

1775-29

Richtlijnen voor het milieueffectrapport

Verbreding N244

PROVINCIE

Noord-Holland

Richtlijnen voor het milieueffectrapport

Verbreiding N244

Februari 2007

PROVINCIE

Noord-Holland



Inhoudsopgave

5	1	Inleiding
6	2	Richtlijnen
7	3	Inspraakreacties (samenvatting + opmerkingen)
9	4	Advies voor richtlijnen voor het MER van de Commissie voor de Milieueffectrapportage

1 Inleiding

De provincie Noord-Holland en omliggende gemeenten zijn het erover eens dat verbreding van de bestaande provinciale weg N244 tussen de A7 en de N247 naar 2x2 rijstroken een oplossing kan bieden voor de extra verkeersdruk als gevolg van autonome groei en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder de aanleg van het bedrijventerrein Baansteenoord.

Ter onderbouwing van de besluitvorming over een eventuele streekplanuitwerking wordt een milieueffectrapportage uitgevoerd.

De provincie zal in samenwerking met de omliggende gemeenten in de regio, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de Stadsregio Amsterdam mogelijke alternatieven voor de oplossing van de problematiek nader onderzoeken.

Dit onderzoek moet leiden tot een besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland over de verbreding van de N244.

Gedeputeerde Staten zijn initiatiefnemer voor dit project en vormen in het kader van deze m.e.r.-procedure tevens het bevoegde gezag. De betrokken gemeenten zullen op basis van de resultaten van het MER de wijzigingen van hun bestemmingsplan in procedure brengen.

De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie vanaf 1 juni 2006 in het Noordhollands Dagblad (dagblad Waterland), het Gezinsblad, het Witte Weekblad en de Echo. De startnotitie heeft van 2 juni tot 15 juli 2006 ter inzage gelegen. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft op 10 augustus 2006 haar advies uitgebracht over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER). Tevens zijn 13 inspraakreacties ontvangen. Deze staan vermeld in hoofdstuk 3.

Door Gedeputeerde Staten zijn in hun hoedanigheid van bevoegd gezag de hierna volgende richtlijnen opgesteld. Aan de hand van deze richtlijnen dient het MER opgesteld te worden.

2 Richtlijnen

Het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage is van een zodanige kwaliteit, dat wij het advies vaststellen als zijnde de richtlijnen voor het op te stellen MER. Het advies wordt na hoofdstuk 3 integraal opgenomen

Als aanvulling op en in samenhang met het advies van de Commissie dienen de volgende richtlijnen in acht te worden genomen.

Bij hoofdstuk 2. **Hoofdpunten van het advies**, van de richtlijnen:

- Ter nadere verklaring toevoegen aan Doelstelling "...zoals bijvoorbeeld ontlasting van de N247, vanwege de ligging in waardevol veenweidegebied en de doorsnijding/nabijheid van woonkernen".

Bij hoofdstuk 3. **Achtergrond en besluitvorming**, van de richtlijnen:

- Bij het beschrijven van de doelbereiking c.q. het verduidelijken van de hiërarchie in het wegennet waarbij tevens een bijdrage moet worden geleverd aan de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en het milieu, dient het begrip 'milieu' breed te worden opgevat. Daaronder moet tevens worden verstaan 'natuur', 'landschap', 'leefbaarheid/doorsnijding van woonkernen'.

Bij hoofdstuk 4. **Voorgenomen activiteit en alternatieven**, van de richtlijnen:

- Conform de advies richtlijnen worden maatregelen op de N247 niet meegenomen in het onderzoek. De verkeerskundige effecten van de alternatieven voor de N244 op de belasting van de N247 worden wel onderzocht.¹⁾

- Een stroomwegalternatief wordt meegenomen in het onderzoek. Hierbij zal binnen de projectgroep worden gezocht naar een realistische vormgeving.

Bij hoofdstuk 5. **Bestaande milieutoestand en milieugevolgen**, van de richtlijnen:

- In het MER dient inzichtelijk gemaakt te worden welke cultuurhistorische en landschappelijke waarden (elementen en structuren) aanwezig zijn in het gebied. Dit betekent naast landschappelijke waarden ook inzicht in historische geografische waarden, historische (steden)bouw en de archeologische waarden.
- De archeologische waarden in het gebied dienen in kaart te worden gebracht door middel van archeologisch vooronderzoek, uitgevoerd door een gekwalificeerd archeologisch bureau.
- Aangegeven moet worden wat het effect van de verwachte ingreep is op deze landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden. Hierbij moet ook gekeken worden naar de visueel-ruimtelijke werking in het gebied. Op de Cultuurhistorische Waardenkaart staan alleen bekende waarden vermeld.
- In het MER moet worden aangegeven op welke wijze deze effecten worden gecompenseerd.
- Aangegeven moet worden wat het effect van de verwachte ingreep is op de luchtkwaliteit ten aanzien van NO₂ en wat de mogelijkheden zijn om eventuele normoverschrijding te voorkomen.

¹⁾ Deze resultaten kunnen worden gebruikt in het onderzoek naar de verkeersknelpunten op de N247 en N235 dat provincie Noord-Holland wil gaan uitvoeren, zie 3B, algemene opmerkingen met betrekking tot de inspraakreacties.

3 ■ Inspraakreacties

A Samenvatting van de ingediende inspraakreacties

1 B&W van Edam-Volendam, Edam-Volendam

De gemeente geeft aan dat in tegenstelling tot hetgeen in de startnotitie is gesteld, de opwaardering van de N247 als een volwaardig en goed alternatief voor de opwaardering van de N244 moet worden beschouwd. De gemeente vraagt dan ook om in het MER de verdubbeling N244 tussen Purmerend en de A7 in combinatie met de opwaardering van de N247 tussen Edam-Volendam en Amsterdam als volwaardig alternatief mee te nemen.

2 Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat Noord-Holland, Haarlem

Rijkswaterstaat vraagt aandacht voor de effecten die de ingreep hebben op de verkeersstromen buiten het in de startnotitie omschreven plangebied. Het studiegebied zou moeten worden vergroot, waardoor o.a. de route A7/A8 binnen het studiegebied valt. RWS wijst er op dat de besluitvorming over diverse projecten die aanleiding geven tot dit initiatief, waaronder de verbreding van de A7 en de A8, de realisering een Tweede Coentunnel met Westrandweg, maar ook de bedrijventerreinen Baanste-Noord en Edam-West en de woningbouw Waterland wonen, niet is afgerond c.q. een onherroepelijke status hebben. Die ontwikkelingen kunnen niet als autonome ontwikkeling in het onderzoek worden meegenomen. De richtlijnen lucht-

kwaliteit en omgevingslawaaï dienen de basis te zijn voor toetsingscriteria. Overigens is het voor het bepalen van de luchtkwaliteit noodzakelijk niet alleen de emissies van verkeer, maar ook die van nog te realiseren woningen en bedrijven in beschouwing te nemen.

3 Land en Tuinbouw Organisatie Noord, afdeling Groot Waterland, Broek in Waterland

LTO Noord gaat er van uit dat de effecten voor de landbouw in het MER worden meegenomen. Aandacht wordt gevraagd voor de inrichting van de kruising van de N244 met de Oosterweg in de Purmer, welke van belang is voor de bereikbaarheid van de agrarische bedrijven. Gevraagd wordt bij de inrichting van de kruising rekening te houden met het zware langzame agrarische verkeer.

4 Melkveebedrijf M. Hamstra, Purmerend

Inspreker vraagt aandacht voor de verminderde bereikbaarheid. Wijzigingen op de kruising Noordweg/Edisonweg-N244 en op de kruising Oosterweg-N244 kunnen grote nadelige gevolgen hebben voor het bedrijf.

5 Stichting Baanste-Noord, Nee!, Purmerend

De stichting vraagt om in het onderzoek het volgende te betrekken:

- de realisering van een op- en afrit naar de Purmerenderweg bij Zuid-Oost Beemster en de effecten daarvan op de verkeersdruk door Kwadijk;
- studie naar de effecten op geluidsoverlast

bij geluidsarm asfalt, geluidsschermen en combinatie van de twee;

- effecten van mogelijke verlichting op flora en fauna en op de leefomgeving.

6 G.H. Popken, Purmerend

Inspreker geeft aan tegen de verdubbeling van de N244 te zijn en vraagt om in het onderzoek rekening te houden met de aspecten: geluids-overlast, verkeerssnelheid, uitlaatgassen, waarde van de woning, verkeersveiligheid en mogelijke eco-zone als alternatief voor de wegverdubbeling.

7 P. van Diepen, Purmerend

Inspreker toont zich bezorgd over de toename van de geluidshinder en luchtvervuiling als gevolg van de voorgenomen maatregelen en vraagt om maatregelen om deze overlast tot een minimum te beperken.

8 M. en Ph. van Doornik, Purmerend

De reactie komt overeen met hetgeen onder 7) is aangegeven.

9 H.C. Hendriksen + 4 eensluidende reacties, Purmerend

De insprekers spreken hun bezorgdheid uit over mogelijke geluidseffecten op de woonbouw en vragen om maatregelen om (verdergaande) geluidsoverlast tegen te gaan/ te beperken.

B Algemene opmerkingen met betrekking tot de inspraakreacties

Alternatieven

Uit de inspraakreacties blijkt dat de inperking van de alternatieven niet voor iedereen afdoende is gemotiveerd. Om te kunnen afwegen of bij de inperking van alternatieven in de startnotitie geen relevante alternatieven over het hoofd zijn gezien, dient in het MER een regionale structuurvisie op het studie-

gebied te worden gegeven, alsmede een analyse van de problemen en de mogelijke oplossingen daarvoor voor de korte- en voor de langere termijn.

Parallel aan de m.e.r. procedure gaat de provincie Noord-Holland onderzoek verrichten naar de verkeersknelpunten op de N247 en de N235. De uitkomsten van het MER kunnen worden gebruikt in deze studie.

Milieugevolgen

Uit de inspraakreacties komt naar voren dat gevreesd wordt voor grote effecten op het woon- en leefmilieu. In de richtlijnen worden o.a. geluid, luchtkwaliteit, veiligheid, visuele effecten en bereikbaarheid als belangrijke in het MER te onderzoeken onderwerpen aangemerkt.

Ook wijzen verschillende insprekers op de invloed van de voorgenomen ingreep op de bestaande en potentiële waarden van bodem, water, cultuurhistorie, landschap en natuur. De richtlijnen geven aan dat de invloed van de alternatieven en varianten op deze gebieden duidelijk in het MER moet worden beschreven.

Degenen die schriftelijk opmerkingen hebben gemaakt, zullen een exemplaar van de richtlijnen voor het MER toegestuurd krijgen.

4 : Advies voor richtlijnen voor het MER van de Commissie voor de Milieueffectrapportage

- 13 1 Inleiding
- 14 2 Hoofdpunten van het advies
- 15 3 Achtergrond en besluitvorming
 - 3.1 Achtergrond, probleemstelling en doel
 - 3.2 Beleidskader
- 16 4 Voorgenomen activiteit en alternatieven
 - 4.1 Algemeen
 - 4.2 Alternatieven
 - 4.3 Referentiesituatie
 - 4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)
- 18 5 Milieuaspecten
 - 5.1 Bodem en water
 - 5.2 Levende natuur
 - 5.3 Verkeer en vervoer
 - 5.4 Woon- en leefmilieu
 - 5.4.1 *Geluid*
 - 5.4.2 *Lucht*
 - 5.4.3 *Recreatie*
 - 5.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie
- 21 6 Overig
- 22 7 Evaluatieprogramma
- 23 8 Vorm en presentatie

Bijlagen

- 1 Brief van het bevoegd gezag d.d. 2 juni 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
 - 1a Brief van het bevoegd gezag d.d. 31 juli 2006 waarin uitstel wordt verleend voor het uitbrengen van het advies
- 2 Kennisgeving in het Gezinsblad, het Witte Weekblad, de Echo en Noord-Hollands Dagblad d.d. 1 juni 2006
- 3 Projectgegevens
- 4 Lijst van inspraakreacties en adviezen

1 ■ Inleiding

Provincie Noord-Holland heeft het voornemen de provinciale weg N244 tussen de A7 en de N247 bij Edam-Volendam (ter hoogte van Purmerend) op te waarderen tot regionale verbindingsweg. Hiertoe wordt gezocht naar mogelijkheden om de capaciteit van de weg vergroten. Met deze ingreep wil de provincie de hiërarchie in de regionale wegenstructuur rondom Purmerend, Edam en Volendam versterken en voldoende capaciteit bieden voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen zoals Baansteede-Noord, Waterlands Wonen, etc. Voor dit initiatief is een uitwerking van een het Streekplan Noord-Holland-Zuid noodzakelijk. Voor deze streekplanuitwerking dient een milieueffectrapportage (m.e.r.) te worden uitgevoerd. De streekplanuitwerking is ook SMB-plichtig. In het milieueffectrapport (MER) worden eveneens de onderdelen vanuit de SMB meegenomen. Daarom moet waar hier verder in het advies over 'MER' gesproken wordt, ook 'SMB' gelezen worden.

Bij brief van 29 mei 2006 is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het MER¹⁾. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in het Noordhollands Dagblad (dagblad Waterland), het Gezinsblad, het Witte Weekblad en de Echo²⁾.

Om alle binnengekomen inspraakreacties volwaardig in het advies mee te kunnen nemen heeft de provincie Noord-Holland de adviestermijn van de Commissie verlengd tot 31 augustus 2006.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. – verder aangeduid als 'de Commissie'³⁾. Het bedoelt aan te geven welke informatie het MER moet bieden om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat dit advies **niet** zelfstandig leesbaar is, maar in combinatie met de startnotitie moet worden gelezen.

Via de provincie Noord-Holland heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴⁾. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

1) Zie bijlage 1.

2) Zie bijlage 2.

3) Zie voor de samenstelling bijlage 3.

4) Zie bijlage 4.

2 Hoofdpunten van het advies

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

Doelstelling

Het verhelderen van de hiërarchie in de wegenstructuur is een hoofddoel. In het MER dient dit doel vertaald te worden in concrete onderliggende doelen zoals bijvoorbeeld ontlasting van de N247. Deze concrete doelen dienen vervolgens gekwantificeerd te worden, en gehanteerd als basis voor de toetsing van het doelbereik van verschillende alternatieven en varianten.

Opwaardering N244

De Commissie is van mening dat de voorgestelde alternatieven en varianten (variëren met rotondes en verkeersregelingsinstallaties) te weinig bandbreedte hebben om alle mogelijkheden in beeld te brengen waarmee de gestelde doelen bereikt kunnen worden. De Commissie adviseert om een alternatief toe te voegen waarin de N244 maximaal wordt opgewaardeerd tot snelle verbindingroute tussen de N247 en de A7 om een goed alternatief te bieden voor het verkeer dat nu de N247 gebruikt. De Commissie denkt hierbij aan het handhaven van de huidige snelheid van 100 km/u met de daaraan gekoppelde duurzaam veiligheidsmaatregelen, zoals ongelijkvloerse kruisingen.

Inzetten scenario's

De Commissie is van mening dat het inzetten van de voorgestelde scenario's (doortrekken N244 en verbeteren doorstroming N247) het inzichtelijk maken van de effecten van de verbreding van de N244 niet ten goede komt.

De Commissie adviseert daarom de N247 zonder aanvullende maatregelen mee te nemen in de autonome situatie.

Met betrekking tot het scenario 'doortrekken N244' stelt de Commissie voor een onderbouwde aanname van de te verwachten verkeersintensiteiten en -verdeling in het MER te beschrijven en deze bij de berekeningen voor alle alternatieven en varianten mee te nemen.

Samenvatting en kaartmateriaal

Het MER moet voorzien zijn van een zelfstandig leesbare samenvatting, die duidelijk is voor burgers en geschikt voor bestuurlijke besluitvorming. Verder dient in het MER duidelijk kaartmateriaal beschikbaar te zijn.

3 ■ Achtergrond en besluitvorming

3.1 Achtergrond, probleemstelling en doel

De startnotitie geeft aan dat ten behoeve van een efficiënter gebruik van de provinciale wegen in het gebied rondom Edam-Volendam een duidelijker hiërarchie aangebracht moet worden in het wegennet. Het verduidelijken van de hiërarchie moet eveneens een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en het milieu. Om dit doel te bereiken is het voornemen de N244 op te waarderen tot een 'regionale verbindingsweg' ten opzichte van de N247 en N235 als 'gebiedsontsluitingswegen'.

Geef in het MER gedetailleerd en gekwantificeerd aan welke verkeersproblemen zich voordoen in de regio, die het verbreden van de N244 en het versterken van de hiërarchie verantwoorden. Het gaat daarbij om de kwantificering van:

- de verkeersintensiteiten voor het autoverkeer en het gebruik van het openbaar vervoer;
- de herkomst- en bestemmingspatronen van het autoverkeer beschouwd vanaf de aansluitingen op het rijks- en provinciale wegennet (toetsing van het gebruik van het wegennet zoals in het beleid beschreven);
- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het lokale en bovenlokale wegennet, uit te drukken in I/C-verhoudingen;
- de reistijden op de verschillende routes en wegvakken;
- de barrièrewerking van de gebiedsontsluitende wegen;
- de effecten voor de verkeersveiligheid door de slachtofferkansen in beeld te brengen;
- de verkeersgerelateerde hinder, waaronder geluid en luchtkwaliteit.

De Commissie adviseert de voorgenomen opwaardering van de N244 te plaatsen in een helder beschreven streefbeeld voor de regionale wegenstructuur. Dit streefbeeld dient invulling te geven aan zowel de opgave voor de korte termijn als de opgaven voor de langere termijn.

In de startnotitie (p.16) wordt aangegeven dat de rapportage dient ter voorbereiding van besluiten over het streekplan en de wijziging van de bestemmingsplannen. Het MER moet hiervoor voldoende gedetailleerde informatie aanleveren.

3.2 Beleidskader

Geef in het MER een heldere en evenwichtige beschrijving van het relevante beleidskader, gebruikmakend van een heldere hiërarchie en volwaardig kaartmateriaal.

Gegeven de probleemstelling van dit project is het aan te bevelen in het MER uitgebreid in te gaan op het provinciale beleid inzake duurzaam veilig, met name de wegategorisering, alsmede het beleid gebruik en sturing/benutting van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Betrek daarbij de recent uitgevoerde netwerkanalyse.

4 Voorgenomen activiteit en alternatieven

4.1 Algemeen

Met de startnotitie wordt de m.e.r.-procedure opgestart voor de verbreding N244. De Commissie is van mening dat het MER niet belast moet worden met mogelijke maatregelen voor de N247 en de doortrekking van de N244 (de scenario's). Ze onderschrijft dat beide ontwikkelingen van invloed zijn op het gebruik van de N244, maar acht deze invloed van geringe omvang.

De Commissie adviseert daarom de N247 zonder aanvullende maatregelen mee te nemen in de autonome situatie. Na vergelijking met de verkeerskundige effecten van de alternatieven en varianten ontstaat een goed inzicht in het oplossend vermogen van de voorgestelde verbreding van de N244. Mocht op basis van dit MER blijken dat er na de opwaardering van de N244 nog steeds sprake is van knelpunten op de N247 dan kan de uitwerking hiervan in een vervolgspoor verder opgepakt worden.

Voor de doortrekking van de N244 wordt een afzonderlijke m.e.r.-procedure doorlopen. De Commissie stelt voor in het MER opwaardering N244 niet te variëren met de intensiteiten op de N244 op basis van de doortrekking, maar één onderbouwde aanname te doen voor de te verwachten verkeersintensiteiten- en -verdeling op deze weg. Zie hiervoor ook de referentiesituatie.

In haar inspraakreactie stelt de gemeente Edam-Volendam voor om de opwaardering van de N247 als volwaardig alternatief in het MER op te nemen. Het toevoegen van dit alternatief sluit in principe aan bij het verzoek van de Commissie om het opwaarderen van de N244 te beschouwen in een regionaal per-

spectief. De Commissie is echter van mening dat met het toevoegen van de N247 als volwaardige alternatief de strekking en insteek van het MER niet meer aansluit bij de startnotitie voor dit initiatief⁵⁾.

4.2 Alternatieven

In paragraaf 3.2. van de startnotitie worden drie alternatieven gepresenteerd, die alle drie als niet realistisch worden beschouwd. De Commissie kan de redering volgen, maar is van mening dat in het MER de onderbouwing hiervoor beter moet worden uitgewerkt. Beschouw in het MER de alternatieven in het kader van het hoofddoel van het initiatief, vertaald in concrete onderliggende doelen. De Commissie adviseert om eerst de in te zetten algemene en locatiegerelateerde (beleids)maatregelen te beschrijven, zoals bijvoorbeeld de openbaar vervoervoorzieningen (halten, frequenties en dergelijke), de implementatie van duurzaam veilig, het fietsbeleid, etc. om vervolgens het verkeers(model)onderzoek uit te voeren.

De Commissie adviseert om in het MER de volgende alternatieven en varianten te beschouwen:

- Nulalternatief.
- Nul+-variant (benutting).
- Verbredingsalternatief.
 - Variant rotondes.
 - Variant verkeersregelingsinstallaties.
 - Combinatievariant rotondes/verkeersregelingsinstallaties.
- Stroomwegalternatief.
- Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA).

⁵⁾ Zie inspraakreactie gemeente Edam/Volendam, nr. 1775-8.

De Commissie adviseert om in aanvulling op de voorgestelde verbredingsvarianten een alternatief Stroomweg toe te voegen waarbij een serieuze en snelle alternatieve route voor de N247 wordt aangeboden. De Commissie denkt hierbij aan een snelheid van 100 km/u met daaraan gekoppeld een duurzaam veilige inrichting met onder andere ongelijkvloerse kruisingen.

Daarnaast adviseert de Commissie om bij het Verbredingsalternatief en het Stroomwegalternatief naast de aard van de kruispunten te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor het verminderen van het aantal kruispunten/oversteekplaatsen, eventueel in combinatie met een parallelweg.

4.3 Referentiesituatie

In de Startnotitie (p.8 en 21) wordt aangegeven dat er in het gebied Purmerend, Edam en Volendam ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen gepland staat die van invloed zijn op de wegcapaciteit. Geef in het MER een duidelijke beschrijving van de vaststaande ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen, die als onderdeel van de autonome situatie worden meegenomen (peiljaar 2015). Neem voor de aannames voor de N247, de doortrekking van de N244 en de uitgangspunten voor het hoofdwegennet (A7, nieuwe Coentunnel) een kwalitatieve gevoeligheidsanalyse op waarmee inzicht wordt gegeven in de bandbreedte van de te treffen maatregelen. Geef hiermee aan welke effecten het mogelijk wegvallen van de aangenomen opwaarderingen van het rijkswegennet hebben op het doelbereik van het initiatief⁶⁾.

Vergelijk het voornemen ook met de huidige situatie waarbij een snelheid van 100 km/u is toegestaan.

4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

De Commissie adviseert om vanuit één van de alternatieven en varianten een MMA te ontwikkelen. In dit ontwikkelingsproces is het van belang vooral aandacht te besteden aan de gewenste hiërarchie en de inrichting van de N244 die daar het beste op aansluit.

Ga als onderdeel van het MMA ook in op de te treffen inrichtingsmaatregelen die de effecten van de verbreding maximaal kunnen mitigeren en kansen voor natuurontwikkeling en landschap optimaal benut.

Zo kan het Purmerbos deels uit zijn isolement gehaald worden door ecologische inrichting van randsloot en eventueel beplanting en kan in het MMA een aanzet gegeven worden voor de recreatieve hoofdstructuur, met name rond de aanwezige fietstunnel. Wellicht kan het in het kader van ROA geplande utilitaire fietspad met de recreatieve hoofdstructuur gecombineerd worden. Bij aanleg van het nieuwe viaduct verdient aanbeveling het oplossen van het waterknelpunt mee te nemen in de planvorming.

Zo kan gebruik worden gemaakt van de historisch gezien een bijzondere beplanting van de Purmer. Vooral de linde is een hier veel toegepaste boomsoort die zich uit in kenmerkende 'gotische bogen' van de laanbeplanting. De viaducten over de ringvaarten bieden kansen voor het zichtbaar maken van de waterstructuur vanaf de weg.

⁶⁾ In de ingediende inspraakreactie van Rijkswaterstaat, nr. 1775-9, wordt ook aandacht gevraagd voor dit aspect

5 Milieuaspecten

In de startnotitie zijn de te beschouwen toetsingscriteria voor de verschillende milieuthema's beschreven. In dit advies worden waar nodig aanvullingen op deze toetsingscriteria aangegeven. In het MER moet inzicht gegeven worden in de huidige situatie, de autonome situatie en de milieueffecten als gevolg van de alternatieven, varianten en scenario's.

5.1 Bodem en water

De aspecten bodem en water kunnen in het MER vrij kort behandeld worden. Aangezien het gehele tracé voor een verdubbeling reeds als zandcunet is aangelegd, is het effect op bodem en de grondbalans nihil. Wel dient aandacht te worden besteed aan eventuele uitbreiding van dit oppervlak bij de knooppunten bij het Stroomwegalternatief.

Ook de wateropgave naar aanleiding van het initiatief zal beperkt zijn. Vergroting van het bergingsvolume kan eenvoudig worden opgelost in verbreding van de randsloten. Wel zal overleg met de waterbeheerder moeten worden opgenomen in het planproces en zal diens goedkeuring als watertoets moeten worden opgenomen in het MER.

5.2 Levende natuur

Gebiedsbescherming

In het plangebied zijn geen beschermde gebieden aanwezig. De in de startnotitie aangegeven natuurkernen in de polder Zeevang liggen buiten de invloedssfeer van het project.

Soortenbescherming

In het plangebied is soortenbescherming op beperkte schaal wel aan de orde. Het project zal vooral invloed hebben op de bestaande soortenrijke schrale vegetaties op het zandcunet, en mogelijk op de weidevogels in de aangrenzende open polder. Belangrijk bij dit laatste punt is naast de verkeersintensiteit ook hoe om wordt gegaan met verlichting van de weg en de knooppunten.

De effecten voor beide aspecten dienen in het MER ingeschat te worden voor indicatieve soorten zoals bijvoorbeeld de grutto.

Ecologische structuur

Het initiatief heeft nauwelijks effect op de ecologische structuur in het gebied. De Ecologische Verbindingszone langs de oostelijke ringvaart bij de aansluiting N247 zal nauwelijks wijzigen. Wel is hier aandacht nodig voor eventueel veranderende verlichting.

5.3 Verkeer en vervoer

De functionele indeling van het wegennet en de wegencategorisering in en om het studiegebied zal duidelijk beschreven en toegelicht moeten worden, bijvoorbeeld op basis van de vigerende beleidsplannen en de recent uitgevoerde Netwerkanalyse. In het MER dient de verkeerssituatie voor de verschillende alternatieven met behulp van een actueel verkeersmodel berekend te worden. Aangegeven moet worden op welke wijze de verkeersprognoses tot stand zijn gekomen en welke uitgangspunten (ook voor het hoofdwegennet) hierbij gehanteerd zijn.

Het verkeers(model)onderzoek maakt de verschillen duidelijk tussen de te onderscheiden alternatieven en dient betrekking te hebben op de bij de probleemstelling (paragraaf 3.1) weergegeven onderdelen.

Geef aan waar en in welke mate er knelpunten zijn ten aanzien van het plaatsgebonden risico of het groepsrisico, ten gevolge van het vervoer van gevaarlijk stoffen. Geef tevens aan of de alternatieven leiden tot het oplossen van deze knelpunten of het creëren van nieuwe problemen.

5.4 Woon- en leefmilieu

5.4.1 Geluid

Beschrijf de huidige geluidbelasting op gevoelige bestemmingen, de te verwachten belasting in de autonome situatie en de geluidbelasting van de alternatieven en varianten⁷⁾.

Geef aan hoeveel woningen een geluidbelasting ondervinden hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (uitgedrukt in L_{den}) dan wel op welke afstand van de weg de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.

Geef aan of er door de voorgestelde maatregelen extra verkeer wordt aangetrokken en of daardoor ook effecten op het onderliggende wegennet optreden⁸⁾. Geluid is relevant bij een verkeerstoename van 30% en een afname van 20% ten opzichte van de referentiesituatie. Dit komt overeen met 1 dB. Wanneer dit verwacht kan worden, moeten de geluideffecten hiervan in kaart worden gebracht.

Geef aan of er thans al woningen zijn waarvoor een hogere waarde is verleend. Geef tevens aan in hoeverre er nog achterstallige saneringssituaties zijn waarvoor de alternatieven een oplossing zouden kunnen vormen. Daar waar (voorkeurs)grenswaarden

worden overschreden dient aangegeven te worden in welke mate de toepassing van geluidsarm asfalt de geluidbelasting reduceert. Dit geldt ook voor de mogelijke toepassing van geluidoverdracht beperkende maatregelen als geluidschermen of aardewallen.

De Wet Geluidhinder is in het kader van de modernisering instrumentarium geluidbeleid, fase 1 gewijzigd (op 3 juli 2006 is het wetsvoorstel door de Eerste Kamer aangenomen). Dit impliceert dat de geluidbelasting in de uniforme Europese dosismaat L_{den} moet worden uitgedrukt.

De Commissie verwacht dat in de gebruiksfase geen voelbare trillingen zullen ontstaan. Geef aan of men binnen de praktijkcriteria blijft. Als het project binnen praktijkcriteria⁹⁾ blijft, dan is geen gedetailleerd onderzoek noodzakelijk.

5.4.2 Lucht

De realisatie van de opwaardering van de N244 zal naar verwachting een negatief effect hebben op de lokale luchtkwaliteit. Beschrijf de gevolgen van het initiatief voor de luchtkwaliteit, onafhankelijk of sprake zal zijn van normoverschrijding of niet. Hiervoor zijn modelberekeningen nodig voor de toetsing aan de eisen van het Besluit luchtkwaliteit 2005. Deze berekeningen moeten worden uitgevoerd conform het reken- en meetvoorschrift van VROM. Aannemelijk moet worden gemaakt dat het plan of project realiseerbaar is binnen de eisen van het Blk 2005.

Geef voor fijn stof (PM_{10}) en NO_2 , middels een contourenkaarten op basis van modelberekeningen, inzicht in de concentratieniveaus en eventuele overschrijdingen van grenswaarden (en plandrempels¹⁰⁾

⁷⁾ Dit aspect is door verschillende insprekers naar voren gebracht.

⁸⁾ Zie hiervoor ook de inspraakreactie van Rijkswaterstaat, nr. 1775-9.

⁹⁾ Er zijn geen wettelijke normen voor trillingen. Mogelijke streefwaarden ("expert judgement") zijn:

* rijsnelheid zwaar verkeer < 30 km/uur, afstand tot woningen > 20m en geen oneffenheden in de weg zoals drempels;

* rijsnelheid zwaar verkeer > 50 km/uur, afstand tot woningen > 50m en geen oneffenheden in de weg zoals drempels;

* voor licht verkeer zijn er in het geheel geen criteria

voor NO₂), zowel bij autonome ontwikkeling en uitvoering van de voorgenomen activiteit. Beschrijf:

- de ligging en omvang van eventuele overschrijdingsgebieden;
- de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden¹¹⁾;
- de mate van overschrijding van grenswaarden ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen;
- de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden.

De Commissie merkt op dat niet te verwachten is dat de grenswaarden voor de overige stoffen uit het Blk 2005 (SO₂, CO, Pb en benzeen) zullen worden overschreden. Gezien recente jurisprudentie beveelt de Commissie toch aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER.

5.4.3 Recreatie

Het tracé van de op te waardenen N244 doorsnijdt enkele belangrijke recreatieve structuren. Ten eerste de recreatieve hoofdstructuur zoals beschreven in het Recreatieplan Laag Holland¹²⁾, bestaande uit een doorgaande wandel-, fiets- en ruitersstructuur. In de recreatieve waterstructuur zijn de beide kruisingen tussen N244 en de Purmerringvaart aangemerkt als knelpunt in de verbinding tussen Alkmaardermeer en Markermeer.

5.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Opwaardering van een bestaande weg biedt kansen om het karakter van de weg en het doorsneden landschap te versterken. De N244 doorsnijdt twee hoofdlandschappen, karakteristiek voor Nationaal Landschap Laag Holland, het Kogenlandschap (voormalig buitendijks veenweidelandschap) ter hoogte van het dorp Kwadijk en het droogmakerijenlandschap van de Purmer. Dit laatste landschap is deels verstedelijkt en deels open polder. Ga in op de mogelijkheden voor het inpassen van de weg binnen de hoofdlandschappen.

De Stelling van Amsterdam bevindt zich geheel buiten de invloedssfeer van het betreffende deel van de N244. In het MER kan dit element buiten beschouwing worden gelaten.

¹⁰⁾ Overschrijding van plandrempels is toegestaan, maar verplichten wel tot het opstellen van een verbeterplan.

¹¹⁾ Deze informatie is niet relevant voor de toetsing aan de grenswaarden en plandrempels uit het Blk 2005. Deze gelden immers voor de buitenlucht in zijn algemeenheid (m.u.v. arbeidsplaatsen, waarop de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing is). Voor het verkrijgen van inzicht in de mogelijke gezondheidseffecten acht de Commissie het echter van belang ook inzicht te geven in de mate van blootstelling van de bevolking. Gevoelige bestemmingen zijn woningen, scholen, ziekenhuizen, scholen, speeltuinen en sportvelden.

¹²⁾ Recreatieplan Laag Holland, Het Nationale Landschap Leefbaar, Vista, 2005, in opdracht van het programma-bureau De Groene Long.

6 Overig

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven', 'leemten in milieu-informatie' en 'samenvatting van het MER' heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

7 ■ Evaluatieprogramma

De provincie moet bij het besluit aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende en/of compenserende maatregelen te treffen. Geef in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

8 ■ Vorm en presentatie

In het MER dient recent kaartmateriaal met een duidelijke legenda te worden gebruikt. Op minstens één kaart moeten alle topografische namen goed leesbaar zijn weergegeven die in het MER worden gebruikt.

Colofon

Uitgave

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

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Directie Beleid
Sector Milieu

Grafische verzorging

Provincie Noord-Holland
MediaProductie

Papier

Hello matt, houtvrij MC

Oplage

60 exemplaren

Haarlem, januari 2007