dat het niet mogelijk is op de plekken bij Oostergouw en Wogmergouw te gaan werken met (halve) ovatondes in verband met de verkeersafwikkeling en afstanden die nodig zijn voor een goede en veilige verkeersafwikkeling.

Het projectbureau N23 heeft in die bijeenkomst wel de mededeling gedaan, dat aan de wens tot behoud van het Dijkje met een bescheiden en landschappelijk goed inpasbare geluidswering tegemoet gekomen zal worden.

De laatste deelvraag had betrekking op de conclusie van het projectbureau N23, of de variant op de onderdelen verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid dermate slecht scoort, dat deze dient af te vallen.

Deze conclusie is te lezen in de hierboven al genoemde Quicksan van de Grontmij. Deze externe partij is als vaste adviseur aan het projectbureau N23 verbonden en heeft deze conclusie gemeend te moeten trekken op grond van de overwegingen die in de beknopte studie staan vermeld. In het gesprek tussen Dorpsraad en projectbureau N23 is hierover niet nader van gedachten gewisseld.

Met betrekking tot de ligging van de Westfrisiaweg op maaiveld is in de laatstgehouden bespreking geconstateerd dat dit onderwerp weliswaar zijn weerslag heeft gekregen in de inrichtings MER en dat de gedachten daarover in de klankbordgroep zijn uitgewisseld, maar dat er geen toegankelijke tekening bekend is waarop deze variant te beoordelen is.

Op basis van het bovenstaande kom ik tot de slotsom, dat de zeer indringende wijze waarop de Dorpsraad/klankbordgroep zich met deze materie telkens weer heeft beziggehouden, ertoe heeft geleid dat het projectbureau N23 op deze inbreng gewetensvol heeft gereageerd.

Mijns inziens staat, gelet op het resultaat van mijn tussenkomst, niets de Gemeenteraad van Medemblik in de weg om tot zijn eindoordeel te komen.

Amsterdam, 15 september 2010.

**SAMENVATTING BESPREKING [REDACTED] MET DORPSRAAD ZWAAGDIJK-WEST D.D. 28 JULI 2010**  
**INZAKE DE N23 (WESTFRISIAWEG)**

Aanwezig:

- [REDACTED] (voorzitter, onderzoeksleider)
- [REDACTED] (secretaris/penningmeester dorpsraad Zwaagdijk-West)
- [REDACTED] (lid klankbordgroep N23 en dorpsraad Zwaagdijk-West)
- [REDACTED] (lid dorpsraad Zwaagdijk-West)
- [REDACTED] (lid dorpsraad Zwaagdijk-West)
- [REDACTED] (lid dorpsraad Zwaagdijk-West)
- [REDACTED] (griffie Medemblik, samenvatting)

Als in dit verslag gesproken wordt over de “Dorpsraad” dan moet er gelezen worden dat het gaat om de “Dorpsraad- en Klankbordgroepleden”, tenzij dit expliciet anders vermeld wordt.

De raad van de gemeente Medemblik heeft [REDACTED] verzocht de volgende onderzoeksvraag te beantwoorden: Is bij het onderzoek en de beoordeling van de alternatieven van de Dorpsraad Zwaagdijk-West, zoals dat op 1 maart 2010 bij het projectbureau N23 is ingediend, voldoende zorgvuldigheid betracht om tot het oordeel te komen dat de variant met een verlaagde ligging van de Westfrisiaweg bij de aansluitingen Wogmergouw en Oostergouw niet realistisch is?

Daarbij horen de volgende deelvragen:

1. Komt de door het projectbureau N23 onderzochte variant overeen met het door de Dorpsraad Zwaagdijk-West bedoelde alternatief?
2. Is bij het onderzoek voldoende inspanning verricht om de “haalbaarheid” van de door de Dorpsraad bedoelde variant te optimaliseren?
3. Is de conclusie van het projectbureau N23 dat de variant op de onderdelen verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid dermate slecht scoort dat deze variant dient af te vallen gerechtvaardigd?

De achterliggende stukken met de onderbouwing voor deze onderzoeksvraag inclusief de extra vraagstelling door PWF zijn eerder aan de aanwezigen toegezonden.

[REDACTED] geeft aan dat hij tevens gesprekken zal voeren met de wethouder en met [REDACTED] van het projectbureau N23. Gaande het proces zal hij bekeken of hij het nodig vindt een onafhankelijke verkeerskundige uit te nodigen om nog eens naar de suggesties van de dorpsraad en de reactie daarop van het projectbureau te kijken.

Naar aanleiding van vragen van [REDACTED] worden vanuit de dorpsraad Zwaagdijk-West de volgende opmerkingen gemaakt:

1. Er wordt op gewezen dat de periode van 1 maart 2010 tot aan nu een voorgeschiedenis heeft, waarbinnen ook veel is gebeurd dat uiteindelijk naar dit gesprek heeft geleid. De dorpsraad vraagt dit mee te nemen in het totaalplaatje.
2. Op 7 januari 2008 heeft de raad een besluit genomen over het regioakkoord met betrekking tot de N23 met daarbij het volgende voorbehoud:  
“ten aanzien van de uitwerking een voorbehoud wordt gemaakt met betrekking tot het ophogen en noordwaarts opschuiven van de Westfrisiaweg ter hoogte van Zwaagdijk-West.”
3. De dorpsraad wil de kruisingen Wogmergouw en Oostergouw op maaiveld houden.
4. Een overzichtstekening wordt uitgelegd en besproken.
5. Er hebben in totaal drie klankbordgroepvergaderingen (allen in 2008) plaatsgevonden, waarin de dorpsraad heeft aangegeven de weg op maaiveld te willen houden. Daartoe heeft de dorpsraad ook voorstellen gedaan. Deze voorstellen zijn door het projectbureau uit getekend, waarna het projectbureau heeft aangegeven dat de voorgestelde alternatieven door de dorpsraad niet haalbaar

- waren vanwege bijvoorbeeld het te kort worden van een oprit, het teveel bedrijven moeten weghalen of het aantal verkeersbewegingen.
6. De dorpsraad heeft de tekeningen die naar aanleiding van de ingediende alternatieven niet gezien, maar alleen de onderbouwing gehoord waardoor het niet mogelijk zou zijn.
  7. De dorpsraad heeft een suggestie ingediend met betrekking tot een fly over met één rijbaan ter hoogte van de Oostergouw om een aansluiting te maken met de Westfrisiaweg richting A7. De consequentie daarvan is dat afslaand verkeer naar Enkhuizen daar niet mogelijk is. Verkeer naar Enkhuizen zou dan gebruik moeten maken van de afslag bij de Strip. Deze suggestie is ingediend bij het projectbureau, maar de dorpsraad heeft daar geen uitgewerkte overzichtstekening van gezien.
  8. De ovatonde Wogmergouw heeft inmiddels een kleine wijziging ondergaan (afslag Den Helder gaat nu onderlangs de ovatonde via een tunnel naar rechts).
  9. Gewezen wordt op een artikel in het NHD waarin gesproken wordt over het aantal verkeersbewegingen dat verwacht wordt in verband met de aanleg van de tweede Coentunnel. Daaruit blijkt dat de cijfers die door het projectbureau worden gehanteerd voor de Westfrisiaweg meer verkeersbewegingen aangeven voor deze weg dan voor de randweg bij de Coentunnel. Dat lijkt de dorpsraad niet reëel.
  10. Het projectbureau heeft van een aantal alternatieven die de dorpsraad heeft aangedragen, aangegeven wat de voor- en nadelen zijn, maar de dorpsraad kon deze voor- en nadelen niet herkennen ten opzichte van de eigen bevindingen. De door de dorpsraad genoemde voor- en nadelen zijn door het projectbureau niet serieus behandeld. Dit is in het hele proces zo gegaan.
  11. De dorpsraad is niet tegen de weg, omdat die belangrijk is voor de economie en de doorstroming. Bovendien zal hiermee het sluipverkeer in Zwaagdijk-West verminderen. De dorpsraad had alleen gehoopt goed te kunnen samenwerken in de klankbordgroep om tot een gezamenlijk gedragen eindproduct te kunnen komen, maar de dorpsraad voelt zich nu niet serieus genomen. Met de gemeente is wel sprake van een goede samenwerking, maar met het projectbureau is dat helaas niet gelukt.
  12. Op 11 november 2008 heeft het projectbureau een scope voorgelegd waar de dorpsraad zich in kon vinden, maar begin 2010 lag er een aangepaste scope die de dorpsraad niet eerder had gezien en waarin de dorpsraad zich op aangepaste onderdelen niet kan vinden. [REDACTED] krijgt de scope waarin is aangegeven wat de wijzigingen zijn aangereikt door de dorpsraad. De dorpsraad is er bij toeval achtergekomen dat er een nieuwe scope lag.
  13. De dorpsraad heeft na de laatste van de drie klankbordgroepvergaderingen eind 2008 veel brieven geschreven met protesten tegen o.a. het weghalen van het dijkje en het plaatsen van een 4,5 meter hoog scherm. Daarin is ook aangegeven welke mogelijkheden er zijn het dijkje wel te laten bestaan. In 2009 is er echter geen gelegenheid meer geweest hierop mondeling in te gaan.
  14. De dorpsraad is na de klankbordgroepsessie van 30 oktober 2008 met onvrede weggegaan en heeft dat ook aangegeven aan het projectbureau. Daarop is een laatste sessie met de klankbordgroep belegd op 16 december 2008. Tijdens die sessie is hetzelfde gezegd als tijdens de sessie van 30 oktober 2008. Toen is het vanuit het projectbureau min of meer een jaar stil gebleven. In die tijd heeft de dorpsraad wel regelmatig contact gezocht met de gemeente over dit onderwerp.
  15. Tijdens de bijeenkomst van 1 maart 2010 heeft het projectbureau huiswerk mee gekregen in de vorm van de opdracht om een aantal varianten te onderzoeken. De suggesties die de dorpsraad toen heeft ingeleverd zijn daarbij terug te vinden. In de quickscan op de laatste 8 pagina's staan de ingediende varianten. Verder is hierover een aantal brieven gestuurd, die bij de stukken gevoegd zijn. Nadat het projectbureau de ovatonde verkeerd had ingetekend op 1 maart kreeg het projectbureau van de gemeentelijke commissie grondgebiedzaken de opdracht om de ovatonde op de plaats te tekenen waar de dorpsraad dat wilde.
  16. De raad van Medemblik is het meest gevoelig voor de kruising bij de Oostergouw, omdat die het dichtst bij de kern Zwaagdijk ligt. De dorpsraad maakt zich echter ook zorgen over de het kruispunt Wogmergouw.
  17. Op 1 maart 2010 heeft er een vergadering plaatsgevonden met de commissie grondgebiedzaken van de gemeente Medemblik, waarbij ook de dorpsraad en het projectbureau N23 vertegenwoordigd waren. Het projectbureau heeft toen een tekening neergelegd met bijbehorend kostenplaatje. De dorpsraad heeft een alternatief dat € [REDACTED] miljoen goedkoper uitgevoerd zou kunnen worden dan het voorstel van het projectbureau.
  18. Het projectbureau heeft de suggesties van de dorpsraad uitgewerkt, maar op andere plekken dat de dorpsraad voor ogen had. Hierdoor worden de alternatieven niet haalbaar, terwijl deze wel haalbaar zijn als ze op de plek worden getekend die de dorpsraad heeft bedoeld. De dorpsraad heeft bij één onderdeel van de suggesties geen toelichting gegeven. Het projectbureau is toen gaan werken met een aanname, terwijl het correct was geweest als contact opgenomen was met de indiener van de

tekening om na te gaan, waarom bij dat onderdeel geen toelichting van de dorpsraad stond, terwijl dat bij andere onderdelen wel het geval was.

Nu werd tijdens de commissiebehandeling van 1 maart jl. een tekening door het projectbureau gepresenteerd, waarop aangegeven werd dat het benzinstation aan de Oostergouw zou moeten verdwijnen als de suggestie van de dorpsraad aangaande de fly over zou worden gevolgd. Het projectbureau heeft de optie echter niet uitgewerkt op de plek die de dorpsraad wilde. Dit is vaker gebeurd.

19. De dorpsraad heeft gevraagd naar een verslag van de bespreking van 1 maart jl. Het projectbureau heeft aangegeven dat er geen verslag is, behoudens het ambtelijke verslag dat aan de betrokkenen is toegestuurd. De dorpsraad heeft in de commissievergadering aangegeven wat de dorpsraad heeft bedoeld en wat het projectbureau heeft uitgewerkt en dat dit niet met elkaar correspondeert.
20. De politiek is benaderd door de dorpsraad, omdat er geen verslag is gemaakt van eerdere besprekingen die de dorpsraad met het projectbureau heeft gehad. Het projectbureau heeft niet met de dorpsraad willen praten naar aanleiding van de bespreking met de commissie op 1 maart jl. Daarbij is aangegeven dat hierover niet met de dorpsraad zou worden gesproken, omdat de dorpsraad geen opdrachtgever is. Het is bij de dorpsraad niet bekend of er wel overleg is gepleegd met de gemeente.
21. De dorpsraad is het niet eens met de gepresenteerde scope en de quickscan, omdat de tekeningen die daarin zijn opgenomen niet zo bedoeld zijn door de dorpsraad. De dorpsraad heeft het idee van een ovatonde ingebracht, maar op een andere plek dan nu is ingetekend door het projectbureau. Zoals het projectbureau het getekend heeft, is het in strijd met de regelgeving voor een 100 km stroomweg, maar zoals de dorpsraad het bedoeld heeft is dat niet het geval.
22. Als het projectbureau een beter voorstel heeft dan de dorpsraad voor de weg, dan levert de dorpsraad het eigen idee daarvoor graag in als de weg maar op maaiveld blijft.
23. De dorpsraad heeft vorige week van een andere verkeersdeskundige weer een goede tip gekregen. De naam van deze verkeersdeskundige wil de dorpsraad niet bekendmaken, omdat in het verleden gebleken is dat bureaus die medewerking hebben verleend aan de dorpsraad als het gaat om de N23 geen opdrachten meer kregen van o.a. de provincie. Vanuit de dorpsraad zal de verkeerskundige gevraagd worden contact op te nemen met ██████████
24. In de MER zijn vier varianten opgenomen. In geen van deze varianten is sprake van de weg op maaiveld. Dat verbaast de dorpsraad zeer. Het projectbureau zegt dat de weg op maaiveld niet kan (zie hiervoor de brief van 1 juli 2010). De tekeningen en argumenten die hieraan ten grondslag liggen, zijn niet teruggekoppeld met de dorpsraad. De passage in de brief van 1 juli jl. met betrekking tot de Wogmergouw en Oostergouw was voor die tijd niet bekend bij de dorpsraad.
25. Het zit de dorpsraad dwars dat er verkeerde voorlichting wordt gegeven door het projectbureau. De dorpsraad vindt het projectbureau wel deskundig, maar heeft het gevoel dat er gemanipuleerd wordt. De dorpsraad betreurt het feit dat het projectbureau niet met de dorpsraad wil samenwerken.
26. De dorpsraad geeft aan in één van de eerste sessies met het projectbureau te horen te hebben gekregen dat een voorstel van de dorpsraad om te komen tot een tunnelbakconstructie voor het kruispunt Oostergouw niet haalbaar was in verband met de kosten die dit met zich mee zou brengen voor het verleggen van leidingen die daar al liggen. Tijdens de bijeenkomst van 1 maart 2010 werd aangegeven dat de leidingen toch verlegd moeten worden, ook als gekozen wordt voor de variant die het projectbureau nu voorstaat.
27. Reactie dorpsraad op onderzoeksvragen:
  - a. Komt de door het projectbureau N23 onderzochte variant overeen met het door de Dorpsraad Zwaagdijk-West bedoelde alternatief? *De dorpsraad geeft aan dat dit niet het geval is.*
  - b. Is bij het onderzoek voldoende inspanning verricht om de "haalbaarheid" van de door de dorpsraad bedoelde variant te optimaliseren? *De dorpsraad geeft aan dat dit antwoord ligt in het onderzoek richting projectbureau. De dorpsraad kan dit niet beoordelen. De dorpsraad denkt dat het projectbureau niet het maximaal haalbare geprobeerd heeft. De dorpsraad vraagt steeds om achterliggende gedachten als er een voorstel niet wordt overgenomen, maar krijgt daar geen antwoord op van het projectbureau.*
  - c. Is de conclusie van het projectbureau N23 dat de variant op de onderdelen verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid dermate slecht scoort dat deze variant dient af te vallen gerechtvaardigd? *Deze onderzoeksvraag komt in dit gesprek met de dorpsraad niet aan de orde.*
28. Op aandrang van de dorpsraad is bij de gemeente Hoorn nagevraagd wat zij doen met het kruispunt Oostergouw. De gemeente heeft geantwoord daar niets aan te doen, omdat het voor die gemeente geen prioriteit heeft.

Als hier niets mee gedaan wordt door de gemeente Hoorn dan blijft dit punt een probleem als het gaat om de afhandeling van het verkeer op dat punt. Dan kan de Oostergouw beter afgesloten worden.

29. In een eerdere fase is de gemeente Wognum vertegenwoordigd door de gemeente Hoorn. Toen de voormalige burgemeester van Wognum de toen voorliggende plannen zag voor de Westfriisaweg was hij daar onttstemd over. De tekeningen die er lagen waren goed in de ogen van de gemeente Hoorn, maar niet in de ogen van de gemeente Wognum. De gemeente Hoorn heeft de gemeente Wognum c.q. Medemblik inzake de Westfriisaweg een paar keer aan de kant gezet.
30. De gemeenten Koggenland, Drechterland en Medemblik hebben zich (nog) niet akkoord verklaard met de proef akkoord verklaring. Deze drie gemeenten hebben problemen met de voorliggende tekeningen. Drechterland in verband met de gevolgen die de gekozen variant heeft voor het dorpslint, Koggenland in verband met het door de provincie "zacht" verklaren van Distriport van waaruit de bijdrage van Koggenland aan de Westfriisaweg zal worden bekostigd en Medemblik in verband met het voorbehoud dat tijdens de raadsvergadering van 7 januari 2008 is gemaakt.
31. Gesproken kan worden van regionale en nationale stroomwegen. Op een regionale stroomweg is het niet gebruikelijk dat er 100 km per uur gereden mag worden. Daar ligt de snelheid op maximaal 80 km per uur. De Westfriisaweg wordt gebaseerd op een maximum snelheid van 100 kilometer, maar in de inrichtings MER is aangegeven dat er maximaal 80 km per uur gereden mag gaan worden.
32. Het projectbureau heeft aangegeven dat de dorpsraad tevreden mag zijn, omdat de weg bij de spoorlijn omlaag gaat naar maaiveld. Dit betekent echter dat er op meerdere punten in de weg weer omhoog gegaan moet worden, hetgeen geluidsoverlast zal geven (zeker 's nachts) als (vracht)verkeer optrekt. Als de weg omhoog gaat zal dit verschillen geven in uitslagen van geluidsmetingen. Daarmee heeft het projectbureau geen rekening gehouden.
33. De dorpsraad spreekt over alternatieven waarbij de weg op maaiveld ligt met kruisingen erover heen. De wethouder spreekt over maaiveld als alles op maaiveld komt te liggen. Het projectbureau stelt nu voor de weg op 6 meter boven het maaiveld te leggen afgeschermd door een geluidsscherm. Hierdoor zal vanuit het dorp uitgekeken worden op een 6 meter hoog talud met daar bovenop een geluidsscherm. De dorpsraad heeft hier oplossingen voor in de vorm van ovatondes, maar het projectbureau wil hierover niet praten met de dorpsraad. De dorpsraad zou graag zien dat het projectbureau voor deze alternatieven alsnog een kostenplaatje maakt en een beschrijving van de voor- en nadelen van dit alternatief. Het ontwerp hiervoor is ingediend op 1 maart 2010. De gemeentelijke commissie Grondgebiedzaken heeft toen de opdracht gegeven de kosten van het VO te openbaren en op te tellen met betrekking tot het traject A7 tot de Strip. Ook de voor- en nadelen staan in een lijstje van de dorpsraad in de quickscan. Deze staan nergens benoemd bij de quickscan van het projectbureau. Het projectbureau dient dit lijstje van kosten nog in te vullen. Er is nog een andere mogelijkheid, doordat er een bedrijventerrein komt aan de kant van Zwaagdijk West op grond die nu in eigendom van de gemeente Hoorn is. Als dat bedrijventerrein wordt ontwikkeld kan er redelijk simpel een ontsluiting gemaakt worden bij de Marowijne.
34. De dorpsraad heeft moeite met de communicatie vanuit en de samenwerking met het projectbureau.
35. Tijdens de eerste voorlichting van het projectbureau in de Wildebras in 2008 was nog sprake van een verhoogde ligging en 10 meter noordelijk opgeschoven. Het projectbureau motiveerde dit, omdat de waterleiding er lag. Met een tekening van 1980 kon de dorpsraad aantonen dat de waterleiding 30 meter zuidelijker lag. De informatie vanuit het projectbureau was onjuist.

Na afloop van het gesprek worden [REDACTED] en [REDACTED] door [REDACTED] en [REDACTED] ter plekke rondgeleid.

### AFSPRAKEN

1. De dorpsraad zegt toe geen nader advies meer in te zullen winnen bij verkeersdeskundigen, die weer zouden kunnen leiden tot andere alternatieven of aanpassingen op eerder gedane suggesties vanuit de dorpsraad en/of het projectbureau.

### ACTIES

NR.	DATUM	ACTIE	WIE
1.	28-07-10	Opvragen meest recente tekening projectbureau. (actie genomen en gemaild).	[REDACTED]
2.	28-07-10	Bij het projectbureau zal nagevraagd worden of er wel overleg is geweest met de gemeente naar aanleiding van de commissievergadering van 1 maart 2010.	[REDACTED]
3.	28-07-10	Verkeerskundige die laatste advies heeft gegeven dat nog niet is uitgewerkt, verzoeken contact op te nemen met [REDACTED]. (actie genomen, maar de verkeerskundige is op vakantie en niet bereikbaar op dit moment).	[REDACTED]
4.	28-07-10	Uiterlijk 2 augustus 2010 zal de dorpsraad een lijst aanleveren (via griffie@medemblik.nl) waarop kernachtig beschreven staat welke wensen de dorpsraad heeft.	Dorpsraad
5.	28-07-10	De informatienota aan de raad inzake de MER zal naar de leden van de dorpsraad gezonden worden.	[REDACTED]
6.	28-07-10	De powerpointpresentatie van de dorpsraad inzake de mogelijkheden van ovatondes op de Westfrisiaweg zal toegezonden worden aan [REDACTED] via griffie@medemblik.nl	[REDACTED]
7.	28-07-10	Nadat een gesprek heeft plaatsgevonden tussen [REDACTED] en het projectbureau zal nog een gesprek gepland worden tussen [REDACTED], het projectbureau en een delegatie (maximaal 3 personen) van de dorpsraad. In ieder geval zullen [REDACTED] en [REDACTED] (vanaf 20 augustus 2010 met vakantie) daarbij aanwezig zijn namens de dorpsraad.	[REDACTED]
8.	28-07-10	Er zal een afspraak belegd worden in de week van 2 augustus 2010 tussen [REDACTED] en [REDACTED] (verkeerskundige projectbureau).	[REDACTED]

**SAMENVATTING BESPREKING [REDACTED] MET [REDACTED] D.D. 6 AUGUSTUS 2010 INZAKE DE N23 (WESTFRISIAWEG)**

Aanwezig:

- [REDACTED] (voorzitter, onderzoeksleider)  
[REDACTED] (verkeersdeskundige Goudappel Coffeng, projectleider N23)  
[REDACTED] (griffie Medemblik, samenvatting)

Als in dit verslag gesproken wordt over de “Dorpsraad” dan moet er gelezen worden dat het gaat om de “Dorpsraad- en Klankbordgroepleden”, tenzij dit expliciet anders vermeld wordt.

De raad van de gemeente Medemblik heeft [REDACTED] verzocht de volgende onderzoeksvraag te beantwoorden: Is bij het onderzoek en de beoordeling van de alternatieven van de Dorpsraad Zwaagdijk-West, zoals dat op 1 maart 2010 bij het projectbureau N23 is ingediend, voldoende zorgvuldigheid betracht om tot het oordeel te komen dat de variant met een verlaagde ligging van de Westfrisiaweg bij de aansluitingen Wogmergouw en Oostergouw niet realistisch is?

Daarbij horen de volgende deelvragen:

1. Komt de door het projectbureau N23 onderzochte variant overeen met het door de Dorpsraad Zwaagdijk-West bedoelde alternatief?
2. Is bij het onderzoek voldoende inspanning verricht om de “haalbaarheid” van de door de Dorpsraad bedoelde variant te optimaliseren?
3. Is de conclusie van het projectbureau N23 dat de variant op de onderdelen verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid dermate slecht scoort dat deze variant dient af te vallen gerechtvaardigd?

**ALGEMEEN** (door [REDACTED])

Er zijn een kerngroep en een stuurgroep (met als voorzitter de gedeputeerde). Er is een verkeerskundige studie gedaan naar de noodzaak om de Westfrisiaweg op te waarderen en zo ja hoe en wanneer dat dan gedaan zou moeten worden. Naar aanleiding de resultaten van het onderzoek heeft Gedeputeerde Staten een positief besluit genomen over de opwaardering van de Westfrisiaweg. Vervolgens heeft de ontwikkeling hiervan een tijd stilgelegen. Een jaar later is het weer opgepakt. De MER studie is toen opgepakt en er is een projectbureau ingericht. Er is toen een regioakkoord getekend waarin staat waar de weg komt en hoe die eruit zou moeten zien. De MER is in tweeën gesplitst. Er is eerst een plan MER gemaakt en nu is de inrichtings MER in een afrondende fase. De bezwaren van Zwaagdijk-West zijn in het hele proces uitgebreid behandeld. Het projectbureau is opgezet door de provincie en de deelnemende gemeenten. De voorbereidingskosten worden gedeeld door alle deelnemers, maar worden voorgeschoten door de provincie. Het projectbureau blijft actief totdat de weg klaar is. Het ontwerp voor de opwaardering van de weg is klaar. Over de weg vinden nog discussies plaats in Koggenland, Drechterland en Medemblik.

De communicatie met Zwaagdijk-West is niet helemaal goed gelopen denkt [REDACTED]. [REDACTED] geeft aan dat het traject langer loopt dan vanaf 1 maart 2010. Er is veel tijd en geld gespendeerd aan het onderzoeken van de verzoeken die Zwaagdijk-West heeft gedaan. Er zijn ook zaken doorgerekend waarvan eigenlijk op voorhand al gezegd kon worden dat ze niet uitgevoerd konden worden in verband met wetgeving.

De lijst met opmerkingen gemaakt door de dorpsraad Zwaagdijk-West tijdens het gesprek met [REDACTED] op 28 juni 2010 wordt doorgenomen. De antwoorden van [REDACTED] zijn daar in onderstaande lijst cursief bij gezet.



1. Er wordt op gewezen dat de periode van 1 maart 2010 tot aan nu een voorgeschiedenis heeft, waarbinnen ook veel is gebeurd dat uiteindelijk naar dit gesprek heeft geleid. De dorpsraad vraagt dit mee te nemen in het totaalplaatje.  
*Geen opmerking.*
2. Op 7 januari 2008 heeft de raad een besluit genomen over het regioakkoord met betrekking tot de N23 met daarbij het volgende voorbehoud:  
“ten aanzien van de uitwerking een voorbehoud wordt gemaakt met betrekking tot het ophogen en noordwaarts opschuiven van de Westfrisiaweg ter hoogte van Zwaagdijk-West.”  
*Geen opmerking.*
3. De dorpsraad wil de kruisingen Wogmergouw en Oostergouw op maaiveld houden.  
*Geen opmerking.*
4. Een overzichtstekening wordt uitgelegd en besproken.  
*Er zijn grote tekeningen meegenomen die worden bekeken met de uitleg van [REDACTED]*
5. Er hebben in totaal drie klankbordgroepvergaderingen (allen in 2008) plaatsgevonden, waarin de dorpsraad heeft aangegeven de weg op maaiveld te willen houden. Daartoe heeft de dorpsraad ook voorstellen gedaan. Deze voorstellen zijn door het projectbureau uit getekend, waarna het projectbureau heeft aangegeven dat de voorgestelde alternatieven door de dorpsraad niet haalbaar waren vanwege bijvoorbeeld het te kort worden van een oprit, het teveel bedrijven moeten weghalen of het aantal verkeersbewegingen.  
*Het voorstel van de dorpsraad om een aansluiting op de hoofdweg weg te laten, waardoor verkeer binnendoor via een andere aansluiting op de weg komt is strijdig met de doelstelling die beschreven is voor de opwaardering van de weg. De doelstellingen staan beschreven in het regioakkoord. Het betreft een 100 km stroomweg. Voor het deel van de weg waar het hier omgaat gaat de snelheid naar maximaal 80 km per uur in verband met de gelijkvloerse kruising met de spoorlijn. Eén van de doelstellingen is ook de weg veiliger te maken en het verkeer te concentreren op de hoofdweg om sluitverkeer te voorkomen o.a. door Zwaagdijk-West.*
6. De dorpsraad heeft de tekeningen die naar aanleiding van de ingediende alternatieven niet gezien, maar alleen de onderbouwing gehoord waardoor het niet mogelijk zou zijn.  
[REDACTED] *denkt dat de dorpsraad daar gelijk in heeft. De dorpsraad is geconfronteerd met de berekeningen tijdens de bijeenkomst op het projectbureau. Niet alles is tot in detail getekend toen, omdat eerst is gekeken of het technisch mogelijk was. Wel is er redelijk tot in detail naar gekeken en er zijn schetsen gemaakt, maar als geconcludeerd moet worden dat het niet kan op de genoemde plek dan wordt er niet meer mee doorgedaan. Op zich is [REDACTED] het ermee eens dat de communicatie hierover met de dorpsraad anders had gekund. Dit heeft ook te maken met andere zaken binnen het proces waaraan gewerkt werd. Dit kwam er tussendoor.*
7. De dorpsraad heeft een suggestie ingediend met betrekking tot een fly over met één rijbaan ter hoogte van de Oostergouw om een aansluiting te maken met de Westfrisiaweg richting A7. De consequentie daarvan is dat afslaand verkeer naar Enkhuizen daar niet mogelijk is. Verkeer naar Enkhuizen zou dan gebruik moeten maken van de afslag bij de Strip. Deze suggestie is ingediend bij het projectbureau, maar de dorpsraad heeft daar geen uitgewerkte overzichtstekening van gezien. *Er is geen overzichtstekening gemaakt hiervan. Er zijn wel onderzoeken gedaan, waarvan rapportages zijn. Qua ontwerp is dit door Grontmij gedaan en qua berekeningen voor wat betreft bijvoorbeeld het aantal verkeersbewegingen is dat door Goudappel Coffeng gedaan. De resultaten hiervan zijn teruggekoppeld naar de dorpsraad. Als het uitgevoerd wordt zoals de dorpsraad voorstaat dan komt er een verkeersontwikkeling binnendoor en wordt de terugweg anders dan de heenweg, omdat de mensen niet dezelfde weg terug kunnen die zij heen genomen hebben. Dat zal onduidelijkheid geven. Dit uit elkaar trekken van verkeersstromen moet niet gedaan worden in verband met de verkeersveiligheid. Het is een redelijk druk kruispunt. Het is het drukste punt in een drukke weg. Wat de dorpsraad voorstelt is wel uitvoerbaar, maar in strijd met de uitgangspunten van de weg. Er zijn schetsen en rapportages gemaakt van het voorstel van de dorpsraad, maar deze zijn niet uitgewerkt in detailontwerpen. Er is wel voor gekozen de kruising met de stoomtram gelijkvloers te houden in verband met de roetuitstoot van de stoomtram. Detailtekeningen van het nu voorliggende voorstel worden getoond en uitgelegd door [REDACTED]*
8. De ovatonde Wogmergouw heeft inmiddels een kleine wijziging ondergaan (afslag Den Helder gaat nu onderlangs de ovatonde via een tunnel naar rechts).  
*Geen opmerking.*
9. Gewezen wordt op een artikel in het NHD waarin gesproken wordt over het aantal verkeersbewegingen dat verwacht wordt in verband met de aanleg van de tweede Coentunnel.

Daaruit blijkt dat de cijfers die door het projectbureau worden gehanteerd voor de Westfrisiaweg meer verkeersbewegingen aangeven voor deze weg dan voor de randweg bij de Coentunnel. Dat lijkt de dorpsraad niet reëel.

*Het is niet vergeleken met de rondweg van Amsterdam. Voor de Westfrisiaweg zijn minimaal tweemaal twee rijstroken nodig in verband met het verkeersaanbod.*

10. Het projectbureau heeft van een aantal alternatieven die de dorpsraad heeft aangedragen, aangegeven wat de voor- en nadelen zijn, maar de dorpsraad kon deze voor- en nadelen niet herkennen ten opzichte van de eigen bevindingen. De door de dorpsraad genoemde voor- en nadelen zijn door het projectbureau niet serieus behandeld. Dit is in het hele proces zo gegaan.

*Geen opmerking.*

11. De dorpsraad is niet tegen de weg, omdat die belangrijk is voor de economie en de doorstroming. Bovendien zal hiermee het sluiptverkeer in Zwaagdijk-West verminderen. De dorpsraad had alleen gehoopt goed te kunnen samenwerken in de klankbordgroep om tot een gezamenlijk gedragen eindproduct te kunnen komen, maar de dorpsraad voelt zich nu niet serieus genomen. Met de gemeente is wel sprake van een goede samenwerking, maar met het projectbureau is dat helaas niet gelukt.

*[REDACTED] is het hier niet mee eens. Er is echt serieus naar gekeken door twee adviesbureaus gedurende het hele proces (ook vóór 1 maart 2010). Er zijn vijf rapportages gemaakt. Het was wellicht beter geweest als er een keer een werksessie met de dorpsraad was gehouden in aanwezigheid van een aantal deskundigen om de bevindingen door te nemen en de technische kant van de voorstellen door te nemen. De dorpsraad is wel bij het projectbureau geweest en heeft gesproken met adviseurs. Ook ter plekke werden er dan nog varianten bedacht door de dorpsraad. Daarna is het projectbureau niet meer met hen om tafel gegaan. De tekeningen van de dorpsraad zijn naar de Grontmij gestuurd door het projectbureau, die het doorgerekend hebben. Grontmij heeft aangegeven dat het qua capaciteit niet kan in verband met het aantal te verwachten verkeersbewegingen. De dorpsraad zegt dat het wel kan, omdat het in Sneek ook zo is aangelegd. In Sneek is het wat minder druk en de zijweg is ook van een ander kaliber. De Westfrisiaweg betreft een provinciale weg met een verbinding tussen twee stroomwegen. Deze weg moet daarom voldoen aan bepaalde wettelijke eisen. Het verkeer kan dan niet via een rotonde c.q. ovatonde geleid worden. Waar het aan ontbroken heeft is een werkatelier met bureau en dorpsraad. Dan had met deskundigen bekeken kunnen worden wat wel en niet mag en mogelijk is. Deze constatering doet [REDACTED] achteraf nu hij het verslag van het gesprek tussen [REDACTED] en [REDACTED] heeft gelezen. De dorpsraad vindt dat hij niet begrepen is, maar het projectbureau heeft veel gedaan met hun inbreng. De dorpsraad is echter toch niet tevreden.*

12. Op 11 november 2008 heeft het projectbureau een scope voorgelegd waar de dorpsraad zich in kon vinden, maar begin 2010 lag er een aangepaste scope die de dorpsraad niet eerder had gezien en waarin de dorpsraad zich op aangepaste onderdelen niet kan vinden. [REDACTED] krijgt de scope waarin is aangegeven wat de wijzigingen zijn aangereikt door de dorpsraad. De dorpsraad is er bij toeval achtergekomen dat er een nieuwe scope lag.

*[REDACTED] is niet bij deze bijeenkomst geweest en weet derhalve niet wat hiermee precies bedoeld wordt.*

13. De dorpsraad heeft na de laatste van de drie klankbordgroepvergaderingen eind 2008 veel brieven geschreven met protesten tegen o.a. het weghalen van het dijkje en het plaatsen van een 4,5 meter hoog scherm. Daarin is ook aangegeven welke mogelijkheden er zijn het dijkje wel te laten bestaan. In 2009 is er echter geen gelegenheid meer geweest hierop mondeling in te gaan.

*Hoort bij de Grontmij.*

14. De dorpsraad is na de klankbordgroepsessie van 30 oktober 2008 met onvrede weggegaan en heeft dat ook aangegeven aan het projectbureau. Daarop is een laatste sessie met de klankbordgroep belegd op 16 december 2008. Tijdens die sessie is hetzelfde gezegd als tijdens de sessie van 30 oktober 2008. Toen is het vanuit het projectbureau min of meer een jaar stil gebleven. In die tijd heeft de dorpsraad wel regelmatig contact gezocht met de gemeente over dit onderwerp. Op 16 december 2008 is [REDACTED] bij de sessie aanwezig geweest. Daarbij is aangegeven om welke redenen bepaalde zaken die toen doorgerekend waren niet konden. Daarna is met deze punten niet zoveel gebeurd. Het ontwerp is uitgewerkt maar niet op de varianten die zij hebben aangedragen.

15. Tijdens de bijeenkomst van 1 maart 2010 heeft het projectbureau huiswerk mee gekregen in de vorm van de opdracht om een aantal varianten te onderzoeken. De suggesties die de dorpsraad toen heeft ingeleverd zijn daarbij terug te vinden. In de quickscan op de laatste 8 pagina's staan de ingediende varianten. Verder is hierover een aantal brieven gestuurd, die bij de stukken gevoegd zijn.

Nadat het projectbureau de ovatonde verkeerd had ingetekend op 1 maart kreeg het projectbureau van de gemeentelijke commissie grondgebiedzaken de opdracht om de ovatonde op de plaats te tekenen waar de dorpsraad dat wilde.

*[REDACTED] is hierbij niet aanwezig geweest, maar heeft wel een aantal zaken doorgerekend. Het projectbureau gaat geen dingen doen die onzinnig zijn. Het verkeer moet vanaf de A7 op de Westfriaweg kunnen komen en andersom. Daar zijn regels voor qua afstanden en lengte van op- en afritten e.d. Deze regels zijn vastgelegd in het handboek van Rijkswaterstaat. Technische regelgeving geeft aan dat het alternatief dat is aangedragen door de dorpsraad niet kan. Grontmij heeft gekeken of het dan op een andere plek wel mogelijk is, maar dat blijkt niet te kunnen. Er moet gewezen kunnen worden om richting Amsterdam en Leeuwarden te kunnen gaan. Er zijn bepaalde afstanden nodig voor de weefvakken. De door de dorpsraad voorgestelde variant voor verkeersafwikkeling richting Enkhuizen mag niet. In de bewegwijzering wordt het ook bijna onmogelijk om het goed aan te geven.*

16. De raad van Medemblik is het meest gevoelig voor de kruising bij de Oostergouw, omdat die het dichtst bij de kern Zwaagdijk ligt. De dorpsraad maakt zich echter ook zorgen over de het kruispunt Wogmergouw.

*Geen opmerking.*

17. Op 1 maart 2010 heeft er een vergadering plaatsgevonden met de commissie grondgebiedzaken van de gemeente Medemblik, waarbij ook de dorpsraad en het projectbureau N23 vertegenwoordigd waren. Het projectbureau heeft toen een tekening neergelegd met bijbehorend kostenplaatje. De dorpsraad heeft een alternatief dat € [REDACTED] miljoen goedkoper uitgevoerd zou kunnen worden dan het voorstel van het projectbureau.

*Het ontwerp dat gemaakt is, is conform de richtlijnen van de provincie Noord-Holland. In het RBI model staat hoe de weg ontworpen moet worden. In de financiële berekening van het projectbureau zijn de risicokosten meegenomen. Als dat in een andere berekening niet zit, ontstaan er verschillen. [REDACTED] weet niet hoe de dorpsraad aan € [REDACTED] miljoen komt.*

18. Het projectbureau heeft de suggesties van de dorpsraad uitgewerkt, maar op andere plekken dat de dorpsraad voor ogen had. Hierdoor worden de alternatieven niet haalbaar, terwijl deze wel haalbaar zijn als ze op de plek worden getekend die de dorpsraad heeft bedoeld. De dorpsraad heeft bij één onderdeel van de suggesties geen toelichting gegeven. Het projectbureau is toen gaan werken met een aanneme, terwijl het correct was geweest als contact opgenomen was met de indiener van de tekening om na te gaan, waarom bij dat onderdeel geen toelichting van de dorpsraad stond, terwijl dat bij andere onderdelen wel het geval was.

Nu werd tijdens de commissiebehandeling van 1 maart jl. een tekening door het projectbureau gepresenteerd, waarop aangegeven werd dat het benzinstation aan de Oostergouw zou moeten verdwijnen als de suggestie van de dorpsraad aangaande de fly over zou worden gevolgd. Het projectbureau heeft de optie echter niet uitgewerkt op de plek die de dorpsraad wilde. Dit is vaker gebeurd.

*Het zou inderdaad correct zijn geweest als contact was opgenomen met de indiener, maar dat is niet gebeurd. Een rotonde leggen om het benzinstation heen is niet mogelijk in verband met het verkeersaanbod. Als daar een rotonde moet komen dan moet het benzinstation daar weg.*

19. De dorpsraad heeft gevraagd naar een verslag van de bespreking van 1 maart jl. Het projectbureau heeft aangegeven dat er geen verslag is, behoudens het ambtelijke verslag dat aan de betrokkenen is toegestuurd. De dorpsraad heeft in de commissievergadering aangegeven wat de dorpsraad heeft bedoeld en wat het projectbureau heeft uitgewerkt en dat dit niet met elkaar correspondeert.

*Geen opmerking.*

20. De politiek is benaderd door de dorpsraad, omdat er geen verslag is gemaakt van eerdere besprekingen die de dorpsraad met het projectbureau heeft gehad. Het projectbureau heeft niet met de dorpsraad willen praten naar aanleiding van de bespreking met de commissie op 1 maart jl. Daarbij is aangegeven dat hierover niet met de dorpsraad zou worden gesproken, omdat de dorpsraad geen opdrachtgever is. Het is bij de dorpsraad niet bekend of er wel overleg is gepleegd met de gemeente.

*Geen opmerking.*

21. De dorpsraad is het niet eens met de gepresenteerde scope en de quickscan, omdat de tekeningen die daarin zijn opgenomen niet zo bedoeld zijn door de dorpsraad. De dorpsraad heeft het idee van een ovatonde ingebracht, maar op een andere plek dan nu is ingetekend door het projectbureau. Zoals het projectbureau het getekend heeft, is het in strijd met de regelgeving voor een 100 km stroomweg, maar zoals de dorpsraad het bedoeld heeft is dat niet het geval.

*Eerder aan de orde geweest.*

22. Als het projectbureau een beter voorstel heeft dan de dorpsraad voor de weg, dan levert de dorpsraad het eigen idee daarvoor graag in als de weg maar op maaiveld blijft.  
*Geen opmerking.*
23. De dorpsraad heeft vorige week van een andere verkeersdeskundige weer een goede tip gekregen. De naam van deze verkeersdeskundige wil de dorpsraad niet bekendmaken, omdat in het verleden gebleken is dat bureaus die medewerking hebben verleend aan de dorpsraad als het gaat om de N23 geen opdrachten meer kregen van o.a. de provincie. Vanuit de dorpsraad zal de verkeerskundige gevraagd worden contact op te nemen met [REDACTED].  
*In het verleden heeft de actiegroep Niet door het Lint een contra expertise laten maken door DHV op basis van gegevens die openbaar waren, maar er is door DHV geen informatie ingewonnen bij het projectbureau en kwam daardoor met varianten die goedkoper waren, maar daarin waren bijvoorbeeld geen risicokosten meegenomen. Er zat een verschil in berekeningswijze. Alle juiste informatie zou echter opvraagbaar zijn geweest, omdat alle gegevens openbaar zijn in de kader van de wet openbaar bestuur. De provincie heeft er een hekel aan dat zaken achter de rug van het projectbureau en de provincie om zijn gedaan. De bevindingen van DHV zijn in de pers gekomen en gebruikt door tegenstanders in de staten.*
24. In de MER zijn vier varianten opgenomen. In geen van deze varianten is sprake van de weg op maaiveld. Dat verbaast de dorpsraad zeer. Het projectbureau zegt dat de weg op maaiveld niet kan (zie hiervoor de brief van 1 juli 2010). De tekeningen en argumenten die hieraan ten grondslag liggen, zijn niet teruggekoppeld met de dorpsraad. De passage in de brief van 1 juli jl. met betrekking tot de Wogmergouw en Oostergouw was voor die tijd niet bekend bij de dorpsraad.  
*De hoog-laagliggingen zijn onderzocht en niet het maaiveld alternatief. Dit heeft waarschijnlijk te maken met de waterleiding die daar ligt, maar [REDACTED] zal dit navragen.*
25. Het zit de dorpsraad dwars dat er verkeerde voorlichting wordt gegeven door het projectbureau. De dorpsraad vindt het projectbureau wel deskundig, maar heeft het gevoel dat er gemanipuleerd wordt. De dorpsraad betreurt het feit dat het projectbureau niet met de dorpsraad wil samenwerken.  
*Geen opmerking.*
26. De dorpsraad geeft aan in één van de eerste sessies met het projectbureau te horen te hebben gekregen dat een voorstel van de dorpsraad om te komen tot een tunnelbakconstructie voor het kruispunt Oostergouw niet haalbaar was in verband met de kosten die dit met zich mee zou brengen voor het verleggen van leidingen die daar al liggen. Tijdens de bijeenkomst van 1 maart 2010 werd aangegeven dat de leidingen toch verlegd moeten worden, ook als gekozen wordt voor de variant die het projectbureau nu voorstaat.  
*De leidingen komen in beeld, omdat de weg wat meer naar het noorden komt dan oorspronkelijk is aangegeven. Dit geldt niet voor de hele lengte, maar alleen voor het traject bij de Bangert Oosterpolder.*
27. Reactie dorpsraad op onderzoeksvragen:
- Komt de door het projectbureau N23 onderzochte variant overeen met het door de Dorpsraad Zwaagdijk-West bedoelde alternatief? *De dorpsraad geeft aan dat dit niet het geval is.*
  - Is bij het onderzoek voldoende inspanning verricht om de "haalbaarheid" van de door de dorpsraad bedoelde variant te optimaliseren? *De dorpsraad geeft aan dat dit antwoord ligt in het onderzoek richting projectbureau. De dorpsraad kan dit niet beoordelen. De dorpsraad denkt dat het projectbureau niet het maximaal haalbare geprobeerd heeft. De dorpsraad vraagt steeds om achterliggende gedachten als er een voorstel niet wordt overgenomen, maar krijgt daar geen antwoord op van het projectbureau.*
  - Is de conclusie van het projectbureau N23 dat de variant op de onderdelen verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid dermate slecht scoort dat deze variant dient af te vallen gerechtvaardigd? *Deze onderzoeksvraag komt in dit gesprek met de dorpsraad niet aan de orde.*
- Geen opmerking.*
28. Op aandrang van de dorpsraad is bij de gemeente Hoorn nagevraagd wat zij doen met het kruispunt Oostergouw. De gemeente heeft geantwoord daar niets aan te doen, omdat het voor die gemeente geen prioriteit heeft.  
Als hier niets mee gedaan wordt door de gemeente Hoorn dan blijft dit punt een probleem als het gaat om de afhandeling van het verkeer op dat punt. Dan kan de Oostergouw beter afgesloten worden.  
*Er zijn rapportages gemaakt van de varianten. Hoorn doet er niets mee.*

29. In een eerdere fase is de gemeente Wognum vertegenwoordigd door de gemeente Hoorn. Toen de voormalige burgemeester van Wognum de toen voorliggende plannen zag voor de Westfrisiaweg was hij daar ontstemd over. De tekeningen die er lagen waren goed in de ogen van de gemeente Hoorn, maar niet in de ogen van de gemeente Wognum. De gemeente Hoorn heeft de gemeente Wognum c.q. Medemblik inzake de Westfrisiaweg een paar keer aan de kant gezet.  
*Geen opmerking.*
30. De gemeenten Koggenland, Drechterland en Medemblik hebben zich (nog) niet akkoord verklaard met de proef akkoord verklaring. Deze drie gemeenten hebben problemen met de voorliggende tekeningen. Drechterland in verband met de gevolgen die de gekozen variant heeft voor het dorpslint, Koggenland in verband met het door de provincie “zacht” verklaren van Distriport van waaruit de bijdrage van Koggenland aan de Westfrisiaweg zal worden bekostigd en Medemblik in verband met het voorbehoud dat tijdens de raadsvergadering van 7 januari 2008 is gemaakt.  
*Geen opmerking.*
31. Gesproken kan worden van regionale en nationale stroomwegen. Op een regionale stroomweg is het niet gebruikelijk dat er 100 km per uur gereden mag worden. Daar ligt de snelheid op maximaal 80 km per uur. De Westfrisiaweg wordt gebaseerd op een maximum snelheid van 100 kilometer, maar in de inrichtings MER is aangegeven dat er maximaal 80 km per uur gereden mag gaan worden.  
*De maximum snelheid voor een regionale stroomweg mag 100 km per uur zijn. Ter hoogte van de spoorlijn wordt dit 80 km per uur. Dit heeft alleen te maken met het feit dat het hier een gelijkvloerse kruising betreft. Bij de spoorweg komen slagbomen over de weg. Dit is met de veiligheidscoördinator van het Rijk doorgenomen.*
32. Het projectbureau heeft aangegeven dat de dorpsraad tevreden mag zijn, omdat de weg bij de spoorlijn omlaag gaat naar maaiveld. Dit betekent echter dat er op meerdere punten in de weg weer omhoog gegaan moet worden, hetgeen geluidsoverlast zal geven (zeker 's nachts) als (vracht)verkeer optrekt. Als de weg omhoog gaat zal dit verschillen geven in uitslagen van geluidsmetingen. Daarmee heeft het projectbureau geen rekening gehouden.  
*De verlaging bij de spoorlijn is een wens van de dorpsraad geweest. Daar heeft het projectbureau zich hard voor gemaakt. Er is serieus gekeken of dit kon en er zijn gesprekken over gevoerd met Rijkswaterstaat. De spoorbeheerder zei in eerste instantie dat het niet mocht. De geluidsmodellen die zijn gebruikt zijn driedimensionaal. Hierin worden de hoogteverschillen van de weg meegenomen. Als er meer informatie over moet komen, zou dit nagevraagd moeten worden bij een geluidsdeskundige.*
33. De dorpsraad spreekt over alternatieven waarbij de weg op maaiveld ligt met kruisingen erover heen. De wethouder spreekt over maaiveld als alles op maaiveld komt te liggen. Het projectbureau stelt nu voor de weg op 6 meter boven het maaiveld te leggen afgeschermd door een geluidsscherm. Hierdoor zal vanuit het dorp uitgekeken worden op een 6 meter hoog talud met daar bovenop een geluidsscherm. De dorpsraad heeft hier oplossingen voor in de vorm van ovatondes, maar het projectbureau wil hierover niet praten met de dorpsraad. De dorpsraad zou graag zien dat het projectbureau voor deze alternatieven alsnog een kostenplaatje maakt en een beschrijving van de voor- en nadelen van dit alternatief. Het ontwerp hiervoor is ingediend op 1 maart 2010. De gemeentelijke commissie Grondgebiedzaken heeft toen de opdracht gegeven de kosten van het VO te openbaren en op te tellen met betrekking tot het traject A7 tot de Strip. Ook de voor- en nadelen staan in een lijstje van de dorpsraad in de quickscan. Deze staan nergens benoemd bij de quickscan van het projectbureau. Het projectbureau dient dit lijstje van kosten nog in te vullen. Er is nog een andere mogelijkheid, doordat er een bedrijventerrein komt aan de kant van Zwaagdijk West op grond die nu in eigendom van de gemeente Hoorn is. Als dat bedrijventerrein wordt ontwikkeld kan er redelijk simpel een ontsluiting gemaakt worden bij de Marowijne.  
*De vrije doorrijhoogte moet 3,5 meter zijn. Daar moet een constructie van 1,5 meter bovenop zitten. Dat maakt samen 6 meter. Het kan niet lager of er moet de grond ingegaan worden, maar daar liggen de waterleidingbuizen. De alternatieven zijn doorgerekend en er is gemotiveerd waarom deze niet wenselijk zijn. Dit geldt ook voor het alternatief van de Marowijne. De gemeente Hoorn geeft daarbij ook aan dat er woningen staan.*
34. De dorpsraad heeft moeite met de communicatie vanuit en de samenwerking met het projectbureau.  
*Geen opmerking.*
35. Tijdens de eerste voorlichting van het projectbureau in de Wildebras in 2008 was nog sprake van een verhoogde ligging en 10 meter noordelijk opgeschoven. Het projectbureau motiveerde dit, omdat de waterleiding er lag. Met een tekening van 1980 kon de dorpsraad aantonen dat de waterleiding 30 meter zuidelijker lag. De informatie vanuit het projectbureau was onjuist.  
*Geen opmerking.*

Hierna wordt de wensenlijst van de dorpsraad besproken (cursief de opmerkingen van [REDACTED]):

1. Verbetering van de aansluiting op de A7.  
*Wordt een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie.*
2. De Westfrisiaweg op maaiveld.  
*Is besproken, zie hierboven.*
3. De Westfrisiaweg vierbaans.  
*De opgewaardeerde Westfrisiaweg wordt vierbaans.*
4. De kruising bij de Oostergouw uitvoeren volgens de eerder ingediende suggestie van een éénbaans fly-over richting A7 of een nieuwe ontsluiting met fly-over tussen de Strip en de Oostergouw.  
*Is besproken, zie hierboven.*
5. De kruising bij de Wogmergouw vormgeven middels een ovatonde, welke zoveel mogelijk richting A7 (in ieder geval ten westen van de Wogmergouw) wordt gesitueerd.  
*Is besproken, zie hierboven.*
6. Een afdoende en landschappelijk inpasbare geluidswering.  
*Wordt naar gekeken.*
7. Groene dijkje bij het spoor behouden en een geluidsscherm erboven van twee meter. Over de spoorlijn een boog van zacht materiaal.  
*Als het technisch kan dan kan dit verder besproken worden.  
Nagevraagd zal worden wat hiermee precies bedoeld wordt.*

#### **Afronding gesprek met [REDACTED]**

[REDACTED] geeft aan dat het achteraf jammer is geweest dat er geen werkatelier met de dorpsraad is gehouden. Wellicht dat een dergelijke sessie alsnog een keer gehouden worden. Als de financiering niet duidelijk is, zal er niet op korte termijn een realisatieovereenkomst getekend worden. Aan de andere kant denkt hij dat het geen zin heeft om allerlei zaken weer aan te halen als het eigenlijk al vastligt. Het projectbureau zou wel met de dorpsraad in gesprek kunnen gaan om aan te geven hoe het ontwerp precies in elkaar zit. Dan kan ook aangegeven worden wat de oplossingen die de dorpsraad hebben ingediend betekenen voor het plan. Het projectbureau is vier dagen per week open en men kan er altijd informatie opvragen.

[REDACTED] vindt het prima als een ander verkeerskundig bureau nog om advies zal worden gevraagd, maar hij gaat ervan uit dat zij tot dezelfde conclusie zullen komen.

**AFSPRAKEN TOTAAL VAN GESPREKKEN MET [REDACTED]**

1. De dorpsraad zegt toe geen nader advies meer in te zullen winnen bij verkeersdeskundigen, die weer zouden kunnen leiden tot andere alternatieven of aanpassingen op eerder gedane suggesties vanuit de dorpsraad en/of het projectbureau.

**ACTIES TOTAAL VAN GESPREKKEN MET [REDACTED]**

NR.	DATUM	ACTIE	WIE
1.	28-07-10	Opvragen meest recente tekening projectbureau. (actie genomen en gemaild).	[REDACTED]
2.	28-07-10	Bij het projectbureau zal nagevraagd worden of er wel overleg is geweest met de gemeente naar aanleiding van de commissievergadering van 1 maart 2010.	[REDACTED]
3.	28-07-10	Verkeerskundige die laatste advies heeft gegeven dat nog niet is uitgewerkt, verzoeken contact op te nemen met [REDACTED]. (actie genomen, maar de verkeerskundige is op vakantie en niet bereikbaar op dit moment).	[REDACTED]
4.	28-07-10	Uiterlijk 2 augustus 2010 zal de dorpsraad een lijst aanleveren (via griffie@medemblik.nl) waarop kernachtig beschreven staat welke wensen de dorpsraad heeft.	Dorpsraad
5.	28-07-10	De informatie nota aan de raad inzake de MER zal naar de leden van de dorpsraad gezonden worden.	[REDACTED]
6.	28-07-10	De powerpointpresentatie van de dorpsraad inzake de mogelijkheden van ovatondes op de Westfrisiaweg zal toegezonden worden aan [REDACTED] via griffie@medemblik.nl	[REDACTED]
7.	28-07-10	Nadat een gesprek heeft plaatsgevonden tussen [REDACTED] en het projectbureau zal nog een gesprek gepland worden tussen [REDACTED], het projectbureau en een delegatie (maximaal 3 personen) van de dorpsraad. In ieder geval zullen [REDACTED] en [REDACTED] (vanaf 20 augustus 2010 met vakantie) daarbij aanwezig zijn namens de dorpsraad.	[REDACTED]
8.	28-07-10	Er zal een afspraak belegd worden in de week van 2 augustus 2010 tussen [REDACTED] en [REDACTED] (verkeerskundige projectbureau).	[REDACTED]
9.	06-08-10	Nagevraagd zal worden hoe het zit met de opmerking bij punt 24 uit de lijst met opmerkingen van de dorpsraad.	[REDACTED]
10.	06-08-10	Navragen bij de dorpsraad wat precies bedoeld wordt met punt 7 uit de wensenlijst van de dorpsraad.	[REDACTED]
11.	06-08-10	Aan het projectbureau zullen drie grote exemplaren van de tekeningen worden gevraagd ter inzage legging voor de commissie.	[REDACTED]

**SAMENVATTING BESPREKING [REDACTED] MET PROJECTBUREAU N23 D.D. 11 AUGUSTUS 2010 INZAKE DE N23 (WESTFRISIAWEG)**

Aanwezig:

- [REDACTED] (voorzitter, onderzoeksleider)
- [REDACTED] (projectdirecteur projectbureau N23)
- [REDACTED] (omgevingszaken projectbureau N23)
- [REDACTED] (techniek- en kostenmanager projectbureau N23)
- [REDACTED] (griffie Medemblik, samenvatting)

Als in dit verslag gesproken wordt over de “Dorpsraad” dan moet er gelezen worden dat het gaat om de “Dorpsraad- en Klankbordgroepen”, tenzij dit expliciet anders vermeld wordt.

De raad van de gemeente Medemblik heeft [REDACTED] verzocht de volgende onderzoeksvraag te beantwoorden: Is bij het onderzoek en de beoordeling van de alternatieven van de Dorpsraad Zwaagdijk-West, zoals dat op 1 maart 2010 bij het projectbureau N23 is ingediend, voldoende zorgvuldigheid betracht om tot het oordeel te komen dat de variant met een verlaagde ligging van de Westfrisiaweg bij de aansluitingen Wogmergouw en Oostergouw niet realistisch is?

Daarbij horen de volgende deelvragen:

1. Komt de door het projectbureau N23 onderzochte variant overeen met het door de Dorpsraad Zwaagdijk-West bedoelde alternatief?
2. Is bij het onderzoek voldoende inspanning verricht om de “haalbaarheid” van de door de Dorpsraad bedoelde variant te optimaliseren?
3. Is de conclusie van het projectbureau N23 dat de variant op de onderdelen verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid dermate slecht scoort dat deze variant dient af te vallen gerechtvaardigd?

Gesproken wordt aan de hand van de punten die nog openstaan naar aanleiding van het gesprek met de dorpsraad Zwaagdijk-West d.d. 28 juli 2010. De nummering uit dat verslag is aangehouden. De beantwoording door het projectbureau worden cursief weergegeven.

6. De dorpsraad heeft de tekeningen die naar aanleiding van de ingediende alternatieven niet gezien, maar alleen de onderbouwing gehoord waardoor het niet mogelijk zou zijn. *Gewezen wordt op de historische relatie vanaf 2006 die het projectbureau heeft met de dorpsraad van Zwaagdijk-West. Het projectbureau heeft gedocumenteerd wat er aan contacten is geweest met de dorpsraad Zwaagdijk-West vanaf 19 september 2007 tot heden. In deze contacten is 1500 uur intern het projectbureau gestoken en € [REDACTED] extern. Het complete dossier wordt overhandigd aan [REDACTED] ter inzage. Een gecompriemd overzicht zal ter inzage gelegd worden voor de leden van de commissie grondgebiedzaken en de raad van de gemeente Medemblik. Het dossier wordt mondeling toegelicht (de historie van de weg en het doel van de opwaardering worden geschetst en de inspanningen die zijn gedaan om de wensen van de dorpsraad Zwaagdijk-West te onderzoeken). Niet alle wensen en opmerkingen van de dorpsraad zijn tot in detail onderzocht, maar er is wel voor alles aandacht geweest. Als uit een eerste schets of onderzoek bleek dat suggesties niet haalbaar waren, zijn die niet verder tot in detail uitgewerkt. Wel is er uitleg gegeven en gekeken of er alternatieven zouden zijn die dichterbij de wensen van de dorpsraad zouden komen dan oorspronkelijk het geval was. De opwaardering wordt gefinancierd door 13 gemeenten, het Hoogheemraadschap, het georganiseerd bedrijfsleven, de Kamers van Koophandel en de provincie. In totaal hebben 16 partijen de intentieovereenkomst getekend. Nu ligt het regioakkoord voor ter ondertekening. Er is veel geld gestoken in het onderzoeken van de suggesties die de dorpsraad Zwaagdijk-West heeft ingediend. Meer dan voor andere betrokken gemeenten is gedaan. Nu zit het project in de afrondende fase van de onderhandelingen tussen provincie en rijk als het gaat om subsidie toezeggingen. Dit soort projecten vindt altijd plaats in de achtertuin van mensen. Als het gaat om de inhoud dan wil dat zeggen dat het huiswerk goed gedaan moet worden met alles wat daarbij hoort.*



*De procesgang wil zeggen dat er geen project ontstaat van deze omvang als de regio niet in overwegende mate aangeeft dit project te willen uitvoeren. Er zijn schadevergoedingregelingen opgesteld voor mogelijke gedupeerden. De provincie heeft voorbereidingsgelden toegezegd. Als het project niet doorgaat dan is dat weggegooid geld. Er is iemand aangesteld die niet anders doet dan spreken met bezwaarmakers.*

*Stapsgewijs is toegewerkt naar een voorontwerp. Met name bij de stap van schetsontwerp naar voorontwerp is intensief contact geweest met de omgeving. Hiervoor is gewerkt met zes klankbordgroepen onder leiding van een onafhankelijke voorzitter. De suggesties die daaruit zijn gekomen, zijn onderzocht en in een volgende klankbordgroep vergadering is aangegeven wat haalbaar is, wat niet en wat nog onderzocht zou worden. Zwaagdijk-West is daarbij betrokken geweest. Van die periode en de periode daarna is een dossier van de contacten met de dorpsraad opgesteld.*

*Het uitgangspunt is dat het een stroomweg wordt. Voor de uitvoering hiervan zijn wettelijke richtlijnen uit 2008 waaraan de ontwerpers zich moeten houden. Binnen de randvoorwaarden is door het projectbureau gekeken naar ontsluitingen en hoogte-laagte liggingen.*

*Op 19 september 2007 zijn de contouren van het regioakkoord gepresenteerd. [REDACTED] heeft toen gevraagd of de weg bij de stoomtram niet op maaiveld zou kunnen komen. Een stroomweg heeft als uitgangspunt dat de kruisende wegen ongelijkvloers zijn. Over de suggestie van [REDACTED] is overleg gevoerd met de Museum Stoomtram en IVW Inspectie van Verkeer en Waterstaat, omdat het volgens de Europese regelgeving niet mag wat [REDACTED] voorstelde. Gebleken is echter dat de Stoomtram onregelmatig en niet het hele jaar door rijdt. Het is na lang onderhandelen toch gelukt de weg daar op maaiveld te krijgen.*

*De kernvragen die nu gesteld worden door de dorpsraad, kwamen ook in 2007 al naar voren. Daarop is vanaf 2007 gereageerd. Vanaf 19 september 2007 krijgt de dorpsraad al antwoord op alle door hen gestelde vragen.*

*Het projectbureau staat altijd open voor suggesties en reageert daarop, maar op een goed moment is gezegd dat brieven integraal behandeld zouden gaan worden. [REDACTED] stuurt haar brieven ook naar de gemeente Medemblik en een heel aantal andere instanties. Er is toen een aparte bijeenkomst geweest op 16 februari 2010 waarbij aanwezig waren de dorpsraad van Zwaagdijk-West, een jurist van de gemeente, een verkeersdeskundige en een omgevingsdeskundige. Toen zijn alle suggesties nog een keer doorgenomen op (on)haalbaarheid. Het dijkje achter de woning van [REDACTED] moet weg als er gewerkt gaat worden aan de weg. Alle brieven en vragen van de dorpsraad zijn behandeld. Er zijn ook de nodige quickscans gemaakt.*

*Bestuurlijk Medemblik heeft steeds gezegd dat de dorpsraad in gesprek moest gaan met het projectbureau, waardoor het projectbureau steeds meer op de stoel van de bestuurder is komen te zitten in deze. Het projectbureau heeft aangegeven dat de wethouder nu aan zet is richting de raad. Het projectbureau heeft op verzoek van de wethouder nog wel een presentatie gegeven in de commissie, waarin met name ook de suggestie van de dorpsraad om te komen tot ovatondes is besproken.*

*Het idee van de ovatonde is wel uitgewerkt. Daar is drie maanden mee gemoeid geweest. Op de plek die de dorpsraad heeft aangegeven, is het niet mogelijk. Het projectbureau heeft toen zelf gekeken naar mogelijke alternatieven qua plaats, maar het is niet haalbaar en toepasbaar. Voor Zwaagdijk-West is er een extra klankbordgroepsessie geweest in december 2008 en in 2009 is er steeds contact geweest met de dorpsraad. Ook toen zij later nog kwamen met suggesties zijn deze zaken opgepakt.*

7. De dorpsraad heeft een suggestie ingediend met betrekking tot een fly over met één rijbaan ter hoogte van de Oostergouw om een aansluiting te maken met de Westfrisiaweg richting A7. De consequentie daarvan is dat afslaand verkeer naar Enkhuizen daar niet mogelijk is. Verkeer naar Enkhuizen zou dan gebruik moeten maken van de afslag bij de Strip. Deze suggestie is ingediend bij het projectbureau, maar de dorpsraad heeft daar geen uitgewerkte overzichtstekening van gezien. Er is wel een tekening gemaakt, maar als bij het schetsontwerp al te zien is dat het niet haalbaar is, dan wordt het niet verder uitgewerkt. De tekeningen staan in de quickscan. Elke suggestie wordt uitgewerkt aan de hand van 15 punten met als laatste de visie van de gemeente. De resultaten van de quickscan van de ovatonde zijn bekend bij de dorpsraad.
12. Op 11 november 2008 heeft het projectbureau een scope voorgelegd waar de dorpsraad zich in kon vinden, maar begin 2010 lag er een aangepaste scope die de dorpsraad niet eerder had gezien en waarin de dorpsraad zich op aangepaste onderdelen niet kan vinden. [REDACTED] krijgt de scope waarin is aangegeven wat de wijzigingen zijn aangereikt door de dorpsraad. De dorpsraad is er bij toeval achtergekomen dat er een nieuwe scope lag.

*Het klopt dat er een verouderde scope is. Het projectbureau werkt met een transparante en open communicatie. De verslagen en kwadranten worden daarom op de website geplaatst. De scope is inhoudelijk besproken in een eindsessie met een presentatie. De resultaten hiervan zijn verwerkt, maar de aangepaste versie is per ongeluk niet op de website geplaatst. De juiste matrix is wel op de slotbijeenkomst getoond, daarop door redenerende heeft de dorpsraad wel met de juiste gegevens kunnen werken. De dorpsraad heeft hiermee een jaar niets gedaan. Er is hierover contact geweest met [REDACTED]. Begin 2010 is gebleken dat de verkeerde kruistabel op de website stond. Op 3 december 2009 heeft [REDACTED] hierover gesproken met [REDACTED]. Op 7 april 2010 is op verzoek van [REDACTED] schriftelijk bevestigd dat de bestaande geluidswal ter hoogte van Zwaagdijk-West niet geheel behouden kan worden bij de aanleg van de N23.*

13. De dorpsraad heeft na de laatste van de drie klankbordgroepvergaderingen eind 2008 veel brieven geschreven met protesten tegen o.a. het weghalen van het dijkje en het plaatsen van een 4,5 meter hoog scherm. Daarin is ook aangegeven welke mogelijkheden er zijn het dijkje wel te laten bestaan. In 2009 is er echter geen gelegenheid meer geweest hierop mondeling in te gaan. *Tijdens die periode is gewerkt aan andere delen van het traject. Dit deel stond toen on hold. Het maximale is eruit gehaald. Als het ontwerp verdergaat is pas bekend om wel type geluidsscherm het gaat en hoe de geluidswering eruit komt te zien.*

*Het projectbureau zal hierop nog schriftelijk reageren richting [REDACTED]*

15. Tijdens de bijeenkomst van 1 maart 2010 heeft het projectbureau huiswerk mee gekregen in de vorm van de opdracht om een aantal varianten te onderzoeken. De suggesties die de dorpsraad toen heeft ingeleverd zijn daarbij terug te vinden. In de quickscan op de laatste 8 pagina's staan de ingediende varianten. Verder is hierover een aantal brieven gestuurd, die bij de stukken gevoegd zijn. Nadat het projectbureau de ovatonde verkeerd had ingetekend op 1 maart kreeg het projectbureau van de gemeentelijke commissie grondgebiedzaken de opdracht om de ovatonde op de plaats te tekenen waar de dorpsraad dat wilde.

*Dit is niet ingetekend, maar richting de dorpsraad is wel aangegeven waarom het op de door de dorpsraad genoemde plek niet mogelijk was. Navraag wordt gedaan bij [REDACTED]*

*Het is anders getekend, omdat het op de plek waar de dorpsraad een ovatonde wil niet kan. Om de dorpsraad terwille te zijn is gekeken of er wellicht een andere mogelijkheid zou zijn. Ruimtelijk is het wel mogelijk, maar dan kan niet worden voldaan aan de uitgangspunten van een stroomweg.*

17. Op 1 maart 2010 heeft er een vergadering plaatsgevonden met de commissie grondgebiedzaken van de gemeente Medemblik, waarbij ook de dorpsraad en het projectbureau N23 vertegenwoordigd waren. Het projectbureau heeft toen een tekening neergelegd met bijbehorend kostenplaatje. De dorpsraad heeft een alternatief dat € [REDACTED] miljoen goedkoper uitgevoerd zou kunnen worden dan het voorstel van het projectbureau.

*De door het projectbureau geleverde kostenindicatie is gebaseerd op de ERBI richtlijnen van de provincie. De dorpsraad heeft geen lijst ingeleverd waarin staat op welke punten hun ontwerp voordeliger is.*

*De projectleider uit Sneek heeft, in bij zijn van [REDACTED], aangegeven dat een ovatonde zoals aangelegd bij Sneek niet kan op de aangewezen plek in de Westfrisiaweg. Is Sneek is begonnen met het werken met een architect, terwijl de architect hier in het vervolgtraject is ingezet toen de ruwe kaders klaar waren. Daarna zijn de plannen beoordeeld door de provincie.*

18. Het projectbureau heeft de suggesties van de dorpsraad uitgewerkt, maar op andere plekken dat de dorpsraad voor ogen had. Hierdoor worden de alternatieven niet haalbaar, terwijl deze wel haalbaar zijn als ze op de plek worden getekend die de dorpsraad heeft bedoeld. De dorpsraad heeft bij één onderdeel van de suggesties geen toelichting gegeven. Het projectbureau is toen gaan werken met een aanneming, terwijl het correct was geweest als contact opgenomen was met de indiener van de tekening om na te gaan, waarom bij dat onderdeel geen toelichting van de dorpsraad stond, terwijl dat bij andere onderdelen wel het geval was.

*Nu werd tijdens de commissiebehandeling van 1 maart jl. een tekening door het projectbureau gepresenteerd, waarop aangegeven werd dat het benzinstation aan de Oostergouw zou moeten verdwijnen als de suggestie van de dorpsraad aangaande de fly over zou worden gevolgd. Het projectbureau heeft de optie echter niet uitgewerkt op de plek die de dorpsraad wilde. Dit is vaker gebeurd.*

*De locatie bij de Wogmergouw die door de dorpsraad is aangegeven is niet haalbaar. Het projectbureau heeft toen gekeken op welke plek wel tegemoet zou kunnen worden gekomen aan de wens van de dorpsraad om een ovatonde aan te leggen. Het is ruimtelijk technisch mogelijk, maar het is dan niet conform wet- en regelgeving.*

*Voor de Oostergouw is gekeken naar de mogelijkheid, maar dat is zo ingrijpend dat het niet haalbaar moet worden geacht. Wel is gekeken of er andere mogelijkheden zijn, maar geconcludeerd is dat dit vanwege de verkeersveiligheid niet mogelijk is.*

*Het projectbureau heeft zelfs nog meer onderzocht dan de dorpsraad heeft aangegeven. Alle resultaten zijn te vinden in de quickscan. Deze quickscan is naar de commissie grondgebiedzaken en de dorpsraad gestuurd.*

20. De politiek is benaderd door de dorpsraad, omdat er geen verslag is gemaakt van eerdere besprekingen die de dorpsraad met het projectbureau heeft gehad. Het projectbureau heeft niet met de dorpsraad willen praten naar aanleiding van de bespreking met de commissie op 1 maart jl. Daarbij is aangegeven dat hierover niet met de dorpsraad zou worden gesproken, omdat de dorpsraad geen opdrachtgever is. Het is bij de dorpsraad niet bekend of er wel overleg is gepleegd met de gemeente.  
*Het betreft hier een misverstand. In de verdeling van de verantwoordelijkheden is niet besproken wie er een verslag zou maken. Toen daarom wel gevraagd werd, heeft de verantwoordelijk ambtenaar achteraf nog een verslag gemaakt. Er is geen verslag gemaakt op het moment dat de vergadering heeft plaatsgevonden. Het achteraf opgestelde verslag is aan de deelnemers toegestuurd.*
21. De dorpsraad is het niet eens met de gepresenteerde scope en de quickscan, omdat de tekeningen die daarin zijn opgenomen niet zo bedoeld zijn door de dorpsraad. De dorpsraad heeft het idee van een ovatonde ingebracht, maar op een andere plek dan nu is ingetekend door het projectbureau. Zoals het projectbureau het getekend heeft, is het in strijd met de regelgeving voor een 100 km stroomweg, maar zoals de dorpsraad het bedoeld heeft is dat niet het geval.  
*Het projectbureau heeft alles uit de kast gehaald om een oplossing te bedenken. Het is het projectbureau ook alles aan gelegen ervoor te zorgen dat alles goed wordt onderzocht. Alle suggesties die gedaan zijn en haalbaar gebleken zijn, worden uitgevoerd. Deze suggestie is niet haalbaar gebleken.*
25. Het zit de dorpsraad dwars dat er verkeerde voorlichting wordt gegeven door het projectbureau. De dorpsraad vindt het projectbureau wel deskundig, maar heeft het gevoel dat er gemanipuleerd wordt. De dorpsraad betreurt het feit dat het projectbureau niet met de dorpsraad wil samenwerken.  
*Op 5 juli 2010 is er op verzoek van de wethouder een extra bijeenkomst gehouden met de dorpsraad en de commissie grondgebiedzaken naar aanleiding van de presentatie over de ovatonde. Gevoelens van wantrouwen kunnen echter niet weggenomen worden.*
26. De dorpsraad geeft aan in één van de eerste sessies met het projectbureau te horen te hebben gekregen dat een voorstel van de dorpsraad om te komen tot een tunnelbakconstructie voor het kruispunt Oostergouw niet haalbaar was in verband met de kosten die dit met zich mee zou brengen voor het verleggen van leidingen die daar al liggen. Tijdens de bijeenkomst van 1 maart 2010 werd aangegeven dat de leidingen toch verlegd moeten worden, ook als gekozen wordt voor de variant die het projectbureau nu voorstaat.  
*Aan de kant van Hoorn ligt een kabel- en leidingenstrook. Dat is kostbaar. De verlegging van kabel- en leidingwerk vindt plaats bij de Wogmergouw aan de kant van Hoorn. Deze verlegging vindt niet plaats bij de Oostergouw. Bij de Rijweg zal ook iets verlegd moeten worden. Een tunneloplossing is mogelijk, maar kost veel geld. De dorpsraad heeft de indruk dat het verleggen van kabels en leidingen de oorzaak zijn van de hoge kosten, maar dat is niet zo. De kosten voor het aanleggen van een tunnel worden niet alleen bepaald door het moeten verplaatsen van kabels en leidingen. In dit geval zouden de kabels en leidingen op die plek daarvoor ook niet verplaatst hoeven te worden. Er zal een schets gemaakt worden van hoe het zit met de kabels en leidingen bij de Wogmergouw en Oostergouw.*
31. Gesproken kan worden van regionale en nationale stroomwegen. Op een regionale stroomweg is het niet gebruikelijk dat er 100 km per uur gereden mag worden. Daar ligt de snelheid op maximaal 80 km per uur. De Westfrisiaweg wordt gebaseerd op een maximum snelheid van 100 kilometer, maar in de inrichtings MER is aangegeven dat er maximaal 80 km per uur gereden mag gaan worden (pagina 135 inrichtings MER).  
*Hierop komt nog antwoord. Het ontwerp gaat uit van een 100 km stroomweg, waarbij op onderdelen maximaal 80 km per uur gereden mag worden.*
32. Het projectbureau heeft aangegeven dat de dorpsraad tevreden mag zijn, omdat de weg bij de spoorlijn omlaag gaat naar maaiveld. Dit betekent echter dat er op meerdere punten in de weg weer omhoog gegaan moet worden, hetgeen geluidsoverlast zal geven (zeker 's nachts) als (vracht)verkeer optrekt. Als de weg omhoog gaat zal dit verschillen geven in uitslagen van geluidsmetingen. Daarmee heeft het projectbureau geen rekening gehouden.  
*Het projectbureau houdt zich aan de richtlijnen die in de Wet Geluidshinder staan. Als het effect hoger is dan 55 dba op de gevels op een bepaalde afstand dan moeten er maatregelen getroffen worden. Er is een geluids- en luchtonderzoek gedaan. Er wordt nergens boven de vastgestelde normen gekomen. Hiervoor zijn vastgestelde rekenmodellen.*

### Reactie op de wensen van de dorpsraad

De reactie van het projectbureau staat cursief vermeld.

1. Verbetering van de aansluiting op de A7.  
*Die aansluiting wordt verbeterd met het voorliggende ontwerp. De provincie heeft aan het eind van de Westfrisiaweg in aansluiting op de A7 een rotonde aangelegd, waarvan de provincie erkent dat dit niet goed is geweest. De provincie zal de rotonde weghalen voordat aan de gang wordt gegaan met de opwaardering van de Westfrisiaweg.*
2. De Westfrisiaweg op maaiveld.  
*Bij de spoorlijn is de weg op maaiveld. Dit betekent dat de weg bijna op maaiveld ligt achter het huis van [REDACTED]. Het dijkje kan niet gehandhaafd blijven in verband met de werkzaamheden die aan de weg uitgevoerd moeten worden. De grens van de opgewaardeerde weg zal nagenoeg liggen op de grens van de huidige weg, maar voor de werkzaamheden is extra ruimte nodig. De dijk moet dan weg. Het is denkbaar dat aan de zijde van [REDACTED] haar woning tegen het geluidsscherm aan een groen wal wordt aangebracht. Het lijkt er dan op vanuit de tuin van de familie [REDACTED] dat er een groene wal ligt met daarop een scherm. Of er dan slechts 2 meter scherm zichtbaar wordt of meer wordt nog onderzocht. Het ziet ernaar uit dat het meer dan 2 meter wordt, maar minder dan 4 meter. De dijk gaat weg tijdens de uitvoering. Hetzelfde geldt voor de bomen tussen de dijk en het stuk grond van de familie [REDACTED]. Aan dit onderwerp zal aandacht besteed worden in de uitwerking van de plannen..*
3. De Westfrisiaweg vierbaans.  
*Dat wordt de Westfrisiaweg op dit deel van het traject. Voor het verdere traject geldt dit met name ten westen van de A7 niet, maar de aansluiting van de N243 op de A7 wordt wel vierbaans. Op het verdere deel is minder verkeer, waardoor het daar niet noodzakelijk is. Het ontwerp van de weg is gebaseerd op de vervoerswaarde in het kader van de maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) die is opgesteld.*
4. De kruising bij de Oostergouw uitvoeren volgens de eerder ingediende suggestie van een éénbaans fly-over richting A7 of een nieuwe ontsluiting met fly-over tussen de Strip en de Oostergouw.  
*Eerder besproken.*
5. De kruising bij de Wogmergouw vormgeven middels een ovatonde, welke zoveel mogelijk richting A7 (in ieder geval ten westen van de Wogmergouw) wordt gesitueerd.  
*Eerder besproken.*
6. Een afdoende en landschappelijk inpasbare geluidswering.  
*Wordt nog aan gewerkt in het kader van het landschapsplan met daaraan voorafgaand het beeldkwaliteitsplan. Beide plannen zijn openbaar.*
7. Groene dijkje bij het spoor behouden en een geluidsscherm erboven van twee meter. Over de spoorlijn een boog van zacht materiaal.  
*De beoogde uitvoering is besproken in de klankbordgroep, maar er zijn inmiddels nieuwe technieken bekend. Voor de spoorovergang gaat gewerkt worden met geluidssarme overgangen. Dit is ook opgenomen in de scope.*

### Onderzoeksvragen raad

De onderzoeksvragen worden verkennend besproken.

### Algemeen afrondend

Het projectbureau geeft aan dat de aandacht die aan Zwaagdijk-West is besteed niet in verhouding staat tot de aandacht die aan andere gemeenten is besteed qua kosten en inspanningen.

De gemeente Hoorn heeft op verschillende punten water bij de wijn gedaan om Zwaagdijk-West tegemoet te komen. De weg is daardoor aanzienlijk richting Hoorn verlegd ten opzichte van de oorspronkelijke plannen.

### Afspraken

1. Afsproken wordt dat uiterlijk woensdag 25 augustus 2010 de reactie van het projectbureau komt op verschillende vragen die nog openstaan met daarbij de oplegnotitie bij het dossier over Zwaagdijk-West.
2. Gezien het traject dat doorlopen wordt richting de ondertekening van de realisatieovereenkomst zal de definitieve besluitvorming niet eerder plaatsvinden dan in de raden van oktober 2010. Dit zal gemeld worden aan de raad van Medemblik.
3. De onderzoeksresultaten zullen aan de commissie en de raad gepresenteerd worden voorafgaand aan de commissie grondgebiedzaken die gepland staat voor 27 september 2010.

**ACTIES TOTAAL VAN GESPREKKEN MET [REDACTED]**

NR.	DATUM	ACTIE	WIE
1.	28-07-10	Opvragen meest recente tekening projectbureau. (actie genomen en gemaild).	[REDACTED]
2.	28-07-10	Bij het projectbureau zal nagevraagd worden of er wel overleg is geweest met de gemeente naar aanleiding van de commissievergadering van 1 maart 2010.	[REDACTED]
3.	28-07-10	Verkeerskundige die laatste advies heeft gegeven dat nog niet is uitgewerkt, verzoeken contact op te nemen met [REDACTED]. (actie genomen, maar de verkeerskundige is op vakantie en niet bereikbaar op dit moment).	[REDACTED]
4.	28-07-10	Uiterlijk 2 augustus 2010 zal de dorpsraad een lijst aanleveren (via griffie@medemblik.nl) waarop kernachtig beschreven staat welke wensen de dorpsraad heeft.	Dorpsraad
5.	28-07-10	De informatienota aan de raad inzake de MER zal naar de leden van de dorpsraad gezonden worden.	[REDACTED]
6.	28-07-10	De powerpointpresentatie van de dorpsraad inzake de mogelijkheden van ovatondes op de Westfrisiaweg zal toegezonden worden aan [REDACTED] via griffie@medemblik.nl	[REDACTED]
7.	28-07-10	Nadat een gesprek heeft plaatsgevonden tussen [REDACTED] en het projectbureau zal nog een gesprek gepland worden tussen [REDACTED], het projectbureau en een delegatie (maximaal 3 personen) van de dorpsraad. In ieder geval zullen [REDACTED] en [REDACTED] (vanaf 20 augustus 2010 met vakantie) daarbij aanwezig zijn namens de dorpsraad.	[REDACTED]
8.	28-07-10	Er zal een afspraak belegd worden in de week van 2 augustus 2010 tussen [REDACTED] en [REDACTED] (verkeerskundige projectbureau).	[REDACTED]
9.	06-08-10	Nagevraagd zal worden hoe het zit met de opmerking bij punt 24 uit de lijst met opmerkingen van de dorpsraad.	[REDACTED] [REDACTED]
10.	06-08-10	Navragen bij de dorpsraad wat precies bedoeld wordt met punt 7 uit de wensenlijst van de dorpsraad.	[REDACTED]
11.	06-08-10	Aan het projectbureau zullen drie grote exemplaren van de tekeningen worden gevraagd ter inzage legging voor de commissie.	[REDACTED]
12.	11-08-10	Navragen hoe gegaan is met het (niet) publiceren van de gecorrigeerde versie van de scope op de website.	[REDACTED] [REDACTED]
13.	11-08-10	Schriftelijke reactie van het projectbureau n.a.v. punt 13 uit de vragenlijst.	[REDACTED]
15.	11-08-10	Genomen acties bij punt 15 uit de vragenlijst opvragen bij [REDACTED] [REDACTED]	[REDACTED] [REDACTED]
16.	11-08-10	Schets maken van hoe het zit met leidingen en kabels bij Wogmergouw en Oostergouw m.b.t. de aanleg van de weg.	[REDACTED] [REDACTED]
17.	11-08-10	Met ontwerpdeskundige kijken hoe het zit met de snelheid die op de weg gereden mag worden n.a.v. de opmerking in de inrichtings MER hierover (pagina 135)	[REDACTED]
18.	11-08-10	Oplegnotitie opstellen voor ter inzage legging commissies en gemeenteraad.	[REDACTED] [REDACTED]

# Quickscan

Variant Ovatonde Wogmergouw en  
Variant Oostergouw

Definitief

Projectbureau Westfrisiaweg

Grontmij Nederland B.V.  
De Bilt, 9 november 2010

T&M-1021279-MH, revisie D2

# Verantwoording

**Titel** : Quicksan  
**Subtitel** : Variant Ovatonde Wogmergouw en  
Variant Oostergouw  
**Projectnummer** : 214706  
**Referentienummer** : T&M-1021279-MH  
**Revisie** : D2  
**Datum** : 9 november 2010

**Auteur(s)** : [REDACTED]  
**E-mail adres** : [REDACTED]@grontmij.nl  
**Gecontroleerd door** : [REDACTED]  
**Paraaf gecontroleerd** :  
**Goedgekeurd door** : [REDACTED]  
**Paraaf goedgekeurd** :  
**Contact** : De Holle Bilt 22  
3732 HM De Bilt  
Postbus 203  
3730 AE De Bilt  
T +31 30 220 74 44  
F +31 30 220 02 94  
www.grontmij.nl

# Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
2	Scope.....	5
3	Huidig voorontwerp.....	8
4	Ideeën Dorpsraad.....	10
4.1	Variant bij Wogmergouw.....	11
4.1.1	Ontwerp.....	11
4.1.2	Verkeerskunde.....	14
4.1.3	Verkeersveiligheid.....	14
4.1.4	Verkeersstromen (zie bijlage 1).....	14
4.1.5	Ruimtebeslag.....	15
4.1.6	Fietsverbindingen.....	15
4.1.7	Leefbaarheid.....	16
4.1.8	Kosten.....	16
4.1.9	Conclusie / Advies.....	16
4.2	Variant bij Oostergouw.....	17
4.2.1	Voorontwerp.....	17
4.2.2	Ontwerp variant.....	17
4.2.3	Verkeerskunde / verkeersveiligheid.....	19
4.2.4	Verkeersstromen (zie bijlage 1).....	19
4.2.5	Ruimtebeslag.....	19
4.2.6	Fietsverbindingen.....	20
4.2.7	Leefbaarheid.....	20
4.2.8	Kosten.....	20
4.2.9	Conclusie / Advies.....	21

Bijlage 1: Effecten variant ovatonde Wogmergouw (door GC)

Bijlage 2: Voorstel Dorpsraad

Bijlage 3: Capaciteitsberekening Ovatonde

Bijlage 3: Capaciteitsberekening ovatonde

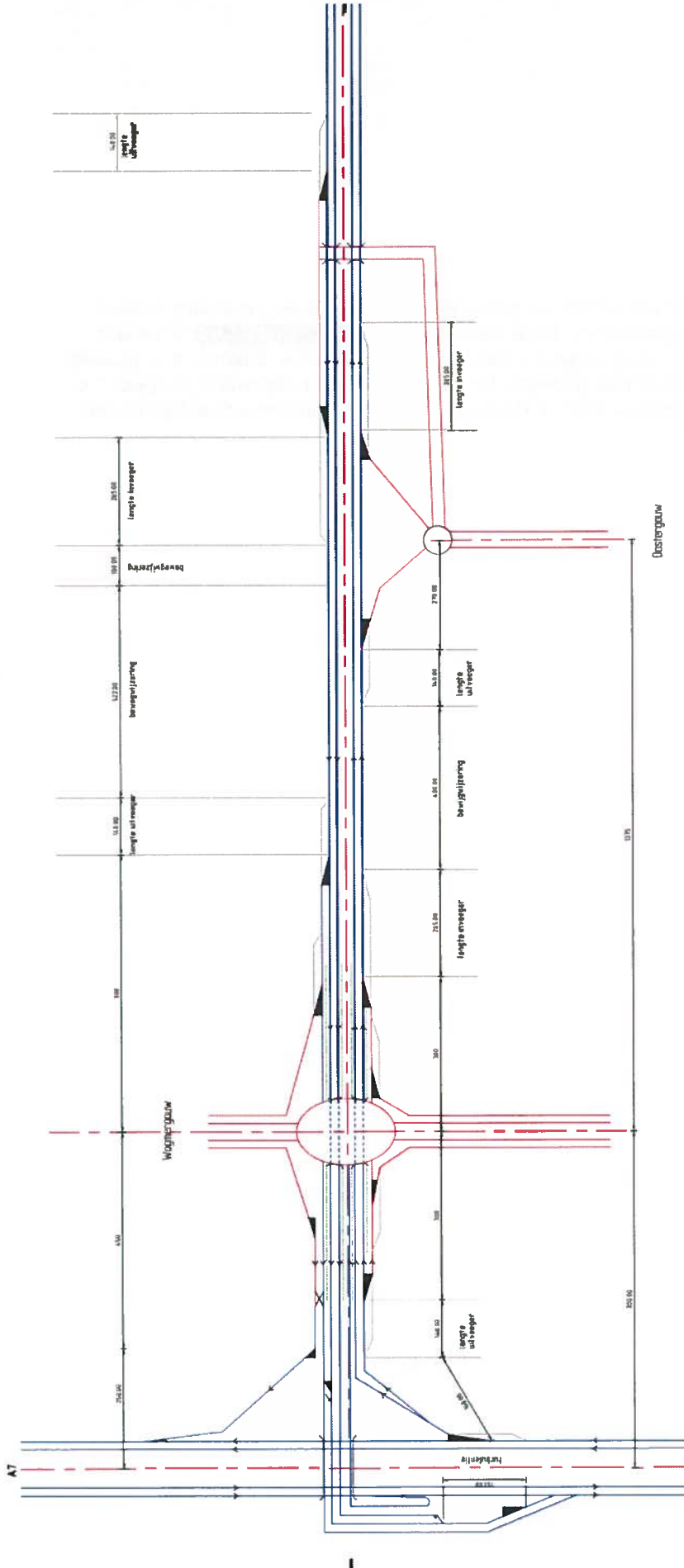


# 1 Inleiding

Op 1 maart 2010 heeft een overleg plaatsgevonden tussen de Commissie Grondgebiedszaken van de gemeente Medemblik, de dorpsraad Zwaagdijk West en het projectbureau N23 Westfri-siaweg. Onderwerp van overleg was de door de dorpsraad ingebrachte idee voor alternatieve aansluitingen van de Wogmergouw en Oostergouw. Naar aanleiding hiervan is afgesproken dat deze alternatieven door middel van een quick scan zouden worden onderzocht. Ten aanzien van het onderzoek is bepaald dat het zich zou richten op technische haalbaarheid, functionali-teit en verkeerskundige gevolgen. Daarnaast is afgesproken dat de kosten van de alternatieve oplossingen zouden worden afgezet tegen de kosten van de in de Realisatieovereenkomst voorgestelde oplossing. Afgesproken is de door [REDACTED] aangeleverde tekeningen hierbij als uitgangspunt zouden dienen. De ideeën van de Dorpsraad zijn bij brief van 9 maart 2010 verder toegelicht en zijn extra tekeningen van de oplossingen overlegd.

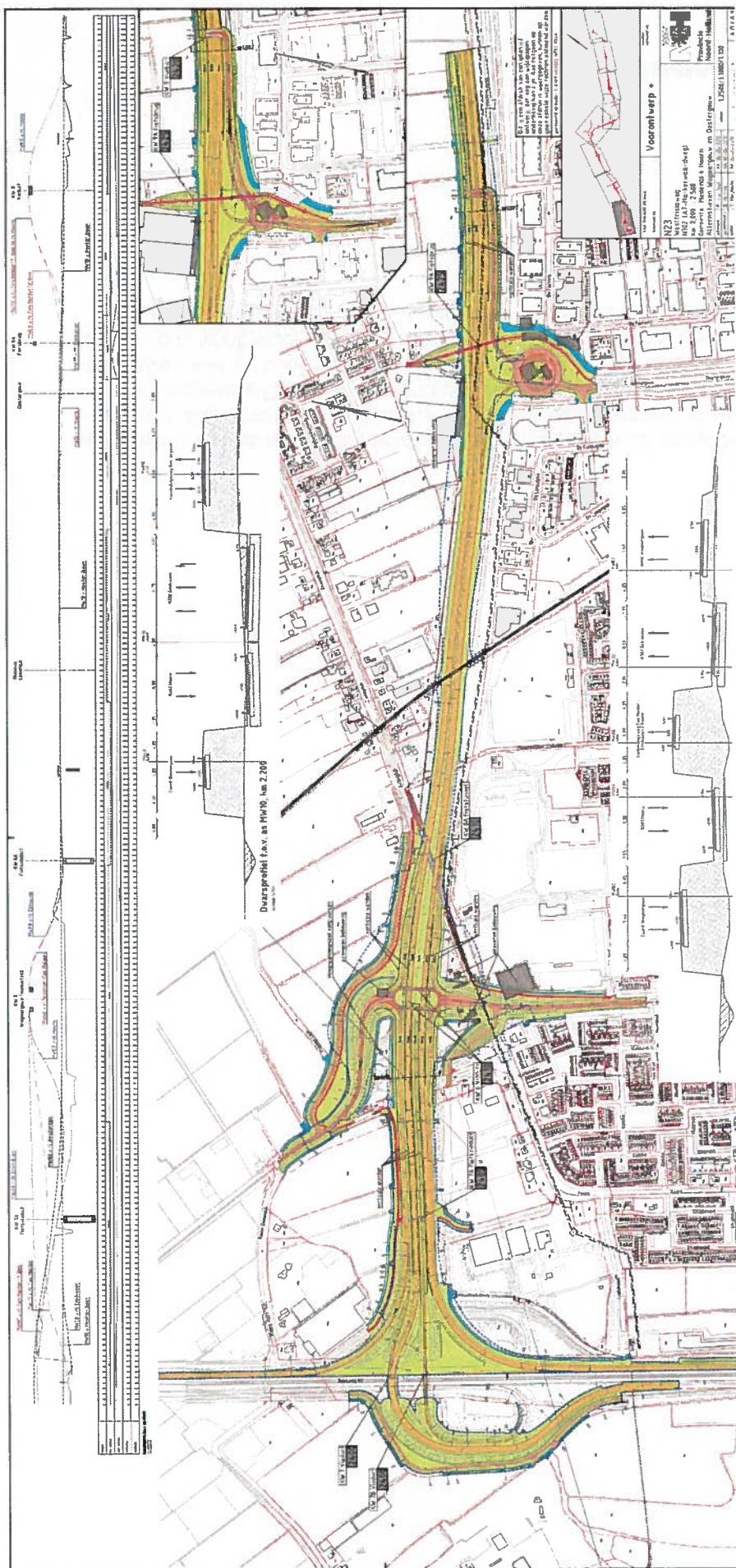
## 2 Scope

De scope van deze variantenstudie omvat het gedeelte A7 tot en met de aansluiting Oostergouw. Hierbij moet worden opgemerkt dat in de toelichting van [REDACTED] de variant voor het zuidelijk gedeelte A7 – Wogmergouw, niet nader omschreven is. Daarom is in dezelfde lijn als de toelichting van het noordelijk gedeelte het zuidelijk gedeelte uitgewerkt. In figuur 1 is de variant schematisch weergegeven door middel van een rijstrokschema en in figuur 2 het uitgewerkte ontwerp.



Maten gebaseerd op minimale turbulentieafstanden of bewegwijzering  
aan de hand van handboek wegontwerp stroomwegen

Figuur 1. Rijstrokschema variant Ovalonde Wegongang Zwaagdijk West



Figuur 2: Ontwerp variant Ovalonds Wegmengouw Zwagadijk West.

### **3 Huidig voorontwerp**

Het VO-tracé van de N23 Westfrisiaweg Hoorn - Enkhuizen gaat uit van twee doorgaande rijstroken met uitzondering van het wegvak tussen de aansluiting A7 en Oostergouw in de richting Enkhuizen. Dit wegvak bestaat uit drie doorgaande rijstroken vormgegeven als een samenvoeging van het verkeer uit de richting Den Helder (één rijstrook) en de richting Amsterdam (twee rijstroken). Ter plaatse van de aansluiting Wogmergouw is een uitrijstrook aanwezig. De linker (derde) rijstrook van de hoofdrijbaan wordt beëindigd ter hoogte van de aansluiting Oostergouw.





## 4 Ideeën Dorpsraad

De ideeën van de Dorpsraad zijn op te delen in 2 varianten, te weten:

- Variant bij Wogmergouw (van de A7 tot de museumstoomtram)
- Variant bij Oostergouw (van de museumstoomtram tot en met Oostergouw).

### 4.1. Eisen en uitgangspunten ontwerp N23 Westfrisiaweg

De varianten moeten aan de volgende uitgangspunten van de N23 Westfrisiaweg voldoen, zoals vastgelegd in het Regioakkoord N23 Westfrisiaweg:

- Verkeersveiligheid vergroten
- Leefbaarheid verbeteren
- Bereikbaarheid verbeteren (doorstroming)

Het ontwerp van de varianten moet aan de volgende richtlijnen voldoen:

- ERBI 2009 (Eisen en Richtlijnen Bouw en Infraprojecten van de provincie Noord-Holland)
- Handboek Wegontwerp
  - Basiscriteria
  - Stroomwegen
  - Gebiedsontsluitingswegen
  - Erftoegangswegen
- NOA (Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen), deze gelden voor de A7.

Op de volgende onderdelen zullen de beide varianten worden getoetst:

- Ontwerp (richtlijnen)
- Verkeerskunde
- Verkeersveiligheid
- De verkeersstromen (door Goudappel Coffeng)
- Het ruimtebeslag
- De fietsverbindingen
- De leefbaarheid
- Kosten

## 4.1 Variant bij Wogmergouw

### 4.1.1 Ontwerp

De variant is middels een 3D-ontwerppakket uitgewerkt. Hierbij is conform de richtlijnen rekening gehouden met turbulentieafstanden, afstanden ten behoeve van de bewegwijzering, verticale boogstralen en hellingspercentages. Deze vier componenten zijn bepalend voor de locatie van de ovatonde (benodigde afstand A7 ovatonde).

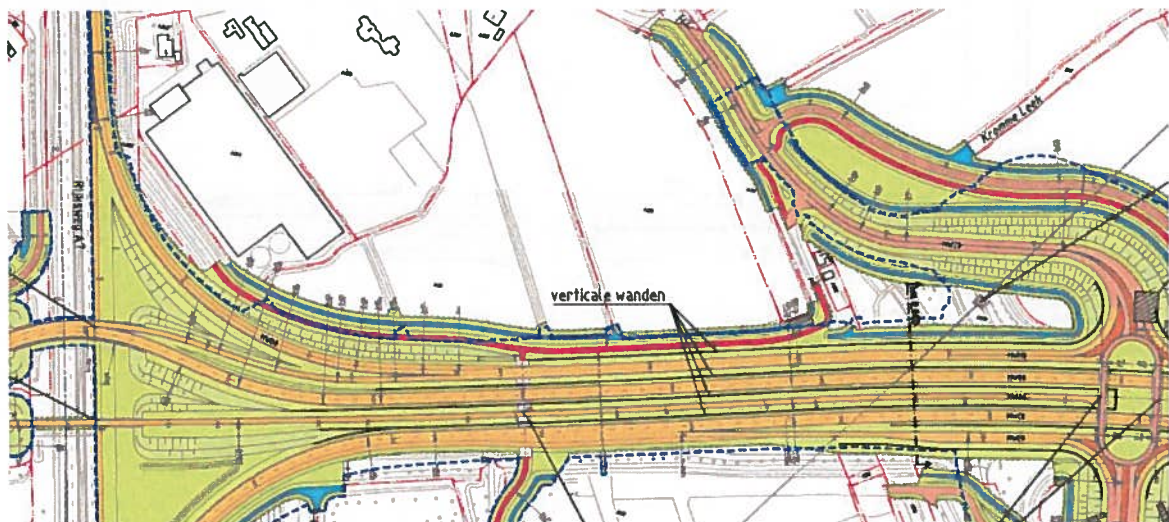
Hieronder wordt het ontwerp van de variant (zie figuur 5) verduidelijkt:

In de variant, die is aangedragen door de dorpsraad Zwaagdijk West wordt het verkeer vanuit Enkhuizen dat richting Den Helder (A7) wil over de ovatonde geleid.

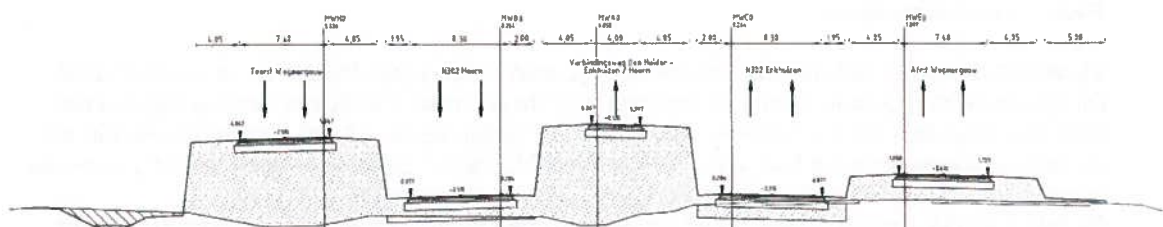
Het verkeer voegt hierbij na de aansluiting Oostergouw uit en neemt de afrit richting de ovatonde. Vervolgens wordt de ovatonde voor de helft genomen om vervolgens weer uit te voegen richting de A7.

Verkeer vanuit de richting Den Helder naar Enkhuizen voegt op de A7 uit en gaat vervolgens over de A7 heen en blijft hoog rijden om via de ovatonde weer in te voegen op de Westfrisiaweg.

Figuur 6 toont een dwarsprofiel van de weg ten westen van de ovatonde. De twee hoog gelegen wegen zijn de verbindingswegen van en naar de A7 toe. De weg hiertussen is de N23 Westfrisiaweg vanuit Enkhuizen richting A7. De tweede weg van rechts is de N23 Westfrisiaweg vanaf de A7 richting Enkhuizen en de meest rechtse weg is de afrit, voor het verkeer vanaf Amsterdam (A7), richting de Wogmergouw.



Figuur 5: Variant Wogmergouw



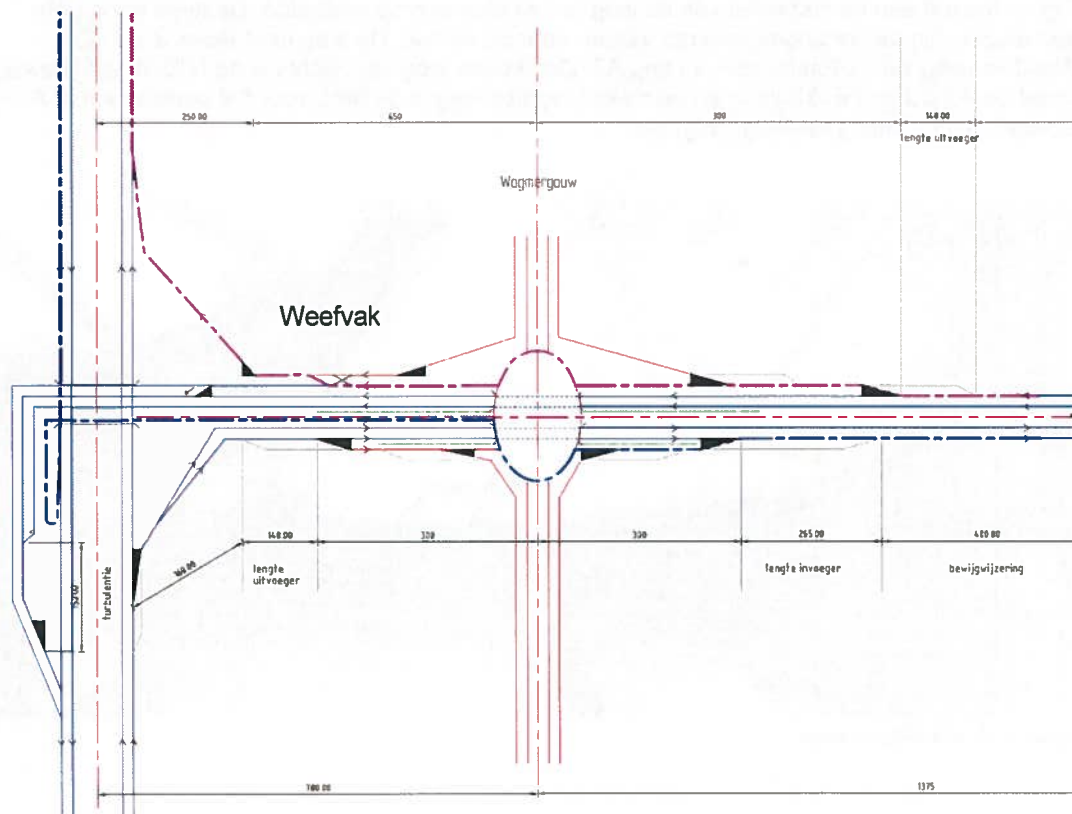
Figuur 6: Dwarsprofiel ten westen van Wogmergouw



### Bepaling locatie ovatonde

De locatie van de ovatonde wordt zoals eerder vermeld bepaald door de lengte die benodigd is voor de verbindingsweg tussen de ovatonde en de A7. Voor het bepalen van de locatie is de richting Enkhuizen naar de A7 in dit geval maatgevend omdat de benodigde lengte voor onder andere bewegwijzering, in- of uitvoegen, weven en te overbruggen hoogteverschillen groter is dan de benodigde lengte voor de richting A7 - Enkhuizen. Verkeer vanuit Enkhuizen richting Den Helder moet voor de aansluiting Wogmergouw uitvoegen en komt vervolgens via de ovatonde op de linker rijstrook van de verbindingsweg tussen de Wogmergouw en de A7 (zie figuur 7, magenta lijn).

Door middel van bewegwijzering zal aan de weggebruikers duidelijk moeten worden gemaakt dat de rechterrijstrook moet worden gekozen voor de richting Den Helder en de linker rijstrook voor de richting Amsterdam. Vervolgens moet het verkeer na het berijden van de ovatonde weven met verkeer vanuit de Wogmergouw noord richting Amsterdam. Tussen de ovatonde en het einde van het weefvak is conform de richtlijnen een minimale lengte van 450 meter nodig voor de bewegwijzering (zie figuur 7).



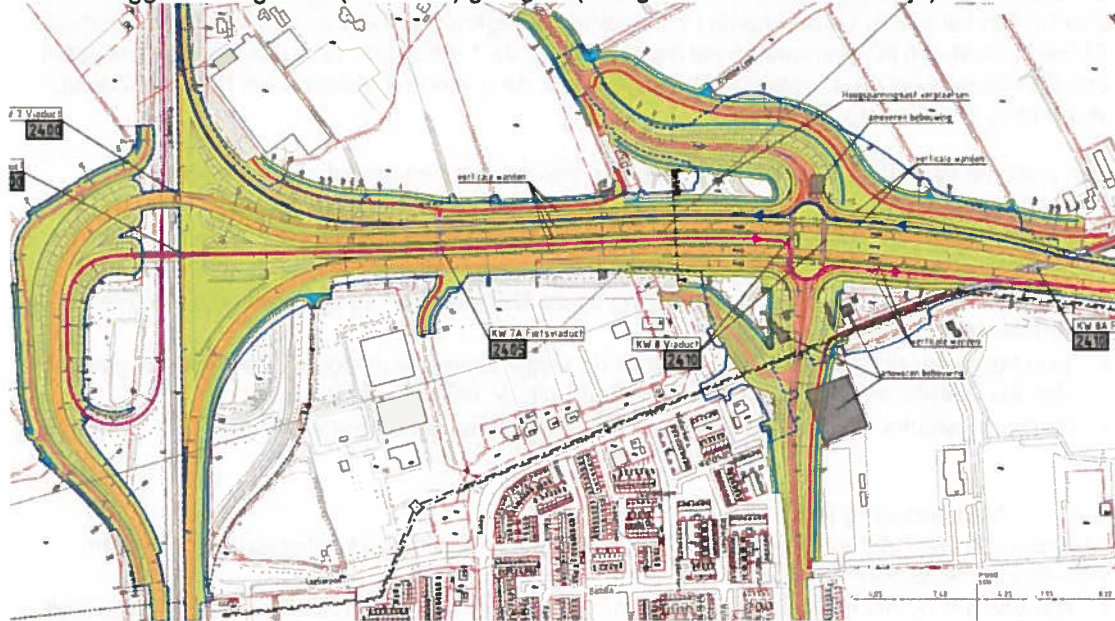
Figuur 7: Variant Wogmergouw

Vanaf het einde van het weefvak splitsen de rijbanen richting Den Helder en Amsterdam zich. De rijbaan richting Amsterdam gaat omhoog over de A7 heen. De rijbaan richting Den Helder gaat naar beneden om op maaiveld aan te kunnen sluiten op de A7. De afstand tussen het einde van het weefvak en het hart van de A7 is circa 250 meter. Dit is de lengte die nodig is om de rijbanen van elkaar te splitsen en de hoogteverschillen te kunnen overbruggen.

De totale lengte afstand tussen de A7 en de Ovatonde wordt hiermee  $450 + 250 = 700$  meter. Bij toepassing van de ovatonde dient dus een minimale afstand tussen A7 en locatie ovatonde te bestaan van 700 meter. Als dit criterium wordt toegepast betekent dit dat de door de Dorpsraad gewenste ovatonde 120 meter ten oosten van de Womergouw dient te worden gesitueerd.

### Verbinding Enkhuizen – Den Helder vv

Bij toepassing van de door de Dorpsraad voorgestelde variant wordt de overgang van het verkeer van een regionale stroomweg (N23 Westfrisiaweg) naar een nationale stroomweg (A7) via het onderliggende wegennet (ovatonde) geregeld (zie figuur 8 rode en blauwe lijn).



Figuur 8: rijrichtingen

De uitwisseling van verkeer tussen de A7 (nationale stroomweg) en de N23 (regionale stroomweg) moet conform de hiervoor gelden richtlijnen geschieden via een knooppunt. Een knooppunt is een ongelijkvloers kruispunt tussen twee stroomwegen. Een knooppunt moet voldoen aan twee kenmerkende eisen (zie pag. 37 HW Stroomwegen), te weten:

- Er komen geen gelijkvloerse kruispunten voor.
- Samenkomen en uit elkaar gaan van verkeersstromen geschied door convergentie en divergentie.

In de oplossing van de Dorpsraad vindt de uitwisseling tussen een regionale stroomweg en een nationale stroomweg plaats via een verbindingsweg die eerst aansluit op een ovatonde. Dit is in tegenspraak met wat de weggebruiker verwacht als hij kiest voor een A-weg of een N-weg. Voorts betekent een keuze voor de oplossing van de Dorpsraad dat er een onnodige gelijkvloerse kruising wordt gecreëerd van de hoofdrijbaan van een regionale stroomweg met het onderliggende wegennet. Dit heeft consequenties voor de verkeersveiligheid en de doorstroming.

De vormgeving is dan ook in strijd met de richtlijnen/categorisering volgens het Duurzaam Veilig principe (zie Handboek Wegontwerp) en wordt niet door de wegbeheerder geaccepteerd.

#### 4.1.2 Verkeerskunde

Door Goudappel Coffeng zijn door middel van modelberekeningen de intensiteiten bepaald voor de diverse verbindingen. Uit de capaciteitsberekeningen blijkt dat zowel een enkel- als een dubbelstrooks ovatonde niet voldoet. De verzadigingsgraad (I/C-verhouding) is groter dan 0,92, waarbij één tak niet in de berekening kan worden meegenomen omdat de berekeningsmethode dit niet toelaat. De I/C-verhouding zal daarom tegen de 1 uitkomen. (zie bijlage 3). Dit betekent ernstige filevorming op de toeleidende wegen naar de ovatonde. Volgens het PvE moet de I/C verhouding kleiner dan 0,8 zijn.

Ten opzichte van het huidige ontwerp heeft de variant ook een aantal positieve effecten:

- Doordat het verkeer van en naar Den Helder al voor de Wogmergouw van de N23 Westfrisiaweg wordt gehaald maakt het verkeer veel minder weefbewegingen tussen de A7 en de Wogmergouw waardoor hier een rustigere veiligere situatie ontstaat op de Westfrisiaweg.
- Bovenstaande verbetert de doorstroming op de N23 Westfrisiaweg voor verkeer van en naar Amsterdam.
- Een haarlemmermeer aansluiting is voor de weggebruiker een logischere aansluitingsvorm dan een halfklaverblad-oplossing. Je rijdt altijd in de richting van je keuze.
- Rustiger verticaal alignement omdat de N23 Westfrisiaweg op maaiveld blijft.

#### 4.1.3 Verkeersveiligheid

Ten opzichte van het huidige ontwerp (VO) verslechtert de verkeersveiligheid bij de variant vanwege de onderstaande effecten:

- Het verkeer op het onderliggende wegennet wordt gemengd met het verkeer van het hoofdwegennet;
- Verhoogde kans op kop-staartongevallen omdat de weggebruiker niet verwacht een gelijkvloers kruispunt tegen te komen. Voorts bestaat ten opzichte van het VO een grotere kans op flankongevallen op de ovatonde;
- Verminderde doorstroming op de doorgaande richting van en naar Den Helder door gelijkvloerse kruising (ovatonde). Dit leidt tot onnodige vertraging van het doorgaande verkeer. Dit leidt tot andere routekeuzes van het verkeer naar wegen waar extra verkeer ongewenst is.

#### 4.1.4 Verkeersstromen (zie bijlage 1)

De alternatieve vormgeving voor de Wogmergouw leidt tot verschillende effecten. Een deel van het doorgaande verkeer kiest nu de route via de N240 naar de A7. Dit is verkeer vanuit de richting Enkhuizen wat via de A7 naar het noorden rijdt. Door een andere vormgeving op de aansluiting Wogmergouw rijdt dit verkeer nu via de N240 om bij Wieringerwerf de A7 op te rijden. Het betreft hier ongeveer 700 mvt/etmaal. De aangepaste vormgeving leidt er ook toe dat verkeer wat via de Oostergouw naar de Westfrisiaweg rijdt nu via de Provincialeweg (N506) naar de A7 gaat rijden. Dit zijn ongeveer 700 motorvoertuigen per etmaal. Op de Wogmergouw is sprake van een lichte toename van het verkeer (500 mvt/etm). Dit verkeer komt voornamelijk uit de wijk Risdam noord. Deze verschuivingen van de verkeersstromen leiden tot een daling van de intensiteit op de Westfrisiaweg met 1800 motorvoertuigen per etmaal



#### 4.1.5 Ruimtebeslag

In onderstaande figuur is in rood de variant weergegeven en in blauw het voorontwerp. Tussen de A7 en Wogmergouw worden de verbindingswegen tussen de A7 en Ovatonde met verticale grondkeringen aangelegd. Hierdoor wordt het ruimtebeslag beperkt en is het totale ruimtegebruik aldaar nagenoeg gelijk aan het voorontwerp (zie figuur 9).

Ter plaatse van Risdam-Noord, aan de zuidzijde van de Westfriasiaweg, is het ruimtebeslag aanzienlijk groter door de hoge ligging van de Wogmergouw. Hierdoor zal, afhankelijk van de locatiekeuze of het paintballcentrum of een aantal woningen in Risdam-Noord moeten worden gesloopt. Door de hoge ligging van de Wogmergouw aan de zuidzijde komen een aantal woningen tegen het talud aan te liggen en wordt o.a. hun uitzicht ernstig beperkt.



Figuur 9: ruimtebeslag

#### 4.1.6 Fietsverbindingen

Tussen de A7 en de Wogmergouw kruist de N23 Westfriasiaweg twee fietsverbindingen:

- Fietsroute die aansluit op de Keern
- Fietsroute aan de westzijde van de Wogmergouw

Het idee van de Dorpsraad waarbij in tegenstelling tot het VO de Westfriasiaweg op maaiveld blijft betekent voor de fietsroute de Keern dat er een fietstunnel moet worden aangelegd die circa 4 meter lager onder de Westfriasiaweg door gaat. Een dergelijke fietstunnel is sociaal onveiliger dan de onderdoorgang uit het voorontwerp.

De extra fietsroute aan de westzijde van de Wogmergouw, zoals opgenomen in het VO, is in het idee van de dorpsraad niet mogelijk. Een mogelijke oplossing hiervoor is de aanleg van een fietstunnel in het verlengde van de Zwaagdijk. Dit betreft een lange tunnel omdat de Westfriasiaweg schuin wordt gekruist en hij daarna ook nog onder de WRK-leidingen door moet lopen. Naast dat deze tunnel sociaal onveiliger is zijn de kosten van realisatie aanzienlijk in vergelijking met de fietsverbinding uit het voorontwerp.

#### 4.1.7 Leefbaarheid

De Westfrisiaweg gaat in het voorstel van de Dorpsraad na de A7 naar een maaiveldligging. De uitwisseling van het verkeer door middel van de ovatonde heeft, gelet op de gedwongen ligging van de ovatonde, consequenties voor de bewoners van Zwaagdijk West (spoorbuurt). De toe- en afritten, ovatonde en Wogmergouw komen daarbij 6 meter boven maaiveld te liggen.

De leefbaarheid voor een gedeelte van Risdam-Noord wordt minder door de hoge ligging van de Wogmergouw wat o.a. hun uitzicht ernstig hindert.

De te nemen geluidwerende maatregelen zullen tussen de A7 en de Wogmergouw minder zijn omdat de hoofdverkeersstromen op maaiveld rijden en de Westfrisiaweg wordt afgeschermd door de hoog gelegen verbindingswegen. Tussen de Wogmergouw en de Oostergouw zal de situatie ten aanzien van de te nemen geluidwerende maatregelen niet wezenlijk wijzigen ten opzichte van het voorontwerp.

#### 4.1.8 Kosten

De kosten van de variant bij Wogmergouw zijn circa [REDACTED] euro duurder dan het VO.

Deze meerkosten komen door:

- Fietstunnel tussen Zwaagdijk-West en Wogmergouw (€ [REDACTED]);
- Fietstunnel ipv onderdoorgang Keern (€ [REDACTED]);
- Slopen paintballcentrum/andere woningen (minimaal € [REDACTED]);
- Extra asfaltverharding;
- Grondkerende constructies onder de verbindingswegen;
- Breder kunstwerk over de A7 heen omdat daar 3 rijstroken overheen gaan in plaats van 2 rijstroken..

#### 4.1.9 Conclusie / Advies

- De wijze van afhandeling van verkeersstromen zoals bedacht door de Dorpsraad is volgens het Handboek Wegontwerp niet toegestaan. De vormgeving is daarnaast in strijd met de richtlijnen/categorisering volgens het Duurzaam Veilig principe.
- De ovatonde heeft onvoldoende capaciteit om het verkeer af te handelen I/C > 0.8;
- Effecten oplossing dorpsraad op uitgangspunten opwaardering Westfrisiaweg

##### Verkeersveiligheid':

Door toepassing van de oplossing van de dorpsraad verslechtert de verkeersveiligheid ten opzichte van het VO

- Verhoogde kans op kop-staartongevallen en flankongevallen;
- Door capaciteitsproblemen gaat het verkeer andere routes nemen waar extra verkeer ongewenst is;
- Het verkeer op het onderliggende wegennet wordt gemengd met het verkeer op het hoofdwegennet;
- Extra autokilometers..

##### Leefbaarheid':

Door toepassing van de oplossing van de dorpsraad verslechtert de leefbaarheid ten opzichte van het VO

- De toe- en afritten, ovatonde en Wogmergouw komen 6 meter boven maaiveld te liggen en de aansluiting komt ruim 100 m dicht bij de bebouwing van de Zwaagdijk West (spoorbuurt);
- De leefbaarheid voor een gedeelte van Risdam-Noord wordt minder door de hoge ligging van de Wogmergouw wat o.a. hun uitzicht ernstig hindert;
- De in het idee van de dorpsraad noodzakelijke twee nieuwe fietsverbindingen door middel van fietstunnels zijn sociaal onveilig.;

##### Bereikbaarheid (doorstroming):

Door toepassing van de oplossing van de dorpsraad verslechtert de bereikbaarheid ten opzichte van het VO

- Door capaciteitsproblemen van de ovatonde treedt ernstige filevorming op, op de toelidende wegen.

- Een deel van de weggebruikers richting de A7 (Den Helder) gaat als gevolg van de vertraging in verband met de ovatonde via de N240 rijden.
- De meerkosten van deze variant bedragen ca. ████████ euro ten opzichte van het VO.

## 4.2 Variant bij Oostergouw

### 4.2.1 Voorontwerp

Bij de aansluiting Oostergouw is er voor gekozen om de Westfrisaweg zover mogelijk van de bebouwing van Zwaagdijk-West te situeren en zo weinig mogelijk ruimtebeslag te leggen op de gronden van het park. In het voorontwerp is door een extra investering van een steiler talud een zo krap mogelijke aansluiting ontworpen (haarlemmermeeraansluiting met gewapende grondconstructies) waarbij de Westfrisaweg over de Oostergouw heen gaat.

Het noordelijk kruispunt tussen de toe- en afrit wordt door middel van een verkeersregelinstantie (VRI) geregeld. Het fietsverkeer blijft op maaiveld en kruist de toe- en afrit gelijkvloers ter plaatse van een VRI.



Figuur 10: Huidig ontwerp Oostergouw

### 4.2.2 Ontwerp variant

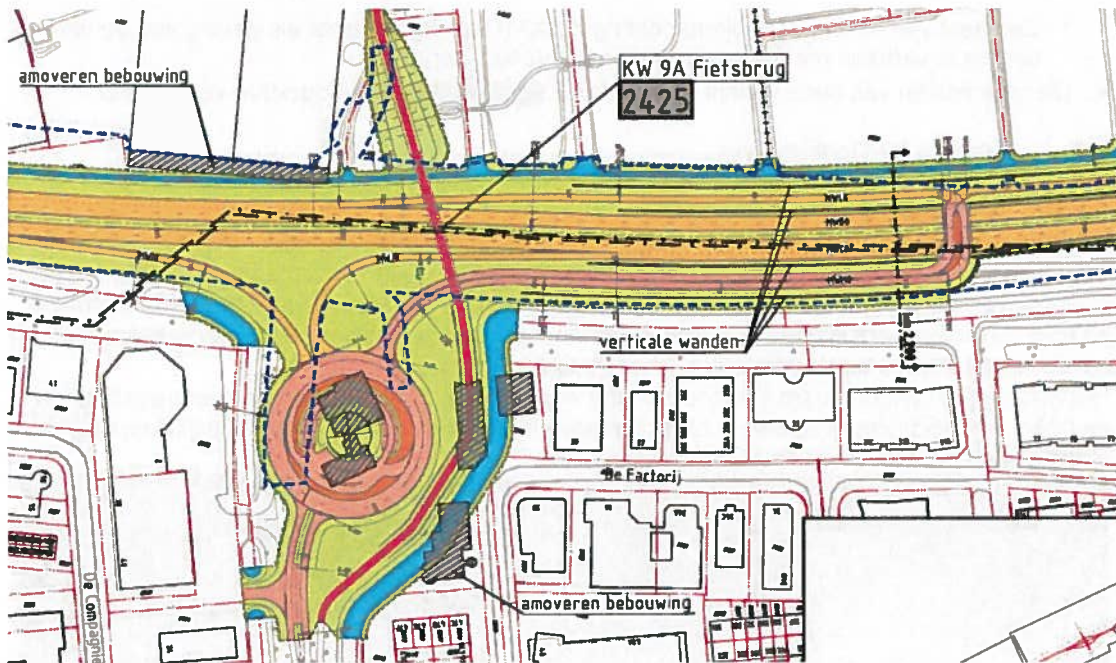
In de variant wordt door de dorpsraad van Zwaagdijk-West voorgesteld om de Westfrisaweg op maaiveld te houden. Aan de zuidzijde van de Westfrisaweg, ter plaatse van het tankstation, wordt voorgesteld een rotonde aan te leggen waarop de zuidelijke toe en afrit op maaiveld aansluiten. De noordelijke toe- en afrit sluiten ook aan op deze rotonde maar worden circa 350 meter ten oosten van de huidige Oostergouw over de Westfrisaweg heen geleid om door middel van een haarlemmermeer oplossing aan te sluiten op de Westfrisaweg. Het kruispunt tussen de noordelijke toe- en afrit wordt door middel van een VRI geregeld.

Het fietsverkeer wordt door middel van een fietsbrug over de Westfrisaweg geleid.

Het voorstel van de dorpsraad houdt in het bestaande brandstofverkooppunt te handhaven en daar een rotonde om heen te leggen. Deze oplossing is niet reëel omdat daarbij vele bedrijfsgebouwen moeten worden gesloopt.

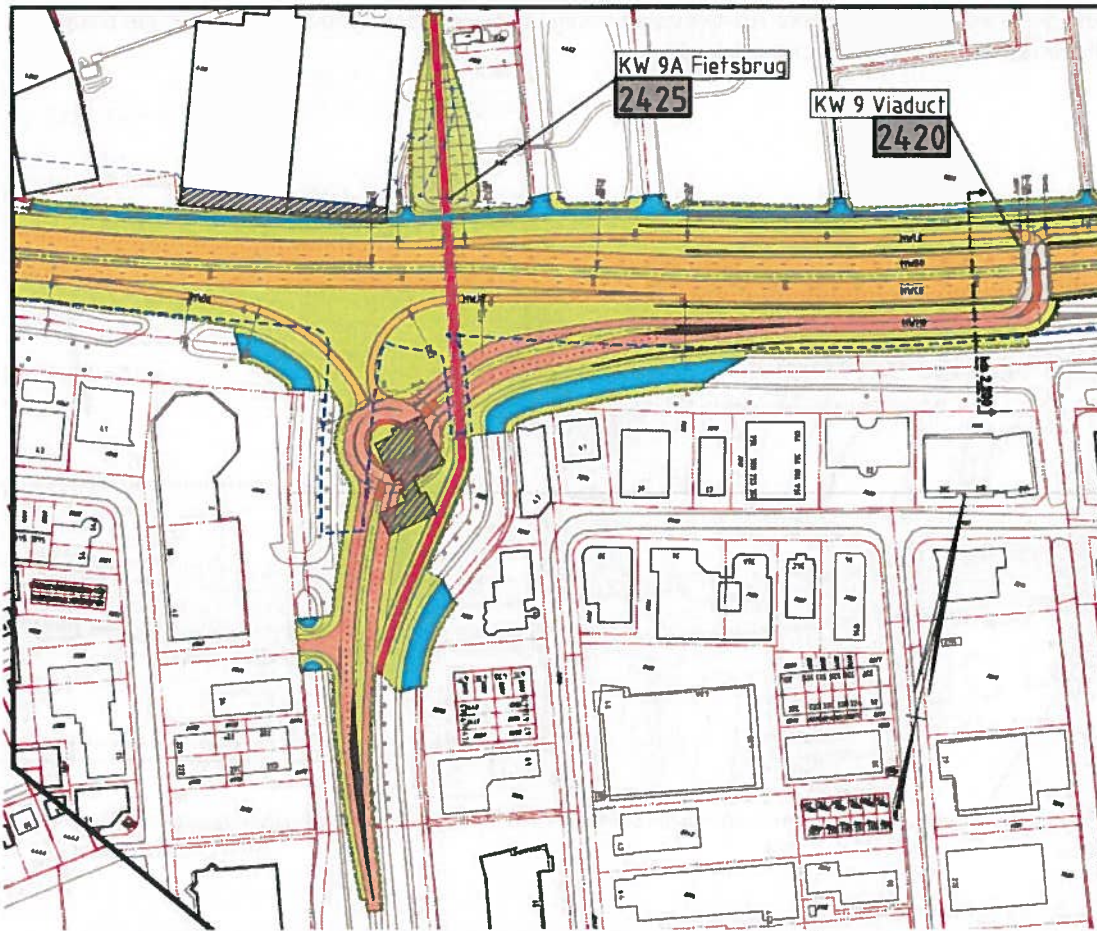
In figuur 11 is een variant uitgewerkt waarbij een nieuw brandstofverkooppunt midden in de rotonde is gerealiseerd. Ook bij deze oplossing moeten drie bedrijfspanden worden gesloopt.





Figuur 11: Variant bij Oostergouw met grote rotonde

Deze beide hiervoor beschreven varianten zijn vanwege de consequenties voor de bedrijfsgebouwen niet reëel. Daarom is een alternatief uitgewerkt met een rotonde ter plaatse van het brandstofverkooppunt, (zie figuur 12). Hierdoor behoeven aan de zuidzijde van de Westfrisia-weg, met uitzondering van het brandstofverkooppunt, geen bedrijfspanden gesloopt te worden.



Figuur 12 Variant bij Oostergouw met rotonde tpv brandstofverkooppunt

#### 4.2.3 Verkeerskunde / verkeersveiligheid

De oplossing van de dorpsraad is geen gebruikelijke verkeerskundige oplossing waarbij de noordelijke en zuidelijke aansluiting tegenover elkaar liggen.

Het verkeer vanaf de Oostergouw richting de A7 (hoofdverkeersstroom) is gedwongen eerst naar het oosten rijden om hierna af te slaan richting het westen. Aangezien de weggebruiker in tegengestelde richting rijdt ten opzichte van waar hij of zij naar toe moet ontstaan desoriëntatie. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties. De onlogische omrijdbeweging kan immers makkelijk tot spookrijders leiden bij de op- en afritten van de N23 Westfriaweg.

Overigens betekent het volgen van de oplossing van de dorpsraad dat een grote verkeersstroom twee keer de bebouwing van de Balkweiterhoek te Zwaagdijk zal passeren.

Zowel verkeerstechnisch als verkeersveiligheid is deze variant slechter dan het voorontwerp.

#### 4.2.4 Verkeersstromen (zie bijlage 1)

Uit de berekeningen blijkt een afname op de Oostergouw van ongeveer 2400 motorvoertuigen per dag. Dit verkeer verplaatst zich naar De Strip (500 mvt/etm), de Wogmergouw (400 mvt/etm) en de Provincialeweg (N506) (1200 mvt/etm). De rest verdeelt zich met name over de linten Dorpsstraat, Koewijzend/Bangert en de Oosterblokker. Deze verschuivingen van de verkeersstromen leiden tot een daling van de intensiteit op de Westfriaweg met 1000 motorvoertuigen per etmaal. Dit strookt niet met het uitgangspunt om al het verkeer zo snel mogelijk af te geleiden op de hoofdstromen.

#### 4.2.5 Ruimtebeslag

In onderstaande figuur is in rood de variant weergegeven en in blauw het voorontwerp.

Ten noorden van de Westfriaweg ter hoogte van Balkweiterhoek te Zwaagdijk is minder ruimte nodig. Ter hoogte van het park is meer ruimte nodig ten gevolge van de fietsbrug en ten zuiden



van de Westfrisiaweg is meer ruimtebeslag nodig langs de Oostergouw waarbij ook het brandstofverkoopspunt moet worden gesloopt.



Figuur 13: ruimtebeslag. Rechtsboven rotonde tpv brandstofverkoopspunt en onderin brandstofverkoopspunt in hart rotonde

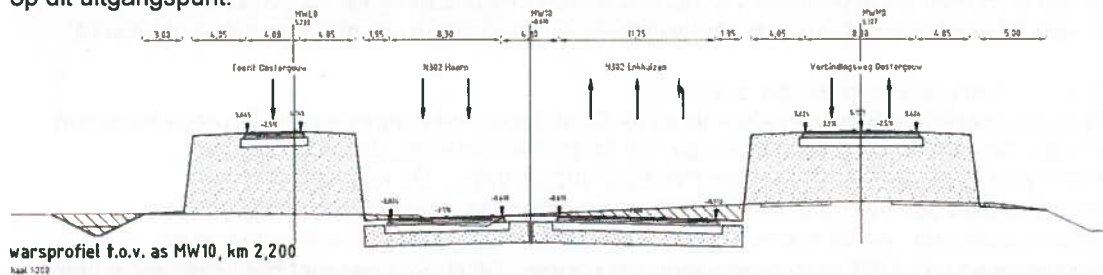
#### 4.2.6 Fietsverbindingen

Ten oosten van de Oostergouw kruist een fietsverbinding de N23 Westfrisiaweg. Omdat de fietsverbinding geen op- en afrit kruist zoals in het VO is deze variant voor de fietsers een veiligere oplossing. Een nadeel is dat de fietsers een hoogteverschil van 6 meter moeten overbruggen. Een fietstunnel in plaats van een brug is sociaal onveilig en op deze plaats zeer kostbaar.

#### 4.2.7 Leefbaarheid

Tussen de Wogmergouw en de Oostergouw zal de situatie ten aanzien van te nemen geluidwederende maatregelen niet wezenlijk wijzigen. Na de Oostergouw wordt de Westfrisiaweg door de noordelijke toe- en afrit gedeeltelijk afgeschermd (zie figuur 14). Het 2 x passeren van woonwijk Balkweiterhoek zoals reeds vermeld onder het kopje verkeerkunde/verkeersveiligheid heeft een negatief effect op de leefbaarheid.

Het sluipverkeer op het onderliggende verkeer in Hoorn neemt toe en heeft een negatief effect op dit uitgangspunt.



dwarsprofiel f.o.v. as MW10, km 2,200  
naal 1:200

Figuur 14: Dwarsprofiel ten oosten van Oostergouw

#### 4.2.8 Kosten

De kosten van de variant bij Oostergouw ten opzichte van het voorontwerp zijn neutraal.

- Kunstwerken (ca. € [redacted] minderkosten);

- Grondkerende constructies (ca. € [REDACTED] minderkosten);
- Slopen gebouw (€ [REDACTED] meerkosten).

#### 4.2.9 Conclusie / Advies

- **Uitgangspunt verkeersveiligheid**  
Door toepassing van de oplossing van de dorpsraad wordt de verkeersveiligheid slechter ten opzichte van het VO:
  - Het verkeer van de Oostergouw richting de A7(Amsterdam) moet een onlogische omrijdbeweging maken wat tot desoriëntatie kan leiden op de rotonde en mogelijk spookrijders op de op- en afritten;
  - Er ontstaat extra sluipverkeer op het onderliggende wegennet wat de veiligheid verslechtert en leidt tot extra autokilometers;
- **Uitgangspunt leefbaarheid:**  
Door toepassing van de oplossing van de dorpsraad verslechtert de leefbaarheid ten opzichte van het VO
  - De variant leidt tot verschuiving van verkeersstromen van de Oostergouw naar andere wegen binnen Hoorn, die daarvoor niet zijn ingericht
- **Uitgangspunt bereikbaarheid:**  
Door toepassing van de oplossing van de dorpsraad verslechtert de bereikbaarheid ten opzichte van het VO
  - Het verkeer van de Oostergouw richting de A7(Amsterdam) moet een onlogische omrijdbeweging maken. Hierdoor gaat er meer verkeer via het onderliggend wegennet van Hoorn rijden (sluipverkeer).

De variant is ten opzichte van het voorontwerp een kostenneutrale oplossing.

## **Bijlage 1**

### **Effecten variant ovatonde Wogmergouw (door GC)**

1. 2018

2. 2019

## **Bijlage 2**

### Voorstel Dorpsraad

Afz Dorpsraad Zwaagdijk West

Aan de leden van de commissie Grondgebiedzaken Gemeente Medemblik  
Aan de leden van de projectgroep N23

9-3-2010

Onderwerp: bijeenkomst 1 maart 2010

Geachte leden,

De presentatie van is door de projectgroep gekopieerd om uit te werken.  
Naast de presentatie en toelichting zijn er ook schetsjes op papier gezet.  
Hierbij doen wij U die toekomen, zodat ook in detail helderheid is, hoe de dorpsraad Zwaagdijk West de plannen heeft voorgelegd.  
En de projectgroep N23 kan verwoorden wat de visie van de Dorpsraad is. Uiteraard zijn alle goede suggesties over dit plan welkom.

Voor de vervolgspraak met de commissie Grondgebiedzaken gem. Medemblik, Projectgroep en de dorpsraad delen wij u mede dat de dorpsraad verhinderd is in de periode van 26 maart tot en met dinsdag 6 april Graag geen afspraak plannen in die tijd, a.u.b.

Met vriendelijke groet



Zwaagdijk West

## Toelichting Ovatonde. Wogmergouw en Oostergouw

Bij de afslag op de Ovatonde is bij de oprit naar Amsterdam al het verkeer voor Den Helder al voorgesorteerd. (Den Helder gaat al naar re bij de oprit van de Ovatonde) Dit geeft een rustige verkeersafwikkeling op de Westfrisiaweg, Het verkeer van de Ovatonde komt met een baan naast de twee banen van de Westfrisiaweg en blijft op die baan voorbij de bocht, boven het kunstwerk van de A7) waar men dan op de (Verlengde) oprit naar de A7 komt. Daar is 500 meter om rustig in te voegen. bylage 1  
bylage 5

Zoals de verkeerssituatie nu is ingetekend door de projectgroep N23, gaat eerst de Westfrisiaweg voorbij de Wogmergouw plotseling drie banen worden en dan voor het viaduct boven de A7 weer twee banen. Tegelijk moet het verkeer op 300 meter in drie banen een weefconstructie maken op een snelweg. (Naar Den Helder en daar kruist met de bestuurders uit oprit die naar Amsterdam willen.) (Een verkeersonveilige constructie, daar op de Westfrisiaweg veel vrachtverkeer is die op de eerste baan rijden. Dit gedeelte van de weg zal door de weefconstructie voorschietende auto's naar li en naar rechts kennen. Vrachtverkeer met volle belasting remt met en schaart makkelijker. Een verkeersonveilige situatie. bylage 4

## Voordeel Ovatonde :

Bij de Ovatonde zijn er bij de Afslag Zwaagdijk, bovenop de Ovatonde twee opties: Men rijdt op twee toegangsbanen op de Ovatonde, of er gaat een baan naar rechts naar Den Helder voor de bestuurders uit de Hoornse weg, die de Ovatonde niet opkomt maar erlangs eraf slaat. bylage 1, 2, 3, 1

De Westfrisiaweg rijdt twee banen ongehinderd door Er komt een baan bij li van hen die van de Ovatonde komen

De drie banen gaan voorbij de bocht en pas op de rechte weg naar de A7 (500 meter) gaat de baan van de Ovatonde invoegen.

Nergens is er verwarring of weefspoel op dit tracé.

Vanuit Den Helder komende: Bij de Verlengde afslag van de oprit naar de A7 is de verandering: De afslag Den Helder naar Hoorn is kleiner getekend, (zoals hij ook was) en de verlengde weg wordt van drie banen, twee banen

De parallelweg dicte een klein stukje naar li verlegd te worden. bylage 5

Het vrachtverkeer kan rustig blijven rijden. Of men op twee banen of een baan en een spitsstrook op de A7 wil komen? Voorkeur spitsstrook

## Vervolg traject:

## Voorstel:

De Westfrisiaweg heeft minder afkappingen en ruimtebeslag nodig. Het dijkje blijft bespaard, Stella by Starlight blijft bestaan.

Op de dijk komt een geluidsscherm van 1 1/2 meter hoog.

Bij de overgang van de Spoorlijn komt een ronde beklede doorgang, wat geluidsvermindering geeft.

Met de leiding van de spoortram wordt een afspraak gemaakt dat er niet meer dan 14 wagons hangen aan het trammetje in de spitsstijden. Dit is geen trein maar een tram.

Er komt geen volautomatische overgang bij de Zwaagdijk: Als er een volautomatische spoorwegovergang komt, zal de spoortram niet meer afremmen bij de Zwaagdijk maar in een vaart doorgaan. De huizen van de Spoorbuurt, naast dit trammetje op de Zwaagdijk zijn hier niet opgebouwd. Op een meter van de spoorlijn is een huis gebouwd, waar kinderen slapen, als de diner trein in de avond voorbijrijdt. En huizen trillen als er op snelheid de tram voorbijgaat.

Nu stopt de tram en trekt weer langzaam op.

Oostergouw:

Er zijn twee opties om de Westfrisiaweg op maaiveld te houden

1. Een rotonde op maaiveld om het tankstation heen ( Zoals de tankstations in Noorwegen zijn , met een spiraal komt men naar binnen en buiten. Voor de brandweer een directe doorgang) bijlage 6
2. Een rotonde achter het tankstation langs ( Op het bedrijventerrein is alleen het bedrijf Veldhuijzen, wat dan onteigend zou worden. Veldhuijzen staat al lange tijd leeg, dus dat zal geen probleem zijn) bijlage 7

Wij hebben een sterk vermoeden dat de waterleiding verplaatst wordt op een lengte van twee kilometer omdat de Westfrisiaweg opgehoogd wordt en de waterleiding daar onderdoor kruist op dit moment. Doordat de Westfrisiaweg omhoog moet, moet de waterleiding verplaatst. Wij schatten in dat dit met een bedrag van 2 miljoen gepaard gaat.

Ons advies: laat de Westfrisiaweg op maaiveld liggen en laat de waterleiding liggen zoals hij nu ligt.

De aanrit naar een halve Ovatonde heeft ook twee opties;

1. De waterleiding blijft liggen waar hij ligt. De afrit van de halve Ovatonde komt naast de waterleiding te liggen.
2. De waterleiding blijft aan de zuidkant. De Oprit van de Ovatonde ligt naast de waterleiding. bijlage 8



## Voor en nadelen Ovatonde Wogmergouw.

## Voordelen

1. Vormgevingsslag A7 -Oostergouw. Het kunstwerk Ovatonde heeft een prachtige eigentijdse uitstraling. Als men eronderdoor rijdt, – door een arena achtige constructie,- waant men zich in een andere wereld.
  2. De kosten zijn aanmerkelijk lager: Een kwaliteitsimpuls die aanmerkelijk goedkoper is.
    - Er is door de Ovatonde 1800 meter minder geluidswal nodig a .....euro
    - Geen onteigening van de bewoners van de Hoornse Zwaagdijk a.....euro
    - Geen verplaatsing nodig van de hoogspanningmast a..... euro
    - \_ Geen ruimtebeslag inname van de gem Medemblik (land van J Snip..... euro
    - \_ Geen verplaatsing van de Zwaagdijk a-..... euro
    - Geen aanleg van twee rotondes a.....euro
    - \_ Geen verwijdering van het Kunstwerk Stella by Starlight a.....euro
    - Geen verwijdering van het dijkje en de bomen bij de spoorbuurt .....euro
    - Minder arbeidsloon, ophoging, grond.....a.....euro
    - verplaatsen fietstunnel bij de oversteek Keern.....a.....euro
    - fietstunnel Naast de Ovatonde aanleggen..... a.....euro

Totaal.....
  3. De werkzaamheden zijn maar een nacht afsluiting van de Westfrisiaweg: De werkzaamheden zijn de peilers die neergezet worden. Voordeel: betere doorstroming van de verkeersafwikkelingen
  4. De Westfrisiaweg is op maaiveld, minder geluid van de Westfrisiaweg zelf omdat vrachtauto's niet meer hoeven klimmen
  5. Het verkeer van de Risdam komt niet meer op de Medemblikse grond en visa versa
  6. De twee rotondes zijn niet meer nodig waardoor er geen file meer is te verwachten uit de Risdam, die immers twee keer geen voorrang heeft. Nu heeft de Risdam voorrang op de Ovatonde, een goede ontwikkeling, daar daar de meeste verkeersbewegingen zijn.
  7. Geen werkzaamheden voor de verhoging van de Westfrisiaweg. Dit geeft minder sluipverkeer door de Zwaagdijk, als men op de Westfrisiaweg maar een rijbaan kan gebruiken.
  8. De berekeningen en ervaring is al aanwezig doordat er contact is met Sneek. Deze impuls door de dorpsraad Zwaagdijk genomen
  9. Op de tekening van de Wogmergouw van de projectgroep raakt men de weg kwijt omdat men tegengestelde richtingen draait. Het was te ingewikkeld en teveel. Het moment van rust is verschoven. Als men op de Ovatonde rijdt is het duidelijk waar de richting is waar men naartoe rijden gaat.
  10. Het fietstunneltje kan op de oude hoogte blijven van het Keern. Het stond op de tekening alsof het verplaatst was
  11. Het aanzien en het binnenkomen van de Zwaagdijk West blijft gemoedelijk en Landelijk.
  - 12 De maatschappelijke consequentie is positief: minder geluidsoverlast, minder fijnstof, beter gezondheidsperspectief voor de Risdam en Zwaagdijk
- De projectgroep Sneek heeft 10 miljoen uitgegeven voor de Ovatonde met een ondergrondse fietstunnel Zonder fietstunnel 10 miljoen. Wij besparen miljoenen door deze oplossing aan te dragen. Wij willen een fietstunnel naar de Zwaagdijk als wisselgeld. Anders moet de fietstunnel doorgetrokken worden langs de Ovatonde om de Keernfietstunnel te bereiken
- Kosten Ovatonde: Kunstwerk over de A7 verbreden.....euro  
 Parallelweg verleggen over 300 meter.....euro
- Kosten geluidsscherm 4,5 meter hoog, over 700 meter (spoorbuurt tot balkweithoek,) .....of kosten dijkje behouden en erbovenop een scherm van 1,5 meter.....

Oostergouw : Voor en nadelen halve Ovatonde

Een halve Ovatonde wordt aangelegd in de zelfde vorm van Kunstwerk als de Wogmergouw. Het aanzien is gelijk, een stijlvolle vervolg vormgevingsslag

Voordelen:

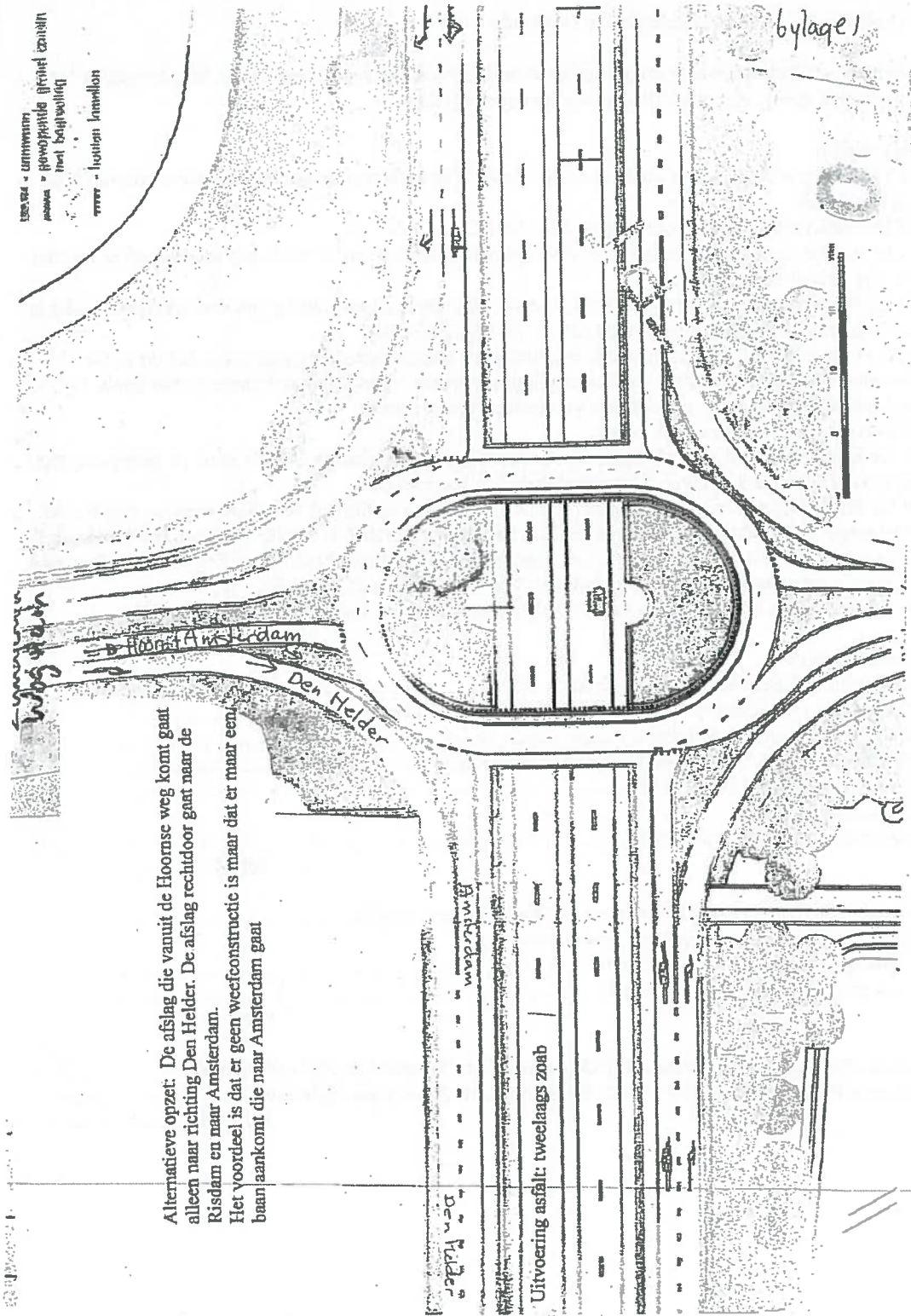
- 1 De aanleg heeft maar een nacht sluiting van de Westfrisiaweg tot gevolg. De doorstroming blijft gehandhaafd
- 2 De waterleiding kan blijven liggen, dit scheelt
- 3 Er is geen ruimtebeslag in het dorp Zwaagdijk, Het kassenbedrijf blijft, het bos en parkje worden in zijn geheel bespaard
- 4 De Westfrisiaweg blijft op maaiveld, wat voor de betere doorstroming van vrachtverkeer nodig is
- 5 Er is minder planschade uitkering aan de Zwaagdijk West
- 6 De maatschappelijke consequentie is groot: geen horizonvervuiling meer voor het dorp. De bewoners kunnen in de zomernacht hun slaapkamerraam openzetten, er komt een maximale geluidshinder meer van optrekkende vrachtwagens in de nacht.
- 7 Het tankstation wordt een A locatie
- 8 De zichtlocatie met de verhoogde Westfrisiaweg geeft zichtlocatie schade voor 12 bedrijven, Nu nog maar voor zes bedrijven. ( waarvan er drie te koop staan)
- 9 De Westfrisiaweg op maaiveld geeft minder ophoping van fijnstof voor bewoners op minder dan 250 meter aantoonbaar gemeten gevalideerd onderzoek van de VU mc De MER geeft achterhaalde info aan, van 2 jaar geleden. Onderzoek vorig jaar in Nederland, Amerika en Engeland geeft aan dat fijnstof is vele malen gevaarlijker dan men voor mogelijk heeft gehouden.
- 10; Aansluitingsmogelijkheden van de bedrijventerreinen ten noorden van de Zwaagdijk

Kostenbesparing

Onteigening Kassenbedrijf Zwaagdijk.....	euro
Planschade vermindering van 12 naar 6 bedrijven op het bedrijventerrein.....	
Waterleiding kan blijven liggen.....	
Verplaatsen van het fietstunneltje is niet meer nodig.....	
1000 meter geluidsscherm minder.....	
planschade bewoners	
geen raad van State procedure.....	
Totaal:.....	

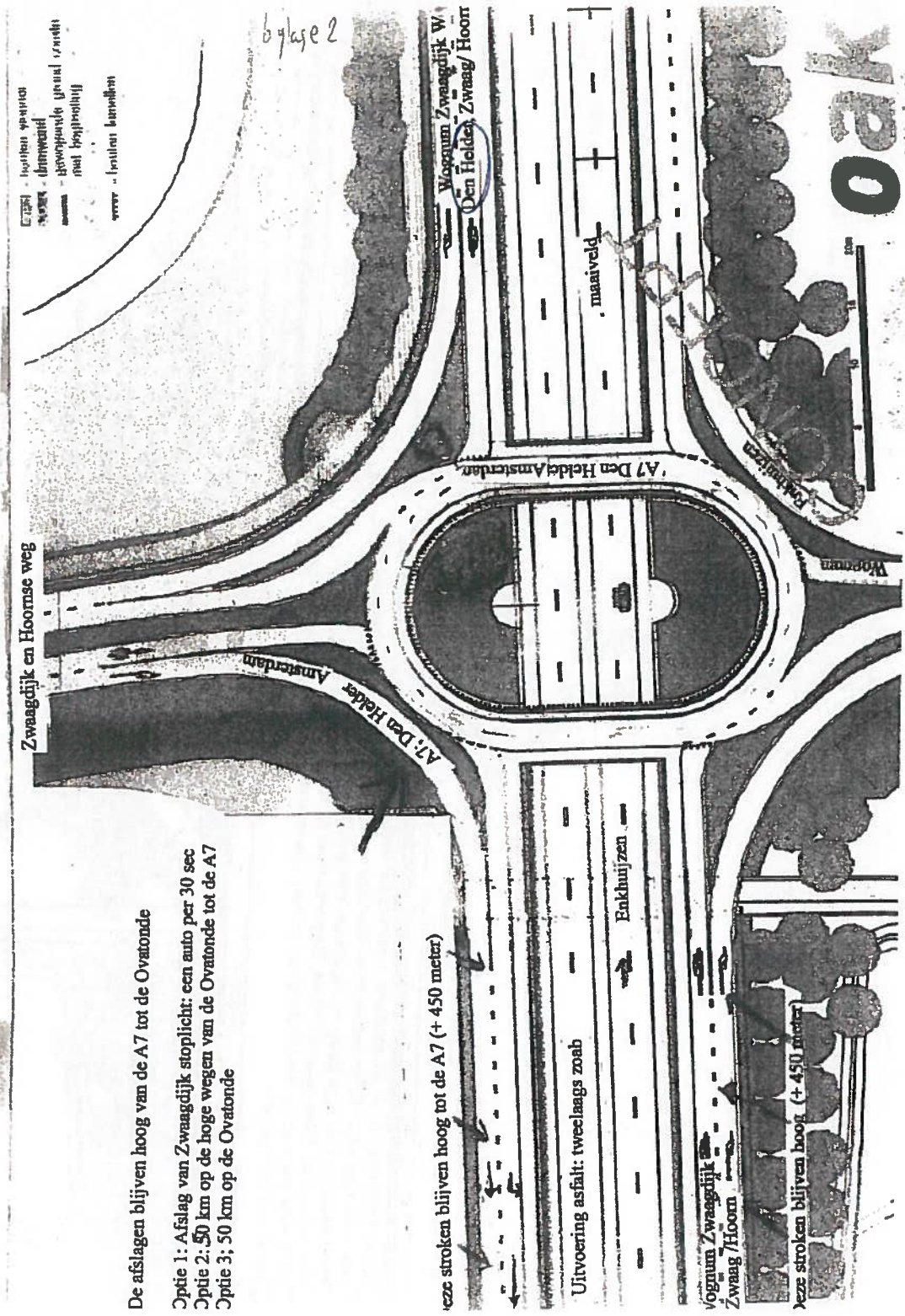
Kosten: Aanleggen halve Ovatonde en de gelijkvloerse rotonde; .....	
Aanleggen verhoging Westfrisiaweg,	
stoplichten viaduct en op en afritten.....	
Kostenbesparing voorstel dorpsraad.....	
Verschil:.....	

Financiële balans; gehele traject A7 Oostergouw met Ovatonde en halve Ovatonde.....	
Plannen Projectgroep gehele traject A7 Oostergouw met opgehoogde O en W.....	
Verschil.....	



Alternatieve opzet: De afslag die vanuit de Hoornse weg komt gaat alleen naar richting Den Helder. De afslag recht door gaat naar de Risdam en naar Amsterdam.  
Het voordeel is dat er geen weefconstructie is maar dat er maar een baan aankomt die naar Amsterdam gaat





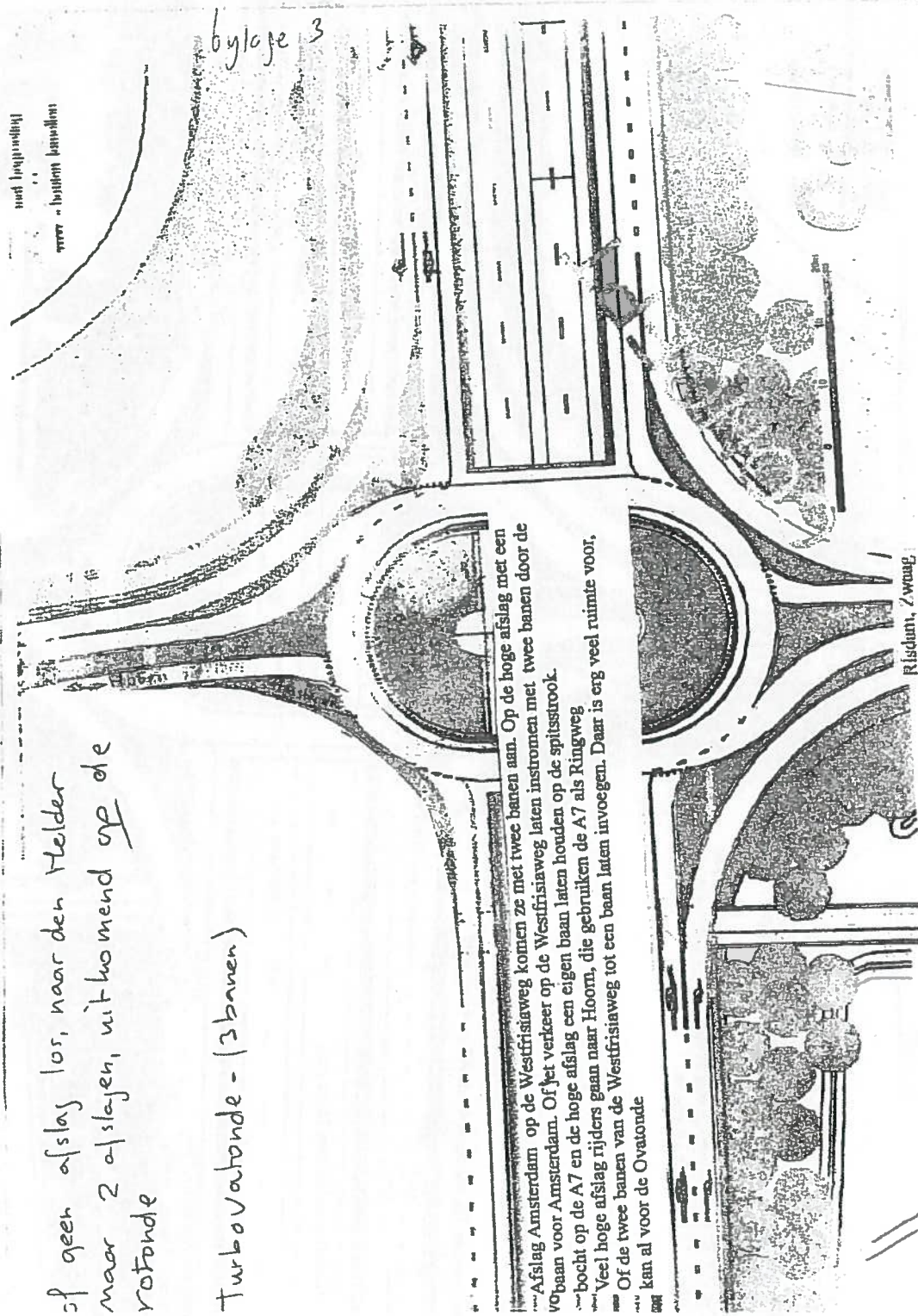
De afslagen blijven hoog van de A7 tot de Ovatonde

Optie 1: Afslag van Zwaagdijk stoplicht: een auto per 30 sec

Optie 2: 50 km op de hoge wegen van de Ovatonde tot de A7

Optie 3: 50 km op de Ovatonde

- lichte spiegel  
 - donkere  
 - bewegende grond veld  
 - met beplanting  
 - lichte beplanting



bylage 3

hoog oprijden  
laag oprijden

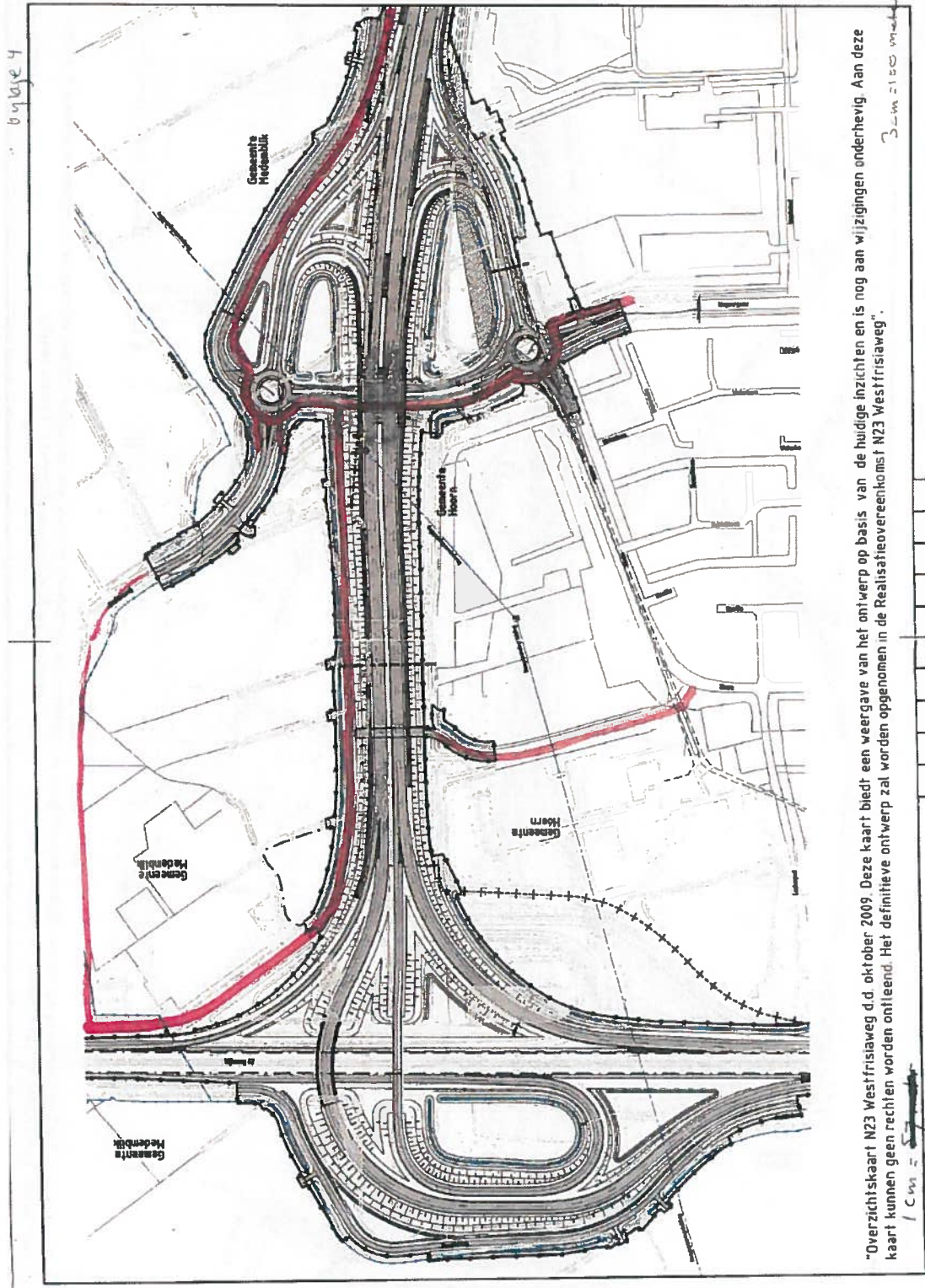
of geen afslag 105, naar den Helder  
naar 2 afslagen, uitkomend op de  
rotonde

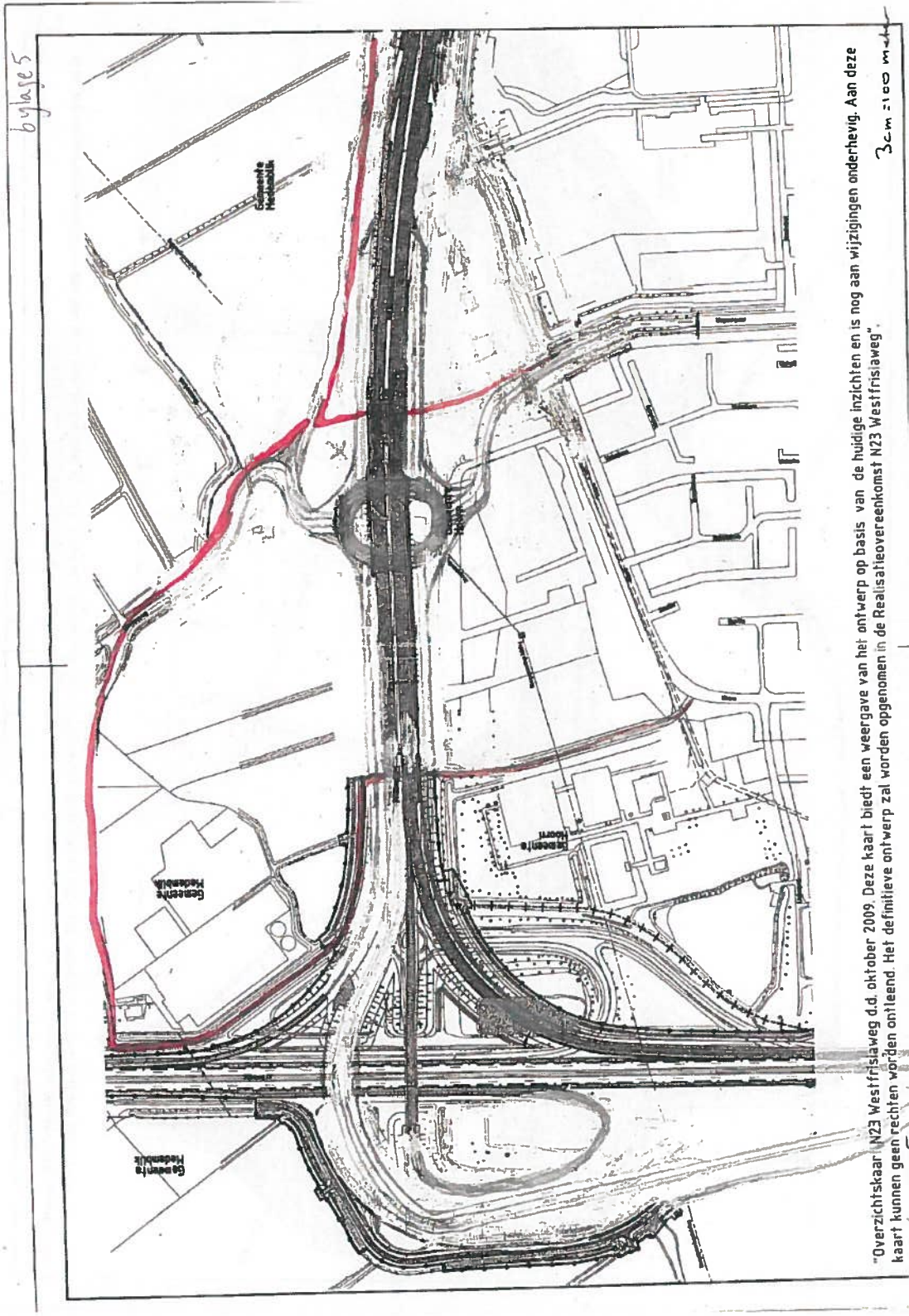
TurboVatonde - (3 banen)

Afslag Amsterdam op de Westfriisweg komen ze met twee banen aan. Op de hoge afslag met een  
voobaan voor Amsterdam. Of het verkeer op de Westfriisweg laten instromen met twee banen door de  
bocht op de A7 en de hoge afslag een eigen baan laten houden op de spitsstrook.  
Veel hoge afslag rijders gaan naar Hoorn, die gebruiken de A7 als Ringweg.  
Of de twee banen van de Westfriisweg tot een baan laten invoegen. Daar is erg veel ruimte voor,  
kan al voor de Ovatonde

Rischum, Zwaaag





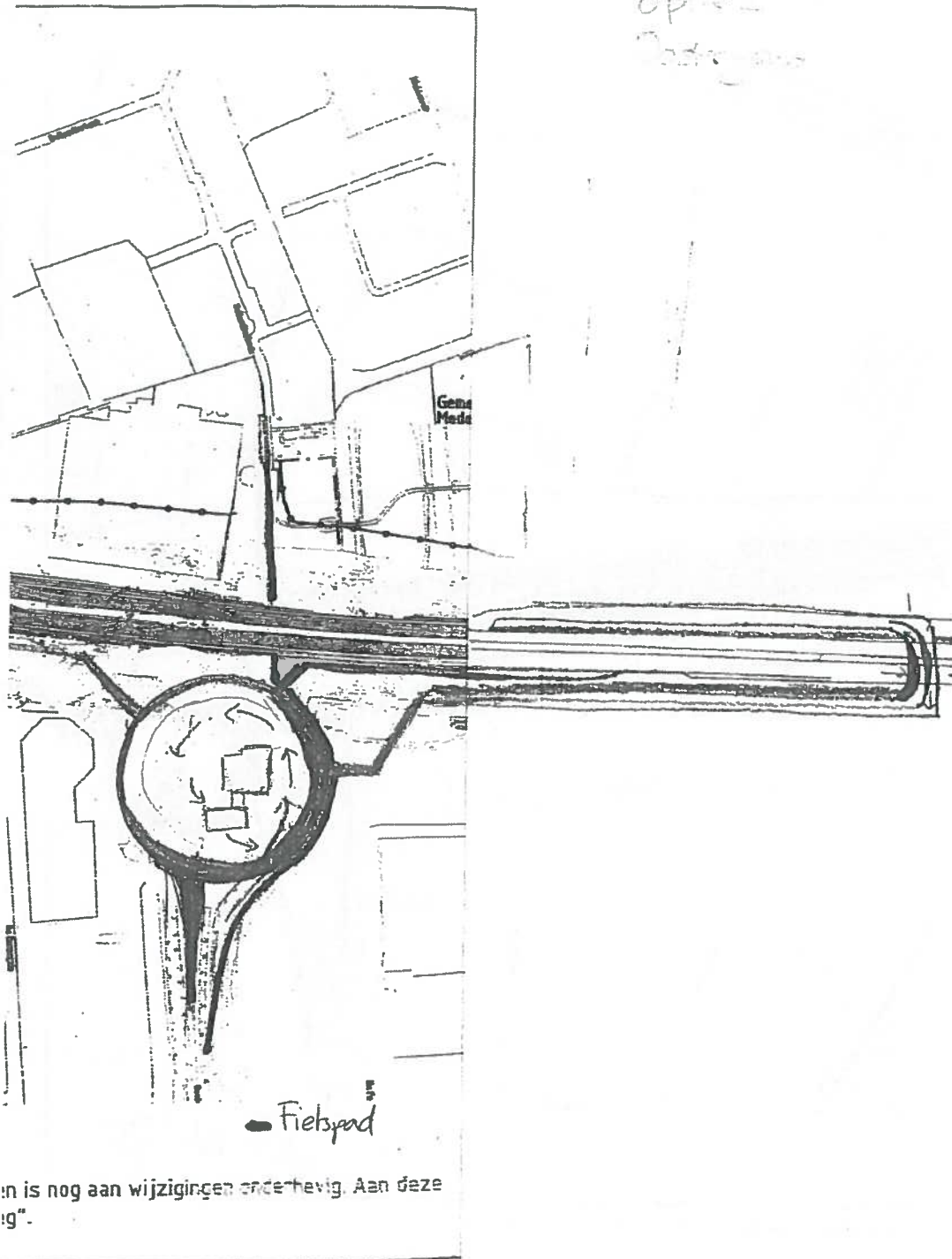


"Overzichtskaart N23 Westfrisiaweg d.d. oktober 2009. Deze kaart biedt een weergave van het ontwerp op basis van de huidige inzichten en is nog aan wijzigingen onderhevig. Aan deze kaart kunnen geen rechten worden ontleend. Het definitieve ontwerp zal worden opgenomen in de Realisatieovereenkomst N23 Westfrisiaweg."

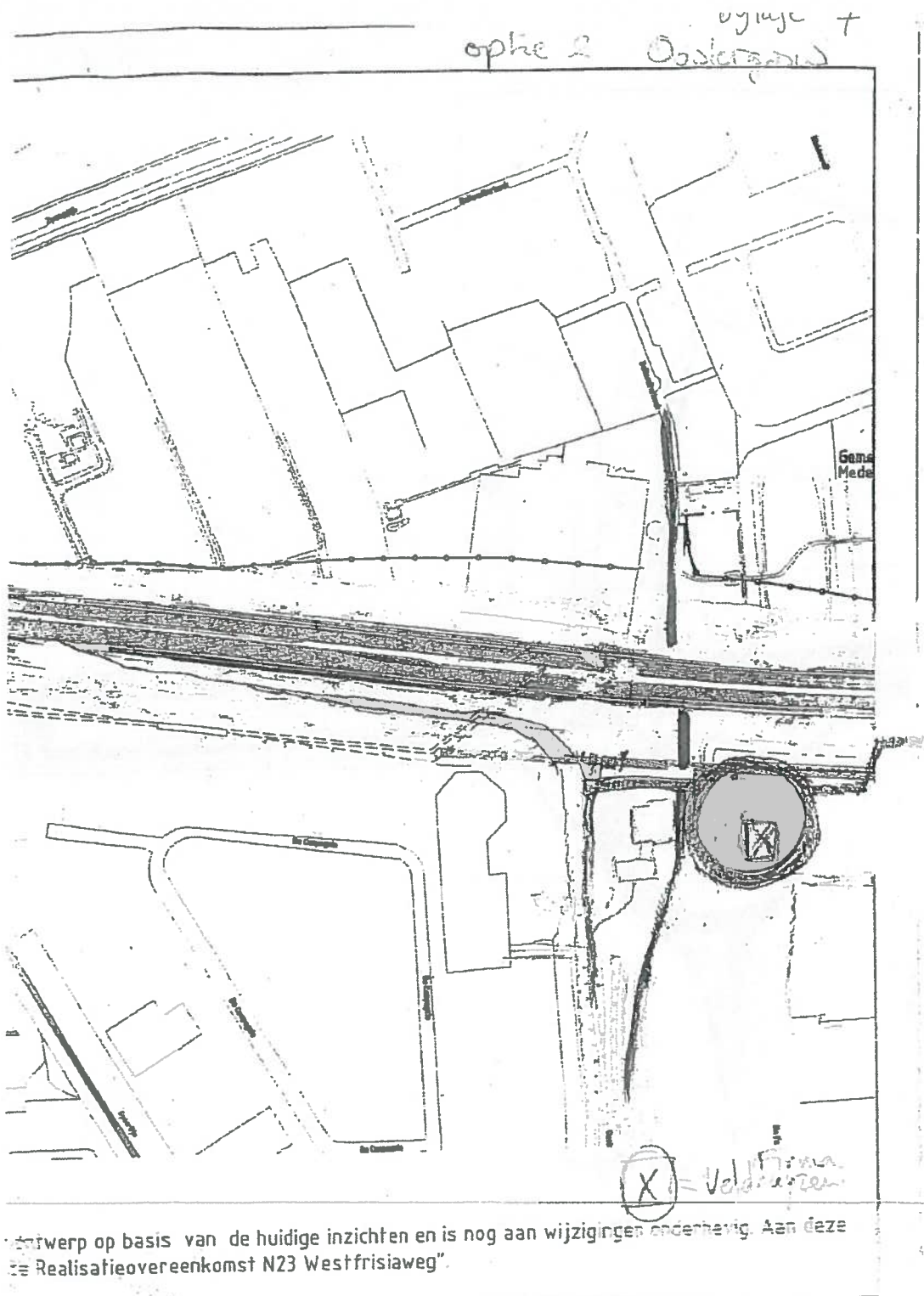


bylage 6

Optie I  
Dorpsraad

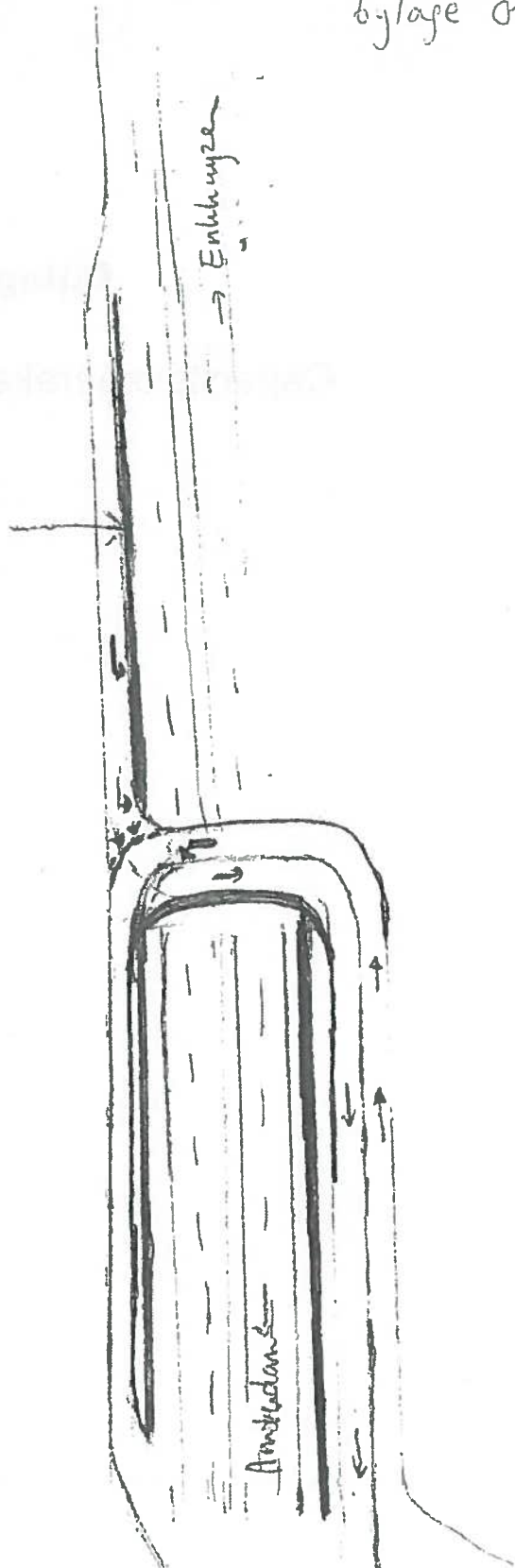






bylage 0

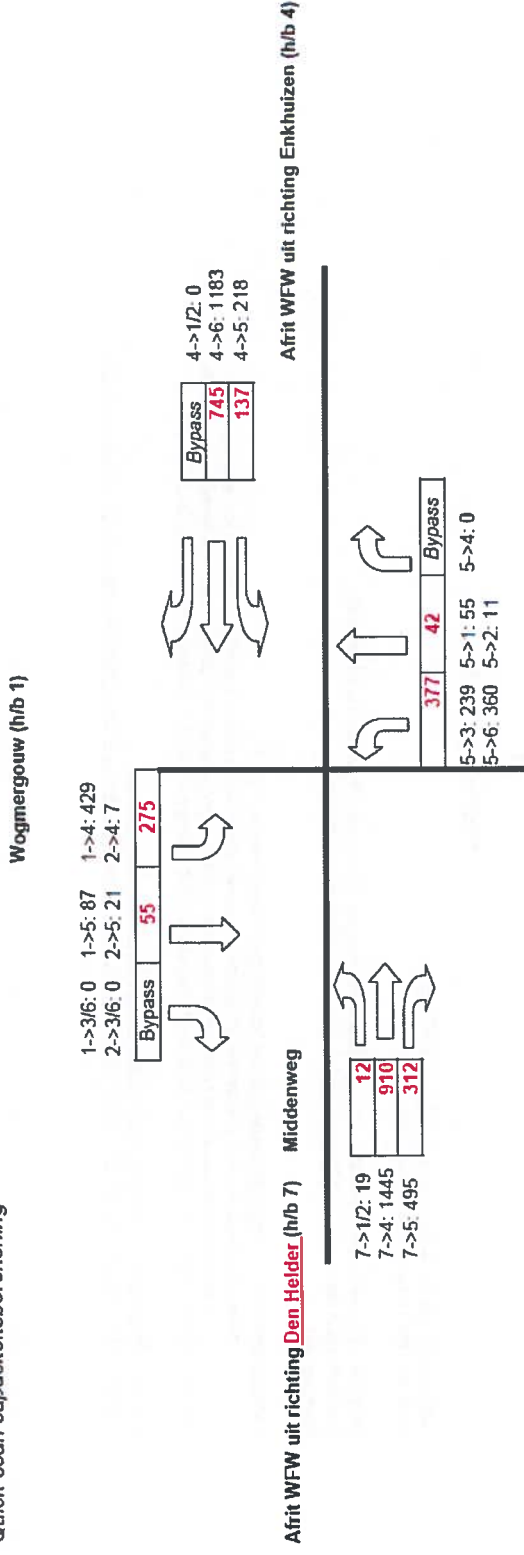
De Dorpsraad naast:  
de 'vrijstaande'  
Wijkvereniging



## **Bijlage 3**

### Capaciteitsberekening Ovatonde

Quick-scan capaciteitsberekening



zwart: verkeersintensiteiten uit verkeersmodel GC vlg/2u  
 rood: drukste spitsuur in pae/1u (factor 0.63)

Resultaten berekeningen (Meerstrookrotondeverkenner versie 1.2 van de Provincie Zuid-Holland):

1 strookrotonde : VG 1.27 overbelast (op 'zijrichtingen' bembreedte 7m)  
 Alternatieven:

2 strookrotonde : VG 0.92/overbelast (op 'zijrichtingen' bembreedte 7m) (\*)

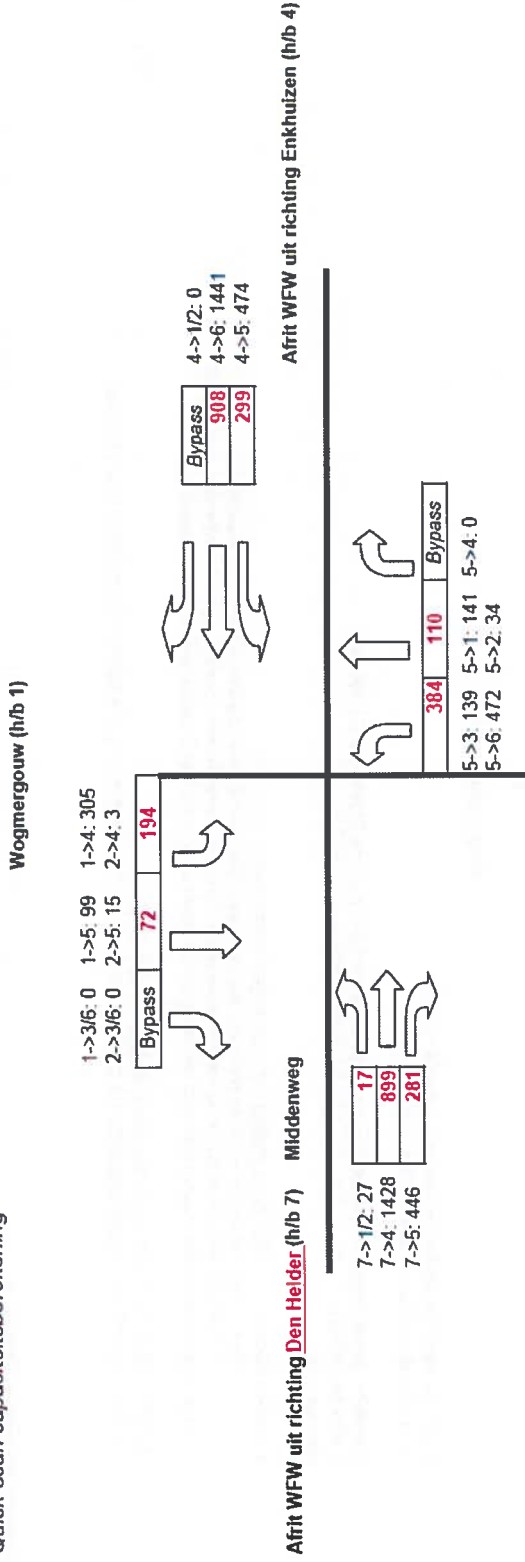
\* = de 2-strookrotonde is berekend met Meerstrookrotondeverkenner versie 1 omdat versie 1.2 geen 2-strookrotonde kan berekenen.  
 Opgemerkt moet worden dat in het algemeen de resultaten van Meerstrookrotondeverkenner 1 gunstiger zijn dan de berekeningen met versie 1.2.  
 Overige vormgevingen niet mogelijk/gewenst vanuit capaciteit en/of vormgeving (ivm 5-takken/uniformiteit en begripelijkheid)

LET OP: afrit WFW uit richting Amsterdam is niet in de berekening opgenomen  
 ivm max. 4 takken voor berekening. Deze tak heeft weliswaar de laagste intensiteit van alle takken maar zal de VG wel verhogen.

Ovatonde Wogmergouw OS var 1

T&M-1021279-MH, revisie D2

Quick-scan capaciteitsberekening



zwart: verkeersintensiteiten uit verkeersmodel GC vtg/Zu  
 rood: drukste spitsuur in pae/1u (factor 0,63)

Resultaten berekeningen (Meerstrookrotondeverkenner versie 1.2 van de Provincie Zuid-Holland):

1 strookrotonde : VG 1,27/overbelast (op 'zijrichtingen' verbreedte 7m)  
 Alternatieven:

2 strookrotonde : VG 0,93/overbelast (op 'zijrichtingen' verbreedte 7m) (\*)

\* = de 2-strookrotonde is berekend met Meerstrookrotondeverkenner, versie 1 omdat versie 1.2 geen 2-strookrotonde kan berekenen. Opgemerkt moet worden dat in het algemeen de resultaten van Meerstrookrotondeverkenner 1 gunstiger zijn dan de berekeningen met versie 1.2

Overige vormgevingen niet mogelijk/gewenst vanuit capaciteit en/of vormgeving (v.m 5-takten/uniformiteit en begrijpelijkheid)

**LET OP:** afrit WFW uit richting Amsterdam is niet in de berekening opgenomen.

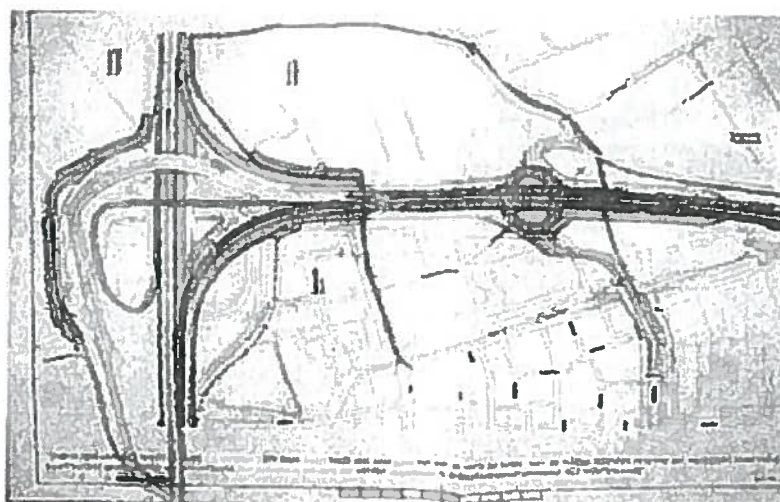
v.m max. 4 takken voor berekening. Deze tak heeft weliswaar de laagste intensiteit van alle takken maar zal de VG wel verhogen.

Ovatonde Wogmergouw AS var 1

T&M-1021279-MH, revisie D2

# Ovatonde Wogmergouw

Vormgeving & inpassing



AGV-Movaris

Verse. 03 definitief

Utrecht, 24 February 2011

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>I/C verhouding ovatonde</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Inpassing Ovatonde</b>	<b>7</b>
	<b>Bijlagen</b>	<b>9</b>
	<b>Colofon</b>	<b>11</b>



## 1 Inleiding

Op 1 november is het toetsingsadvies over het inrichtings-milieueffectenrapport voor de opwaardering van de Westfrisiaweg tussen Heerhugowaard en Enkhuizen tot stand gekomen. In het genoemde rapport wordt het volgende over de variant Ovatonde vermeld:

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

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

*Als de I/C-verhouding dus inderdaad in de buurt van 1 of nog hoger uitvalt, kan de Commissie zich voorstellen dat zonder meer van de beschreven ovatonde wordt afgezien. De I/C-verhouding wordt echter niet onderbouwd in het bijgevoegde onderzoek van Goudappel Coffeng. Dit onderzoek gaat in het geheel niet in op I/C-verhoudingen.*

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

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

---

<sup>1</sup> Lic.: Opwaardering Westfrisiaweg Heerhugowaard - Enkhuizen  
Toetsingsadvies over het inrichtings-milieueffectrapport plus  
aanvullende informatie uit "quick scans" plus een aanvulling  
op het plan-MER 2007  
1 november 2010 / rapportnummer 1774-306

Op basis van bovenstaande bevindingen uit de genoemde rapportage heeft de klankbordgroep A7-Markerwaard AGV-Movares gevraagd te onderzoeken of een ovatonde (een opgetilde rotonde gesitueerd boven de bestaande Westfrisiaweg) hier mogelijk is.

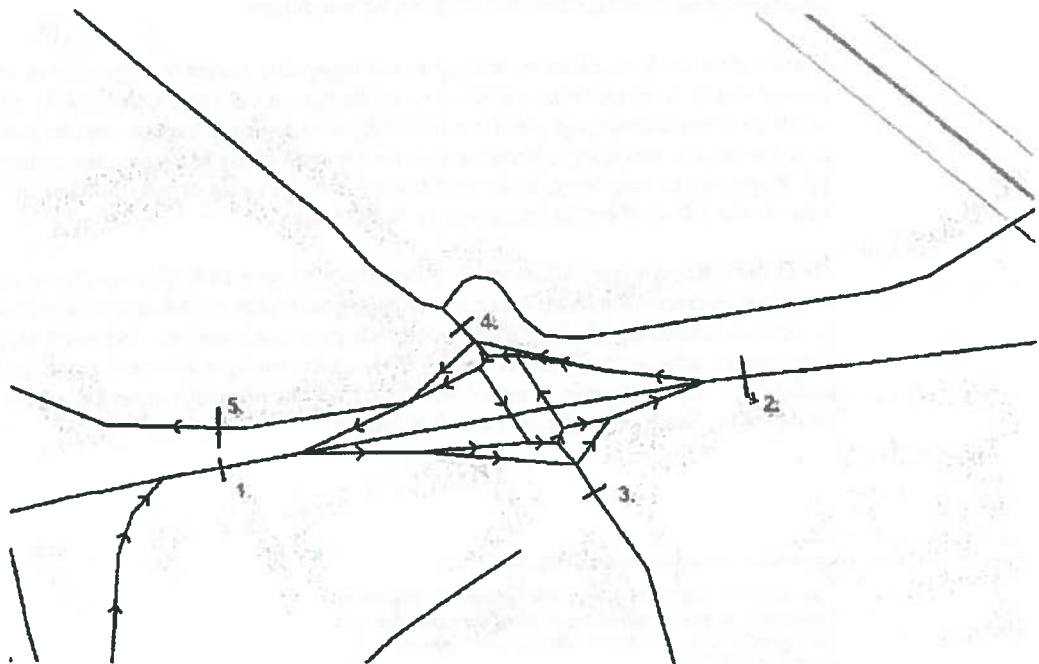
In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de intensiteit/capaciteit (I/C verhouding) van de ovatonde, om te zien of een rotonde hier mogelijk is, en zo ja welke typen daarvoor in aanmerking komen.

In hoofdstuk 3 wordt gekeken naar het verticale alignement; zijn de beschikbare afstanden voldoende om de hoogteverschillen te overbruggen, en welk effect heeft dit op het ontwerp?

## 2 I/C verhouding ovatonde

Met behulp van het programma "Meerstrooksrotondeverkenner" (versie 1.2, Provincie Zuid-Holland) kunnen de I/C verhoudingen van alle rotondetypen inzichtelijk gemaakt worden. De informatie die hiervoor nodig is, zijn de verkeersintensiteiten in PAE (personenauto equivalent) per uur voor alle kruispuntstromen.

De verkeersintensiteiten voor deze aansluiting zijn aangeleverd door de Grontmij via het projectbureau van de provincie Noord-Holland in de vorm van een herkomst-bestemming matrix gegenereerd uit een statisch verkeersmodel voor het jaar (2020?). Het cordon hiervan (het netwerk waarover de matrix geldig is), is weergegeven in figuur 1. Uit deze matrix zijn de verkeersbewegingen over de ovatonde te herleiden die nodig zijn om de I/C verhouding vast te stellen.



Figuur 1: Cordon  
 Wogmergouw

Op basis van de aangeleverde intensiteiten<sup>2</sup> blijkt dat de avondspits de drukste periode biedt. De herkomst-bestemming matrix hiervan gaat over een spitsperiode van twee uur. Voor de berekening van de I/C waarde zijn uurintensiteiten benodigd in PAE waarden (personenauto equivalent). Voor de berekeningen zijn we dus uitgegaan van het drukste moment van de dag de avondspits en kan dan gezien worden als worst-case uitwerking met een maatgevende situatie.

Van de Grontmij hebben wij voor het omrekenen van de intensiteiten naar PEA waarden de volgende informatie ontvangen:

Intensiteiten Goudappel Coffeng is 2-uurs spits 2020

Omrekenen van 2-uurs naar drukste 1-uur spits is factor 0,55

Aannames categorieverdeling (op basis van bestaande tellingen)

Motoren	1,0%	0,5pae	0,5
Personenauto's	85,3%	1,0pae	85,3
Lichte vrachtauto's	8,8%	2,0pae	17,6
Zware vrachtauto's	0,4%	3,5pae	1,4
Bus	4,5%	2,0pae	9
	100,0%	Factor	1,14

Totale omrekeningsfactor (2u/mvt naar 1u/pae) is:

$$0,55 * 1,14 =$$

0,63
------

In de tabel 1 zijn de intensiteiten voor het drukste uur per richting weergegeven, in PEA waarden op basis van de avondspits intensiteiten en bovenstaande omrekenfactor. De doorgaande richting over de Westfrisiaweg is hierbij buiten beschouwing gelaten, aangezien deze ongelijkvloers wordt afgewikkeld.

Tabel 1 intensiteiten per richting drukste uur	Van	Naar	Intensiteit drukste uur (pae)
	Westfrisiaweg (oost)	Hoornseweg	406
	Westfrisiaweg (oost)	Wogmergouw	381
	Wogmergouw	Westfrisiaweg (oost)	467
	Wogmergouw	Hoornseweg	122
	Wogmergouw	Westfrisiaweg (west)	432
	Westfrisiaweg (west)	Wogmergouw	636
	Westfrisiaweg (west)	Hoornseweg	234
	Hoornseweg	Westfrisiaweg (west)	142
	Hoornseweg	Wogmergouw	90
	Hoornseweg	Westfrisiaweg (oost)	263

<sup>2</sup> variant V... nei 2010, cordon\_Wormergouw\_var 2.xls

Deze intensiteiten resulteren in een I/C verhouding van 1,08 (ofwel een verzadigingsgraad van 108%) bij een enkelstrook rotonde zie figuur 2 .

Deze rekenmethode geeft tegelijkertijd aan welk type rotonde er wel toegepast kan worden waarbij de I/C verhouding wel acceptabel is. Verkeerskundig(CROW) wordt gekozen voor een verzadigingswaarde onder de 0,8 (80% verzadiging). Wanneer een berekening onder die 0,8 waarden uitkomt betekende dat de rotonde in de worst case situatie nog een acceptabele doorstroming heeft.

Bij het toepassen van het type passeerbare rotonde of een (partiële) turborotonde is de verzadigingsgraad wel mogelijk, met verzadigingsgraden beneden de 70%. In tabel 2 zijn deze verzadigingsgraden in de kolom VG per rotondetype weergegeven.

Resultaten		VG	ri.	Tgem	ri.
1 str. rotonde		1.08	Z	999999.9	W
Passeerbare rotonde	OK	0.53	Z	8.0	N
Partiële eirotonde		1.02	W	999999.9	W
Partiële eirotonde --		1.06	Z	999999.9	Z
Partiële turborotonde	OK	0.57	WR	8.6	OL
Partiële turborotonde --	OK	0.67	WR	11.5	WR
Eirotonde		1.02	W	999999.9	W
Eirotonde --		1.06	Z	999999.9	Z
Turborotonde	OK	0.48	OL	8.8	OL
Turborotonde --	OK	0.67	WR	11.5	WR
Kruisrotonde	OK	0.59	ZL	9.5	ZL
Kruisrotonde --	OK	0.52	ZL	7.5	OR
Kruisrotonde ~	OK	0.53	ZR	9.6	NL
Kruisrotonde ^	OK	0.69	WR	12.8	WR
Spiraalrotonde	OK	0.43	ZL	6.4	NL
Spiraalrotonde --	OK	0.60	WR	8.4	WR
Rotorotonde	OK	0.43	OL	7.1	OL

Tabel 2: Meerstrooks  
 Rotondeverkenner  
 verzadigingsgraden

Op basis van de uit de kolom VG berekende uitkomsten is met het programma Vissim een dynamisch verkeersmodel van de nieuwe aansluiting gemaakt. In overleg met de opdrachtgever is hierbij gekozen voor een Partiële turborotonde met een verzadigingsgraad van 0,67 (67%) gesimuleerd.

De keuze voor deze type rotonde is gebaseerd op de volgende uitgangspunten;

1. De verzadigingsgraad onder de gestelde verkeerskundige norm van 0,8 (80%) verzadigingsgraad valt.
2. dit type rotonde minder ruimtebeslag vergt dan een passeerbare rotonde;
3. bij dit rotondetype voor de ongelijkvloerse kruising met de Westfrisiaweg slechts enkelstrooks viaducten nodig zijn.

In de tabel 3 zijn de gemiddelde verliestijden per voertuig weergegeven op de ovatonde. De meting omvat een avondspitssimulatie van twee uur, gemiddeld genomen over tien iteraties (verfijningslagen om tot een meest optimale vorm uit te komen). Voertuig verliestijden worden gemeten vanaf het begin van de opstelvakken voor de ovatonde en eindigen wanneer een voertuig de ovatonde verlaat.

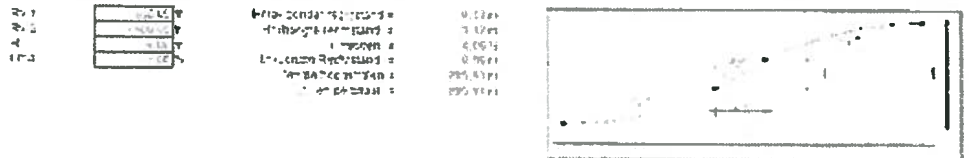
Tabel 3  
 gemiddelde  
 verliestijden per  
 richting

Van	Naar	Gemiddelde verliestijd per voertuig (sec.)
Westfrisiaweg (oost)	Hoornseweg	5
Westfrisiaweg (oost)	Wogmergouw	14
Wogmergouw	Westfrisiaweg (oost)	4
Wogmergouw	Hoornseweg	13
Wogmergouw	Westfrisiaweg (west)	14
Westfrisiaweg (west)	Wogmergouw	31
Westfrisiaweg (west)	Hoornseweg	20
Hoornseweg	Westfrisiaweg (west)	3
Hoornseweg	Wogmergouw	19
Hoornseweg	Westfrisiaweg (oost)	19
Totaal gemiddelde verliestijd per voertuig		15

### 3 Inpassing Ovatonde

Voor de inpassing van de ovatonde wordt voornamelijk gekeken naar de hellingen die nodig zijn om de hoogteverschillen te overbruggen.

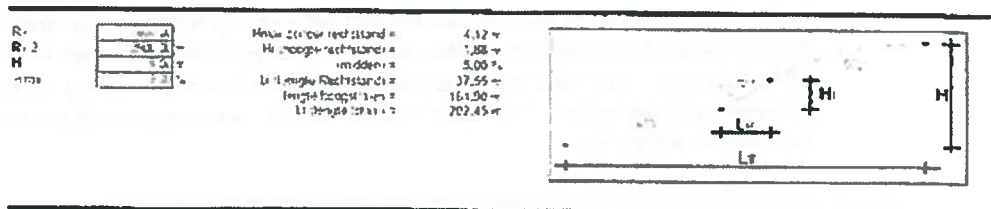
Uitgangspunt is een voetboog van 800 meter, zodat het doorrijdzicht in relatie tot het tunneldek gegarandeerd is, een topboog van 6500 meter zodat rijzicht gegarandeerd is bij een ontwerpsnelheid van 90km/h. Daarbij geldt een maximaal hellingspercentage van 5% conform richtlijn. Het te overbruggen hoogteverschil is op 6 meter gekozen. 5 meter doorrijdhoogte en 1 meter constructiedikte.



Dit levert dus een totale lengte op van 295 meter, waarbij de top en voetboog in elkaar overgaan (maximaal hellingspercentage is 4,06%).

Indien er gedimensioneerd wordt op stopzicht kan er worden gerekend met een lengte van circa 200 meter. Dit is echter niet aan te raden in een dergelijk complexe situatie, omdat er dan onvoldoende geanticipeerd kan worden op beslispunten.





Voor de inpassing zijn een aantal dwangpunten van toepassing.

Het eerste en meest harde dwangpunt is de ligging van de ongelijkvloerse kruising met de snelweg A7. Dit viaduct ligt op circa zes meter boven het maaiveld.

Aangezien er tussen de ovatonde en het viaduct over de A7 niet voldoende afstand beschikbaar is om tussentijds terug te gaan naar maaiveldniveau voor toepassing van een weefvak, kan verkeer vanaf de ovatonde en vanaf de Westfrisiaweg pas bij het viaduct over de A7 samenkomen (op de hoogte van het viaduct). Omdat het niet wenselijk is om het verkeer vanaf de Westfrisiaweg (vanuit Enkhuizen) richting de A7 (richting Den Helder) via de ovatonde te laten rijden, moet vanaf de Westfrisiaweg een doorgang naar de A7 worden gemaakt; een ongelijkvloerse kruising met de weg van de ovatonde naar het viaduct (en tevens in de omgekeerde richting; van de A7 vanuit Amsterdam richting de Westfrisiaweg). Deze onderdoorgangen vormen het derde dwangpunt.

Als laatste dwangpunt is de minimale turbulentieafstand van 660 meter tussen twee discontinuïteiten waar verkeerstromen convergeren bij 90 km/h. Dit is van belang bij het verkeer op de Westfrisiaweg in de richting Enkhuizen, tussen het punt waar de verkeerstromen vanaf de A7 (vanuit het viaduct en de onderdoorgang) samenvoegen en waar het verkeer vanaf de ovatonde invoegt op de Westfrisiaweg.

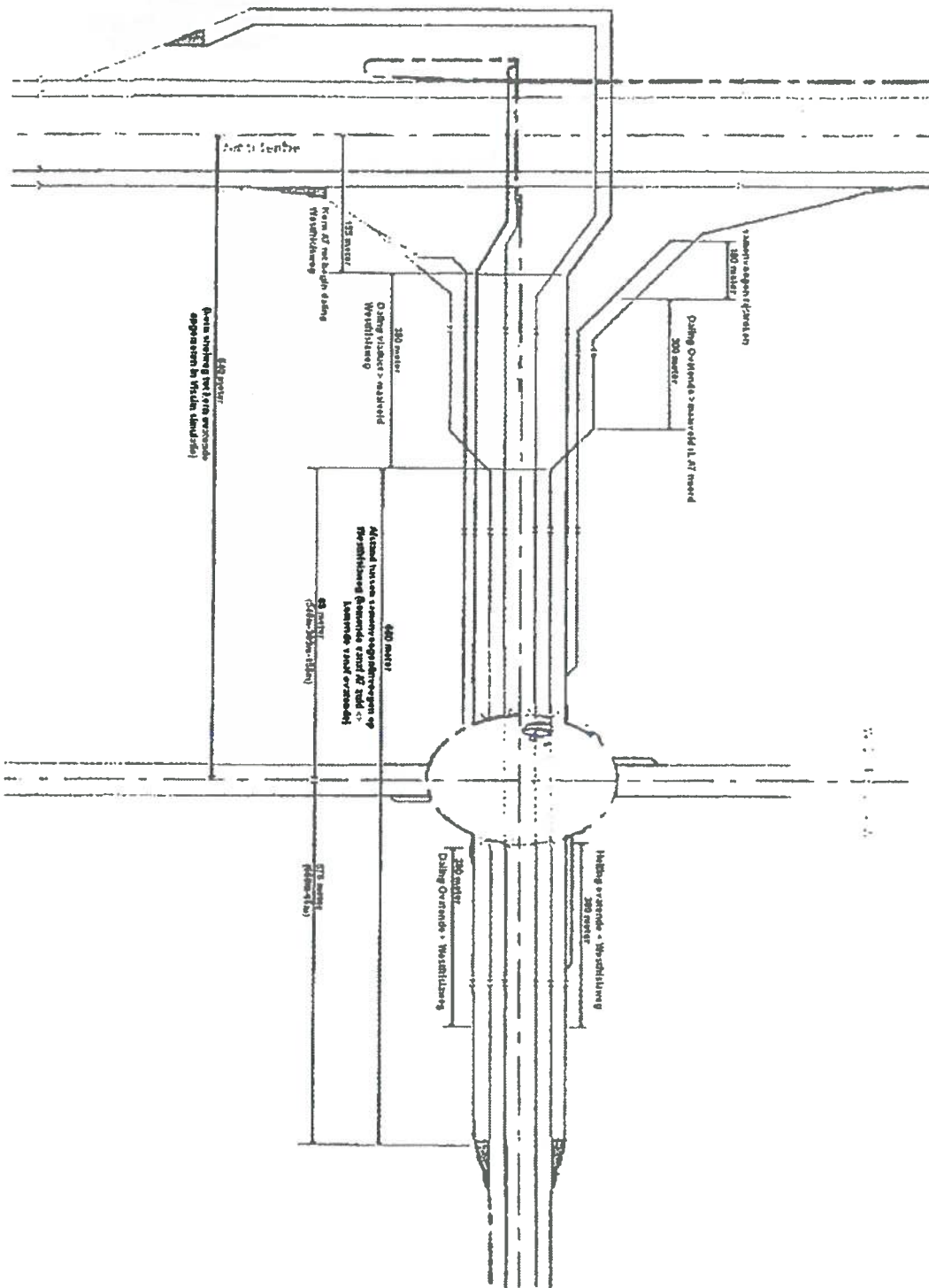
De hieruit volgende afstanden zijn in de bijlage schematisch weergegeven.

# AGV·Movares

Leidseveer 10  
Postbus 2855  
3500 GW Utrecht  
Telefoon 030 265 55 00  
Telefax 030 265 55 11

Bijlagen





# Beoordeling

Ovatonde Wogmergouw  
Vormgeving & Inpassing  
AGV-Movares

Definitief

In opdracht van:  
Projectbureau N23 Westfrisiaweg

Grontmij Nederland B.V.  
De Bilt, 10 mei 2011

# Verantwoording

**Titel** : Beoordeling

**Subtitel** : Ovatonde Wogmergouw  
Vormgeving & Inpassing  
AGV-Movares

**Projectnummer** : 214706

**Referentienummer** : T&M-1031858-MH/jj

**Revisie** : D1

**Datum** : 10 mei 2011

**Auteur(s)** : ██████████

**E-██████████** : ████████████████████████████████████

**Gecontroleerd door** : ██████████

**Paraaf gecontroleerd** :

**Goedgekeurd door** : ██████████

**Paraaf goedgekeurd** :

**Contact** : Grontmij Nederland B.V.  
De Holle Bilt 22  
3732 HM De Bilt  
Postbus 203  
3730 AE De Bilt  
T +31 30 220 74 44  
F +31 30 220 02 94  
www.grontmij.nl

# Inhoudsopgave

1	Samenvatting .....	4
2	Conclusie .....	6
3	Beoordeling “Movares-variant” .....	7
4	I/C-verhouding ovatonde.....	8
4.1	Algemeen .....	8
4.2	Conclusie .....	8
5	Richtlijnen.....	9
5.1	Zicht .....	9
5.2	Turbulentie .....	10
5.3	Bewegwijzering .....	10
5.4	Conclusie .....	10
6	Onderzoek locatie ovatonde .....	11
6.1	Weggedeelte vanaf A7 richting ovatonde (Afrit Wogmergouw).....	12
6.2	Weggedeelte vanaf A7 richting Enkhuizen (N23).....	13
6.3	Weggedeelte ovatonde (toerit Wogmergouw) richting Den Helder (A7) .....	15
6.4	Weggedeelte ovatonde (toerit Wogmergouw) Amsterdam.....	16
6.5	Weggedeelte Enkhuizen (N23) richting Den Helder (A7) .....	17
6.6	Weggedeelte Enkhuizen (N23) richting Amsterdam (A7).....	18
6.7	Weggedeelte Enkhuizen (N23) richting ovatonde .....	19
6.8	Kritieke pad voor situering ovatonde .....	20
6.9	Conclusie .....	21
7	Omgeving.....	22
7.1	Fietsverbindingen.....	22
7.2	Leefbaarheid .....	22
7.3	Ruimtelijke Inpassing (zie figuur 8 en 9).....	23
7.4	Conclusie .....	24
8	Analyse kostenverschil .....	25
8.1	Conclusie .....	26

Bijlage 1: Conclusie Grontmij op Ovatonde Dorpsraad

Bijlage 2: Conclusie ██████████

Bijlage 3: Rijstrokschema AGV-Movares

# 1 Samenvatting

Samenvatting analyse ingenieursbureau Grontmij van de rapportage AGV-Movares over de ovatonde Wogmergouw dd 24-2-2011

In de Realisatieovereenkomst N23 Westfrisiaweg wordt ter plaatse van de Wogmergouw uitgegaan van een ongelijkvloerse kruising in de vorm van een half klaverblad met een hoog gelegen Westfrisiaweg. De bewonersgroep Zwaagdijk–West heeft, door tussenkomst van de gemeenteraad van Medemblik, verzocht na te gaan of de kruising in de vorm van een ovatonde kan worden uitgevoerd (verzoek van 9 maart 2010). In opdracht van het Projectbureau N23 Westfrisiaweg heeft bureau Grontmij onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van toepassing van deze ovatonde, die we in het vervolg zullen aanhalen als “ovatonde Dorpsraad”.

Op basis van de resultaten van dit onderzoek, zoals verwoord in het “rapport Quickscan, variant ovatonde Wogmergouw en variant Oostergouw, referentienummer T&M-1021279-MH” van 7 juni 2010 (zie conclusie bijlage 1), is geconcludeerd dat de “ovatonde Dorpsraad” niet mogelijk is. Reden hiervoor is dat de voorgestelde ovatonde onvoldoende capaciteit heeft ( $I/C > 0,8$ ), als gevolg waarvan files zouden ontstaan. Daarnaast is vastgesteld dat het afhandelen van verkeersstromen tussen twee stroomwegen (A7 en N23 Westfrisiaweg) conform de daarvoor geldende richtlijnen niet mag plaatsvinden via een ovatonde.

Tot slot is geconstateerd dat de aanleg van een ovatonde ter plaatse van de Wogmergouw / Hoornseweg onmogelijk is in verband met het ontbreken van voldoende weglengte voor weefvakken en bewegwijzering in het gebied tussen A7 en Wogmergouw.<sup>1</sup>

Op grond van de opmerkingen over de “ovatonde Dorpsraad” in het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. van 1 november 2010 heeft de bewonersgroep Zwaagdijk-West bureau AGV-Movares opdracht gegeven te onderzoeken of een hoge ovatonde over de Wogmergouw mogelijk is. AGV-Movares heeft hiertoe, met gebruikmaking van de door het Projectbureau N23 Westfrisiaweg aangeleverde verkeerscijfers, onderzoek gedaan. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in het rapport “Ovatonde Wogmergouw, Vormgeving & inpassing d.d. 24 februari 2011” en is bijgevoegd.

Bestudering van het door AGV-Movares uitgevoerde onderzoek leidt tot de conclusie dat het bureau het ontwerp van de “ovatonde Dorpsraad” zo heeft aangepast dat alleen het plaatselijk verkeer via de ovatonde wordt afgewikkeld. In het vervolg zullen we dit ontwerp aanhalen als “Movares-variant”. Hierdoor blijft de  $I/C$  verhouding onder de 0,8. De “Movares-variant” van de ovatonde heeft dan voldoende capaciteit om stagnatie te voorkomen. Naar de gevolgen voor andere wegvakken en het ontbreken van weglengte voor weefvakken en bewegwijzering tussen A7 en Womergouw is geen onderzoek uitgevoerd.

Daarbij betekent de realisatie van de “Movares-variant” dat er twee extra viaducten dienen te worden gerealiseerd

---

<sup>1</sup> Oud burgemeester [REDACTED] heeft in opdracht van de gemeente Medemblik een onderzoek verricht naar de wijze van communiceren door het Projectbureau N23 Westfrisiaweg. Voor de conclusies hiervan zijn verwezen naar bijlage 2



Een andere conclusie is dat de "Movares-variant" niet is getoetst op voorschriften en richtlijnen. Daarbij wordt in de begeleidende brief van de bewonersgroep de indruk gewekt dat AGV-Movares een kostenraming zou hebben gemaakt waaruit zou blijken dat de "Movares-variant" meerdere miljoenen [REDACTED] goedkoper zou zijn dan het ontwerp in de Realisatieovereenkomst. AGV-Movares heeft geen enkel onderzoek naar de kosten gedaan. Uit berekeningen blijkt dat de "Movares-variant" tussen de [REDACTED] miljoen duurder is dan het ontwerp uit de Realisatieovereenkomst.

## 2 Conclusie

De ovatonde is niet haalbaar op de voorgestelde locatie:

1. De capaciteit van de ovatonde van de “Movares-variant” is  $< 0,8$  waardoor de doorstroming op de ovatonde is geborgd.  
Maar de effecten op het wegvak A7 en de in- en uitrijstroken zijn niet getoetst.
2. AGV-Movares heeft haar ontwerp niet volledig getoetst op de maatgevende aspecten in het Handboek Wegontwerp, Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten, de richtlijnen Bewegwijzering en de Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen (NOA).  
Met inachtnaam van de vigerende ontwerprichtlijnen is een ovatonde niet inpasbaar binnen het gebied A7-Wogmergouw.
3. AGV-Movares heeft geen kostenraming opgesteld.  
De “Movares-variant” zou bij realisatie tussen de [REDACTED] miljoen duurder zijn dan het ontwerp uit de Realisatieovereenkomst.  
Deze extra kosten worden vooral veroorzaakt door de noodzaak van de aanleg van twee extra viaducten die uitvoering van deze variant met zich mee zou brengen.
4. De fietsverbindingen zijn sociaal onveiliger, minder comfortabel en duurder.

### **3 Beoordeling "Movares-variant"**

Op 28 maart 2011 is de AGV-Movares rapportage in een overleg te Utrecht bij Movares besproken waarbij aanwezig waren het Projectbureau N23 Westfrisiaweg, twee vertegenwoordigers van de bewonersgroep Zwaagdijk-West, gemeente Medemblik en AGV-Movares. In dit overleg is afgesproken dat het projectbureau N23 Westfrisiaweg de aangedragen oplossing te toetsen op zijn haalbaarheid.

Er heeft een beoordeling plaats gevonden ten aanzien van de I/C-verhouding, de richtlijnen, de locatie van de ovatonde, de omgeving en de kosten.

## 4 I/C-verhouding ovatonde

### 4.1 Algemeen

Bij het voorgestelde idee van de Dorpsraad Zwaagdijk-West d.d. 9 maart 2010 werd het doorgaande verkeer Enkhuizen - Den Helder vice versa via de ovatonde geleid. Deze oplossing is niet acceptabel omdat de ovatonde dan onvoldoende capaciteit heeft en het afhandelen van verkeersstromen tussen twee stroomwegen niet via een ovatonde (gebiedsontsluitingsweg) mag lopen.

In de "Movares-variant" wordt op de ovatonde alleen het lokale verkeer afgewikkeld. Het doorgaande verkeer Enkhuizen - Den Helder vice versa rijdt NIET via de ovatonde. (Om de weefbewegingen te vermijden zijn er twee extra ongelijkvloerse kruisingen nodig tussen het verkeer Enkhuizen - Den Helder met het verkeer ovatonde - Amsterdam en tussen het verkeer Amsterdam - Enkhuizen met het verkeer Den Helder - ovatonde).

De berekeningen van AGV-Movares geven aan dat de I/C-verhouding op de ovatonde, volgens de "Movares-variant", 0,63 is in de maatgevende avondspits en daarmee ruim voldoet aan het PvE van de N23 Westfrisiaweg ( $I/C < 0,8$ ).

### 4.2 Conclusie

- *De capaciteit van de ovatonde van de "Movares-variant" is  $< 0,8$  waardoor de doorstroming op de ovatonde is geborgd.*
- *De effecten op het wegvak A7 en de in- en uitrijstroken zijn niet getoetst*

## 5 Richtlijnen

De "Movares-variant" heeft voldoende capaciteit waarna er nader zou moeten worden onderzocht of dat deze inpasbaar is in het gebied A7 - Wogmergouw. Voor deze toetsing is uitgegaan van de hiervoor gelden richtlijnen. Te weten:

- Handboek Wegontwerp (februari 2002);
- NOA (Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen) (1 januari 2007);
- Richtlijnen Bewegwijzering (juli 2005);
- ERBI (Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten Provincie Noord-Holland) (laatst gewijzigd: 1 juli 2010).

In hoofdstuk 5 is dit onderzoek naar de inpassing nader beschreven.

Om goed te kunnen vaststellen of de "Movares-variant" inpasbaar is, moet deze aan de volgende belangrijke items uit de richtlijnen worden getoetst:

- Zicht; de weggebruiker moet voldoende zicht hebben op het weggedeelte voor hem zodat hij tijdig kan reageren op de omstandigheden en gebeurtenissen vóór hem.
- Turbulentie; vóór en na discontinuïteiten (invoegingen, uitvoegingen, samenvoegingen en splitsingen) ontstaat, over een bepaalde afstand, een verstoring van de verkeersafwikkeling. Voorbeelden hiervan zijn remacties, uitwijkmanoeuvres, en (anticiperende) rijstrookwisselingen. De turbulentieafstanden van verschillende discontinuïteiten mogen elkaar slechts gedeeltelijk overlappen om te voorkomen dat filevorming en gevaarlijke situatie ontstaan.
- Bewegwijzering; moet zo worden geplaatst dat de weggebruiker voldoende tijd heeft om de informatie te verwerken en de juiste route te bepalen. Daarbij is het noodzakelijk dat de geboden informatie duidelijk is en geen verwarring veroorzaakt bij de weggebruiker.

Toets toegepaste richtlijnen AGV-Movares:

AGV-Movares heeft in de bespreking van 28 maart 2011 aangeven dat alleen getoetst is op de inpassing van de ovatonde zoals omschreven in hun rapport. Dit is gebaseerd op de te overbruggen hoogteverschillen (boogstralen en hellingen) en de benodigde turbulentieafstanden. Met overige ontwerprichtlijnen heeft AGV-Movares geen rekening gehouden.

### 5.1 Zicht

AGV-Movares heeft alleen onderzocht welke verticale boogstralen er minimaal kunnen worden toegepast ter overbrugging van de hoogteverschillen.

Hiervoor is een voetboog van  $R_v = 800$  en topboog van  $R_v = 6500$  gehanteerd om het rijzicht te garanderen.

De term rijzicht wordt in de verschillende richtlijnen (Handboek Wegontwerp en NOA) gebruikt voor verschillende aspecten en is daarom niet eenduidig. Om onduidelijkheid te voorkomen worden (o.a. in de ERBI) de termen 'wegverloopzicht' (zicht op het verloop van de weg in continue situaties) en 'anticipatiezicht' (zicht benodigd om tijdig te kunnen anticiperen op discontinuïteiten) vernoemd.

De door AGV-Movares gehanteerde topboog van  $R_v = 6500$  is gebaseerd op 'wegverloopzicht' bij een ontwerpsnelheid van 90 km/h.

In de vigerende ERBI staat:

*'Voor de lengteprofielen gelden de ontwerpuitgangspunten zoals vermeld in Handboek Wegontwerp. Hierbij dient het lengteprofiel in beginsel op wegverloopzicht te worden ontworpen en dient men het plaatselijk te toetsen aan anticipatiezicht. Ontwerpen op stopzicht dient zoveel mogelijk voorkomen te worden.'* (ERBI Deel 1, Wegen, blz 15)

In het Handboek Wegontwerp Stroomwegen (CROW-publicatie 164b) staat:  
*'Bij discontinuïteiten zoals in- en uitvoegstroken, (krappe) bogen en wijzigingen in het dwarsprofiel waar aanmerkelijke aanpassingen in het rijgedrag mogen worden verwacht, is rijzicht in het ontwerp noodzakelijk'* (CROWpPublicatie 164b, blz 71)

En:

*'De hiervoor benodigde tijd is 10s bij een ontwerpsnelheid van 90 km/h'.  
 (CROW-publicatie 164b, blz 71)*

Dit betekent dat het toepassen van een verticale topboog van  $R_v = 6500$  uitsluitend mogelijk is in een situatie waar géén discontinuïteiten zijn gesitueerd. Zijn er wel discontinuïteiten aanwezig dan moet anticipatiezicht worden toegepast, dit resulteert in een verticale bolle boog van  $R_v = 10.140$  bij 90 km/h en  $R_v = 4.970$  bij 70 km/h.

De verticale voetboog van  $R_v = 800$  is gebaseerd op comfort en niet op wegbeeld. Als er een kans bestaat op een onsaamhangend wegbeeld is het gewenst dat bij het bereiken van de top van de bolle boog de bestuurder volledig zicht heeft op het voorliggende wegvak. Voor een duidelijk wegbeeld wordt conform het Handboek Wegontwerp voor de verticale voetboog een straal van 2x de topboog toegepast. Afwijken hiervan is mogelijk binnen de richtlijnen. Er is echter wel een aanvullende toets noodzakelijk om aan te tonen dat, met de toegepaste (kleine) voetboog, het wegbeeld nog steeds voldoet.

## 5.2 Turbulentie

Tussen de *samen*voeging van de rijbaan Den Helder - Enkhuizen met de rijbaan Amsterdam - Enkhuizen en de *in*voegstrook vanaf de ovatonde Wogmergouw richting Enkhuizen is een minimale turbulentieafstand van 385 meter noodzakelijk (CROW 164b blz. 131). AGV-Movares noemt hiervoor een turbulentieafstand van 660 meter. Dit is de turbulentieafstand die nodig is tussen een invoeging en een invoeging. Het betreft hier echter een *samen*voeging en een *in*voeging, daarom is een turbulentieafstand van 385 meter voldoende. De overige turbulentieafstanden zijn door AGV-Movares niet beschouwd.

## 5.3 Bewegwijzering

De "Movares-variant" is niet getoetst op de Richtlijn Bewegwijzering.

## 5.4 Conclusie

- AGV-Movares heeft voor de verticale topboog 'wegverloopzicht' ( $R_v=6.500$ ) toegepast terwijl dit door de diverse discontinuïteiten 'anticipatiezicht' ( $R_v=10.140$ ) had moeten zijn.
- AGV-Movares heeft haar ontwerp niet volledig getoetst op de maatgevende aspecten in het Handboek Wegontwerp, Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten, de richtlijnen Bewegwijzering en de Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen (NOA). Met inachtnaam van de vigerende ontwerprichtlijnen is een ovatonde niet inpasbaar binnen het gebied A7-Wogmergouw.



## 6 Onderzoek locatie ovatonde

De locatie van de ovatonde wordt bepaald door middel van het toepassen van de ontwerprichtlijnen zoals die in hoofdstuk 4 zijn benoemd.

Op basis van het rijstrokschema (zie bijlage 4) dat door AGV-Movares is aangeleverd is onderzocht wat de minimale afstand moet zijn tussen de A7 en de ovatonde. Om tot deze minimale afstand te komen zijn voor de verschillende richtingen het verticale en horizontale alignment, bewegwijzering, turbulentie en de richtlijnen voor discontinuïteiten bepaald en per richting opgeteld.

Afwijkend van het rijstrokschema van AGV-Movares is voor de richtingen Amsterdam - Enkhuizen en Enkhuizen - Amsterdam rekening gehouden met twee rijstroken per rijrichting.

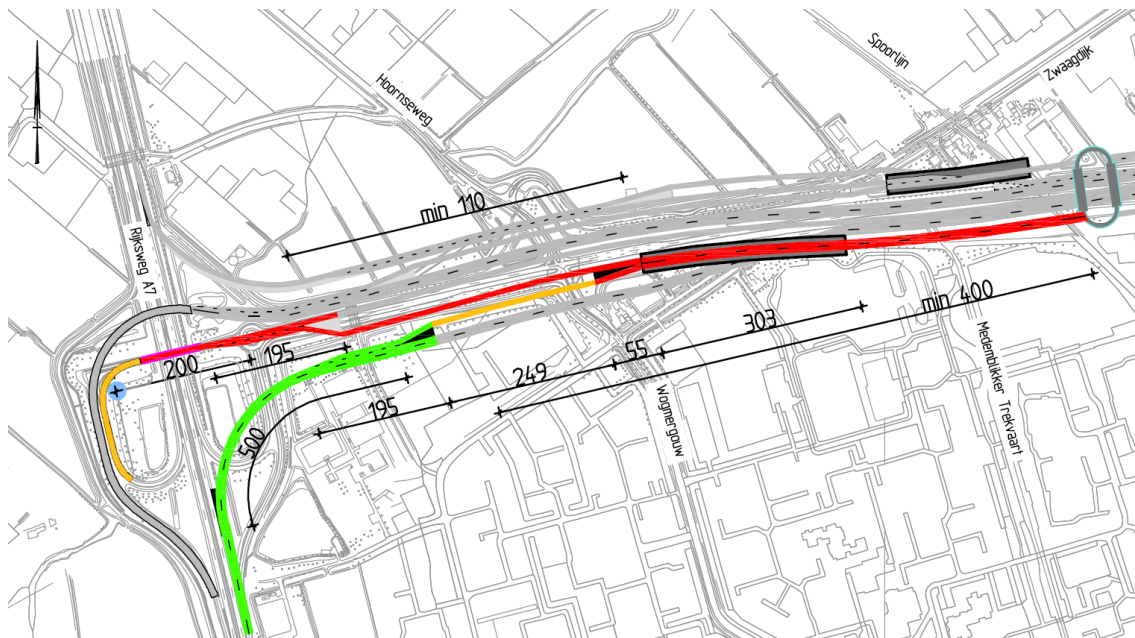
In onderstaande paragrafen worden de afstanden nader omschreven, in de bijgevoegde figuren is met kleuren aangegeven of het een maaiveld of hoge ligging betreft. Rood gekleurd zijn wegen die hoog liggen, groen gekleurde wegen liggen op maaiveld en ter plaatse van de oranje wegdelen vindt een verloop van hoog naar laag plaats.

## 6.1 Weggedeelte vanaf A7 richting ovatonde (Afrif Wogmergouw)

### Verkeer vanuit Amsterdam

Verkeer op de A7 vanuit Amsterdam voegt met 2 rijstroken uit richting Enkhuzen. Het verkeer richting de ovatonde moet vanaf deze verbindingsboog (Amsterdam - Enkhuzen) links uitvoegen wat minder wenselijk is. De minimale afstand tussen de uitvoeger vanaf de A7 en de uitvoeger richting de ovatonde is 500 meter, gemeten tussen de spitse punt van de puntstukken, (Richtlijn bewegwijzering op autosnelwegen 2010 blz. 54). De uitvoegstrook richting ovatonde heeft, inclusief het puntstuk, een lengte van 195 meter (140 m uitrijstrook + 55 m puntstuk, CROW 164b blz. 133).

Vanaf het puntstuk dient de verbindingsboog Amsterdam - ovatonde 6 meter te stijgen om samen te voegen met de verbinding Den Helder - ovatonde en te kruisen met de verbinding Amsterdam - Enkhuzen. De boogstraal voor de voetboog is minimaal 400 meter, gebaseerd op comfort bij een ontwerpsnelheid van 70 km/h (CROW 164b, blz. 97). De topboog wordt gevolgd door een discontinuïteit (samenvoeging met verbinding Den Helder - ovatonde). De topboog moet daarom gebaseerd zijn op anticipatiezicht, de bijbehorende minimale boogstraal voor de topboog is 4960 meter bij een ontwerpsnelheid van 70 km/h (CROW 164b, blz. 71 en 96). De afstand die nodig is om het hoogteverschil van 6 meter te overbruggen met de genoemde verticale stralen is 249 meter (grafisch bepaald).



Figuur 1: A7 - ovatonde

### Verkeer vanuit Den Helder

Verkeer op de A7 vanuit Den Helder voegt met 1 rijstrook uit richting Enkhuzen. Het verkeer richting de ovatonde moet vanaf deze verbindingsboog (Den Helder - Enkhuzen) uitvoegen. De afstand tussen het eind van de verbindingslus en het rechte deel van de uitrijstrook is minimaal 200 meter. Dit is de minimale afstand tussen de voorwegwijzer en de besliswegwijzer (CROW richtlijn bewegwijzering blz 163). Vanwege de duidelijkheid en begrijpbaarheid is het niet mogelijk de voorwegwijzer in de verbindingslus te plaatsen, daarom staat deze aan het eind van de boog. De uitvoeger heeft een lengte van 195 meter, bestaande uit een uitrijstrook met een schuin deel van 55 en een parallel deel van 85 meter en een puntstuk van 55 meter. (CROW 164b, blz. 133)

De turbulentieafstand tussen de uitvoeger vanaf de verbinding Den Helder - Enkhuzen en de samenvoeging met de verbinding Amsterdam - ovatonde is minimaal 110 meter, gemeten tussen de spitse punt van de puntstukken (CROW 164b blz. 131). Deze afstand is niet maatgevend, omdat de verbinding Amsterdam - Wogmergouw eerst op hoogte moet zijn.

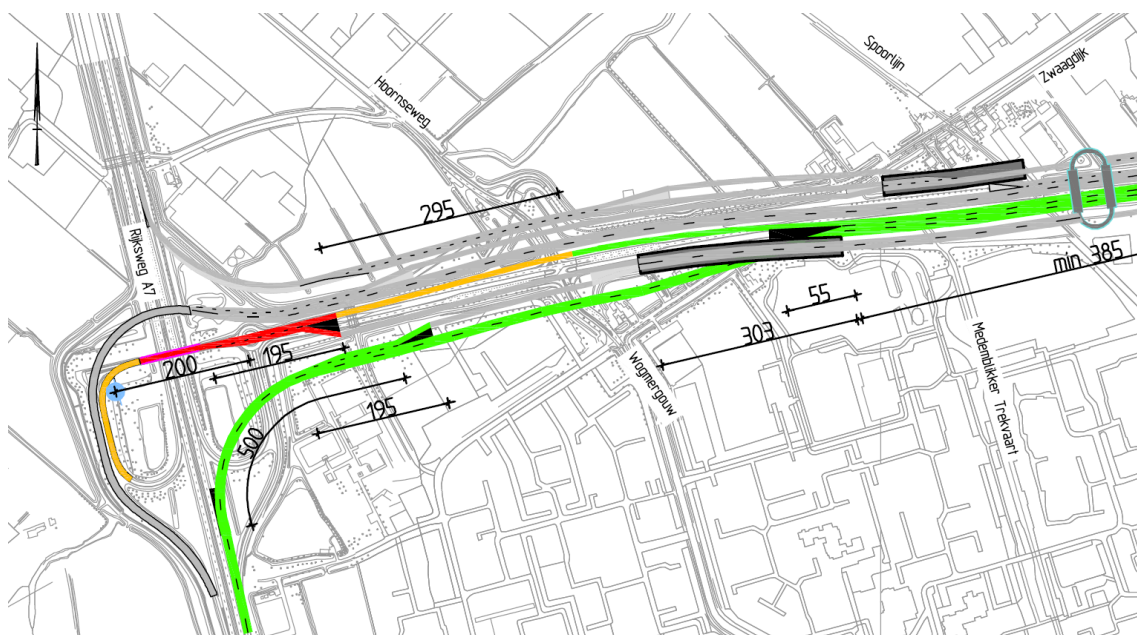
De samenvoeging van het verkeer Den Helder - ovatonde met het verkeer Amsterdam - ovatonde, wordt ingeleid met een puntstuk van 55 meter (CROW 164b, blz. 139). Na het puntstuk vindt de schuine kruising met de verbindingsboog Amsterdam - Enkhuizen plaats, de lengte van het kunstwerk is minimaal 303 meter (zie § 6.2 weggedeelte vanaf A7 richting Enkhuizen). Het kunstwerk zou gelijk met het puntstuk van 55 meter kunnen beginnen. Dit maakt het kunstwerk duurder. Echter op de locatie van de ovatonde heeft dit geen invloed. Aansluitend aan het kunstwerk kan de ovatonde worden gesitueerd. De bewegwijzering voor de ovatonde is niet maatgevend, de voorwegwijzer die minimaal 400 meter voor de ovatonde moet staan kan ook voor de samenvoeging van de richtingen Den Helder - ovatonde en Amsterdam - ovatonde worden geplaatst langs de twee afzonderlijke rijbanen.

## 6.2 Weggedeelte vanaf A7 richting Enkhuizen (N23)

### Verkeer vanuit Amsterdam

Verkeer op de A7 vanuit Amsterdam voegt met 2 rijstroken uit richting Enkhuizen. Nadat het verkeer richting de ovatonde Wogmergouw is uitgevoerd (zie § 6.1 weggedeelte vanaf A7 richting ovatonde) kruist de rijbaan met de rijbanen A7 - ovatonde. De locatie van de kruising wordt bepaald door de locatie van de samenvoeging van de rijbanen Den Helder - ovatonde en Amsterdam - ovatonde (zie § 6.1 weggedeelte vanaf A7 richting ovatonde). De lengte van de kruising, en daarmee de lengte van het kunstwerk, wordt bepaald door de horizontale boogstralen, de hoek van de samenvoeging met de rijbaan Den Helder - Enkhuizen en de lengte van het puntstuk van deze samenvoeging. Voor de horizontale boogstralen zijn stralen van 800 meter toegepast. Dit is de minimale straal die kan worden toegepast bij een ontwerpsnelheid van 70 km/h en negatieve verkanting (CROW 164b blz. 86). Wanneer een kleinere straal zou worden toegepast is het noodzakelijk om overgangsbogen toe te passen, dit heeft tot gevolg dat de booglengte onvoldoende zou zijn (boogherkenning). De hoek van de samenvoeging met de rijbaan Den Helder - Enkhuizen is maximaal 3% en de lengte van het puntstuk is 55 meter (CROW 164b blz. 139). Hieruit volgt een lengte van het kunstwerk van 303 meter (grafisch bepaald).

De turbulentieafstand tussen de uitvoeger naar de ovatonde en de samenvoeging met de verbinding Den Helder - Enkhuizen is minimaal 110 meter, gemeten tussen de spitse punt van de puntstukken (CROW 164b blz. 131). Deze afstand is niet maatgevend, omdat in het tussenliggend deel de kruising met de rijbanen richting ovatonde moet plaatsvinden



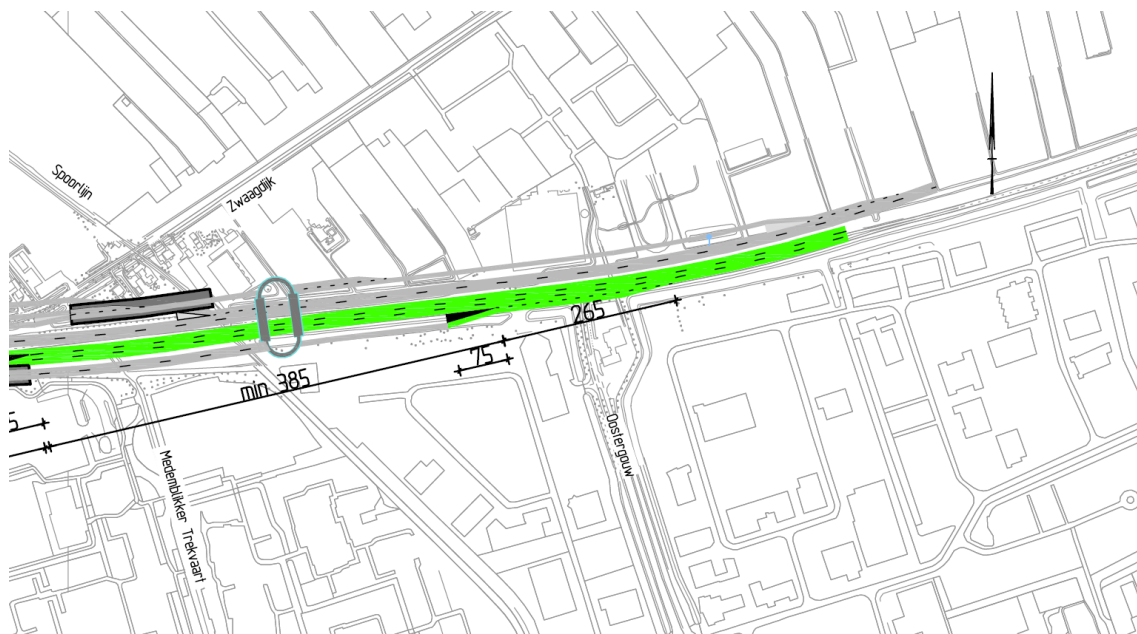
Figuur 2: A7 - Enkhuizen (N23)

### Verkeer vanuit Den Helder

Verkeer op de A7 vanuit Den Helder voegt met 1 rijstrook uit richting Enkhuizen. De weg kruist op 6 meter boven maaiveld over de A7. De weg blijft hoog liggen tot voorbij de uitvoeger richting de ovatonde Wogmergouw (zie § 6.1 weggedeelte Den Helder - ovatonde) en daalt hierna terug naar het maaiveld. Binnen de invloedsfeer van de topboog is geen discontinuïteit aanwezig, zodat de topboog gedimensioneerd kan worden op wegverloopzicht. De bijbehorende boogstraal voor de topboog is 6500 meter bij een ontwerpsnelheid van 90 km/h (CROW 164b, blz. 97). De boogstraal van de voetboog is 700, gebaseerd op comfort bij 90 km/h (CROW 164b, blz. 97). De afstand die nodig is om het hoogteverschil van 6 meter te overbruggen met deze verticale stralen is 295 meter (grafisch bepaald).

Tussen de samenvoeging van de rijbaan Den Helder - Enkhuizen met de rijbaan Amsterdam - Enkhuizen en de invoegstrook vanaf de ovatonde Wogmergouw richting Enkhuizen is een minimale turbulentieafstand van 385 meter noodzakelijk (CROW 164b blz. 131). In de rapportage van AGV-Movares wordt hiervoor een turbulentieafstand van 660 meter genoemd, dit is de turbulentieafstand die nodig is tussen een invoeging en een invoeging. Het betreft hier echter een samenvoeging en een invoeging, daarom is een turbulentieafstand van 385 meter voldoende.

De lengte van de invoegstrook vanaf de ovatonde richting Enkhuizen bedraagt minimaal 265 meter en de lengte van het puntstuk is 75 meter (CROW 164b blz. 135-136)



Figuur 3: A7 - Enkhuizen (N23)



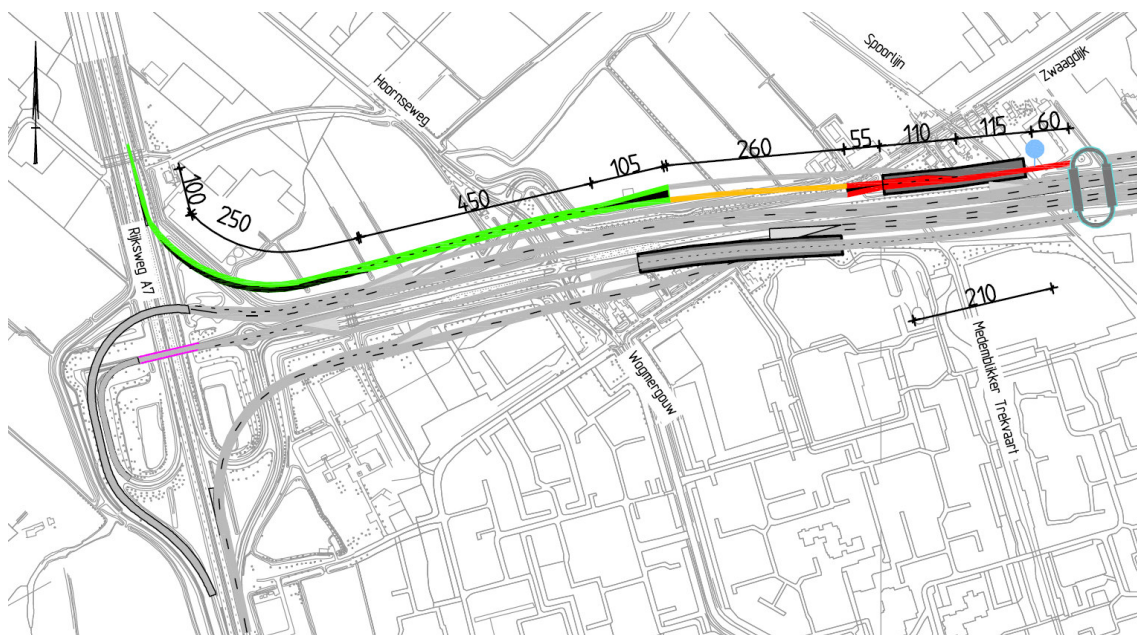
### 6.3 Weggedeelte ovatonde (toerit Wogmergouw) richting Den Helder (A7)

Vanaf de ovatonde moet het verkeer splitsen in de richting Amsterdam en de richting Den Helder. De situering van de uitvoegstrook wordt bepaald door de bewegwijzering. Het rechte deel van de uitvoegstrook is gesitueerd op een afstand van 260 meter vanaf de rand van de ovatonde. Deze afstand bestaat uit de minimale afstand van 200 meter tussen de voorwegwijzer en de besliswegwijzer en de minimale afstand van 60 meter tussen de ovatonde en de voorwegwijzer. De uitvoeger heeft een lengte van 165 meter, bestaande uit een uitrijstrook met een schuin deel van 45 en een parallel deel van 65 meter, en een puntstuk van 55 meter. (CROW 164b, blz. 133).

Vanaf het puntstuk dient de verbinding ovatonde - Den Helder 6 meter te dalen naar maaiveld. De topboog wordt gevolgd door een discontinuïteit (samenvoeging met verbinding Enkhuizen - Den Helder). De topboog moet daarom gebaseerd zijn op anticipatiezicht, de bijbehorende minimale boogstraal voor de topboog is 4960 meter bij een ontwerpsnelheid van 70 km/h (CROW 164b, blz. 71 en 96). De boogstraal voor de voetboog is minimaal 400 meter, gebaseerd op comfort bij een ontwerpsnelheid van 70 km/h (CROW 164b, blz. 97). De afstand die nodig is om het hoogteverschil van 6 meter te overbruggen met de genoemde verticale stralen is 260 meter (grafisch bepaald).

Zodra de verbinding ovatonde - Den Helder op maaiveld is voegt deze samen met de verbinding Enkhuizen - Den Helder. De lengte van het puntstuk is 55 meter (CROW 164b blz. 139). Tussen het puntstuk van de samenvoeging en de afstropping van de linkerrijstrook is een turbulentieafstand van 450 meter noodzakelijk (CROW 164b blz. 131).

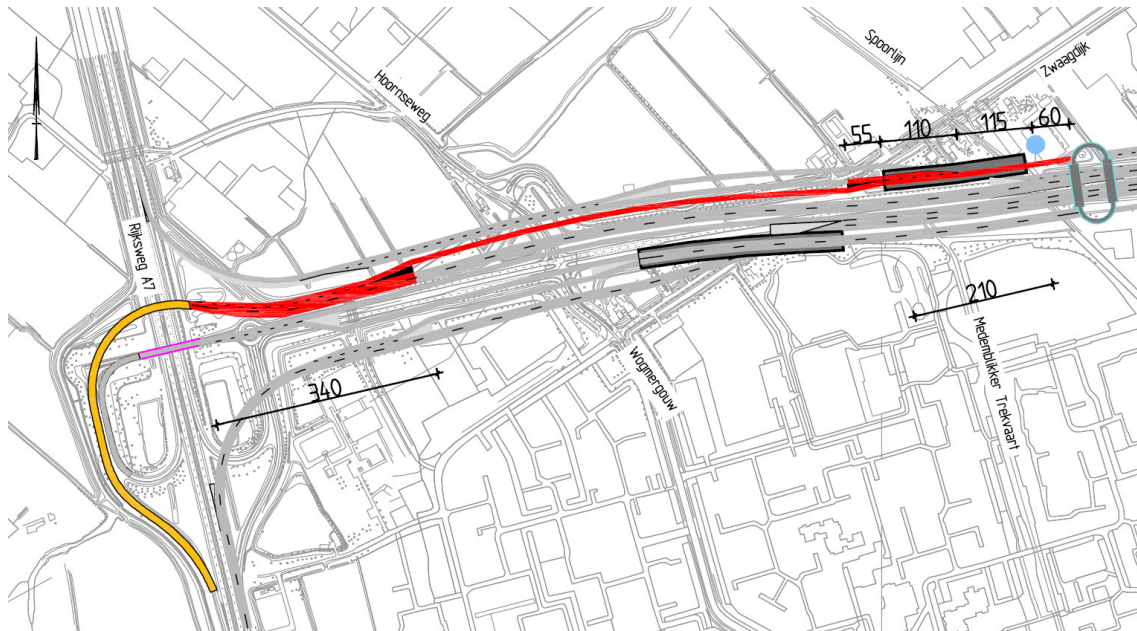
Voor de afstropping van de linkerrijstrook is een lengte van 250 meter nodig en vervolgens een puntstuk van 100 meter voor de invoeging op de A7 (NOA, blz. 3-12 en figuur 3-4)



Figuur 4: ovatonde - Den Helder

#### 6.4 Weggedeelte ovatonde (toerit Wogmergouw) Amsterdam

Vanaf de ovatonde dient het verkeer te splitsen in de richting Amsterdam en de richting Den Helder. De situering van de uitvoegstrook wordt bepaald door de bewegwijzering (zie § 6.3 weggedeelte ovatonde - Den Helder). Vervolgens blijft de rijbaan richting Amsterdam hoog liggen en voegt in op de rijbaan Enkhuizen - Amsterdam (zie § 6.6 weggedeelte Enkhuizen - Amsterdam). De turbulentieafstand tussen de uitvoeger naar Den Helder en de invoeging op de rijbaan Enkhuizen - Amsterdam is minimaal 110 meter, gemeten tussen de spitse punt van de puntstukken (CROW 164b blz. 131). Deze afstand is niet maatgevend.



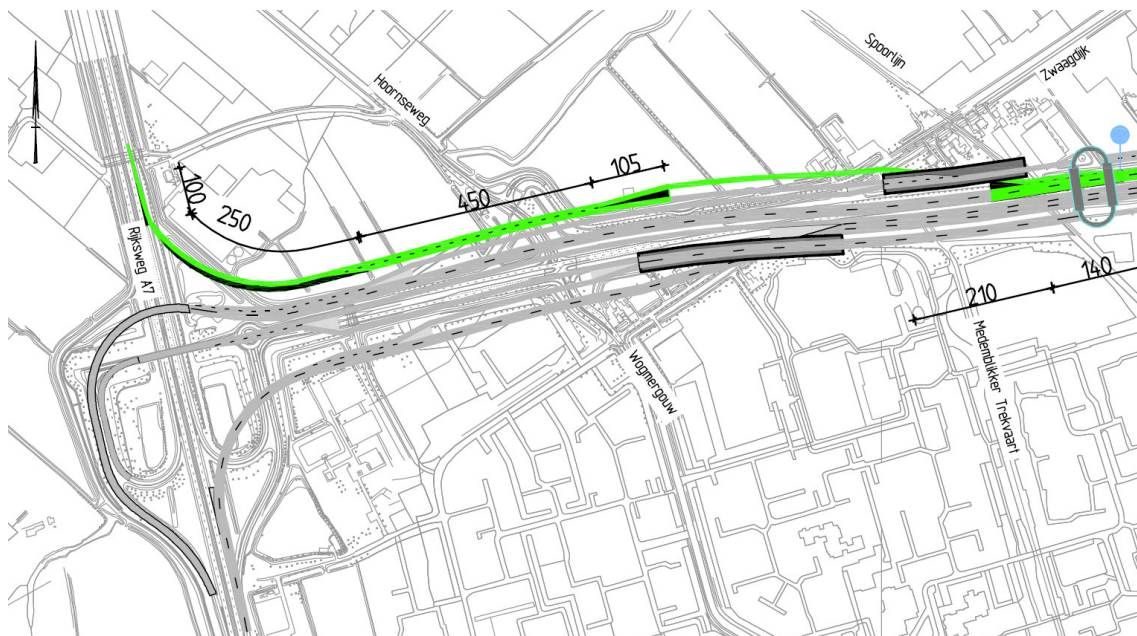
Figuur 5: ovatonde - Amsterdam



### 6.5 Weggedeelte Enkhuizen (N23) richting Den Helder (A7)

Verkeer vanuit Enkhuizen in de richting Den Helder voegt uit vanuit de hoofdrijbaan en kruist vervolgens onder de verbinding ovatonde - Den Helder / Amsterdam. De lengte van de uitvoegstrook is 140 meter (CROW 164b blz. 133).

De kruising met het verkeer vanaf de ovatonde wordt zo ver mogelijk naar het westen gesitueerd, het eind van het kunstwerk is hierbij gelijk aan de start van het puntstuk op de rijbaan vanaf de ovatonde. De lengte van het kunstwerk wordt bepaald door de hoek van de uitvoeger, de lengte van het puntstuk en de horizontale boogstralen. De hoek van de uitvoeger is maximaal 10% (CROW 164b blz. 133). De lengte van het puntstuk is 55 meter (CROW 164b blz. 133). Voor de horizontale boogstralen zijn stralen van 800 meter toegepast. Dit is de minimale straal die kan worden toegepast bij een ontwerpsnelheid van 70 km/h en negatieve verkanting (CROW 164b blz. 86). Wanneer een kleinere straal zou worden toegepast is het noodzakelijk om overgangsbogen toe te passen, dit heeft tot gevolg dat de booglengte onvoldoende zou zijn (boogherkenning). Hieruit volgt een lengte van het kunstwerk van 210 meter (grafisch bepaald). Na de kruising met de verbinding ovatonde - Den Helder / Amsterdam voegt de rijbaan Enkhuizen - Den Helder samen met de rijbaan ovatonde - Den Helder. De turbulentieafstand tussen de uitvoering vanaf de hoofdrijbaan en de samenvoeging moet minimaal 110 meter zijn (CROW 164b blz. 131). Deze afstand is niet maatgevend, omdat in het tussenliggende deel de kruising met de rijbanen vanaf de ovatonde moet plaatsvinden. Het wegdeel vanaf de samenvoeging tot de invoeging op de A7 is reeds beschreven in § 6.3 weggedeelte ovatonde richting Den Helder.

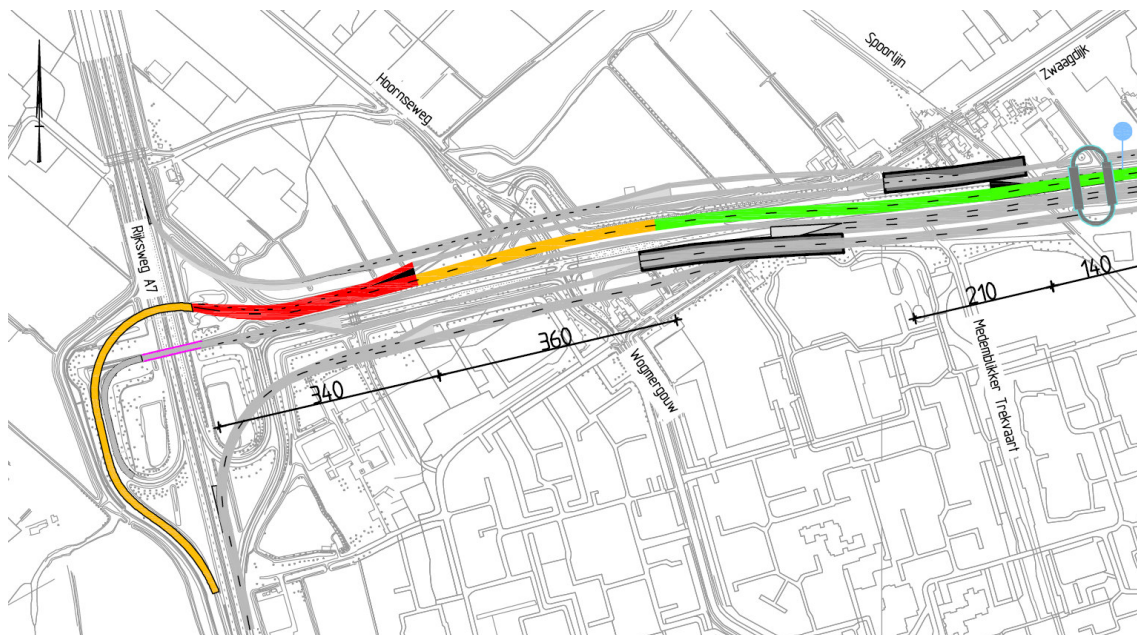


Figuur 6: Enkhuizen - Den Helder

### 6.6 Weggedeelte Enkhuizen (N23) richting Amsterdam (A7)

De hoofdrijbaan van de Westfriaweg in westelijke richting gaat over in de verbindingsboog richting Amsterdam die met 2 rijstroken over de A7 kruist op 6 meter boven maaiveld. Alvorens de A7 te kruisen moet eerst de verbinding ovatonde - Amsterdam invoegen. De lengte van de invoeger is, inclusief puntstuk, 340 meter (75 meter puntstuk en 265 meter invoeger, CROW 164b blz. 135). Omdat de verbinding ovatonde - Amsterdam in zijn geheel hoog ligt, moet de verbinding Enkhuizen richting Amsterdam al bij het puntstuk op hoogte zijn. Het overbruggen van het hoogteverschil van maaiveld naar hoge ligging vindt hiervoor plaats.

De boogstraal voor de voetboog is minimaal 700 meter, gebaseerd op comfort bij een ontwerpsnelheid van 90 km/h (CROW 164b, blz. 97). De topboog wordt gevolgd door een discontinuïteit (invoeger verbinding ovatonde - Amsterdam). De topboog moet daarom gebaseerd zijn op anticipatiezicht, de bijbehorende minimale boogstraal voor de topboog is 10.140 meter bij een ontwerpsnelheid van 90 km/h (CROW 164b, blz. 71 en 96). De afstand die nodig is om het hoogteverschil van 6 meter te overbruggen met de genoemde verticale stralen is 360 meter (grafisch bepaald).

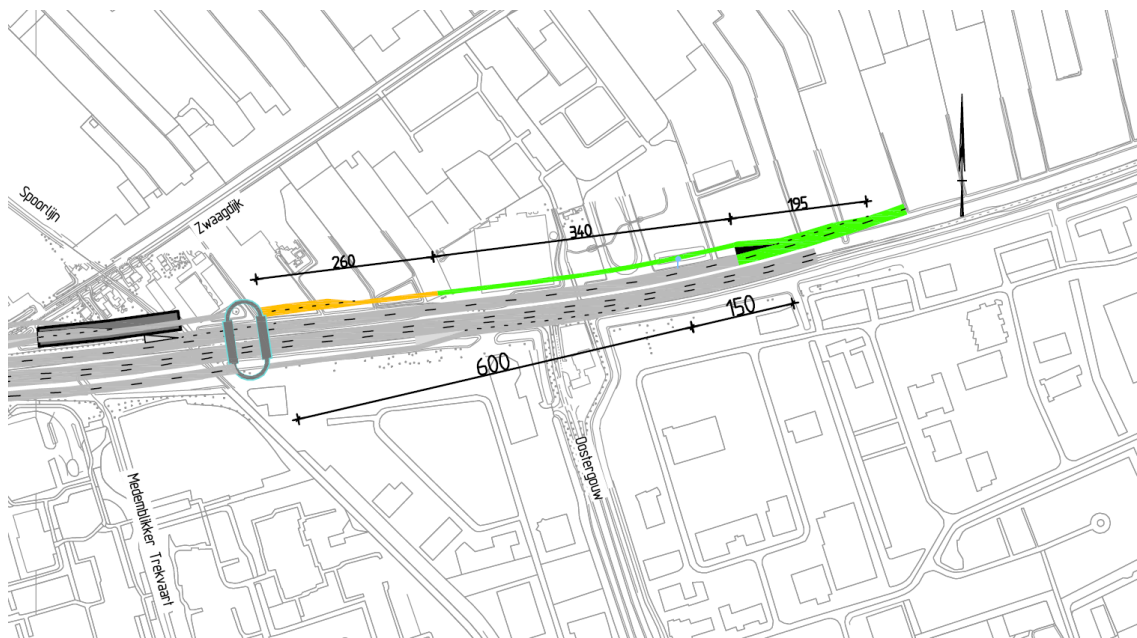


Figuur 7: Enkhuizen - Amsterdam

### 6.7 Weggedeelte Enkhuizen (N23) richting ovatonde

Verkeer vanuit Enkhuizen naar de ovatonde voegt uit vanuit de hoofdrijbaan, de lengte van de uitvoegstrook is 140 meter (CROW 164b blz. 133). De plaats van het puntstuk wordt bepaald door de bewegwijzering op de hoofdrijbaan. Verderop op de hoofdrijbaan voegt ook de rijbaan richting Den Helder uit, zodat er twee uitvoegers achter elkaar zijn. In deze situatie is de bewegwijzering maatgevend. De eerste voorwegwijzer voor de uitvoeger richting Den Helder moet geplaatst worden op 600 meter voor het begin van de uitvoegstrook. De spitse punt van het puntstuk van de uitvoeger richting de ovatonde moet minimaal 150 meter voor de voorwegwijzer worden gesitueerd om misleiding te voorkomen.

Vanaf het puntstuk blijft de rijbaan naar de ovatonde zo lang mogelijk op maaiveld om vervolgens te stijgen naar het niveau van de ovatonde (6 meter boven maaiveld). De boogstraal voor de voetboog is minimaal 400 meter, gebaseerd op comfort bij een ontwerpsnelheid van 70 km/h (CROW 164b, blz. 97). De topboog wordt gevolgd door een discontinuïteit (de ovatonde). De topboog moet daarom gebaseerd zijn op anticipatiezicht, de bijbehorende minimale boogstraal voor de topboog is 4960 meter bij een ontwerpsnelheid van 70 km/h (CROW 164b, blz. 71 en 96). Het laatste deel van de verbinding naar de ovatonde, ter plaatse van de opstelvakken, wordt in een helling van 1% gelegd, om te voorkomen dat (vracht)auto's die moeten wachten voor ze de rotonde op rijden niet meer op gang komen. De afstand die nodig is om het hoogteverschil van 6 meter te overbruggen met de genoemde verticale stralen en helling is 260 meter (grafisch bepaald).



Figuur 8: Enkhuizen - ovatonde

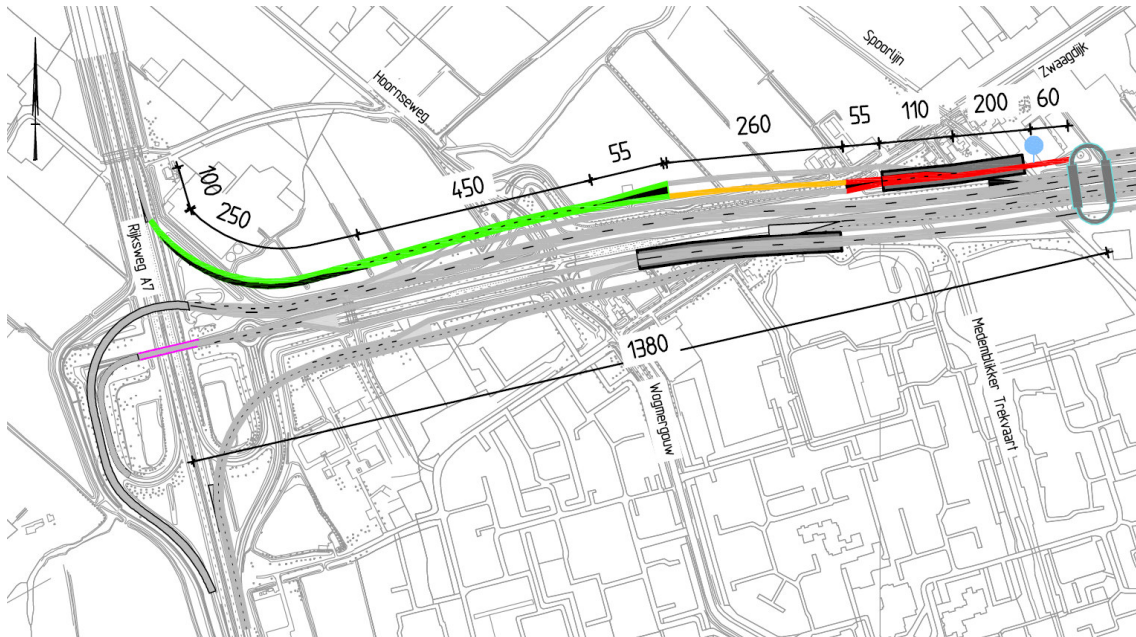


### 6.8 Kritieke pad voor situering ovatonde

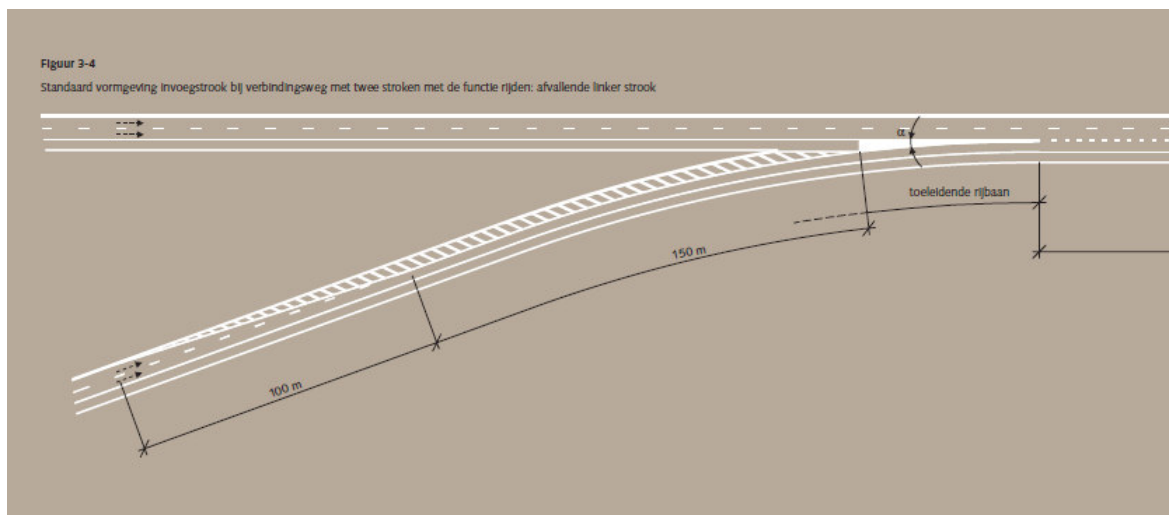
Uit de voorgaande paragrafen blijkt dat de verbinding vanaf de ovatonde Wogmergouw naar de A7 richting Den Helder maatgevend is voor de plaats van de ovatonde. De minimale afstand tussen het hart van de A7 en het hart van de ovatonde is circa 1.380 meter (zie figuur 9). In paragraaf 6.3 is deze situatie nader omschreven en worden de afstanden onderbouwd. In de onderstaande figuren wordt een aantal van de in paragraaf 6.3 omschreven afstanden verder verduidelijkt.

Voor de afstreping van de linkerrijstrook is, conform NOA figuur 3-4, een lengte van 250 meter nodig en vervolgens een puntstuk van 100 meter voor de invoeging op de A7 (zie figuur 10).

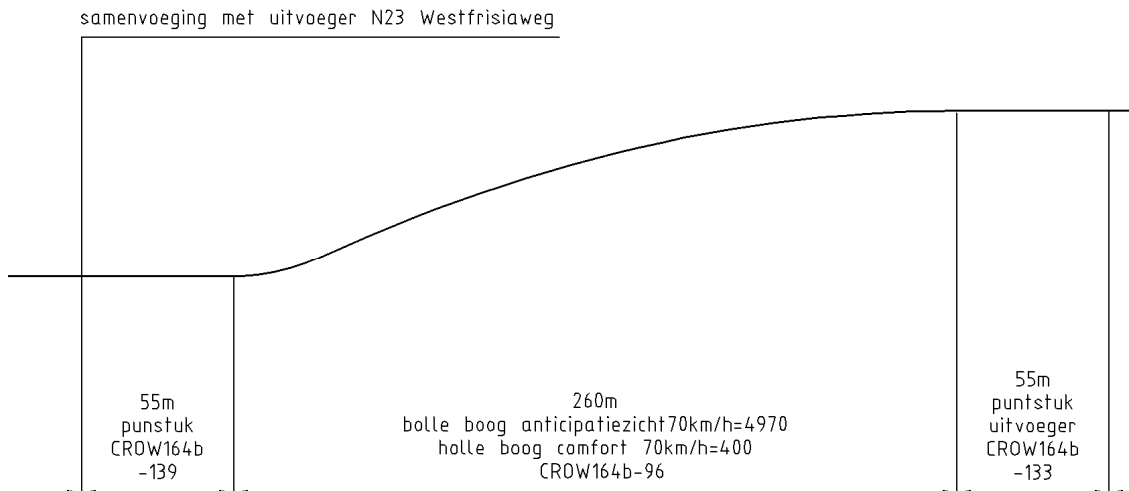
De afstand die nodig is om het hoogteverschil van 6 meter te overbruggen is 260 meter (zie figuur 11).



Figuur 9: ovatonde - Den Helder



Figuur 10: NOA Figuur 3-4



Figuur 11: Lengteprofiel verbinding ovatonde - Den Helder

Als de “Movares-variant” zou worden toegepast moet deze circa 800 meter naar het oosten worden verschoven ten opzichte van wat AGV-Movares adviseert. Dit betekent dat de aansluiting Oostergouw niet kan worden gerealiseerd en dient te worden gecombineerd met de “Movares-variant”.

Een gecombineerde aansluiting voor de Wogmergouw en de Oostergouw is niet wenselijk omdat:

- Er is aanzienlijk meer ruimte nodig (30 - 40 meter) tussen de ovatonde en de Wogmergouw / Hoornseweg omdat aan weerszijde een ontsluitingsweg dient te worden aangelegd.
- Er is meer ruimte nodig (15 - 20 meter) tussen de ovatonde en de Oostergouw omdat aan de zuidzijde een ontsluitingsweg dient te worden aangelegd.
- Er dienen 2 of 3 extra viaducten te worden aangelegd over de museumstoomtram.
- De doorgaande route Hoornseweg naar de Wogmergouw is via de ovatonde.
- Verkeer vanuit de Wogmergouw richting de A7 en verkeer vanuit de Oostergouw richting Enkhuizen dient een heel stuk om te rijden.

## 6.9 Conclusie

- Bij nadere uitwerking van de “Movares-variant” met inachtneming van alle vigerende ontwerprijlijnen kan de ovatonde niet op de door AGV-Movares aangegeven locatie worden gerealiseerd. De ovatonde komt dan tussen de museumspoorlijn en Oostergouw te liggen (1380 meter uit hart A7).
- De ovatonde is niet inpasbaar binnen het gebied A7 - Wogmergouw.

## 7 Omgeving

Bij de “Movares-variant” gaat de Hoornseweg / Wogmergouw over de N23 Westfrisiaweg heen. Bij het ontwerp behorende bij de Realisatieovereenkomst gaat de N23 Westfrisiaweg over de bovengenoemde onderliggende wegen heen. De invloed van deze beide varianten op de omgeving wordt met elkaar vergeleken.

### 7.1 Fietsverbindingen

Tussen de A7 en de Wogmergouw kruist de N23 Westfrisiaweg twee fietsverbindingen:

- Fietsroute die aansluit op de Keern;
- Fietsroute aan de westzijde van de Wogmergouw.

#### De Keern

De “Movares-variant”, waarbij in tegenstelling tot de realisatieovereenkomst de N23 Westfrisiaweg op maaiveld blijft, betekent voor de fietsroute de Keern dat er een fietstunnel moet worden aangelegd die circa 4 meter lager onder de Westfrisiaweg door gaat. Een dergelijke fietstunnel is sociaal onveiliger en minder comfortabel voor de fietsers dan de onderdoorgang op maaiveld volgens de Realisatieovereenkomst.

#### Wogmergouw

Bij de “Movares-variant” is een lange fietstunnel getekend die de N23 Westfrisiaweg en de toegen afritten en de Wogmergouw kruist. Naast dat deze tunnel sociaal onveiliger is zijn de kosten van realisatie aanzienlijk in vergelijking met de fietsverbinding uit de Realisatieovereenkomst die op maaiveld blijft liggen.

### 7.2 Leefbaarheid

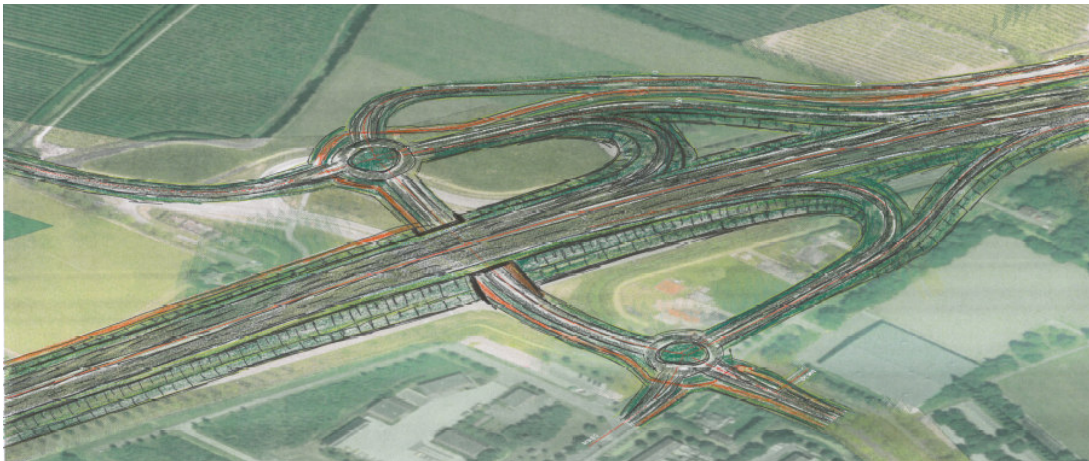
De te nemen geluidwerende maatregelen zouden tussen de A7 en de Wogmergouw in de “Movares-variant” minder zijn omdat de hoofdverkeersstromen op maaiveld rijden en de N23 Westfrisiaweg wordt afgeschermd door de hoog gelegen verbindingswegen. Tussen de Wogmergouw en de Oostergouw zou de situatie ten aanzien van de te nemen geluidwerende maatregelen niet wezenlijk wijzigen ten opzichte van de Realisatieovereenkomst.



### 7.3 Ruimtelijke Inpassing (zie figuur 8 en 9)

Wanneer de ruimtelijke inpassing van de 'Movares-variant' wordt vergeleken met die van de Realisatieoverkomst zijn de volgende verschillen te onderscheiden:

- De "Movares-variant" kan niet op de voorgestelde locatie.
- Wanneer de "Movares-variant" op de voorgestelde locatie mogelijk zou zijn geweest dan zou het ruimtebeslag van de 'Movares-variant' minder zijn dan het ruimtebeslag van het ontwerp van de Realisatieovereenkomst.
- Wanneer de "Movares-variant" op de voorgestelde locatie mogelijk zou zijn geweest dan centreert het ruimtebeslag van de 'Movares-variant' zich rondom de Wogmergouw / Hoornseweg terwijl in het ontwerp van de Realisatieovereenkomst het ruimtebeslag ten oosten van de Wogmergouw ligt waar alleen een aantal solitaire woningen staan.
- Bij de 'Movares-variant' ligt de hoog gelegen Wogmergouw dichterbij Risdam dan bij het ontwerp van Realisatieovereenkomst waar de Wogmergouw op maaiveld ligt.
- Het steunpunt van de provincie Noord-Holland wordt in de 'Movares-variant' gedeeltelijk geraakt.
- Het grondlichaam van de N23 Westfrisiaweg is bij het ontwerp van de Realisatieovereenkomst gebundeld. Dit kan bij de 'Movares-variant' alleen door gebruik te maken van verticale grondkering tussen de N23 Westfrisiaweg en de toe- en afritten.
- Bij het ontwerp van de Realisatieovereenkomst worden de woningen aan de Zwaagdijk ten zuiden van de N302 geamoveerd terwijl de woning aan de Hoornseweg kan blijven bestaan. In de 'Movares-variant' is dit andersom.



Figuur 12: Visualisatie voorontwerp



Figuur 13: Visualisatie variant AGV-Movares

#### 7.4 Conclusie

- De “Movares-variant” kan niet op de voorgestelde locatie.
- De “Movares-variant” is ten aanzien van de fietsverbindingen een zeer sociaal onveilige oplossing.
- De “Movares-variant” ligt dicht bij de bebouwing Risdam terwijl de wegenstructuur hier nog niet op maaiveld ligt waardoor het uitzicht van de bewoners van Risdam ernstiger wordt belemmerd.
- Wanneer het ontwerpprincipe van de ‘Movares-variant’ wordt uitgewerkt zal blijken dat de ovatonde net ten oosten van de museumspoorlijn kan worden gesitueerd. Echter niet op de locatie waar de Dorpsraad de ovatonde graag zou willen zien. Deze ligging heeft dan onder andere invloed op het bedrijventerrein en het sportpark ten zuiden van de N302 maar ook op de woningen aan de Zwaagdijk ten noorden van de N302.

## 8 Analyse kostenverschil

In de bespreking van 28 maart 2011 heeft AGV-Movares aangegeven dat zij van hun "Movares-variant" geen kostenraming hebben opgesteld.

Van de "Movares-variant" uit het rapport van AGV-Movares is een indicatieve raming opgesteld en deze is vergeleken met de Realisatieovereenkomst.

### *Uitgangspunten:*

- De oppervlakte aan verhardingen is in beide ontwerpen nagenoeg gelijk
- De geluidwerende voorzieningen zijn in deze vergelijking niet meegenomen. In de kostenraming voor de Realisatieovereenkomst is circa € [REDACTED] opgenomen. Dit is de maximale besparing als er helemaal geen schermen nodig zijn bij de "Movares-variant".
- De gewijzigde kosten van de WRK-leiding zijn voor rekening van PWN maar worden toch in deze kostenvergelijking meegenomen omdat dit maatschappelijke kosten zijn.

	<b>Wijziging tov ontwerp Realisatieovereenkomst</b>	<b>Gewijzigde kosten in €:</b>
1	Viaduct t.p.v. Wogmergouw komt te vervallen	[REDACTED]
2	2 nieuwe Viaducten over N23 Westfriisaweg t.p.v. ovatonde	[REDACTED]
3	Viaduct in N23 Westfriisaweg t.p.v. de Keern t.b.v. fietspad komt te vervallen	[REDACTED]
4	Nieuwe fietstunnel de Keern	[REDACTED]
5	2 pergolaconstructies	[REDACTED]
6	Nieuwe fietstunnel ten oosten van Wogmergouw	[REDACTED]
7	Gewijzigd grondwerk / gewapende grond	[REDACTED]
8	Niet verleggen van WRK-leiding in aansluiting Wogmergouw	[REDACTED]
9	Verleggen WRK-leiding t.p.v. fietstunnel Wogmergouw	[REDACTED]
10	Minder aankoop bebouwing / gronden (inschatting)	[REDACTED]
	<b>Totaal</b>	[REDACTED]

### Korte uitleg:

#### Ad 1:

Het viaduct waarbij de N23 Westfriisaweg over de Wogmergouw wordt geleid vervalt omdat bij de 'Movares-variant' de Wogmergouw over de N23 Westfriisaweg wordt geleid. De N23 Westfriisaweg blijft op maaiveld. Hiervoor in de plaats komen de twee viaducten (zie ad 2). Ook kruist hier het fietsverkeer ongelijkvloers de N23 Westfriisaweg. Hiervoor wordt de fietstunnel uit Ad 6 aangebracht.

#### Ad 2:

In de 'Movares-variant' wordt een ovatonde over de N23 Westfriisaweg aangelegd. Dit heeft tot gevolg dat er twee viaducten over de N23 Westfriisaweg komen. De viaducten bestaan uit ieder één rijstrook. Wanneer in de toekomst blijkt dat een tweestrooks ovatonde noodzakelijk is om het verkeer goed af te wikkelen zijn deze viaducten hiervoor niet geschikt.

#### Ad 3:

Ter plaatse van de fietsverbinding de Keern ligt, in het ontwerp van de Realisatieovereenkomst, de N23 Westfriisaweg op hoogte waardoor door middel van een viaduct het fietsverkeer ongelijkvloers op maaiveld onder de N23 Westfriisaweg rijdt. Dit kan in de 'Movares-variant' niet worden gehandhaafd.

Ad 4:

Omdat in de "Movares-variant" de verbinding vanuit Amsterdam richting Enkhuizen en de verbinding vanuit Enkhuizen richting Den Helder op maaiveld liggen dient deze fietsverbinding door middel van een fietstunnel te worden gerealiseerd.

Ad 5:

In de "Movares-variant" rijdt het doorgaande verkeer van en naar Den Helder niet via de ova-tonde. Hierdoor dient in beide richtingen een schuine ongelijkvloerse kruising (pergolaconstruc-tie) in de N23 Westfriisaweg te worden aangebracht. Het verkeer van en naar de Oostergouw kruist hier over de doorgaande route vanuit Amsterdam en de route richting Den Helder.

Ad 6:

Ter plaatse van de Wogmergouw dient een noordzuidverbinding voor fietsers te worden gecre- eerd. In de "Movares-variant" wordt dit door middel van een fietstunnel gerealiseerd waarbij de fietsers ook onder de Wogmergouw en de Zwaagdijk worden doorgeleid.

Ad 7:

Om het ruimtebeslag van de "Movares-variant" te minimaliseren dient tussen de verschillende verkeersstromen die parallel lopen en die op een andere hoogte worden aangelegd het hoogte- verschil door middel van gewapende grond te worden overbrugd. Alleen aan de buitenzijde is gerekend met taluds. In de Realisatieovereenkomst liggen de rijbanen op gelijke hoogte.

Ad 8:

Omdat er geen halfklaverblad wordt aangelegd maar een haarlemmermeeroplossing kunnen de WRK-leidingen langs de Zwaagdijk aan de zuidzijde van de N23 Westfriisaweg blijven liggen.

Ad 9:

In de "Movares-variant" wordt het fietsverkeer onder de Wogmergouw doorgeleid. Dit fietsver- keer zal niet voor de leidingenstrook weer op maaiveld zijn waardoor de WRK-leidingen over een kort gedeelte moet worden vervangen / verlegd.

Ad 10:

In de "Movares-variant" kunnen de woningen aan de Zwaagdijk (nr 444, 440, 438 en 457) blij- ven staan terwijl in het ontwerp van de Realisatieovereenkomst deze dienen te worden ge- amoveerd. Hierin tegen dient de loods van het steunpunt van de provincie aan de zuidzijde van de Westfriisaweg te worden geamoveerd.

In de "Movares-variant" dient naast de woning Hoornseweg 10 die ook in de Realisatieovereen- komst dient te worden geamoveerd ook de woning Hoornseweg 43 te worden geamoveerd.

## 8.1 Conclusie

- *AGV-Movares heeft geen kostenraming opgesteld.*
- *De meerkosten bedragen tussen de € [REDACTED] miljoen.*

## **Bijlage 1**

Conclusie Grontmij op Ovatonde Dorpsraad

Op 1 maart 2010 heeft een overleg plaatsgevonden tussen de Commissie Grondgebiedszaken van de gemeente Medemblik, de Dorpsraad Zwaagdijk West en het projectbureau N23 Westfri-siaweg. Onderwerp van overleg was de door de dorpsraad ingebrachte idee voor alternatieve aansluitingen van de Wogmergouw en Oostergouw. Naar aanleiding hiervan is afgesproken dat deze alternatieven door middel van een quickscan zouden worden onderzocht. Ten aanzien van het onderzoek is bepaald dat het zich zou richten op technische haalbaarheid, functionaliteit en verkeerskundige gevolgen. Daarnaast is afgesproken dat de kosten van de alternatieve oplossingen zouden worden afgezet tegen de kosten van de in de Realisatieovereenkomst voorgestelde oplossing. Afgesproken is de door [REDACTED] aangeleverde tekeningen hierbij als uitgangspunt te nemen. De ideeën van de Dorpsraad zijn bij brief van 9 maart 2010 verder toegelicht en er zijn extra tekeningen van de oplossingen overlegd.

Conclusie uit de Quick Scan Variant ovatonde Wogmergouw en ovatonde Oostergouw  
d.d. 7 juni 2010

- De wijze van afhandeling van verkeersstromen zoals bedacht door de Dorpsraad is volgens het Handboek Wegontwerp niet toegestaan. De vormgeving is daarnaast in strijd met de richtlijnen/categorisering volgens het Duurzaam Veilig-principe.
- De ovatonde heeft onvoldoende capaciteit om het verkeer af te handelen  $I/C > 0.8$ .
- Effecten oplossing dorpsraad op uitgangspunten opwaardering Westfri-siaweg.

Verkeersveiligheid':

- Door toepassing van de oplossing van de dorpsraad verslechtert de verkeersveiligheid ten opzichte van het 'VO'.
- Verhoogde kans op kop-staartongevallen en flankongevallen.
- Door capaciteitsproblemen gaat het verkeer andere routes nemen waar extra verkeer ongewenst is.
- Het verkeer op het onderliggende wegennet wordt gemengd met het verkeer op het hoofdwegennet.
- Extra autokilometers.

Leefbaarheid:

- Door toepassing van de oplossing van de Dorpsraad verslechtert de leefbaarheid ten opzichte van het 'VO'.
- De toe- en afritten, ovatonde en Wogmergouw komen 6 meter boven maaiveld te liggen en de aansluiting komt ruim 100 m dichterbij de bebouwing van de Zwaagdijk West (spoorbuurt).
- De leefbaarheid voor een gedeelte van Risdam-Noord wordt minder door de hoge ligging van de Wogmergouw wat o.a. hun uitzicht ernstig hindert.
- De in het idee van de dorpsraad noodzakelijke twee nieuwe fietsverbindingen door middel van fietstunnels zijn sociaal onveilig.

Bereikbaarheid (doorstroming):

Door toepassing van de oplossing van de Dorpsraad verslechtert de bereikbaarheid ten opzichte van het 'VO'.

- Door capaciteitsproblemen van de ovatonde treedt ernstige filevorming op op de toeleidende wegen.
- Een deel van de weggebruikers richting de A7 (Den Helder) gaat als gevolg van de vertraging in verband met de ovatonde via de N240 rijden.
- De meerkosten van deze variant bedragen circa € [REDACTED] ten opzichte van het 'VO'.



## **Bijlage 2**

Conclusie 

Medemblik, 15 september 2010

Aangeboden ter behandeling in de commissie grondgebiedzaken d.d. 27 september 2010 en de raad van de gemeente Medemblik d.d. 11 oktober 2010

Ik heb mij ervan overtuigd, dat dit met de met de grootst mogelijke zorgvuldigheid is geschied. Desgevraagd deelde [REDACTED] nog mee, dat er geen traject van de Westfriisaweg met zoveel overleg, nader contact en studie is behandeld als het onderhavige. In dat verband zijn er ook aanzienlijke kosten gemaakt.

De eerste deelvraag luidde: Komt de door het projectbureau N23 onderzochte variant overeen met het door de Dorpsraad Zwaagdijk-West bedoelde alternatief?

Antwoord: letterlijk genomen: niet, maar de reden daarvoor is dat op grond van bestaande en algemeen aanvaarde ontwerpregels het alternatief niet op die plaats mag worden gerealiseerd, maar 120 meter ten oosten van de Wogmergouw dient te worden gesitueerd.

Wel heeft het projectbureau N23 dit alternatief op die plek als uitgangspunt genomen en in een Quickscan van de Grontmij van 7 juni jl. laten uitwerken.

De conclusie daarvan luidt: (zie pg 16 en 21 van de quickscan)

De tweede deelvraag luidde: is bij het onderzoek voldoende inspanning verricht om de 'haalbaarheid' van de door de Dorpsraad bedoelde variant te optimaliseren?

Het antwoord op deze vraag is op zich niet direct uit de stukken op te maken. Eigenlijk ligt in deze vraag besloten of de communicatie over en weer, die gedurende het ontwerpproces van de weg met derden heeft plaatsgevonden, adequaat is geweest.

Eerder in deze rapportage heb ik al melding gemaakt van de zeer zorgvuldige wijze, waarop het projectbureau N23 alle contactmomenten met de Dorpsraad/klankbordgroep heeft onderhouden en gedocumenteerd.

De laatste deelvraag had betrekking op de conclusie van het projectbureau N23, of de variant op de onderdelen verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid dermate slecht scoort, dat deze dient af te vallen.

Deze conclusie is te lezen in de hierboven al genoemde Quickscan van de Grontmij. Deze externe partij is als vaste adviseur aan het projectbureau N23 verbonden en heeft deze conclusie gemeend te moeten trekken op grond van de overwegingen die in de beknopte studie staan vermeld. In het gesprek tussen Dorpsraad en projectbureau N23 is hierover niet nader van gedachten gewisseld.

Met betrekking tot de ligging van de Westfriisaweg op maaiveld is in de laatstgehouden bespreking geconstateerd dat dit onderwerp weliswaar zijn weerslag heeft gekregen in de inrichtings MER en dat de gedachten daarover in de klankbordgroep zijn uitgewisseld, maar dat er geen toegankelijke tekening bekend is waarop deze variant te beoordelen is.

Op basis van het bovenstaande kom ik tot de slotsom, dat de zeer indringende wijze waarop de Dorpsraad/klankbordgroep zich met deze materie telkens weer heeft beziggehouden, ertoe heeft geleid dat het projectbureau N23 op deze inbreng gewetensvol heeft gereageerd.

Amsterdam, 15 september 2010

## **Bijlage 3**

### Rijstrokienschema AGV-Movares

