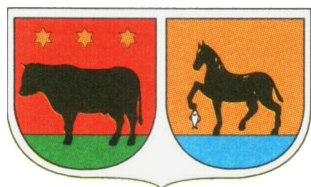


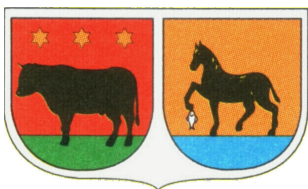
Startnotitie m.e.r. wegverbinding N244 / noordelijke ontsluiting en waterberging

Gemeente Edam-Volendam

21 september 2006

9R8729.A0





HASKONING NEDERLAND B.V.
INFRASTRUCTUUR & TRANSPORT

Entrada 301
Postbus 94241
1090 GE Amsterdam
+31 (0)20 569 77 00 Telefoon
Fax
info@amsterdam.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel	Startnotitie m.e.r. wegverbinding N244 / noordelijke ontsluiting en waterberging
Verkorte documenttitel	Weg en waterberging N244/noordelijke ontsluiting
Status	Definitief
Datum	21 september 2006
Projectnaam	MER ontsluitingsweg en waterberging
Projectnummer	9R8729.A0
Opdrachtgever	Gemeente Edam-Volendam
Referentie	9R8729/R0005/JJAQ/Amst

Auteur(s)	Christian Bakker, Judith Jaquet en Mariëlle de Sain
Collegiale toets	Mariëlle de Sain
Datum/paraaf	
Vrijgegeven door	Frans van der Linden
Datum/paraaf	



INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Aanleiding en voorgeschiedenis	1
1.2 Waarom een m.e.r.?	1
1.3 Doel van de startnotitie	2
1.4 Afstemming m.e.r. en ruimtelijke planprocedure	2
1.5 Inpassingsgebied en studiegebied	3
1.6 Procedure	4
1.7 Leeswijzer	4
2 HUIDIGE SITUATIE, AUTONOME ONTWIKKELING EN (VIGEREND) BELEID	5
2.1 Verkeer en vervoer	5
2.2 Woon- en leefmilieu	6
2.2.1 Luchtkwaliteit	6
2.2.2 Geluidhinder	7
2.2.3 Externe veiligheid	8
2.2.4 Sociale aspecten	9
2.3 Natuur	9
2.4 Cultuurhistorie en archeologie	11
2.4.1 Cultuurhistorie	11
2.4.2 Archeologie	13
2.5 Landschap en ruimtelijke ontwikkelingen	14
2.5.1 Landschap	14
2.5.2 Ruimtelijke ontwikkelingen	15
2.6 Bodem en water	16
2.6.1 Bodem	16
2.6.2 Water en waterberging	17
2.7 Probleemdefinitie	18
3 HET VOORNEMEN, DE ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN	19
3.1 Motivering van het voornemen	19
3.2 Te onderzoeken alternatieven en varianten	19
3.2.1 Verbindingsweg	19
3.2.2 Waterberging	20
3.2.3 Nulalternatief	20
3.2.4 Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)	21
3.3 Niet nader te onderzoeken alternatieven en varianten voor de wegverbinding	21
4 TE ONDERZOEKEN MILIEUASPECTEN EN WIJZE VAN BEOORDELEN	22
4.1 Inleiding	22
4.2 Verkeer en vervoer	23
4.2.1 Toetsingskader	23
4.2.2 Bereikbaarheid en mobiliteit	23
4.2.3 Verkeersveiligheid	24
4.2.4 Langzaam verkeer, landbouwverkeer en openbaar vervoer	24
4.3 Woon- en leefmilieu	25
4.3.1 Toetsingskader	25



4.3.2	Luchtkwaliteit	25
4.3.3	Geluid	26
4.3.4	Externe veiligheid	26
4.3.5	Sociale aspecten	27
4.4	Natuurlijke omgeving	27
4.4.1	Toetsingskader	27
4.4.2	Natuur (flora en fauna)	29
4.4.3	Cultuurhistorie en archeologie	30
4.4.4	Landschap en ruimtelijke ontwikkelingen	30
4.4.5	Bodem	31
4.4.6	Water en waterberging	32
4.5	Planhorizon	32
5	PROCEDURE	33
5.1	Betrokken partijen	33
5.2	M.e.r. procedure in relatie tot besluitvormingsprocedure (bestemmingsplan)	34
BIJLAGEN		
Bijlage 1	Procedureschema	
Bijlage 2	Begrippenlijst	
Bijlage 3	Relevant beleid	



1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en voorgeschiedenis

De gemeenteraad heeft bij besluit van 11 november 2004 vastgesteld dat er onderzoek moet komen naar een verbindingsweg tussen de Dijkgraaf Poschlaan en de N244/N247 (de provinciale weg). In de structuurvisie Edam-Volendam (juni 2000) wordt een alternatief genoemd en dat is een nieuwe verbinding met de Lokkementjesweg waarbij de Nieuwe haven gekruist wordt nabij het volkstuintencomplex van het Oorgat. Dit alternatief wordt verder aangeduid als de noordelijke ontsluiting.

In 2002 is een Convenant Waterplan bezegeld tussen het toenmalige Hoogheemraadschap van Uitwaterende Sluizen in Hollands Noorderkwartier, het toenmalige Waterschap De Waterlanden en de gemeente Edam-Volendam.¹ Daarin is afgesproken de nodige maatregelen ter verbetering van de waterhuishouding in Edam-Volendam uit te voeren in de periode tot 2010. Een van de maatregelen is realisatie van 25 hectare waterberging in de Zuidpolder (dit is grofweg het gebied tussen Zeddweg, Zuidpolderzeedijk, vesting Edam en de N247), waarvan ongeveer 13 hectare waterberging (noodoverloop) in het gebied tussen de Dijkgraaf Poschlaan en de N247.

Aanleiding voor het besluit om een onderzoek te starten naar een nieuwe verbindingsweg voor Edam-Volendam is de stagnerende doorstroming van het verkeer op de bestaande ontsluitingswegen en de daarmee samenhangende leefbaarheidproblematiek. De aanleiding voor het plan om extra waterberging te realiseren, is het tekort aan waterberging in de Zuidpolder. Zowel de weg als de waterberging zouden in 2009 gereed moeten zijn.

De gemeente Edam-Volendam is zowel initiatiefnemer van de activiteiten als het bevoegd gezag, omdat het plangebied geheel is gelegen op het grondgebied van de gemeente. Met voorliggende startnotitie start de gemeente de zogenaamde m.e.r.-procedure voor de wegverbinding en de waterberging.

1.2 Waarom een m.e.r.?

Een milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel bij de besluitvorming over grote projecten met potentiële milieueffecten. Het doel van milieueffectrapportage is, om in de besluitvorming het milieubelang - tussen alle andere belangen - een volwaardige rol te laten spelen. De procedure is wettelijk geregeld in de Wet milieubeheer en het Besluit milieu-effectrapportage 1994. Hoewel de wegaanleg niet onder de m.e.r.(beoordelings)-plicht valt en niet zeker is of de waterberging² m.e.r.-plichtig is, wil de gemeente uit oogpunt van zorgvuldigheid en om het proces te stroomlijnen vrijwillig een m.e.r.-procedure doorlopen. Dit hangt onder meer samen met landschappelijke inpassing en het vraagstuk lokale luchtkwaliteit.

¹ Het Hoogheemraadschap van Uitwaterende Sluizen in Hollands Noorderkwartier en het Waterschap De Waterlanden zijn samengegaan in het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

² In bijlage 2 van de EU-richtlijn m.e.r. zijn "floodreliefs" (punt 10, onder f) genoemd, waar waterberging onder kan vallen. Voor deze bijlage kan een lidstaat zelf drempelwaarden opnemen. Nederland heeft dit niet geïmplementeerd, kortom het Besluit MER rept niet over floodreliefs. Dat wil zeggen dat wat is opgenomen in de richtlijn rechtstreeks van toepassing is. De richtlijn geeft geen duidelijkheid welke waterberging (soort, omvang, doel) m.e.r. (beoordelings)-plichtig is.



1.3 Doel van de startnotitie

Voorliggende startnotitie voor het onderzoek naar de aanleg van de weg en de waterberging vormt de eerste stap in de m.e.r.-procedure. Het resultaat van de m.e.r.-procedure is een zogenaamd MER (milieueffectrapport).³

Doel van de startnotitie is:

- Het aangeven van de probleemstelling en het doel van de voorgenomen activiteit;
- Het onderbouwen van de locatie waar naar oplossingen wordt gezocht;
- Het informeren van de betrokken personen en instanties, zoals insprekers, wettelijke adviseurs en de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer) over de voorgenomen activiteit;
- Het geven van een overzicht op hoofdlijnen van wat in het op te stellen MER zal worden beschreven;
- Het verkrijgen van richtlijnen voor de m.e.r.

Het MER dient de gemeente Edam-Volendam in staat te stellen een besluit te nemen over de aanleg van de wegverbinding en de waterberging. Daartoe worden in het MER alternatieven voor het voornemen (mogelijke tracés en (inrichtings-)varianten) onderling vergeleken. Tevens worden de te verwachten milieueffecten van wegaanleg en waterberging in hun onderlinge samenhang beschreven en vergeleken. Zo is bij de besluitvorming een evenwichtige afweging tussen diverse belangen, waaronder het milieubelang, mogelijk.

1.4 Afstemming m.e.r. en ruimtelijke planprocedure

De m.e.r. is gekoppeld aan de vaststelling van het ruimtelijke plan dat in de mogelijke aanleg van de weg voorziet, in dit geval het bestemmingsplan.

Om de aanleg van de weg en de waterberging mogelijk te maken moet het vigerende bestemmingsplan worden gewijzigd. De m.e.r. is daarom gekoppeld aan de vaststelling van het bestemmingsplan. Het MER wordt gelijktijdig ter inzage gelegd met het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan wordt het voorkeursalternatief planologisch juridisch vastgelegd.

Het MER moet zodanige informatie bieden dat in vervolgpcedures, zoals de aanpassing van bestemmingsplannen, zo min mogelijk vervolgonderzoek noodzakelijk is.

In bijlage 1 zijn de te doorlopen procedures schematisch in de tijd weergegeven.

³ In het bovenstaande rapport worden de afkortingen m.e.r. en MER gehanteerd. Wanneer gesproken wordt over de **m.e.r.**, dan wordt hiermee de **procedure** bedoeld die wordt doorlopen om het uiteindelijke milieueffectrapport (**MER**) te realiseren.

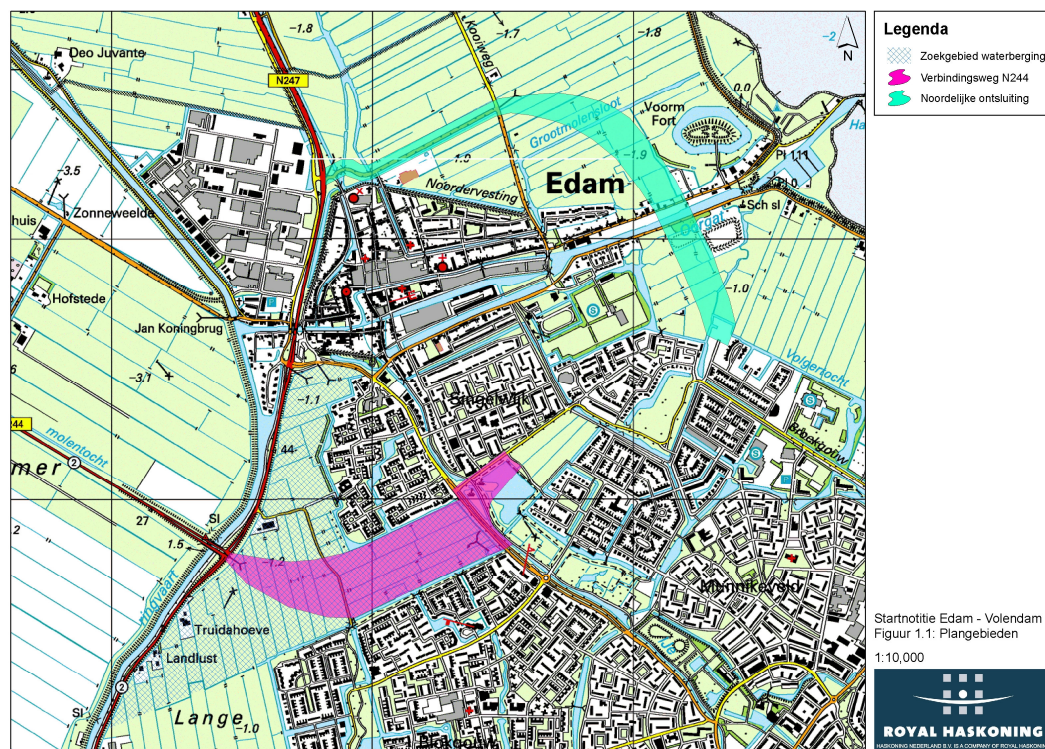


1.5 Inpassingsgebied en studiegebied

De begrenzing van het te onderzoeken gebied wordt aangeduid met twee termen. Allereerst is er het **inpassingsgebied** of **plangebied**. Dit is het gebied waarbinnen naar oplossingen wordt gezocht, in dit geval voor de verbindingsweg en de waterberging. Anderzijds is er het gebied waar de effecten van ingrepen merkbaar zijn, het zogenaamde **studiegebied**. Door het verschil in aard en omvang van uitstraling van de diverse effecten is een eenduidig studiegebied in deze fase nog niet omschreven. Het studiegebied omvat echter altijd minstens het inpassingsgebied en maximaal een gebied waar effecten van de ingrepen duidelijk merkbaar zullen zijn. Per (milieu)effect zal in het MER een studiegebied worden vastgesteld.

Het initiatief betreft 3 plangebieden: een wegverbinding richting de N244, een waterbergingslocatie en een wegverbinding aan de noordzijde (de noordelijke ontsluiting). De plangebieden zijn globaal weergegeven in onderstaande figuur.

Figuur 1.1: Plangebieden wegverbinding & waterberging



Het plangebied voor de **wegverbinding N244** betreft de zone tussen het kruispunt N244/N247 (westzijde), de Dijkgraaf Poschlaan (oostzijde) en de bebouwingsranden van Edam (noordzijde) en Volendam (zuidzijde). Vanwege de aansluiting op de Dijkgraaf Poschlaan en de (mogelijke aansluiting) op de Zuidpolderlaan maakt ook het gebied direct oostelijk van de Dijkgraaf Poschlaan onderdeel uit van het plangebied.

Het plangebied voor de **waterberging** betreft een groter gebied dan het gebied voor de wegverbinding. Het gehele gebied tussen de N244 (westzijde), Dijkgraaf Poschlaan (oostzijde), Singelweg (noordzijde) en de plangrens van de toekomstige woningbouwlocatie Lange Weeren (zuidzijde) komt voor de waterberging in aanmerking.



Het plangebied voor **de noordelijke ontsluiting** betreft de Lokkementjesweg waarbij de weilanden rond de Grootmolensloot doorkruist worden langs het voormalige fort de Nieuwe haven gekruist wordt nabij het volkstuintencomplex van het Oorgat.

1.6 Procedure

Deze startnotitie ligt gedurende 6 weken ter visie. In deze periode kan iedereen schriftelijk reageren (het inspraakadres is opgenomen in hoofdstuk 5). De reacties worden betrokken bij het opstellen van de richtlijnen over de inhoud van het MER. Deze richtlijnen worden na afloop van de inspraakperiode vastgesteld door het bevoegd gezag (de gemeente).

Vervolgens wordt door de initiatiefnemer (de gemeente) het MER opgesteld. Parallel aan het opstellen van het MER wordt een voorkeursalternatief vastgesteld. Op basis van dit voorkeursalternatief wordt een voorontwerp bestemmingsplan gemaakt. Daarna volgt een periode van voorlichting, inspraak, advies en overleg en de definitieve besluitvorming.

In bijlage 2 is aangegeven op welke momenten tijdens het proces inspraak mogelijk is. Deze inspraakmomenten worden tijdig bekend gemaakt.

1.7 Leeswijzer

Met deze startnotitie wil de gemeente Edam-Volendam op hoofdlijnen informatie verschaffen over het wat, waar en waarom van de voorgenomen plannen. De volgende onderdelen komen aan bod:

- De beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkelingen, met aansluitend de probleemanalyse (hoofdstuk 2);
- De beschrijving van het voornemen en te onderzoeken alternatieven en varianten en een beschrijving van alternatieven en varianten die niet voor nadere uitwerking in aanmerking komen (hoofdstuk 3);
- Een aanzet voor de te onderzoeken aspecten en effecten in het MER (hoofdstuk 4), en;
- Een overzicht van de procedurele aspecten (hoofdstuk 5).



2 HUIDIGE SITUATIE, AUTONOME ONTWIKKELING EN (VIGEREND) BELEID

2.1 Verkeer en vervoer

De provinciale wegen N244 en N247 maken onderdeel uit van het regionale hoofdwegenet en ontsluiten Edam-Volendam op bovenstedelijk schaalniveau in de richting van Purmerend (N244) en in de richting van Amsterdam en Hoorn (N247/Monnickendamse Jaagweg) (zie figuur 2.1).



Figuur 2.1: Wegenstructuur in de omgeving van het plangebied

De Zeddeweg en Singelweg vormen de stedelijke invalswegen van Edam-Volendam en sluiten aan op de regionale hoofdwegenstructuur (N247). Ook Westerbuiten en Lokkementjesweg sluiten aan op de N247, maar zijn voor de ontsluiting van lagere orde. De hoofdwegen binnen de gemeente Edam-Volendam vormen de Singelweg, Dijkgraaf Poschlaan en Zuidpolderlaan, Jupiterlaan, Herculeslaan, Populierenlaan, Dijkgraaf De Ruiterlaan, Julianaweg, Kathammerzeedijk, Heideweg, Leendert Spaanderlaan, C. van Abcoudestraat en Saturnusstraat.

Diverse buslijndiensten maken gebruik van de stedelijke hoofdwegen en wijkontsluitingswegen en zorgen voor een goede ontsluiting van Edam-Volendam per openbaar vervoer. Langs de westzijde van de N247 is tussen Edam en Monnickendam



enkele jaren terug een vrije busbaan gerealiseerd om openbaar vervoer via de N247 beter te laten doorstromen.

Op de stedelijke hoofdwegen in Edam-Volendam ontstaan tijdens de spitsperioden regelmatig doorstromingsproblemen vanwege het grote verkeersaanbod en lange wachttijden voor de kruispunten in de N247. Een gevolg daarvan is het ontstaan van leefbaarheidsproblemen langs deze wegen met betrekking tot geluidhinder, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. De knelpunten worden mede veroorzaakt door vrachtverkeer dat zich via het stedelijk wegennet van en naar het oostelijk bedrijventerrein begeeft. In het toeristisch seizoen (april-oktober) is ook het toeristische (touringcar)verkeer verantwoordelijk voor de overlast.

Als gevolg van de groei van de gemeente, onder andere vanwege de ontwikkeling van woningbouw in de Zuidpolder-Oost en de Lange Weeren, en de daarmee samenhangende toename van het autoverkeer zal de verkeersproblematiek op de stedelijke wegen in de gemeente in de toekomst toenemen. Ook de leefbaarheid langs die wegen komt verder onder druk te staan.

In de Structuurvisie Edam-Volendam is aangegeven dat een nieuwe ontsluiting van Edam-Volendam gewenst is. Een nieuwe verbinding tussen de Dijkgraaf Poschlaan en de N244/N247 heeft daarbij de voorkeur. Hiervoor zijn twee alternatieven mogelijk. Een nieuwe verbinding tussen de Dijkgraaf Poschlaan en de N244/N247 of een noordelijke ontsluiting. Beide nieuwe wegverbindingen hebben als doel de stedelijke hoofdwegen in de gemeente vooral tijdens de spitsperioden te ontlasten.

Ook de Regiovisie Waterland (Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Waterland, 2000) geeft aan dat een aanvulling op de hoofdontsluitingsstructuur van Edam-Volendam tussen de Dijkgraaf Poschlaan en het kruispunt N244/N247 gewenst is. De verbinding past in het voorgenomen beleid, waarin verbetering van de doorstroming voor woon-werkverkeer prioriteit heeft.

Provinciale Staten hebben in februari 2003 het Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland met de titel 'Ruimte voor Mobiliteit' vastgesteld. Met dit plan geeft de provincie op een herkenbare wijze aan welke visie zij heeft op verkeer en vervoer in Noord-Holland. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur (MPI) 2006-2010, behorend bij het Verkeers- en Vervoersplan, zijn een aantal projecten opgenomen die van invloed zijn op de wegenstructuur in de omgeving van het plangebied. Zo wordt momenteel gestudeerd op verdubbeling van de N244 tussen de A7 en N247. Dit mede vanwege de voorgenomen realisatie van bedrijventerrein Baanstee-Noord aan de noordzijde van Purmerend. Mogelijke uitvoering zou nog voor 2010 kunnen plaatsvinden.

2.2 Woon- en leefmilieu

2.2.1 Luchtkwaliteit

In het Milieubeleidsplan 2005-2008 van de gemeente Edam-Volendam is, op basis van onderzoek uit 2002, aangegeven dat (op enkele locaties) langs onder andere de Julianaweg en Dijkgraaf Poschlaan overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen voorkomt. Vanwege diverse ontwikkelingen die sindsdien hebben plaatsgevonden, is het niet bekend of deze geconstateerde knelpunten op dit moment nog steeds voorkomen. Zo geeft het Besluit luchtkwaliteit sinds juli 2005 ruimte voor het buiten beschouwing laten van zwevende deeltjes die zich van nature in de lucht bevinden en onschadelijk voor de gezondheid van de mens zijn (vooral zeezout) en heeft herziening



van het CARII-model (het model dat wordt ingezet om de luchtkwaliteit te berekenen) plaatsgevonden met nieuwe (gunstiger) achtergrondwaarden. Verder kunnen als gevolg van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in het studiegebied en ontwikkelingen zoals toenemend autobezit veranderingen in de luchtkwaliteit zijn optreden.

In het MER zal de huidige en toekomstige luchtkwaliteit in het studiegebied worden onderzocht, evenals de effecten als gevolg van de nieuwe wegverbinding N244 en/of de noordelijke ontsluiting. Beide wegverbindingen hebben naar verwachting een verbetering van de luchtkwaliteitsnormen op de stedelijke hoofdwegen in de gemeente tot gevolg.

Ter uitvoering van de Europese regelgeving op dit gebied is, ter vervanging van het Besluit luchtkwaliteit 2001, op 5 augustus 2005 het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) in werking getreden (Staatsblad 2005, 398). Het Besluit bevat grenswaarden voor luchtkwaliteit die uiterlijk in 2010 moeten worden bereikt. Conform de richtlijn van de EU gelden de grenswaarden voor de buitenlucht voor het gehele grondgebied van de lidstaten, met uitzondering van de werkplek. In het Besluit zijn voor een aantal stoffen grenswaarden aangegeven. In Nederland leveren vooral de stoffen fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2) knelpunten op.

De grenswaarden voor fijn stof zijn sinds 1 januari 2005 van kracht. De uiterste realisatiedatum van de grenswaarde voor stikstofdioxide is 1 januari 2010, tot die tijd geldt er een plandrempel (een tijdelijke norm) die hoger ligt dan de grenswaarde, maar wel ieder jaar wordt aangescherpt.

Bij overschrijding van de plandrempel moet een plan worden opgesteld om de concentraties van de betreffende stof verder te reduceren. In het geval van stikstofdioxide is de gemeente hiervoor verantwoordelijk. In het geval van fijn stof zijn meer bestuursorganen verantwoordelijk, omdat fijn stof minder wordt beïnvloed door lokale bronnen en meer door grote industriële bronnen (vooral uit het buitenland) en diffuse bronnen zoals het totale wagenpark en enkele natuurlijke bronnen. Het ministerie van VROM neemt hierbij het initiatief in de aanpak ervan.

2.2.2 Geluidhinder

Langs diverse hoofdverbindings- en wijkontsluitingswegen in de gemeente Edam-Volendam komen momenteel geluidbelastingen voor die hoger liggen dan de geluidskwaliteit die in het gemeentelijke milieubeleidsplan wordt nagestreefd; een geluidbelasting op de gevel van maximaal 55 tot 60 dB(A) langs wegen met uitzondering van 30 km/u-zones. Dit blijkt uit berekeningenresultaten zoals opgenomen in de Inventarisatie Wegverkeerslawaaï (gemeente Edam-Volendam, februari 2005), waarin de geluidbelasting op circa 1.250 woningen is onderzocht.

Uit de inventarisatie blijkt dat vooral langs de Julianaweg (ter hoogte van Beatrixstraat) en de Burgemeester van Baarstraat (ter hoogte van Krokussenstraat en Dahliastreet) geluidbelastingen hoger dan 60 dB(A) optreden. Een belangrijke factor in deze hoge geluidbelastingen is behalve de hoeveelheid wegverkeer ook het soort bestrating (veelal bestaande uit klinkers of een oude asfaltsoort).

Uit het Telefonisch Leefsituatie Onderzoek (TLO, gemeente Edam-Volendam, 2003) blijkt overigens dat wegverkeerslawaaï niet de voornaamste bron van omgevingshinder is. De meeste hinder wordt ondervonden van vliegtuiglawaaï en burenlawaaï.



In het MER zal de huidige en toekomstige geluidbelasting in het studiegebied worden onderzocht, evenals de effecten als gevolg van de nieuwe wegverbinding naar de N244 en/of een noordelijke ontsluiting. Beide wegverbindingen hebben naar verwachting een vermindering van de geluidsbelastingen op de stedelijke hoofdwegen in de gemeente tot gevolg. Een belangrijk aandachtspunt is de verstoring ten aanzien van natuur langs de wegverbindingen.

De Wet Geluidhinder (Wgh) vormt het juridische kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. De Wgh bevat een uitgebreid stelsel van bepalingen ter voorkoming en bestrijding van geluidshinder voor onder meer industrie, wegverkeer en spoorwegverkeer. De wet richt zich vooral op de bescherming van de burger in zijn woonomgeving en bevat bijvoorbeeld normen voor de maximale geluidsbelasting op de gevel van een woning of een geluidgevoelige bestemming. De wet kent een ondergrens, de zogenaamde voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde op de gevel (woningen binnen 30 km/u zones kennen geen wettelijke voorkeursgrenswaarde). Wanneer de geluidsbelasting lager is dan deze waarde, zijn de voorwaarden die de Wgh stelt aan de realisatie van een weg ten opzichte van geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen) niet van toepassing. Daarnaast is er in de wet een bovengrens opgenomen, de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Deze is afhankelijk van het soort weg, het moment waarop de weg en de geluidgevoelige bestemmingen gerealiseerd zijn en de vraag of eerder een hogere waarde is vastgesteld. Indien de geluidbelasting hoger is dan deze waarde, is het realiseren van de weg in de nabijheid van bestaande geluidgevoelige bestemmingen niet mogelijk. De Wet geluidhinder biedt wel de mogelijkheid om de grenswaarde vanwege onder andere verkeerskundige of financiële redenen te verhogen.

2.2.3 Externe veiligheid

Externe veiligheidsrisico's in en rondom het plangebied houden verband met het transport van gevaarlijke stoffen over de wegen in het studiegebied, transport van gevaarlijke stoffen in ondergrondse leidingen en de aanwezigheid van risicovolle inrichtingen waaronder LPG-stations. In de buurt van het plangebied wegverbinding N244 en waterberging zijn LPG-stations en een gasleiding aanwezig.

De risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI).

De normstelling van het vervoer van gevaarlijke stoffen is gebaseerd op de Nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS). De Circulaire heeft echter geen wettelijk bindende werking. Een voorstel voor een wettelijke regeling voor vervoer van gevaarlijke stoffen is in voorbereiding.

Voor buisleidingen staan de veiligheidsafstanden in twee VROM-circulaires: Circulaire "Regels inzake de zonering langs hogedrukaardgastransportleidingen" (1984) en de Circulaire "Bekendmaking van voorschriften ten behoeve van de zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1, K2 en K3 categorie" (1991).



2.2.4 Sociale aspecten

Bij sociale aspecten gaat het om zaken als sociale veiligheid (mate waarin mensen zich in een bepaalde omgeving vrij van dreiging of confrontatie met geweld kunnen bewegen), subjectieve verkeerveiligheid ('veiligheidsgevoel' van mensen die zich in het verkeer begeven), barrièrewerking voor fietsers en voetgangers, bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer en hulpdiensten en geurhinder.

De plangebieden bevinden zich tussen bewoonde gebieden en er worden een aantal wegen en fietspaden doorkruist, waaronder het onverharde fietspad in het gebied verbindingsweg N244 en waterberging.

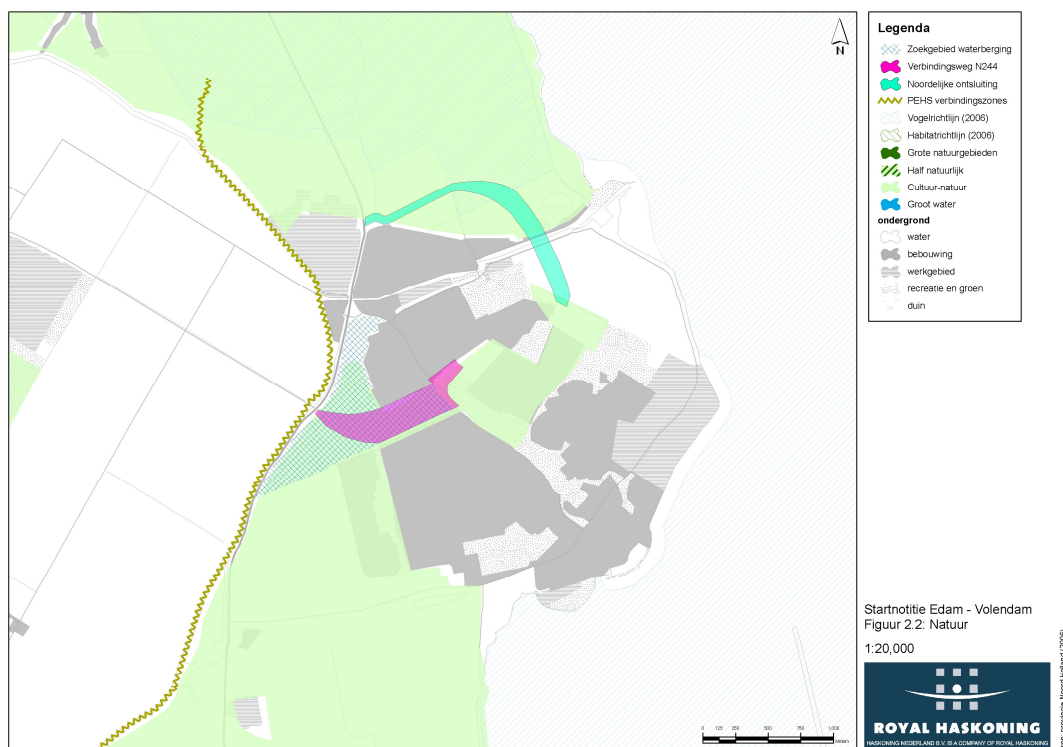
2.3 Natuur

In de Zuidpolder tussen Edam en Volendam ligt het plangebied van de verbindingsweg N244 en de waterberging. Het maakt als bestaand veen(weide)gebied deel uit van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Het gebied is aangeduid als 'cultuur natuur' en omschreven als 'agrarisch gebied met bijzondere natuurwaarden en kleine natuurreservaten, landgoederen en recreatiegebieden'. De Zuidpolder is van betekenis voor weidevogels (broedgebied) en voor ganzen (overwinteringsgebied). Droogmakerij De Purmer is vooral van betekenis voor ganzen. Langs de ringvaart aan de andere kant van de N247 loopt een ecologische verbindingzone die bedoeld is als moerasverbinding voor soorten van het veenweidegebied en laagveenmoeras zoals Ringslang, Noordse woelmuis en Groene glazenmaker. De ecologische verbindingzone verbindt Zeevang met Waterland.

De noordelijke ontsluiting (zonder waterberging) loopt ten noorden van Edam door de Oosterweren polder en buigt naar het zuiden voor het Fort van Edam langs. Dit veenweidegebied maakt eveneens deel uit van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur met dezelfde doelstelling (agrarisch gebied met bijzondere natuurwaarden etc.). Verder ligt een deel van het plangebied in het Vogelrichtlijngebied (VRL) de Polder Zeevang. Dit is een kenmerkend open veenweidegebied met veel open water tussen Purmerend, Oosthuizen en Edam. Het gebied bestaat uit open grasland op veengrond met sloten en wateringen. Polder Zeevang kwalificeert als Vogelrichtlijngebied (beschermd in het kader van Natura 2000) vanwege het voorkomen van de Smient (overwinteringsgebied en rustplaats) en een aantal andere water- en weidevogelsoorten. Het veenweidegebied ten noorden van Edam is bovendien vegetatiekundig en insectenkundig van belang. Het plangebied noordelijke ontsluiting passeert het Fort bij Edam. Die is in het begin van de twintigste eeuw gebouwd als het meest noordoostelijk gelegen onderdeel van de Stelling van Amsterdam. De omgeving van het militaire fort huisvest bijzondere flora en fauna, zoals een zestal soorten amfibieën waaronder de rugstreeppad en kamsalamander.



Figuur 2.2: PEHS, verbindingzones en overige natuurwaarden



In het Waterplan voor de gemeente Edam-Volendam is aangegeven dat gestreefd wordt naar zodanige inrichting van het watersysteem dat de ecologische waarden aanzienlijk verbeteren.

In de huidige situatie wordt in de Zuidpolder een strak peilbeheer gehanteerd. Voor het verbeteren van de ecologische waarden is het wenselijk om bij het peilbeheer meer rekening te houden met de ecologie. De ontwikkeling van een goede visstand is gebaat bij (iets) meer variatie in het waterpeil (paaiplassen) en bij lokale dieptes (o.a. voor overwintering) en bij ecologische oevers. In verband met kwetsbaarheid van het gebied voor verdroging of wateroverlast zijn slechts beperkte variaties mogelijk (circa maximaal 10 cm).

De (P)EHS bestaat uit een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden, verbonden door verbindingzones. Het Streekplan vermeldt dat in alle gebieden die behoren tot de PEHS ontwikkelingen mogelijk zijn als ze passen binnen de natuurdoelen voor het gebied en de identiteit van het landschap versterken. Bij onvermijdelijke aantasting van de (P)EHS moet deze zoveel mogelijk beperkt worden door het nemen van mitigerende maatregelen. Vernietigde natuur dient gecompenseerd te worden (compensatiebeginsel).

De wegverbinding biedt kansen voor verbetering van de ecologische verbindingzones en de combinatie met waterberging voor verbetering van de natuurwaarden.



2.4 Cultuurhistorie en archeologie

2.4.1 Cultuurhistorie

Het cultuurlandschap van Zeevang en Waterland, waar Edam en Volendam gelegen zijn, is ontstaan door ontginning van het veen in de middeleeuwen, vanaf de tiende eeuw. Om het land tegen de oprukkende Zuiderzee te beschermen werd later, in de dertiende eeuw, een zeedijk aangelegd en werd het veenriviervtje de IJde afgedamd. Ter plaatse ontwikkelde zich de handelsnederzetting Edam. Na het graven van de haven in de veertiende eeuw werd Edam een bloeiende handelsstad. Volendam bleef als vanouds een vissersdorp.

Tussen de veen(weide)polders lagen grote meren, ontstaan door veenafslag en inbraken van de zee. Een meer, de Purmer, lag direct ten westen van Edam-Volendam. De Purmer is in de zeventiende eeuw drooggemalen. De N247 ligt pal langs de ringdijk en de ringvaart van de droogmakerij.

Edam en het Fort bij Edam vormen de meest noordwestelijke punt van de Stelling van Amsterdam die vanaf 1874 is aangelegd. De Stelling bestaat in hoofdzaak uit een stelsel van forten, liniedijken en inundatievlaktes in een wijde ring van ongeveer 135 km rond Amsterdam. Zeevang diende als inundatievlakte en maakt samen met de liniedijken, het Fort bij Edam, de schootsvelden (geen visuele obstakels) en de verboden kringen (geen stenen gebouwen) deel uit van de Stelling.

In de Nota Ruimte (2005) is de Stelling van Amsterdam vastgelegd als te beschermen Nationaal Landschap. Al in 1994 was de Stelling geplaatst op de Werelderfgoedlijst van de UNESCO en in 1999 voorzien van het predikaat Belvederegebied.⁴ Vanwege hun cultuurhistorische en landschappelijke waarden (zie ook de volgende paragraaf) zijn Zeevang en Waterland ook Belvedere gebied en onderdeel van het Nationale landschap Noord-Hollands Midden. De exacte begrenzing dient door de provincie nader te worden vastgesteld. Op grond van het kaartmateriaal mag worden aangenomen dat de Zuidpolder (het plangebied van de verbindingsweg N244 en waterberging en (gedeeltelijk) de noordelijke ontsluiting) buiten de begrenzing van zowel het Belvederegebied als Nationaal Landschap vallen. De Polder Zeevang behoort echter nabij Edam (inclusief een gedeelte van het plangebied van de Noordelijke ontsluiting) tot de Nationale landschappen Stelling van Amsterdam en Noord-Hollands Midden en tot het Belvederegebied Zeevang en Waterland.

Edam, voorzover gelegen binnen de singelgrachten, is aangewezen als Beschermd Stadsgezicht op grond van de Monumentenwet. Waardevolle elementen in het buitengebied zijn de dijken langs de voormalige Zuiderzee en de ringdijk van de Purmer en de restanten van de oude zeearmen de IJde en Hovensloot (ten zuiden van de Zeddeweg). Deze elementen dienen behouden te blijven en wat betreft herkenbaarheid mogelijk te worden versterkt. Overige waarden betreffen het kavel- en slotenpatroon, boerderijlinten en monumentale bebouwing, waaronder stolpboerderijen en molens.

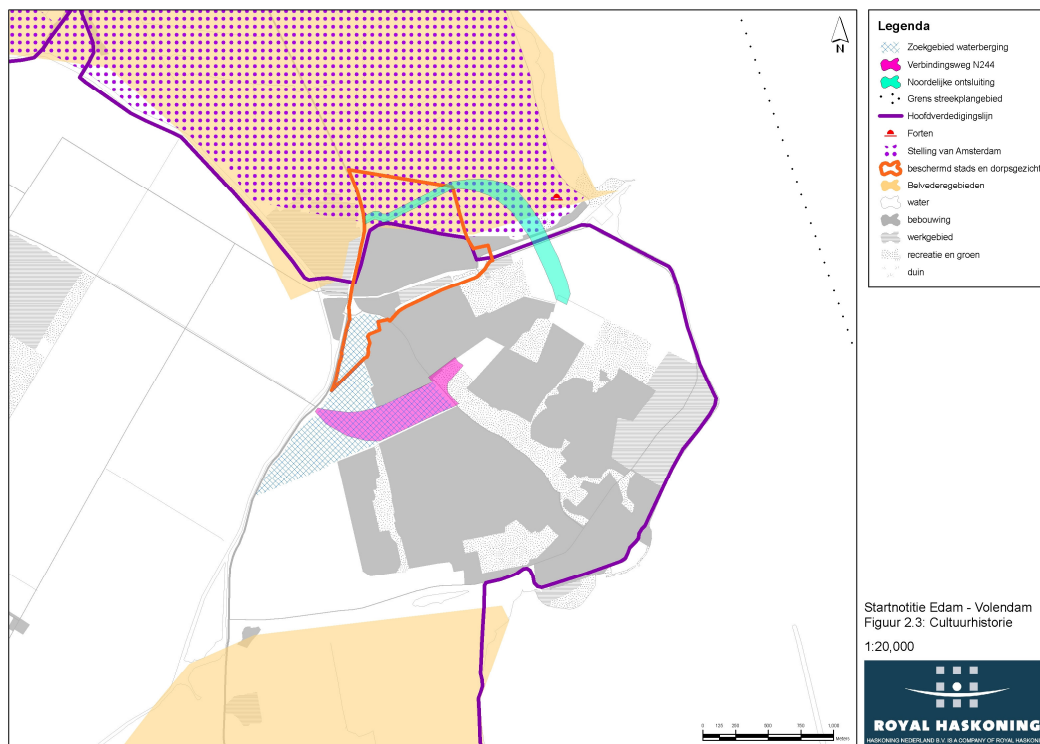
In het plangebied van de verbindingsweg N244 en waterberging is nog een deel van de oude veenkade Blokhouw aanwezig (het onverharde pad dat midden door het plangebied loopt), die vanuit landschapshistorisch oogpunt waardevol is, omdat het een

⁴ Belvedere: Beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke ordening, ministerie OC&W juli 1999.



onderdeel is van de ontginningsgeschiedenis. Bij de uitbreiding van Volendam (wijk Bloksgouw) is deze al deels verloren gegaan. In het plangebied van de noordelijke ontsluiting draait alles vooral om de elementen van de Stelling van Amsterdam, het Beschermd Stadsgezicht van Edam, de toegang tot de haven en de IJ.

Figuur 2.3: Cultuurhistorische waarden: gebieden met een zekere beschermde status



Het cultuurbeleid van de provincie Noord-Holland is vastgelegd in de Cultuurnota 2005-2008. In de Cultuurnota staat hoe de provincie voor de aangegeven periode de cultuur in Noord-Holland gaat versterken, waar de accenten van het provinciale cultuurbeleid komen te liggen en hoe de instrumenten worden ingezet. Het cultuurbeleid kent vier pijlers: cultuureducatie, culturele planologie, cultuurbehoud en cultuurparticipatie. In het kader van de voorgenomen activiteit zijn vooral de pijlers culturele planologie en cultuurbehoud van belang.

De culturele planologie is van belang omdat het verbindingen tot stand brengt tussen ruimtelijke ordening en architectuur, archeologie, cultuurhistorische omgeving en landschappelijke elementen. Aan cultuurbehoud wordt belang gehecht, opdat cultuurhistorie voor de toekomst behouden blijft.

Instrumenten voor de cultuurhistorische inbreng bij de afweging van belangen bij de ruimtelijke inrichting in Noord-Holland zijn de nota Belvedere, de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW-kaart) en de Nota Cultuurhistorische Regioprofielen Noord-Holland (2003). Deze regioprofielen vormen de ontbrekende schakel tussen de Cultuurnota waarin onder andere de hoofdlijnen van cultuurhistorisch beleid staan verwoord, en de CHW-kaart. Voor de gemeenten geldt dat zij, bij het opstellen van bestemmingsplannen, zowel de CHW-kaart als de regioprofielen moeten raadplegen. Indien de gemeenten in hun plannen willen afwijken van wat in het voor hen van toepassing zijnde regioprofiel is vastgesteld, dan dient dat gemotiveerd te gebeuren, zodat inzichtelijk wordt welke belangenafweging heeft plaats gevonden.

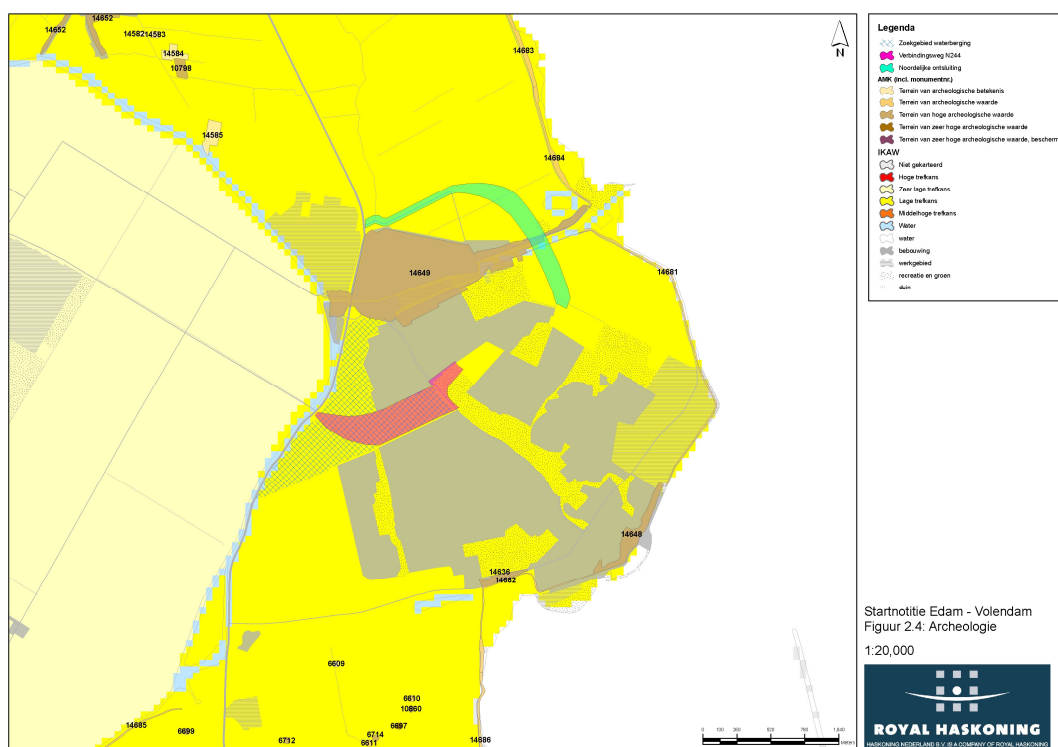


2.4.2

Archeologie

De oude kern van Edam is aangemerkt als terrein van hoge archeologische waarde (bron: AMK - Archeologische Monumenten Kaart). Wat betreft de archeologische verwachtingswaarde heeft het studiegebied een lage trefkans. Dit wil overigens niet zeggen dat er geen archeologische sporen aangetroffen zouden kunnen worden (bron: IKAW - Indicatieve Kaart Archeologische Waarden).

Figuur 2.4: Archeologische waarden



Het beleid van de Provincie Noord-Holland richt zich, conform het verdrag van Malta (Europees verdrag waarin afspraken zijn gemaakt voor de bescherming van archeologisch erfgoed, 1992) op behouden van archeologische waarden op de plaats waar de waarden zijn aangetroffen. Bij het opstellen van een ruimtelijk plan dient onderzoek gedaan te worden naar de aanwezigheid van archeologische waarden in het plangebied.

Een aantal cultuurhistorische objecten en structuren zijn beschermd middels de Monumentenwet dan wel middels een provinciale of gemeentelijke monumentenverordening. Bij aantasting en bij wijziging van deze objecten en structuren is een vergunning vereist.

Archeologische waarden zijn aangegeven op de door de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek uitgebrachte Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW). Monumenten zijn aangegeven op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK).

In het Archeologisch Informatie Systeem (Archis) zijn archeologische vondstmeldingen en terreinen opgenomen die wettelijk zijn beschermd of waarvoor een meldingsplicht bestaat in het geval van voorgenomen grondwerkzaamheden.



2.5 Landschap en ruimtelijke ontwikkelingen

2.5.1 Landschap

Het plangebied van de verbindingsweg N244 en waterberging ligt in de Zuidpolder (Waterland), dat van de noordelijke ontsluiting grotendeels in Polder de Zeevang. Beide behoren tot het veenweidelandschap en karakteristiek Hollands cultuurlandschap dat bestaat uit een vrijwel aaneengesloten veenontginningslandschap afgewisseld met grote voornamelijk zeventiende eeuwse droogmakerijen. De regio wordt gekenmerkt door de opvallende contrasten en de samenhang in landschapstypen. Dit is uniek in Nederland. Ook internationaal gezien is de combinatie van oude veenweidegebieden met zeventiende eeuwse droogmakerijen zeldzaam.

Het landschap van Zeevang onderscheidt zich van oudsher van dat van de Zuidpolder door de grotere breedte en dichtheid van de sloten. Van het veenweidelandschap resten in de Zuidpolder slechts fragmenten in de zone tussen Edam en Volendam. Ten westen van Edam en ten oosten van Volendam is dit landschap nog verbonden met de aangrenzende open gebieden van respectievelijk Zeevang en Waterland. De Zuidpolder wordt in het westen begrensd door de N247 en de ringdijk van droogmakerij de Purmer. De N247 ligt (nog) grotendeels 'vrij' in het landschap van het buitengebied.

Het plangebied van de verbindingsweg N244 wordt sterk beïnvloed door de bebouwing van de uitbreidingen van Edam en Volendam. Het natuurpark tussen Edam en Volendam vormt een bijzonder element, waar de karakteristieken van Waterland zijn weergegeven.

In het plangebied van de noordelijke ontsluiting is het nog gave stadsgezicht van Edam beeldbepalend, in markant contrast met het open weidelandschap. Aan de westzijde wordt dat landschap begrensd door de zeedijk en het Fort bij Edam.

Het landschap van Zeevang en Waterland behoort conform de Nota Ruimte tot het Nationale landschap Noord-Hollands Midden. De begrenzing daarvan dient door de provincie nog nader te worden vastgesteld. De Zuidpolder zal waarschijnlijk geheel buiten de begrenzing vallen. Zeevang valt er geheel binnen en valt deels in het Nationale Landschap Stelling van Amsterdam. De voor het plangebied relevante kernkwaliteiten van het Nationale landschap Noord-Hollands Midden zijn de grote openheid en de strokenverkaveling. De kernkwaliteiten van het Nationale Landschap Stelling van Amsterdam zijn het samenhangende systeem van forten, dijken, kanalen en inundatiekommen, de groene en relatief 'stille' ring rond Amsterdam, en de relatief grote openheid.

In de Structuurvisie Edam-Volendam voor de periode 2000-2010 is het (kleinschalige) veenweidegebied aan de westrand van Volendam aangewezen als zone die voor stedelijke ontwikkeling in aanmerking komt. Landschappelijk inpassing is daarbij belangrijk. Aangegeven is dat het grootschalige veenweidegebied en De Purmer niet in aanmerking komen voor stedelijke ontwikkelingen, zodat Edam-Volendam en Purmerend als twee afzonderlijke eenheden herkenbaar blijven.

Op het plangebied voor de wegaanleg en de omgeving is het Streekplan Noord-Holland Zuid van toepassing. Het Streekplan geeft het ruimtelijke beleid weer tot circa 2020. Voor de regio Waterland, waarin de plangebieden zijn gelegen, schetst het Streekplan de volgende ruimtelijke opgave:

- ruimte voor water;
- behoud van veen(weide)gebieden;



- intensiveren, combineren en transformeren van bestaande kernen;
- ruimte voor vestiging van bedrijven ten behoeve van handhaven en versterken van de sociale en economische dynamiek en woningen voor de regionale behoefte;
- voor delen van Waterland staat de landbouw centraal, in andere delen is het een middel voor het instandhouden van het landschap (verbrede landbouw);
- handhaven en versterken van de landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische kwaliteiten.

Het landelijke beleid ten aanzien van landschap is vastgelegd in de Nota Ruimte, waarin tevens de globale grenzen zijn opgenomen van de nationale landschappen. Eén van die nationale landschappen is Noord-Holland Midden. De gemeente Purmerend en een groot deel van de gemeente Edam-Volendam, waaronder het plangebied van de verbindingsweg N244 en waterberging, liggen buiten het nationaal landschap omdat ze mogelijk in de toekomst in aanmerking kunnen komen voor verstedelijking als het totaal aantal woningen niet op de nu afgesproken woningbouwlocaties in de Noordvleugel kan worden gebouwd.

2.5.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

Het gebied aan de westzijde van Volendam (Lange Weeren), ten zuiden van het plangebied van de verbindingsweg N244 en waterberging, is aangewezen als zoeklocatie voor toekomstige woningbouw. Daarnaast zijn er vergevorderde plannen voor de bouw van woningen in Zuidpolder-Oost. De woningen moeten vooral voorzien in de lokale woningbehoefte.

Ten noorden van Edam, in en nabij het plangebied voor de noordelijke ontsluiting, ligt het plan voor een industrieterrein van 8 hectare nabij de Oosthuizerweg. Aan de noordrand van Purmerend zal bij goedkeuring van de plannen een begin worden gemaakt met de aanleg van het nieuwe regionaal bedrijventerrein Baanste-Noord. Dit bedrijventerrein zorgt samen met de verbreding van de N244 voor veranderingen in de verkeersintensiteiten op de provinciale wegen in de omgeving van het plangebied.

Op recreatief gebied is aanleg van de nieuwe jachthaven Pieterman met 450 ligplaatsen en 230 woningen relevant. Extra ligplaatsen hebben mogelijk een toename van de verkeersintensiteiten in het toeristische seizoen tot gevolg. Het plangebied zelf heeft betekenis voor de 'dagelijkse recreatie' en tevens de landschapsbeleving van omwonenden.

In het Streekplan is expliciet aangegeven dat het plan een nieuwe ontsluiting van Edam-Volendam op de N244 niet onmogelijk maakt. Het provinciale woningbouwbeleid is gericht op versterking en concentratie van woningbouw in stedelijke gebieden om de voorzieningen bereikbaar en op peil te houden, het landelijke gebied zo open mogelijk te houden en het eigen karakter van de kern te handhaven.

In het Streekplan Noord-Holland Zuid is aangegeven dat de woningbouwopgave in de regio Waterland voor de periode 2000-2020 6.000 woningen bedraagt. De woningbouwtaakstelling wordt voor 50% (3.000 woningen) binnenstedelijk gerealiseerd en voor 50% op zogeheten uitleglocaties.

Ten behoeve van de verdeling van de woningen over de regio hebben Gedeputeerde Staten in samenwerking met het Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Waterland en de gemeente Oostzaan het streekplan nader uitgewerkt in de Streekplanuitwerking Waterlands Wonen (vastgesteld op 28 februari 2006). De Lange Weeren ten zuiden van het plangebied is daarin aangewezen als zoeklocatie.



De uitleglocatie Zuidpolder (1.050 woningen) maakt geen deel uit van de streekplanuitwerking. Wel maakt de locatie, net als alle overige mogelijke bouwlocaties in Waterland, deel uit van het op te stellen woningbouwprogramma voor de regio om te voorzien in de regionale woningbehoefte (exclusief de woningbouw in de Zuidpolder bedraagt de regionale woningbouwopgave in nieuwe uitleglocaties dus 1.950 woningen).

Concrete afspraken over de woningen die binnen bestaand stedelijk gebied worden gebouwd, zijn vastgelegd in een convenant tussen de provincie en de acht betrokken gemeenten, waaronder Edam-Volendam.

2.6 Bodem en water

2.6.1 Bodem

In het gebied tussen de kernen Edam en Volendam komen hoofdzakelijk waardveengronden voor, bestaande uit veenmosveen of zeggeveen. Net ten westen van de kern Volendam komen koopveengronden voor, bestaande uit veenmosveen. In het centrum van Volendam (nabij de ijsbaan) bevindt zich een smalle strook drechtvaaggronden. Deze bodems bestaan uit zware klei, die kalkarm is. In droogmakerij De Purmer komen zeekleigronden voor. Aardkundig waardevolle gebieden komen in het plangebied niet voor.

De maaiveldhoogte in het landelijke gebied van de Zuidpolder is gemiddeld ca. NAP – 1,20 m. Het gebied is gevoelig voor klink en oxidatie van de bodem. Er is een constant proces van maaiveldddaling gaande, dit kan oplopen tot circa 3 mm en meer per jaar. De processen van inklinking van veen en oxidatie van het veen worden sterk beïnvloed door de grondwaterstand. Lage grondwaterstanden leiden tot een sterke bodemdaling. Om een voldoende drooglegging van de dalende gronden te behouden worden de waterpeilen in landelijke gebieden verlaagd. In stedelijk gebied wordt dit opgelost door het aanbrengen van extra grond en scherpe formulering van ontwateringseisen.

Voor zover de Zuidpolder niet is bebouwd is het grondgebruik agrarisch en vrijwel geheel als weidegrond in gebruik.

Nabij de noordelijke ontsluiting bestaat de bodem naar het noorden toe uit respectievelijk waardveengronden, weideveengronden en koopveengronden, bestaande uit zeggeveen of mesotroof broekveen. De maaiveldhoogte is in de Oosterweeren gemiddeld ca. NAP -1,9 m, in het oostelijke deel van de Zuidpolder is de maaiveldhoogte ca. NAP -1,0 m. Waar het grondgebruik niet is bebouwd is het grondgebruik agrarisch en vrijwel in het geheel in gebruik als weidegrond.

Centrale doelstelling van het bodembeschermingsbeleid is het handhaven van een goede kwaliteit van de bodem en het grondwater. Deze algemene doelstelling wordt in het kader van (Actief) Bodembeheer verbijzonderd tot het realiseren van een acceptabele bodemkwaliteit in relatie tot de gebruiksfunctie en het minimaal voorkomen dat de bodemkwaliteit verder verslechtert. De provincie heeft een checklist opgesteld, waarin op dit moment vijf bodemaspecten zijn opgenomen die in een bestemmingsplan of bij een artikel 19 procedure aandacht moeten krijgen. Zij worden onderzocht in de voorbereidingsfase bij het opstellen van het voorontwerpplan. Deze checklist maakt onderdeel uit van een zogenaamde bodemtoets, die bestaat uit de aspecten: bodemopbouw, bodemkwaliteit, bodemsaneringsgebieden, archeologie, ontgrondingen en bodemsanering.



2.6.2 Water en waterberging

De Zuidpolder wordt bemalen, waarbij het overtollige water wordt uitgeslagen op de boezemwateren. Het grootste gedeelte van het oppervlaktewater in de Zuidpolder (circa 80% van het totaal oppervlak) heeft een zomerpeil van NAP -1,43 m en een winterpeil van NAP -1,48 m.

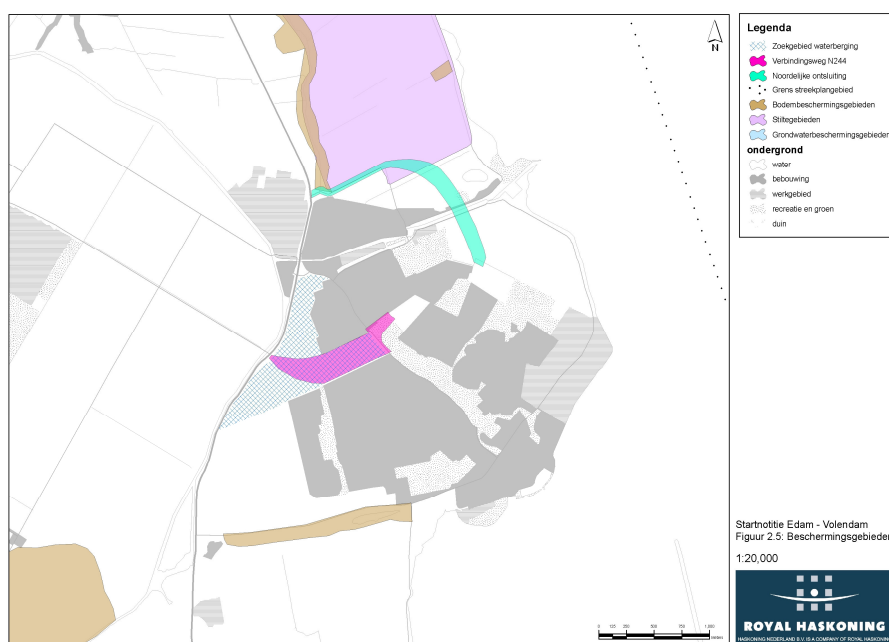
De grondwaterstanden zijn hoog, met een gemiddeld hoogste grondwaterstand van minder dan 40 cm beneden maaiveld en een gemiddeld laagste grondwaterstand die varieert tussen 50 en 80 cm beneden maaiveld.

Het water in het stedelijk gebied van Volendam is zoet. Verder is het gebied voedselrijk, wat eutrofie aangeeft. Het zuurstofgehalte is voldoende. Het stedelijk gebied van Edam-Zuid is tevens zoet en geëutrofeerd. De voedselrijkdom is ietwat minder dan in het stedelijk gebied van Volendam. Het natuurpark liggend tussen Edam en Volendam is zoet en geëutrofeerd. Het zuurstofgehalte is voldoende.

In de Zuidpolder is 25 hectare waterberging gepland, waarvan circa 13 hectare onderdeel uitmaakt van het voornemen zoals genoemd in voorliggende Startnotitie.

De noordelijke ontsluiting ligt gedeeltelijk in de zuidpolder en ten noorden van het Oorgat in polder de Zeevang (Oosterweeren). In polder de Zeevang wordt een zomerpeil gehandhaafd van NAP -2,23 m en een winterpeil van NAP -2,28 m. Ook hier zijn de grondwaterstanden hoog, met een gemiddeld hoogste grondwaterstand van minder dan 40 cm beneden maaiveld en een gemiddeld laagste grondwaterstand die varieert tussen 50 en 80 cm beneden maaiveld. Het oppervlaktewater in het landelijke gebied, bij de noordelijke ontsluiting is zoet en eveneens eutroof. Het water is minder voedselrijk dan in het stedelijke gebied van Edam en Volendam (bron: Royal Haskoning, 2001; Waterkansen in Hollands Noorderkwartier Zuid).

Figuur 2.5: Beschermingsgebieden





De Zuidpolder en de polder Blokhouw zijn in het Raamplan Bescherming Wateroverlast, District Zuid-Oost, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) aangemerkt als niet-kosteneffectieve polders waar samenwerking wordt gezocht om de wateropgave te realiseren.

In 2002 is tussen het toenmalige Hoogheemraadschap van Uitwaterende Sluizen in Hollands Noorderkwartier, het toenmalige Waterschap De Waterlanden en de gemeente Edam-Volendam een Convenant Waterplan bezegeld. Daarin is afgesproken de nodige maatregelen ter verbetering van de waterhuishouding in Edam-Volendam uit te voeren in de periode tot 2010.

In de ruimtelijke ontwikkelingen die in het Raamplan worden genoemd wordt nog geen melding gemaakt van de aanleg van de verbindingsweg. Dit heeft een andere verharding en daarmee andere wateropgave tot gevolg. Er zal aanvullende waterberging in de directe omgeving van de weg nodig zijn. Dit kan mogelijk worden gecombineerd met de toch al voorgenomen uitbreiding van de waterberging in dit gebied. Gedacht wordt aan verbreding van de waterlopen en natuurvriendelijke oevers.

Eind januari hebben Provinciale Staten het Provinciaal Waterplan Noord-Holland 2006 - 2010 vastgesteld. Het plan schetst in hoofdlijnen de opgave voor de provincie, waterschappen en de gemeenten voor de periode tot 2010 om het waterbeheer op orde te krijgen en te houden.

De streekplannen geven de ruimtelijke kaders voor het waterbeheer. In het Streekplan Noord-Holland Zuid is aangegeven dat Ruimte voor Water één van de belangrijkste opgaven is. De opgave betreft het zorgen voor veiligheid en het beschikken over voldoende mogelijkheden voor waterberging ter voorkoming van wateroverlast, watertekort en het verslechteren van de waterkwaliteit.

In 2004 is de partiële herziening van het Streekplan Noord-Holland Zuid 'Ruimte voor water' vastgesteld. De partiële herziening gaat over aanpassing van procedures voor de aanwijzing en realisering van waterbergingslocaties in het kader van het provinciale waterbeleid. Zes zoekgebieden voor grootschalige waterberging zijn gehandhaafd tot vaststelling van het Provinciaal Waterplan. Met de vaststelling van dit Provinciaal Waterplan zijn de resterende zoekgebieden komen te vervallen aangezien duidelijk is geworden dat de benodigde ruimte voor waterberging in fijnmazige oplossingen gevonden kan worden.

Het Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Waterland geeft in haar Regiovisie aan dat water een integraal planelement moet zijn bij de ruimtelijke inrichting.

2.7

Probleemdefinitie

Uit de beschrijvingen van de bestaande situatie blijkt dat momenteel sprake is van overbelasting van de huidige ontsluitingsstructuur van Edam-Volendam en als gevolg daarvan leefbaarheidsproblemen wat betreft geluidhinder, luchtkwaliteit, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid. Gezien de voorgenomen ontwikkeling van vooral woningbouw in Zuidpolder-Oost en het extra verkeer dat deze ontwikkeling met zich meebrengt, zal de problematiek in de toekomst verergeren. Naast de verkeersgerelateerde problemen is in de Zuidpolder sprake van een tekort aan waterberging.



3 HET VOORNEMEN, DE ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

3.1 Motivering van het voornemen

Verbindingsweg

De belasting van de verkeersstructuur is hoog met het oog op doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Dit geldt temeer na de realisering van de woonwijk Zuidpolder-Oost en mogelijke andere toekomstige woningbouwontwikkelingen.

De verkeersstructuur binnen de gemeente Edam-Volendam is in 2005 verder onder druk komen te staan als gevolg van de uitleg die aan het Besluit Luchtkwaliteit werd gegeven en de belemmeringen die dat met zich meebracht ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen. Hoewel er een voorstel van wet bij de Tweede Kamer is ingebracht dat daarin ruimte lijkt te bieden, blijft de problematiek actueel.

De verkeersafwikkeling en de daarmee samenhangende milieuproblemen kunnen alleen worden opgelost als de gemeente Edam-Volendam wordt ontsloten door een nieuwe verbindingsweg. Dit kan door de aanleg van een nieuwe verbinding tussen de Dijkgraaf Poschlaan en de N244/N247 of een noordelijke ontsluiting. Beide verbindingswegen hebben als doel de stedelijke hoofdwegen in de gemeente vooral tijdens de spitsperiodes te ontlasten.

Waterberging

In de Zuidpolder is een tekort aan waterberging. Het plangebied biedt mogelijkheden voor de realisatie van ongeveer 13 hectare van de voorgenomen 25 hectare. Voor de ontlasting van de huidige verkeersstructuur en het vraagstuk naar waterberging is het noodzakelijk onderzoek te verrichten naar de mogelijkheden voor en de gevolgen van een derde ontsluiting naar de provinciale weg in combinatie met waterberging.

3.2 Te onderzoeken alternatieven en varianten

3.2.1 Verbindingsweg

Verbindingsweg N244

Het te onderzoeken alternatief is een nieuwe verbindingsweg tussen de Dijkgraaf Poschlaan en het kruispunt N244/N247. Het alternatief is probleemoplossend voor de geconstateerde doorstromings- en leefbaarheidsproblematiek op en langs de verkeersstructuur in de gemeente Edam-Volendam.

Binnen het alternatief worden de volgende varianten onderscheiden:

- tracévarianten:
 - ligging van de weg geheel op of boven niveau maaiveld;
 - ligging van de weg gedeeltelijk verdiept;
- aansluitingsvarianten kruispunt N244/N247:
 - aansluiting op aarden wal;
 - aansluiting op palen;
- aansluitingsvarianten Dijkgraaf Poschlaan:
 - aansluiting op bestaand kruispunt met Zuidpolderlaan (dat dan enigszins naar het zuiden zal moeten worden verlegd);
 - aansluiting via nieuw kruispunt.



Uit oogpunt van verkeersveiligheid heeft het de voorkeur om de aansluitingsvarianten vorm te geven als rotondes. Wanneer dit om bijvoorbeeld inpassingstechnische redenen niet mogelijk blijkt, zullen andere kruispuntvormen worden onderzocht. De vormgeving van de weg en het snelheidsregime zullen nader worden onderzocht.

De nieuwe verbindingsweg krijgt behalve de aansluitingen op de Dijkgraaf Poschlaan en het kruispunt N244/N247 geen aansluitingen op bestaande infrastructuur. Wel wordt rekening gehouden met een mogelijk toekomstige ontsluiting van woningbouwlocatie Lange Weeren via de nieuwe verbindingsweg.

Langs de nieuwe weg is een tweerichtingen-fietspad voorzien (noordelijk ten opzichte van de verbindingsweg) dat het fietspad langs de Dijkgraaf Poschlaan verbindt met het fietspad langs de N247 en de nieuw te realiseren fietsverbinding langs de N244. De fietsstructuren van Edam en Volendam zullen op het fietspad langs de nieuwe verbindingsweg worden aangesloten.

Noordelijke ontsluiting

De noordelijke ontsluiting vormt een alternatief voor de verbindingsweg N244. Voor de definitieve selectie van alternatieven in het MER zal ook de probleemoplossendheid van een nieuwe stedelijke hoofdweg ter hoogte van de Noordvesting met aansluiting op de N247 worden nagegaan. Indien blijkt dat dit alternatief de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek in voldoende mate oplost dan zal dit alternatief in het MER worden onderzocht. Op dat moment worden er varianten voor de noordelijke ontsluiting (aansluitingen, tracé) aangegeven.

3.2.2 Waterberging

Het alternatief voor de waterberging betreft het realiseren van ongeveer 13 hectare waterberging voor noodoverloop (van de in totaal 25 hectare waterberging voor de Zuidpolder) in het gebied tussen de Dijkgraaf Poschlaan en N244/N247.

De volgende varianten worden onderscheiden:

- Hoger of lager peil; gezien de kwetsbaarheid van het gebied voor verdroging of wateroverlast zijn slechts beperkte variaties haalbaar (circa maximaal 10 cm);
- Meer / minder oppervlaktewater, bijvoorbeeld door verbreding van waterlopen.

3.2.3 Nulalternatief

Het nulalternatief is een wettelijk verplicht alternatief, waarbij zowel de wegaanleg als de waterberging niet worden uitgevoerd. Het nulalternatief gaat uit van de bestaande situatie, aangevuld met de autonome ontwikkelingen in het studiegebied gebaseerd op het vigerende beleid.

In het MER worden de onderzochte alternatieven vergeleken met dit nulalternatief om te bepalen welke effecten de overige alternatieven hebben op de omgeving. Daarom heeft het nulalternatief dezelfde planhorizon als de overige alternatieven. In deze studie is dat 2020.



3.2.4 Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

In ieder MER moet op grond van het Besluit MER een alternatief worden beschreven “waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel voor zover dat niet mogelijk is met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu deze effecten zoveel mogelijk worden beperkt”. Dit houdt in dat op basis van de effectbeschrijving het alternatief wordt aangewezen met de minst negatieve gevolgen voor het milieu. Deze dient als uitgangspunt voor het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Vervolgens worden als onderdeel van het MMA maatregelen voorgesteld waarmee de geconstateerde effecten worden vermeden en/of verzacht. Dit zijn de mitigerende en compenserende maatregelen.

3.3 Niet nader te onderzoeken alternatieven en varianten voor de wegverbinding

Een alternatief dat niet verder in de m.e.r. wordt uitgewerkt, is verbreding of capaciteitsverruiming van de zuidelijke invalsroute via de Zeddeweg.

Dit alternatief komt niet voor verder onderzoek in aanmerking, doordat verbreding of capaciteitsverruiming van deze invalsroute niet mogelijk is door beperking van de fysieke ruimte en het alternatief daardoor niet probleemoplossend kan zijn voor de geconstateerde verkeers- en leefbaarheidsproblematiek.

De Zeddeweg (in beheer bij de Provincie Noord-Holland) is gelegen naast het beschermde natuurgebied ‘Het heitje van Katham’ en de overige wegen van de zuidelijke invalsroute (Kathammerzeedijk en Julianaweg) worden begrensd door aanwezige bebouwing.

Behalve dat het alternatief niet probleemoplossend is, is het bovendien niet gewenst dat noordelijke delen van de gemeente (waaronder de toekomstige woningen in Zuidpolder-Oost) via een zuidelijke verbindingsweg worden ontsloten. Ontsluiting van de toekomstige woningbouwlocatie de Lange Weeren op de Zeddeweg is evenmin gewenst.



4 TE ONDERZOEKEN MILIEUASPECTEN EN WIJZE VAN BEOORDELEN

4.1 Inleiding

De effecten die onderscheidend zijn tussen de verschillende alternatieven en varianten en die tevens relevant zijn voor het nemen van een besluit zullen worden onderzocht in het MER. Naar verwachting gaat de meeste aandacht uit naar de verkeerskundige aspecten, de effecten op woon- en leefmilieu, landschappelijke inpassing en de effecten op bodem en water.

De effectbeschrijving wordt waar mogelijk en zinvol met kaarten of cijfers onderbouwd. Indien het niet mogelijk is de effecten te kwantificeren is de beschrijving kwalitatief. Naast de omvang van de effecten wordt aangegeven van welke aard zij zijn: tijdelijk of permanent, omkeerbaar of onomkeerbaar en voor de korte of lange termijn. Ook wordt, waar zinvol, aangegeven of cumulatie met andere effecten kan optreden. Bijvoorbeeld de cumulatie van geluidseffecten als gevolg van wegverkeer en industrie.

In het MER wordt aangegeven welke leemten in kennis bestaan en in hoeverre deze van invloed zijn op de betrouwbaarheid van de effectbepaling in het MER. Ook worden de methoden van onderzoek, de basisgegevens en de gehanteerde aannames en keuzen in het onderzoek expliciet beschreven.

Navolgende paragrafen geven een *eerste aanzet* voor de thema's en aspecten die naar verwachting onderscheidend zullen zijn en de criteria waarop getoetst zal worden. Achtereenvolgens wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de volgende thema's en aspecten:

- Verkeer en vervoer;
- Woon- en leefmilieu:
 - lucht;
 - geluid;
 - externe veiligheid;
 - sociale aspecten.
- Natuurlijke omgeving:
 - natuur;
 - cultuurhistorie en archeologie;
 - landschap en ruimtelijke ontwikkelingen;
 - bodem en water.

De beschrijving van de huidige en toekomstige situatie evenals het beleid zijn voor deze aspecten al in hoofdstuk 2 aan bod gekomen.

Binnen de thema's en aspecten zal specifiek aandacht worden besteed aan de aard van de activiteit 'verbindingsweg' en de activiteit 'waterberging'.

Met de provincie zal afstemming plaatsvinden in relatie tot het project m.e.r. verbreding N244.



4.2 Verkeer en vervoer

4.2.1 Toetsingskader

Tabel 4.1 geeft een eerste aanzet voor de te onderzoeken aspecten binnen het thema verkeer en vervoer, de onderzoeksmethode en het toetsingskader. Onder de tabel volgt een toelichting per aspect.

Tabel 4.1: Toetsingskader thema Verkeer en vervoer

ASPECT	WIJZE VAN BEOORDELEN	METHODE	TOETSINGSCRITERIUM
Bereikbaarheid en mobiliteit	Intensiteiten	Kwantitatief (verkeersmodel)	Aantal motorvoertuigen per etmaal
		Kwantitatief (verkeersmodel)	Aantal motorvoertuigen in ochtend- en avondspits
	Verkeersafwikkeling op wegvakken	Kwantitatief (verkeersmodel)	I/C verhouding drukste uur ochtend- en avondspits
	Verkeersafwikkeling op kruispunten	Kwantitatief (kruispunt-berekeningen)	Verliestijd, cyclustijd
	Sluipverkeer	Kwantitatief (verkeersmodel)	Aantal motorvoertuigen per etmaal
Verkeersveiligheid	Ongevalsrisico	Kwantitatief (verkeersmodel)	Risicocijfers (aantal doden en ziekenhuisgewonden per miljoen voertuigkilometer)
Langzaam verkeer, landbouw verkeer en OV	Fietsverbindingen	Kwalitatief	Kwaliteit van het utilitaire en recreatieve fietsnetwerk
	Verbindingen landbouwverkeer	Kwalitatief	Kwaliteit van de verbindingen voor het landbouwverkeer
	Doorstroming OV	Kwalitatief of kwantitatief (verkeersmodel)	Doorstroming voor bussen

Het onderzoek naar verkeer en vervoer vindt plaats voor de belangrijkste wegen in het studiegebied. Bij het onderzoek zal gebruik worden gemaakt van een dynamisch verkeersmodel, waarin de nieuwe verbinding zal worden gemodelleerd.

4.2.2 Bereikbaarheid en mobiliteit

Intensiteiten

De ontwikkeling van de verkeersdrukke zal per alternatief en variant in beeld worden gebracht voor het werkdagemaal en voor de spitsperioden in de gemeente. De relatief grote hoeveelheid bouwbedrijven in de studiegebieden zorgt voor (zeer) vroege spitsperioden, zowel in de ochtend als in de middag. Afhankelijk van de mogelijkheden van het in te zetten verkeersmodel zullen de analyses zich toespitsen op de volgende



perioden: 05.00u-6.30u, 07.00u-09.00u en 15.00u-18.00u⁵. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar personenverkeer en vrachtverkeer.

Een afname van de verkeersdruk wordt als positief beoordeeld, toenames als negatief. Een hogere verkeersdruk op wegen met stroom- en gebiedsontsluitende functie wordt daarbij als minder ernstig beschouwd dan een vergelijkbaar effect op wegen met erttoegangsfunctie. Voor deze analyse is de wegcategorisering van de gemeente leidend.

Verkeersafwikkeling op wegvakken

Een maat voor de verkeersafwikkeling op wegvakken is de verhouding tussen intensiteit op en capaciteit van een wegvak (de zogenaamde I/C-verhouding). De I/C-verhouding voor het drukste uur in de ochtend- en avondspits is maatgevend. Tot een I/C-verhouding van 0,8 is de afwikkeling doorgaans goed. Als de waarde groter is dan 0,8 dan is er in toenemende mate sprake van verkeersopstoppen (congestie). Bij I/C-waarden groter dan 1,0 is sprake van overbelasting.

Verkeersafwikkeling op kruispunten

Ten behoeve van inzicht in de afwikkeling op kruispunten (en ten behoeve van de ontwerpen) worden kruispuntberekeningen uitgevoerd.

Sluipverkeer

Sluipverkeer betreft verkeer dat niet via de geëigende routes rijdt, maar via sluiproutes. Met het verkeersmodel kan in beeld gebracht worden waar dit verkeer optreedt en om hoeveel verkeer het gaat.

4.2.3 Verkeersveiligheid

Ongevalsrisico is de kans om als bestuurder of als slachtoffer betrokken te raken bij een dodelijk of ernstig ongeval, afgezet tegen de vervoersprestatie (aantal voertuigen per jaar vermenigvuldigd met de weglengte). Met deze maat kan de (ontwikkeling van de) verkeersveiligheid in beeld worden gebracht en vergeleken met landelijke gemiddelden voor verschillende soorten wegen (wegtypen). Het risicocijfer wordt doorgaans berekend voor een gemiddelde over drie aaneengesloten jaren.

4.2.4 Langzaam verkeer, landbouwverkeer en openbaar vervoer

Bij verkeersvraagstukken voor langzaam verkeer wordt gekeken naar de gevolgen van de voorgenomen activiteit voor de routes voor het langzaam verkeer (fietsverkeer, voetgangers). Dit aspect kent een sterk raakvlak met sociale aspecten.

Ten behoeve van het landbouwverkeer wordt gekeken naar de eventuele wijzigingen in de lokale wegenstructuur. De effecten voor het openbaar vervoer worden op kwalitatieve wijze in beeld gebracht aan de hand van veranderingen in doorstroming van bussen en lijnvoering.

⁵ De periode 05.15u-06.30u is relevant vanwege het verkeer van/naar de bouwbedrijven, de periode 07.00u-09.00u betreft de reguliere ochtendspits en de periode 15.00u-18.00u is de avondspits (die in Edam-Volendam vanaf circa 15.00u begint, vanwege het verkeer van/naar de bouwbedrijven).



4.3 Woon- en leefmilieu

4.3.1 Toetsingskader

Dit thema betreft de milieuaspecten luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid en sociale aspecten. In tabel 4.2 is een overzicht gegeven van de te hanteren methoden en beoordelingscriteria voor deze aspecten. Onder de tabel volgt een toelichting per aspect.

Tabel 4.2: Toetsingskader thema Woon- en leefmilieu

ASPECT	WIJZE VAN BEOORDELEN	METHODE	TOETSINGSCRITERIUM
Luchtkwaliteit	NO ₂	CAR II	Aantal hectare > 40 µg/m ³
		CAR II	Aantal woningen > 40 µg/m ³
	PM ₁₀	CAR II	Aantal hectare > 40 µg/m ³
		CAR II	Aantal woningen > 40 µg/m ³
Geluid	Geluidbelaste woningen	SRM II	Aantal per overschrijdingsklasse > 70, 65, 60, 55, 50 dB(A)
	Geluidgehinderden als gevolg cumulatie	SRM II HRMI	Aantal gehinderden in MKM
	Geluidbelast natuurgebied	SRM II	Aantal hectare > 40 dB(A) in stappen van 5 dB(A)
Externe Veiligheid	Plaatsgebonden risico	IPO-RBM	Woningen en objecten binnen 10 ⁻⁶ per jaar
	Groepsrisico	IPO-RBM	Overschrijding door Fn-curve van oriënterende waarde per km route
Sociale aspecten	Subjectieve verkeersveiligheid	Kwalitatief	A.d.h.v. scheiding van verkeerssoorten, intensiteit en snelheidsverschillen
	Sociale veiligheid	Kwalitatief	A.d.h.v. mogelijkheid tot sociale controle
	Barrièrewerking	Kwalitatief	Aantal en mate van barrières voor langzaam verkeer
	Bereikbaarheid	Kwalitatief	Ontsluiting woningen, bedrijven en percelen voor bestemmingsverkeer en hulpdiensten

4.3.2 Luchtkwaliteit

Lucht wordt door ons beschouwd als een zeer belangrijk aspect gezien problematiek in de gemeente Edam-Volendam en de landelijke ontwikkelingen.

Om de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de luchtkwaliteit te bepalen is het nodig om inzicht te krijgen in:

- De huidige luchtkwaliteit binnen het plangebied en de omgeving (invloed provinciale weg en andere bronnen) en;
- Het effect van de voorgenomen ontwikkelingen op de huidige luchtkwaliteit (door verkeersaantrekkende werking) binnen het plangebied en de omgeving (in jaar van realisatie).

De luchtkwaliteit in de omgeving zal worden getoetst aan de hand van de normen zoals die zijn opgenomen in het Besluit luchtkwaliteit voor bepaalde luchtverontreinigende componenten. Het Besluit luchtkwaliteit bevat luchtkwaliteitsnormen voor onder meer de stoffen zwaveldioxide (SO₂), stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), koolmonoxide (CO), benzeen en lood. Het geeft aan op welke termijn de gestelde normen gehaald moeten



worden en welke bestuursorganen verantwoordelijkheden hebben bij het realiseren van de normen. Sinds 5 augustus 2005 is het nieuwe Besluit luchtkwaliteit van kracht (Blk 2005).

Bij het onderzoek naar de luchtkwaliteit zijn de stoffen NO₂ en fijn stof, de belangrijkste probleemstoffen (veroorzaakt door verkeer). Van de andere relevante stoffen, als zwaveldioxide, koolmonoxide, lood en benzeen worden de normen al een aantal jaren niet meer overschreden. Omdat bovendien de emissies van deze stoffen dalende zijn is het niet noodzakelijk berekeningen voor de concentraties uit te voeren en is het voldoende deze stoffen kort te bespreken zonder dat er een berekening aan ten grondslag ligt.

4.3.3 Geluid

Voor het beschrijven van de situatie bij autonome ontwikkeling en de effecten worden modelberekeningen uitgevoerd volgens de Standaard Rekenmethode II, als opgenomen in het herziene 'Besluit Reken- en meetvoorschrift verkeerslawaaï 2002', ex. artikel 102 van de Wet Geluidhinder. Op basis van de berekeningen uit het verkeersmodel worden voor de autonome situatie en de alternatieven en varianten akoestische rekenmodellen gemaakt. Daarin zullen de overeengekomen wegen en het bijbehorende invloedsgebied zijn opgenomen. De modelberekeningen worden uitgevoerd met het model SRM II.

De geluidssituatie wordt in beeld gebracht aan de hand van:

- Aantal geluidbelaste woningen per geluidsklasse (in stappen van 5 dB(A));
- Aantal geluidgehinderden in MKM (methode Miedema) als gevolg van cumulatie (wegverkeer, industrie).

De geluidverstoring van natuurgebieden maakt onderdeel uit van het aspect natuur. Vanuit het aspect geluid wordt input aangeleverd in de vorm van aantal hectares geluidbelast oppervlak van natuurgebied (in stappen van 5 dB(A)).

4.3.4 Externe veiligheid

In het MER zullen – indien relevant - de externe veiligheidsrisico's van het transport en de inrichtingen worden onderzocht. Het aspect externe veiligheid gaat vooral in op het vervoer van gevaarlijke stoffen in het studiegebied. Om de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen goed in beeld te kunnen brengen en te kunnen toetsen aan normen, wordt een tweetal begrippen gehanteerd: het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR). Er worden locaties aangegeven met een (bijna)-overschrijding van de norm voor het PR en/of de oriënterende waarde voor het GR.

Het PR en het GR zullen worden berekend met de meest recente versie van het risicoberekeningsmodel IPO-RBM. De aan te leveren verkeer- en vervoerprognoses vormen daarvoor de basis. Het is aannemelijk dat transport van gevaarlijke stoffen en de aanwezigheid van andere bronnen niet leidt tot aanwezigheid van een PR-contour van 10⁻⁶. Tevens ligt het GR voor de wegen onder de oriënterende waarde. De eerste inschatting is dat het aspect externe veiligheid niet of nauwelijks een rol speelt. Daarnaast wordt in het MER via ontwerpnormen rekening gehouden met afstandseisen voor eventueel aanwezige aardgas- en olieleidingen.



4.3.5 Sociale aspecten

Subjectieve verkeersveiligheid

Subjectieve verkeersveiligheid is het 'veiligheidsgevoel' van mensen die zich in het verkeer begeven. Dit is afhankelijk van intensiteit en snelheid (afnames zijn positief) en de scheiding van snel en langzaam verkeer (fysieke scheiding is positief). Geregelde kruispunten en rotondes scoren eveneens positief.

Sociale veiligheid

Sociale veiligheid is de mate waarin mensen zich in een bepaalde omgeving vrij van dreiging of confrontatie met geweld kunnen bewegen. Sociale veiligheid wordt bepaald voor de belangrijkste (meest gebruikte) voorzieningen voor langzaam verkeer in het studiegebied. Het gaat hierbij om fiets- en voetgangersverbindingen.

Sociale veiligheid is afhankelijk van de overzichtelijkheid en de mogelijkheid tot sociale controle. Overzichtelijkheid is afhankelijk van onder andere doorzicht en verlichting. De mate waarin sociale controle mogelijk is, houdt verband met de ligging van de route (bebouwde of onbebouwde omgeving) en de drukte van een eventuele naastgelegen weg.

Barrièrewerking voor fietsers en voetgangers

Indien de aanwezigheid en het gebruik van de verbindingsweg belangrijke relaties tussen beide zijden van de weg verstoort, is sprake van barrièrewerking. Nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer kunnen de barrière slechten. Barrièrewerking wordt bepaald aan de hand van de mate waarin fietsers en voetgangers hoogteverschillen moeten overwinnen, te maken krijgen met omrijdbewegingen en wachttijden bij het oversteken. Van een barrière is sprake als er een sterke relatie tussen beide zijden van de weg bestaat en het passeren lastig is (vanwege omrijdbewegingen, slechte oversteekvoorzieningen, hoge verkeersintensiteit of hoogteverschillen).

Bereikbaarheid

Het gaat bij bereikbaarheid om de mate waarin woningen, bedrijven en percelen in het studiegebied bereikbaar blijven voor bestemmingsverkeer en hulpdiensten.

4.4 Natuurlijke omgeving

4.4.1 Toetsingskader

In tabel 4.3 is een overzicht gegeven van de te onderzoeken aspecten onder het thema natuurlijke omgeving en de te hanteren methoden en beoordelingscriteria. Onder de tabel volgt een toelichting per aspect.



Tabel 4.3: Toetsingskader thema Natuurlijke omgeving

ASPECT	WIJZE VAN BEOORDELEN	METHODE	TOETSINGSCRITERIUM
Natuur	Vernietiging	Kwantitatief	Aantal hectare ruimtebeslag in gebieden met status
	Verstoring	Kwantitatief	Oppervlak geluidsverstoord gebied > 40 dB(A) in stappen van 5 dB(A)
	Verdroging	Kwalitatief	Aantasting vegetatie en fauna
	Versnippering	Kwantitatief	Barrièrevorming leefgebieden
Cultuurhistorie en archeologie	Aantasting historisch waardevolle gebouwen	Kwantitatief	Aantal
	Aantasting historisch waardevolle gebieden / structuren	Kwantitatief	Aantal hectare
	Aantasting bekende en potentiële archeologische waarden	Kwalitatief	+/-
Landschap en ruimtelijke inrichting	Aantasting kenmerkende landschappelijke structuren	Kwalitatief	+/-
	Beïnvloeding schaalkenmerken	Kwalitatief	+/-
	Beleving van het landschap	Kwalitatief	+/-
	Ruimtebeslag op gebruiksfuncties	Kwantitatief	Aantal hectare
Bodem en geomorfologie	Grondmechanische effecten: zetting en klink	Kwalitatief	+/-
	Aantasting bodem- en beschermingsgebieden	kwalitatief	+/-
	Beïnvloeding bodem-verontreinigingslocaties	Kwalitatief	+/-
	Aantasting bodemkwaliteit	Kwalitatief	+/-
	Aantasting GEA-objecten en overige aardkundige waarden	Kwalitatief	+/-
Water en waterberging	Grondwater		
	Beïnvloeding grondwaterstroming en grondwaterstand	Kwalitatief	Verandering stromingsbeeld en aantal cm verhoging/ verlaging
	Beïnvloeding van kwel- en infiltratiegebieden	Kwalitatief	+/-
	Aantasting grondwaterbeschermingsgebieden	Kwalitatief	Aantal en ernst van de doorsnijdingen
	Aantasting grondwaterkwaliteit	Kwalitatief	+/-
	Oppervlaktewater		
	Aantasting waterlopen	Kwalitatief	Aantal te wijzigen waterlopen
	Verandering oppervlaktewaterpeil	Kwalitatief	Aantal cm waterpeilverandering
	Aantasting oppervlaktewaterkwaliteit	Kwalitatief	Aantal en omvang lozingen



4.4.2 Natuur (flora en fauna)

De plangebieden liggen in veenweidegebieden die deel uit maken van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Langs de N247 loopt een ecologische verbindingszone van Waterland naar Zeevang (andere kant van de weg ten opzichte van het zuidelijke plangebied). Het plangebied tussen Edam en Volendam heeft als onderdeel van de PEHS en als weidevogelgebied een belangrijke ecologische functie. Door de aanleg van een nieuwe weg en waterbergingsmaatregelen kunnen negatieve effecten optreden op de ecologische functies van het gebied.

De noordelijke ontsluiting loopt niet alleen door de PEHS, maar ook door het Vogelrichtlijngebied Polder Zeevang en langs de natuurrijke omgeving van het Fort bij Edam. De omgeving van het noordelijke plangebied kent verschillende belangrijke ecologische functies. Er zal bij de noordelijke ontsluiting in combinatie met waterberging in de Zuidpolder eveneens rekening moeten worden gehouden met de PEHS en de ecologische verbindingszone langs de Purmerringvaart, en daarnaast het Vogelrichtlijngebied Polder Zeevang en de flora en fauna van het Fort bij Edam en de weidevogelfunctie van de overige delen.

De effecten (vernietiging, verstoring, verdroging en versnippering) van ingrepen in het landschap samen met de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe weg worden voor beide plangebieden (verbindingsweg N244 en noordelijke ontsluiting) beoordeeld voor:

1. Beschermde soorten in het kader van de Flora- en faunawet;
2. Gebied als onderdeel van de PEHS;
3. Effecten op overige natuurwaarden;
4. De noordelijke ontsluiting zal bovendien ook moeten worden beoordeeld voor de effecten op de kwalificerende soorten van het Vogelrichtlijngebied Polder Zeevang.

In het MER wordt een inventarisatie gemaakt van de in het invloedsgebied voorkomende beschermde soorten in het kader van de Flora- en faunawet. Hieruit wordt een beperkt aantal doelsoorten geselecteerd waarvoor de effecten in meer detail worden beschreven. Bij de selectie van de doelsoorten zal vooral aandacht worden besteed aan de streng beschermde soorten (nieuwe AMvB, de Habitatrichtlijnsoorten en alle inheemse vogels in Nederland worden streng beschermd). De effecten op streng beschermde dier- en plantensoorten moeten voor een eventuele ontheffing Flora- en faunawet namelijk al worden meegenomen bij de locatiekeuze en in de planontwikkeling (beperken of voorkomen van effecten door mitigerende en/of compenserende maatregelen). Daarnaast zullen effecten worden beschreven op overige natuurwaarden die aanwezig zijn in het gebied.

In het geval van de verbindingsweg N244 zal er door de afstand tussen het initiatief en de polder Zeevang waarschijnlijk geen sprake zijn van externe werking op het Vogelrichtlijngebied. Er wordt wel wordt gekeken naar de invloed van het initiatief op de ecologische verbindingszone. Indien de noordelijke ontsluitingsweg als volwaardig alternatief in het MER wordt uitgewerkt dan zullen de effecten op het Vogelrichtlijngebied moeten worden onderzocht middels een 'passende beoordeling'. De noordelijke ontsluiting doorsnijdt maar een klein zuidelijk gedeelte van het Vogelrichtlijngebied, maar het is aannemelijk dat er significante gevolgen optreden.



Naast de noodzakelijke wettelijke toetsing en mogelijke negatieve effecten kan het planvoornemen evenwel kansen bieden tot verbetering van ecologische verbindingen en overige natuurwaarden. Deze zullen eveneens worden onderzocht in het MER.

De effecten worden zoveel mogelijk in meetbare termen aangegeven, zoals verandering van populatiegrootte, verandering in grootte van geschikt leefgebied (dieren) of standplaatsoppervlakte (planten). De geluidverstoring in natuurgebieden wordt uitgedrukt in aantal hectare verstoord gebied met een geluidbelasting groter dan 40 dB(A) in stappen van 5 dB(A). Indien relevant komt tevens verstoring als gevolg van licht aan bod.

In het geval kwantitatieve beschrijving niet mogelijk is, zullen effecten meer kwalitatief worden beschreven (bijvoorbeeld globale effecten op lokale populatie in relatie tot instandhouding van de soort in de regio).

4.4.3 Cultuurhistorie en archeologie

Onderscheid wordt gemaakt in de aanwezigheid van:

- Cultuurhistorie: de aantasting van historisch waardevolle gebouwen en beschermd stads- en dorpsgezicht en waardevolle geografische structuren en elementen;
- Archeologie: archeologische vindplaatsen en waarden met (middel)hoge verwachtingswaarden).

Als deze aanwezig zijn wordt nagegaan in welke mate aantasting plaatsvindt. Het onderzoek naar de cultuurhistorische en archeologische waarden is kwalitatief van karakter in de vorm van bureaustudie. Na de bureaustudie worden aanbevelingen gedaan voor een eventueel veldonderzoek dat benodigd is voor het doorlopen van het traject van streekplan en bestemmingsplanwijzigingen.

4.4.4 Landschap en ruimtelijke ontwikkelingen

Het studiegebied maakt geen deel uit van een beschermd Nationaal Landschap. Desondanks gaat veel aandacht uit naar de landschappelijke inpassing van de weg en waterberging. In dit MER zal het vooral gaan om de effecten van aanleg, uitgedrukt in een beschrijving van de beïnvloedingen van de landschapsstructuur. Het gaat dan om patronen van wegen, waterlopen en beplanting en ecologische structuren. Het gaat ook om de effecten op de beleving van het landschap en van de toekomstige weg en de waterberging. De landschappelijke relatie met het natuurpark tussen Edam en Volendam is eveneens een belangrijk onderdeel in het onderzoek.

Het onderzoek naar landschap is kwalitatief van karakter. De landschappelijke gevolgen worden beschreven aan de hand van de aantasting van kenmerkende landschappelijke elementen van landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische aard. Specifieke aandacht wordt besteed aan de beleving van het landschap vanaf de weg richting het beschermd stadsgezicht van Edam en andersom. Verder worden de gevolgen voor het natuurpark onderzocht. Het onderzoek wordt gedaan op basis van een veldbezoek en de bij de provincie en gemeenten aanwezige informatie over het gebied (o.a. de Cultuurhistorische Waardenkaart en het streekplan).



Voor elk van de alternatieven en varianten wordt het ruimtebeslag op het bestaande grondgebruik in beeld gebracht. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de diverse gebruiksfuncties, zoals wonen en werken, landbouw- en natuur- en recreatieve functies.

4.4.5 Bodem

De effecten voor bodem worden beschreven voor grondmechanische effecten, aantasting bodembeschermingsgebieden, beïnvloeding bodemverontreiniginglocaties en aantasting bodemkwaliteit en geomorfologie.

Grondmechanische effecten

De voorkomende bodems in het studiegebied worden per bodemtype gerangschikt op basis van bodemmechanische eigenschappen. Deze eigenschappen bepalen de mate van zetting. De bodemtypen binnen een inpassingsgebied en het te realiseren alternatief bepalen samen (kwalitatief) de gevoeligheid voor zetten en klink. Vervolgens wordt kwalitatief het areaal aan zettingsgevoelig gebied in beeld gebracht. Voor het in kaart brengen van de grondmechanische effecten wordt gebruik gemaakt van de Stiboka bodemkaart van Nederland.

Beïnvloeding bodemverontreiniginglocaties

De bodemkwaliteit kan worden aangetast door beïnvloeding en doorsnijding van verontreinigde locaties. Voor beïnvloeding van bekende verontreinigde locaties worden locaties tot 250 m ten opzicht van de grens van het gebied van de weg en de waterberging bekeken. Hiervoor wordt de beschikbare informatie geïnventariseerd in het archief van de gemeente Edam-Volendam en - indien van toepassing - de provincie Noord-Holland.

Aantasting bodemkwaliteit

De bodemkwaliteit kan als gevolg van de aanwezigheid en het gebruik van de wegverbinding worden beïnvloed door het afstromend regenwater (run-off) of verwaaiing van verontreinigingen. In het MER zal de gevoeligheid van de bodem (en het grondwater) voor dergelijke verontreinigingen worden aangegeven. Indien mogelijk zal ook worden ingegaan op de gevolgen van het vollopen van de waterberging voor de bodemkwaliteit door verspreiding van verontreinigde stoffen.

Onderzocht zal worden in welke mate de bermen en het weglichaam kunnen dienen als filter voor het afstromend regenwater.

Geomorfologie

Bij geomorfologie wordt gekeken naar de aantasting van GEA-objecten en de aantasting van overige aardkundige waarden. De gevolgen voor de geomorfologie worden voor de diverse varianten beoordeeld en beschreven. De eerste inschatting is dat er geen aardkundige waardevolle waarden aanwezig zijn.



4.4.6 Water en waterberging

De effecten voor water worden beschreven voor grondwater en oppervlaktewater

Grondwater

Voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase worden de effecten voor grondwater beschreven t.a.v. de beïnvloeding van de grondwaterstroming en –waterstand, beïnvloeding van kwel- en infiltratiegebieden, aantasting grondwaterbeschermingsgebieden en aantasting grondwaterkwaliteit.

Oppervlaktewater

Voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase zal worden onderzocht welke waterlopen worden omgelegd of afgesneden. Het effect hiervan op het waterafvoersysteem, de waterberging en de ecologische functie (afstemming met thema natuur) van de waterloop wordt kwalitatief beoordeeld. Dit wordt getoetst aan het beleid van de waterbeheerders.

Voor zover sprake is van verandering van het oppervlaktewaterpeil wordt dit kwalitatief in beeld gebracht. Voor de oppervlaktewaterkwaliteit wordt een inschatting gemaakt van de veranderingen in herkomst van het oppervlaktewater en consequenties hiervan voor de waterkwaliteit.

Watertoets

De m.e.r. en het onderzoek op het aspect water worden op zodanige manier ingericht dat op basis hiervan de paragraaf in het kader van de procedures voor het streekplan / bestemmingsplannen m.b.t. de watertoets kan worden geschreven.

4.5 Planhorizon

Het is wettelijk verplicht om geluidseffecten 10 jaar na openstelling van een weg in beeld te brengen. Voor het aspect luchtkwaliteit is vanuit beleid en wetgeving het jaar 2010 relevant. In dat jaar, of zoveel later als de wegaanleg en waterberging zijn gerealiseerd, moet worden getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen.

Omwille van deze beleidsmatige/wettelijke eisen zullen de effecten in het MER in beeld worden gebracht voor het jaar 2020 (en de luchteffecten ook voor 2010).



5 PROCEDURE

5.1 Betrokken partijen

Bij de procedure voor de m.e.r. zijn verschillende partijen betrokken, die elk een eigen rol hebben. Voor het onderhavige project zijn de verschillende rollen als volgt verdeeld.

Initiatiefnemer

In het kader van de m.e.r. wordt het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Edam-Volendam aangemerkt als initiatiefnemer.

College van burgemeester en wethouders gemeente Edam-Volendam Postbus 180 1130 AD Volendam
--

Nadere informatie over het project kunt u verkrijgen op bovenstaand adres bij de contactpersoon dhr. J. Kaars, telefoon 0299-398398, e-mail: J.Kaars@Edam-Volendam.nl.

Bevoegd gezag

De gemeenteraad van Edam-Volendam is belast met de besluitvorming over het voornemen. De gemeenteraad zal zich moeten uitspreken over de richtlijnen voor de inhoud van het MER, de aanvaarding van het MER en het vaststellen van het bestemmingsplan voor de aanleg van de Verbindingsweg en waterberging. In het kader van de m.e.r. vormt de gemeenteraad van Edam-Volendam het bevoegd gezag.

Gemeenteraad gemeente Edam-Volendam Postbus 180 1130 AD Volendam
--

U kunt uw schriftelijke reacties op deze startnotitie binnen 6 weken na de bekendmaking van deze startnotitie sturen naar bovenstaand adres naar dhr. S.A. Steur, telefoon 0299-398398, e-mail: S.Steur@Edam-Volendam.nl.

Commissie m.e.r.

Het bevoegd gezag wordt volgens de milieueffect procedure bij haar besluiten geadviseerd door de commissie m.e.r. Deze onafhankelijke commissie bestaat uit tal van deskundigen op milieugebied. Voor iedere m.e.r. wordt uit de commissie een werkgroep samengesteld. Deze werkgroep heeft tot taak het bevoegd gezag te adviseren over de inhoud van de richtlijnen (richtlijnenadvies) en later over de volledigheid en kwaliteit van het MER (toetsingsadvies).

Wettelijke adviseurs

Het bevoegd gezag dient naast de Commissie m.e.r. ook advies te vragen aan de "wettelijke adviseurs". De wettelijke adviseurs zijn overheidsorganen die in de besluitvormingsprocedure, zoals die voor een bepaalde activiteit geldt, als adviseur zijn aangewezen op grond van artikel 7.1 lid 2 van de Wet milieubeheer. In het kader van deze m.e.r. zijn dit, naast de wettelijke adviseurs voor de bestemmingsplanprocedure, in ieder geval de Regionale Inspecteur voor de Volksgezondheid en Milieuhygiëne in Noord-Holland en de Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in Noord-Holland.



Deze wettelijke adviseurs brengen advies uit over de richtlijnen voor het MER en in een later stadium over de inhoud van het door het bevoegd gezag aanvaarde MER.

Insprekers

In de procedure van de m.e.r. zijn twee momenten voorzien waarop een ieder gebruik kan maken van de geboden inspraakmogelijkheden. De insprekers kunnen opmerkingen maken naar aanleiding van het uitbrengen van de startnotitie en naar aanleiding van het ter inzage gelegde MER. Het bevoegd gezag zal het publiek tijdig informeren wanneer en op welke wijze van de inspraakmogelijkheden gebruik kan worden gemaakt.

5.2 M.e.r. procedure in relatie tot besluitvormingsprocedure (bestemmingsplan)

De m.e.r. procedure en doorloopt de volgende stappen (zie ook bijlage 1):

Stap 1: Opstellen en bekendmaking Startnotitie

De startnotitie m.e.r. wordt opgesteld door de initiatiefnemer.

Stap 2: Inspraak startnotitie en vaststelling richtlijnen

Na bekendmaking van de startnotitie door het bevoegd gezag volgen zes weken waarin een ieder zijn of haar reactie op de startnotitie mondeling of schriftelijk bekend kan maken. Deze inspraakreacties dienen aan het bevoegd gezag te worden gericht. In de periode van de tervisielegging wordt een bijeenkomst georganiseerd waarvoor de verschillende belanghebbenden worden uitgenodigd.

De wettelijke adviseurs hebben eveneens zes weken om hun advies uit te brengen. De Commissie m.e.r. heeft vanaf de tervisielegging van de startnotitie negen weken de tijd om haar advies voor de richtlijnen van het MER aan het bevoegd gezag te geven. Voor de richtlijnen zelf staat een periode van dertien weken na het verschijnen van de startnotitie. Bij het opstellen van de richtlijnen houdt het bevoegd gezag zowel rekening met de schriftelijk ingebrachte bedenkingen van burgers en belangengroepen, het advies van de wettelijke adviseurs als het advies van de Commissie m.e.r.

Stap 3: Opstellen en bekendmaking MER

Nadat de initiatiefnemer het MER bij het bevoegd gezag heeft ingediend, heeft het bevoegd gezag zes weken de tijd om het MER op aanvaarding te beoordelen. Na eventuele aanpassingen wordt het MER uiterlijk tien weken na indiening bekendgemaakt.

Tegelijk met de tervisielegging van het MER kan het bevoegd gezag ervoor kiezen ook het voorontwerp bestemmingsplan bekend te maken. Het MER dient immers ter ondersteuning van de besluitvorming over het voornemen zoals uiteindelijk wordt vastgelegd in het bestemmingsplan.

Stap 4: Inspraak MER

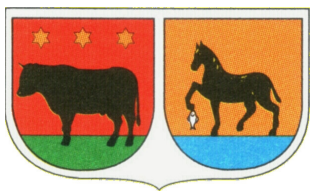
Tot zes weken na de bekendmaking van het MER heeft een ieder de tijd om zijn of haar opmerkingen over het MER en inspraakreacties over het voorontwerp bestemmingsplan schriftelijk of mondeling kenbaar te maken. Er zal ook een bijeenkomst worden gehouden, tijdens welke iedereen in de gelegenheid wordt gesteld om zich nader te oriënteren op de inhoud van het MER en hier eventueel mondeling op te reageren.



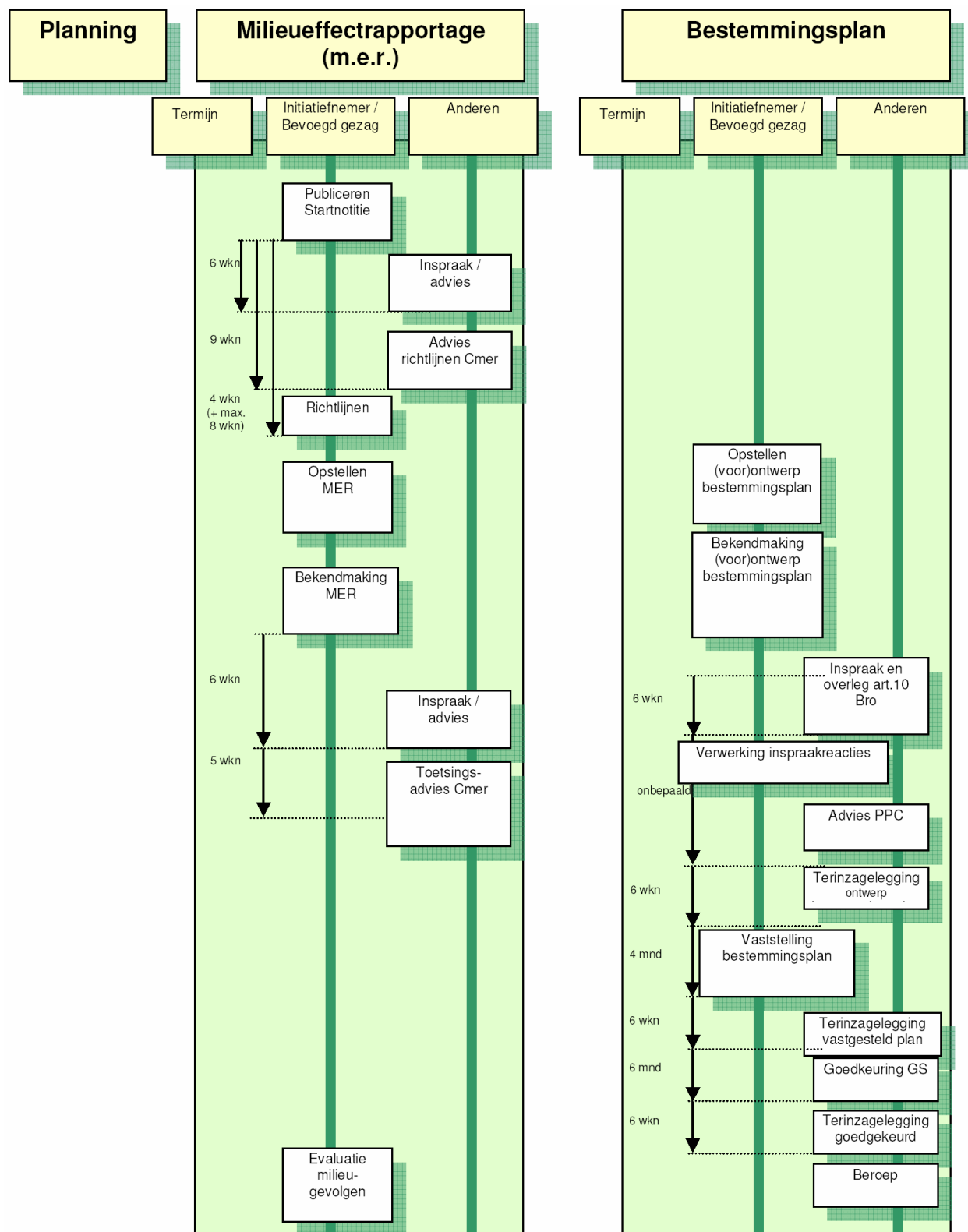
Tenslotte zal de Commissie m.e.r. een toetsingsadvies uitbrengen waarin wordt beoordeeld of het MER voldoende informatie bevat om een besluit over het voorgenomen activiteit te kunnen nemen. Hierbij wordt getoetst:

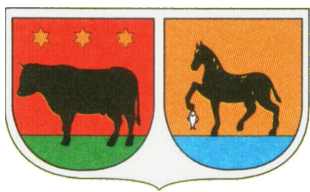
- Aan de richtlijnen voor het MER;
- Op eventuele onjuistheden;
- Aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER.

In deze toetsing wordt ook rekening gehouden met de via het bevoegd gezag ontvangen schriftelijke inspraakreacties.



Bijlage 1 Procedureschema





Bijlage 2 Begrippenlijst

**Alternatief**

Een samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke oplossing vormt.

Bereikbaarheid

Aanduiding voor de manier waarop en de tijd waarin een locatie te bereiken is.

Bevoegd gezag

Het bestuursorgaan dat bevoegd is tot het geven van een beschikking of het nemen van een ander besluit op grond van de Algemene wet bestuursrecht.

Capaciteit van een weg

Het maximaal aantal motorvoertuigen over een weg dat per tijdseenheid kan passeren.

Commissie m.e.r. (Cmer)

De Commissie als geheel bestaat uit circa 200 deskundigen, per milieueffectrapportage wordt een werkgroep opgesteld. De werkgroep adviseert over de richtlijnen voor het opstellen van het MER. En nadat het MER gereed is wordt een toetsingsadvies over het MER gegeven.

Infrastructuur

Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen en leidingen in het gebied.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu zijn toegepast.

Milieueffectrapportage (m.e.r.)

Een wettelijke procedure die hulpmiddel is bij de besluitvorming over ingrepen die grote gevolgen voor het milieu kunnen hebben (de procedure).

Milieueffectrapport (MER)

Resultaat van milieueffectrapportage, waarin de milieugevolgen van een voorgenomen activiteit en een aantal alternatieven daarvoor systematisch en objectief worden beschreven (het rapport).

Mitigerende maatregelen

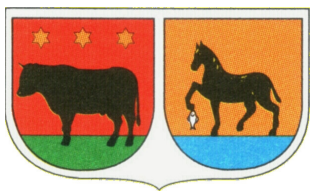
Maatregelen die de negatieve effecten van een ingreep verzachten of wegnemen.

Nulalternatief

De situatie voor een toekomstig jaar als geen probleemoplossende activiteiten worden ontplooid en het voorgenomen beleid wordt uitgevoerd en effectief is.

Richtlijnen

Document waarin het bevoegd gezag aangeeft wat in het MER moet worden onderzocht.



Bijlage 3

Relevant beleid



In onderstaand overzicht zijn de naar verwachting relevante beleidsdocumenten opgenomen. De lijst is niet uitputtend. Tijdens het opstellen van het MER kan blijken dat er andere relevante documenten zijn.

Rijksbeleid

- Nota Mobiliteit;
- Duurzaam Veilig Verkeer;
- Nota Ruimte;
- Nota natuur, bos en landschap in de 21e eeuw ('Natuur voor mensen, mensen voor natuur');
- Nota Mensen – Wensen – Wonen;
- Nota Belvedere.
- Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP-4);
- Structuurschema Groene Ruimte;
- Vierde Nota Waterhuishouding;
- Waterbeleid 21e Eeuw.

Provinciaal beleid (Provincie Noord-Holland)

- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 'Ruimte voor Mobiliteit' (PVVP) (2003);
- Meerjarenprogramma Infrastructuur 2006-2010 (MPI) (2004);
- Provinciaal Waterplan Noord-Holland 2006 – 2010;
- Streekplan Noord-Holland Zuid (2003);
- Streekplanherziening 'Ruimte voor water' (2004);
- Streekplanuitwerking 'Waterlands Wonen' (2006);
- Nota Cultuurhistorische Regioprofielen Noord-Holland (2003);
- Cultuurnota 2005-2008 (2004).

Regionaal beleid (Regionaal Orgaan Amsterdam Waterland)

- Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (ROA, 2004);
- Regionaal Structuurplan 1995-2005;
- Regiovisie Waterland (Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Waterland, ISW) (2000).

Gemeentelijk beleid (gemeente Edam-Volendam)

- Waterplan Edam-Volendam;
- Structuurvisie Edam-Volendam (2000);
- Milieubeleidsplan Edam-Volendam 2005-2008.

Waterschap

- Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
- Waterbeheersplan Hollands Noorderkwartier;

Relevante wetgeving

- Besluit luchtkwaliteit
- Natuurbeschermingswet;
- Vogel en Habitatrichtlijn;
- Flora- en Faunawet;
- Wet op de Ruimtelijke Ordening;
- Wet geluidhinder;
- Wet milieubeheer (kaderwet);
- Wet op de archeologische monumentenzorg.