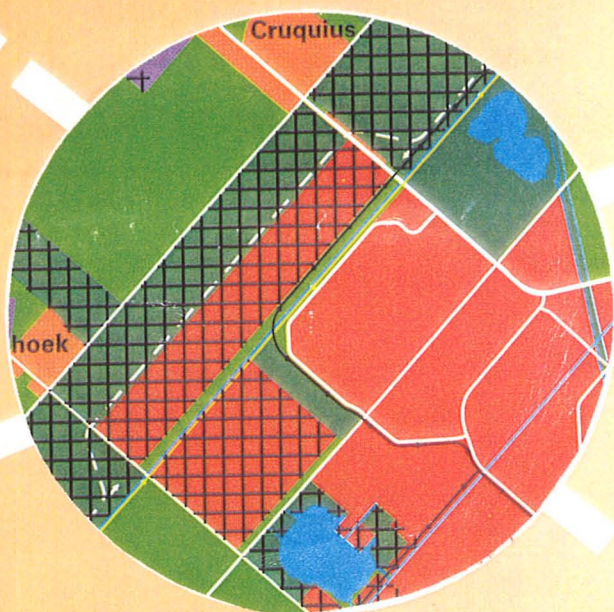
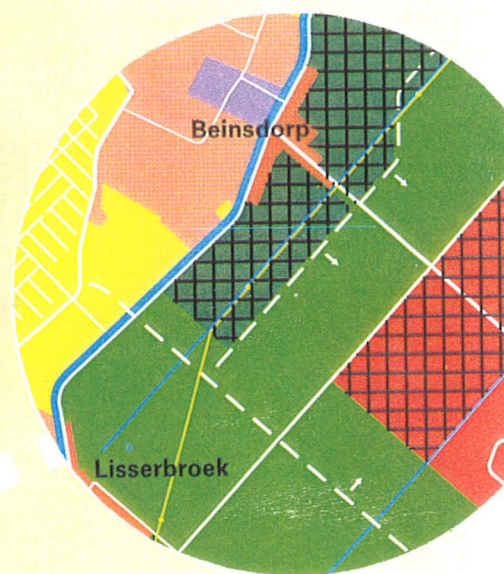
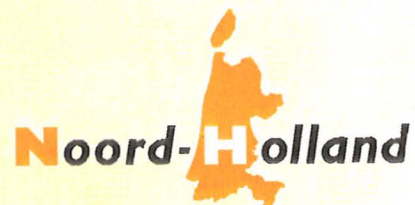


Milieu-effectrapportage

Startnotitie aanleg N22

644-2^{2e}
PROVINCIE



Milieu-effectrapportage

Startnotitie aanleg N22

PROVINCIE



oktober 1994

I Inhoud

5	1	Inleiding
	1.1	Doel van deze startnotitie
	1.2	De procedures
	1.3	Opbouw van de startnotitie
9	2	Historisch overzicht N22
11	3	Probleemschets
	3.1	Algemeen
	3.2	Huidige situatie
	3.3	Toekomstige situatie
13	4	Het vigerend ruimtelijk en ruimtelijke relevant beleid
15	5	Het studiegebied en de te beschouwen alternatieven en varianten
	5.1	Het studie- en plangebied voor het MER
	5.2	Uitgangspunten bij de verkeersprognoses
	5.3	De te onderzoeken alternatieven
25	6	Te onderzoeken gevolgen van de alternatieven
	6.1	Algemeen
	6.2	Bereikbaarheid
	6.3	Milieuhygiëne
	6.4	Flora, fauna en ecologie
	6.5	Bodem en water
	6.6	Culturele en historische geografie en landschap
	6.7	Woon- en leefmilieu
27		Bijlagen

1.1 Doel van deze startnotitie

De verkeersdruk in het westelijk deel van Haarlemmermeer en in de oostflank van de Bollenstreek en Zuid-Kennemerland is groot. De uitbreidingen aan het hoofdwegennet in de Haarlemmermeerpolder (A4, A9 en Westrandweg), conform het besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat van mei 1992, zullen naar verwachting resulteren in enige vermindering van die verkeersdruk. Maar ook met aanleg van deze wegen zullen de problemen zoals die worden veroorzaakt door het autoverkeer in het betreffende gebied in het jaar 2010 niet zijn verdwenen en in omvang zelfs zijn toegenomen. Dit wordt veroorzaakt door onder meer de voorgenomen verdere ontwikkeling van de luchthaven Schiphol en de realisering van woningbouw in het westen van de Haarlemmermeer. In het jaar 2010 zal de groei van het autoverkeer naar verwachting leiden tot problemen op het gebied van woon- en leefmilieu in de breedste zin (verkeersveiligheid, geluidhinder etc.) op de polderwegen in het westelijk deel van de Haarlemmermeer, op bijvoorbeeld de Heemsteedse Dreef en de Bollenroute. Bereikbaarheidsproblemen zullen zich gaan voordoen op het onderliggend wegennet rond Hoofddorp en Schiphol, op de Bollenroute en de hoofdwegen in Zuid-Kennemerland (zie voor namen en wegnummering kaart 1). Nieuw element is het feit dat in de periode tot 2010 moet worden voorzien in de (auto)verkeers-ontsluiting van een aantal bouwlocaties in de Haarlemmermeer (bij Hoofddorp, bij Nieuw-Vennep en bij Vijfhuizen), waarbij het gaat om minstens 15.000 woningen tot 2005 en een nog nader te bepalen aantal woningen daarna. Verder zal ook de Floriade moeten worden ontsloten (2002).

Naar de mening van de provincie Noord-Holland biedt de aanleg van een weg, tussen de A9 of N205 en de N207, voor in ieder geval een groot deel van de hiervoor geschetste verkeersproblematiek een oplossing. Het provinciaal bestuur heeft kenbaar gemaakt na aanleg van deze N22 het in beheer en onderhoud nemen ervan positief te willen overwegen. Daarom neemt het provinciaal bestuur van Noord-Holland nu, conform het collegeprogramma, het initiatief om door middel van een streekplan-uitwerkingsprocedure te besluiten over de aard, functie, tracering en

uitvoeringsaspecten van de N22, voor zover van belang voor de streekplanuitwerking, en te komen tot aanleg van die weg.

De aanleg van de N22 is, ervan uitgaande dat de weg wordt uitgevoerd als autoweg¹⁾, m.e.r.-plichtig op grond van de op 24 februari 1992 in werking getreden partiële herziening van het Besluit milieu-effectrapportage.

Met deze startnotitie wordt het voornemen van de provincie om te besluiten over de aanleg, tracering en uitvoeringsvorm van de N22 (A9/N205 - N207) bekend gemaakt. De startnotitie heeft tot doel adviseurs en inprekers te informeren over de voorgenomen activiteit, de aanleg van de N22. Tevens worden zij door een kennisgeving in de Staatscourant en regionale dagbladen, in de gelegenheid gesteld te adviseren over de inhoud van de door Gedeputeerde Staten vast te stellen richtlijnen.

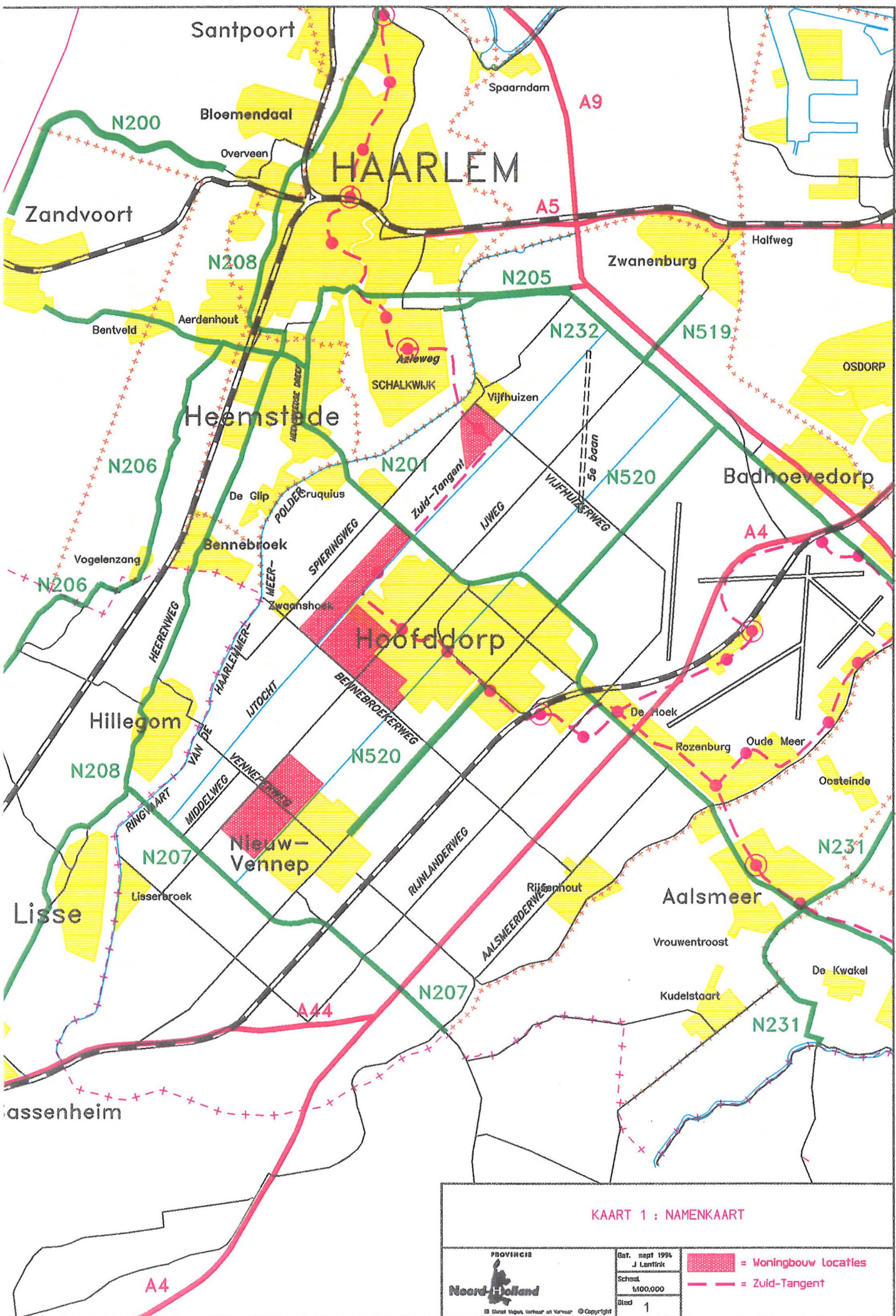
Het doel van milieueffect-rapportage is het verschaffen van informatie over de milieueffecten van het voorgenomen project, zodat bij de besluitvorming, i.c. de streekplanuitwerking, het milieu, naast andere aspecten, een volwaardige plaats krijgt.

1.2 De procedures

Aard, functie, tracé en uitvoeringsaspecten van de N22 worden vastgelegd in een zogenaamde uitwerking(s)procedure van het streekplan. In de vast te stellen partiële herziening van het streekplan ANZKG voor Haarlemmermeer/Schiphol zal daartoe de formele uitwerkingsbevoegdheid worden vastgelegd (ex artikel 4a, lid 8 W.R.O.). De vaststellingsdatum van de streekplanherziening is op dit moment nog onbekend.

Om de N22 daadwerkelijk te kunnen realiseren zal de weg in bestemmingsplannen moeten zijn opgenomen. Het provinciaal bestuur heeft met het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Haarlemmermeer afgesproken dat de bestemmingsplanprocedure zoveel mogelijk parallel aan de streekplanuitwerking zal worden doorlopen. Dit is nodig om ervan

¹⁾ Hier wordt bedoeld een autoweg volgens Europese regels, dat wil zeggen een weg met ongelijkvloerse of door middel van verkeerslichten geregelde aansluitingen, waarop het in het bijzonder verboden is te parkeren en te stoppen.



verzekerd te zijn dat de in de Haarlemmermeer te bouwen woningen tijdig kunnen worden ontsloten. Daarnaast speelt de aanwijzing van Haarlemmermeer als locatie voor de Floriade. Daarom wordt gestreefd naar aanleg van de N22 vanaf 1-1-'98. Dit is ook de reden dat de procedures met de nodige voortvarendheid worden opgepakt.

De m.e.r.- procedure begint met een periode van 4 weken waarin een ieder een schriftelijke reactie met betrekking tot de op te stellen richtlijnen kan indienen bij het bevoegd gezag. De reacties kunnen worden gezonden aan:

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Postbus 123
2000 MD HAARLEM

(Zie voor nadere adresgegevens en dergelijke, bijlage 1).

Het bevoegd gezag stelt vervolgens, mede op basis van de resultaten van inspraak en advies, de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport vast. De beschrijving van het onderzoek en de resultaten ervan vormen het milieu-effectrapport. Dit rapport wordt samen met de streekplanuitwerking (waarin het ontwerp-besluit van gedeputeerde staten is opgenomen) ter visie gelegd.

Vervolgens volgt een periode van voorlichting, inspraak, advisering en overleg. Hierna volgt de definitieve besluitvorming, waarbij rekening wordt gehouden met de resultaten van inspraak, adviezen en overleg.

Voor een overzicht van de procedure MER/streekplanuitwerking N22, wordt verwezen naar bijlage 2.

1.3 Opbouw van deze startnotitie

In hoofdstuk 2 wordt kort de historie rond de N22 beschreven. In hoofdstuk 3 worden de verkeersproblemen aangeduid en in hoofdstuk 4 wordt beknopt ingegaan op het vigerend ruimtelijk en ruimtelijk relevant beleid.

In hoofdstuk 5 wordt voor de aanleg van de N22 een aantal alternatieven en varianten daarop beschreven en gemotiveerd. Het laatste hoofdstuk geeft een overzicht van onderwerpen die in het MER aan de orde zullen komen.

De hoofdstuk 3, 5 en 6 vormen samen de kern van deze startnotitie.

De startnotitie kent de volgende bijlagen:

- opgave van relevante adressen (bijlage 1);
- een overzicht van de procedure (bijlage 2);
- een beknopte samenvatting van het ruimtelijk en ruimtelijk relevant beleid (bijlage 3);
- een verklarende woordenlijst (bijlage 4).

Historisch overzicht N22

Al voor het begin van de 60-er jaren werd gesproken over autosnelweg-aanleg als oplossing voor de verkeersproblemen in de westflank van het Amsterdam-Noordzeekanaal-gebied. In 1968 werd in het toenmalige Rijkswegenplan de verlenging van rijksweg 16 (Antwerpen-Rotterdam) in noordelijke richting vanaf Rotterdam, via de westkant van de Haarlemmermeer tot Oude Niedorp, ten noordoosten van Heerhugowaard, opgenomen.

Vervolgens geeft het Rijk zijn beleid ten aanzien van een volledige nieuwe verbinding op, hetgeen er toe leidt dat rijksweg 16 weer uit het Rijkswegenplan wordt geschrapt. De weg blijft echter in discussie. Medio 1977 wordt door het Rijk een Planologische Kernbeslissing (PKB) opgestart om te komen tot een Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV). In dit SVV wordt een gedeelte van de voormalige Rijksweg 16 opgenomen. Het betreft het gedeelte tussen de A9 en de A4, nu A22 geheten.

Bij de vaststelling van het definitieve SVV in april 1981 wordt de A22 opgenomen, waarbij een gefaseerde uitvoering wordt voorgestaan. In mei 1981 verschijnt een interim rapportage Tracéstudie Rijksweg 16 (A22), gedeelte Haarlem (A9) - Leiden (A4). In deze rapportage wordt onderzoek gedaan naar de tracévarianten voor een A22 in het westelijk deel van de Haarlemmermeer. Vervolgens blijft het enkele jaren stil rond de A22. Tot het moment dat eind 1985 de Projectnota Verkeersproblematiek van het hoofdwegenet in de Haarlemmermeerpolder en op de Bollenroute van het Rijk verschijnt. Volgens het Rijk blijkt uit deze nota dat de aanleg van de A22 de problemen op zowel de Bollenroute als op de hoofdwegen rond Schiphol (route A9/A4) niet oplost. De tot dan toe in beeld zijnde A22 (autosnelweg) wordt omgedoopt tot N22 (autoweg) en de Schiphol/Badhoevedorp-varianten met betrekking tot het hoofdwegenet rond Schiphol worden geïntroduceerd. Anderhalf jaar later (juni 1987) deelt de Minister van Verkeer en Waterstaat mee dat de behandeling van de Projectnota wordt aangehouden vanwege de sterkere groei van het autoverkeer dan verwacht en de plannen tot aanleg van de Westrandweg bij Amsterdam. De Minister kondigt vervolgens een aanvullende nota aan. In maart van het jaar daarop (1988) verschijnen de inleidende notities ten behoeve van de MER over de Westrandweg en het Hoofdwegenet Schiphol en de N22. In dit jaar

verschijnt ook de zogenaamde Haarlem-Den Haag studie (HaHa-studie), waarin de aanleg van de N22 wordt geadviseerd, alsmede een aansluiting op de N22 ten noorden van Hillegom. Weer een jaar later (april 1989) verschijnen de Projectnota's Hoofdwegenet Regio Schiphol, Westrandweg en de (aanvullende) Projectnota over de N22.

Voor wat betreft de N22 wordt er tot 1991 vanuit gegaan dat het Rijk de verantwoordelijkheid neemt voor de N22. Maar in haar voorlopig besluit van maart 1991 over de genoemde Projectnota's maakt de Minister kenbaar dat de N22 niet langer wordt beschouwd als een rijksweg en legt zij de verantwoordelijkheid om te komen tot aanleg bij de regio. Dat besluit heeft niet alleen in financiële zin consequenties maar ook voor het initiatief om te komen tot uitvoering van de N22. Eén en ander had tot gevolg dat de N22 niet langer een onderdeel vormde van het in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII) opgenomen hoofdwegenet. Onder meer de provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer en de gemeenten in de regio's Zuid-Kennemerland en Duin- en Bollenstreek zijn van mening dat aanleg van de N22 een belangrijke bijdrage kan leveren aan de oplossing van de verkeersproblematiek in en rond het gebied en achten aanleg noodzakelijk. Zij hebben het besluit van het rijk betreurd.

De te ontwikkelen bouwlocaties in de westflank van de Haarlemmermeer (ca. 15.000 woningen tot 2005) betekenen, ten opzichte van de situatie waarin eerdere besluiten over de N22 zijn genomen, een belangrijk nieuw element. De verkeersontsluiting van de nieuwe bouwlocaties maakt de aanleg van de N22, naar oordeel van het provinciaal bestuur, noodzakelijk.

In recente plannen en visies van de provincie Noord-Holland, het ROA en het gewest Zuid-Kennemerland is de N22 dan ook opgenomen. Verwezen kan worden naar de Integrale Verkeers- en Vervoervisie Noordvleugel (Inverno) en het standpunt van de provincie daarover, het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) van het ROA en het RVVP van de vervoerregio Haarlem-IJmond, de ontwerp-partiele herziening van het streekplan ANZKG voor het grondgebied van Haarlemmermeer/Schiphol, het inter-

gemeentelijke structuurplan (ISP) van het ROA en van het gewest Zuid-Kennemerland en ten slotte het ontwerp-gemeentelijk structuurplan van de gemeente Haarlemmermeer.

Tegen deze achtergrond nemen GS van Noord-Holland nu het initiatief tot deze m.e.r. en streekplanuitwerking.

3.1 Algemeen

In het kader van onder meer de projectnota Hoofdwegenet Schiphol, provinciaal en gemeentelijk onderzoek is de N22 al meermalen onderwerp van studie geweest. Hieronder worden in het kort de huidige en toekomstige situatie in het westelijk deel van Haarlemmermeer en in de oostflank van de bollenstreek en Zuid-Kennemerland geschetst. In het MER zal hier op basis van geactualiseerde verkeersgegevens nader op worden ingegaan.

3.2 Huidige situatie

In de huidige situatie is de verkeersdruk in het westelijk deel van de Haarlemmermeer en in de oostflank van de bollenstreek en Zuid-Kennemerland groot en al jaren een bron van zorg. Op kaart 2 zijn de verkeersintensiteiten in het avondspitsuur (1992) weergegeven.

De huidige verkeersintensiteiten op met name diverse (polder)wegen in Haarlemmermeer (zoals de N201, Bennebroekerdijk, Cruquiusdijk, Spieringweg, Hoofdweg west- en oostzijde), en in Zuid-Kennemerland de route Velsen-Haarlem-Heemstede-Bennebroek-Hillegom-Lisse (N208 en N206 in het bijzonder de hoofdwegen door Heemstede, waaronder de Heemsteedse Dreef en aansluitende wegvakken richting Zandvoort en Haarlem-centrum e.v.) zijn in relatie tot de inrichting van die wegen dermate hoog, dat zelfs in de huidige situatie moet worden gezocht naar een meer structurele oplossing. Op de doorgaande wegen is er sprake van een grote verkeersdruk, die in de spitsuren leidt tot lange wachtrijen voor de verkeerslichten, slechte doorstroming van het openbaar vervoer en leefbaarheidsproblemen (waar onder geluidhinder). Op de polderwegen leidt het relatief omvangrijke autoverkeer eveneens tot leefbaarheidsproblemen, met name met betrekking tot verkeersonveiligheid (conflicten met fietsers) en geluidhinder. In het MER wordt deze beknopte beschrijving aangevuld en met cijfers onderbouwd.

3.3 Toekomstige situatie

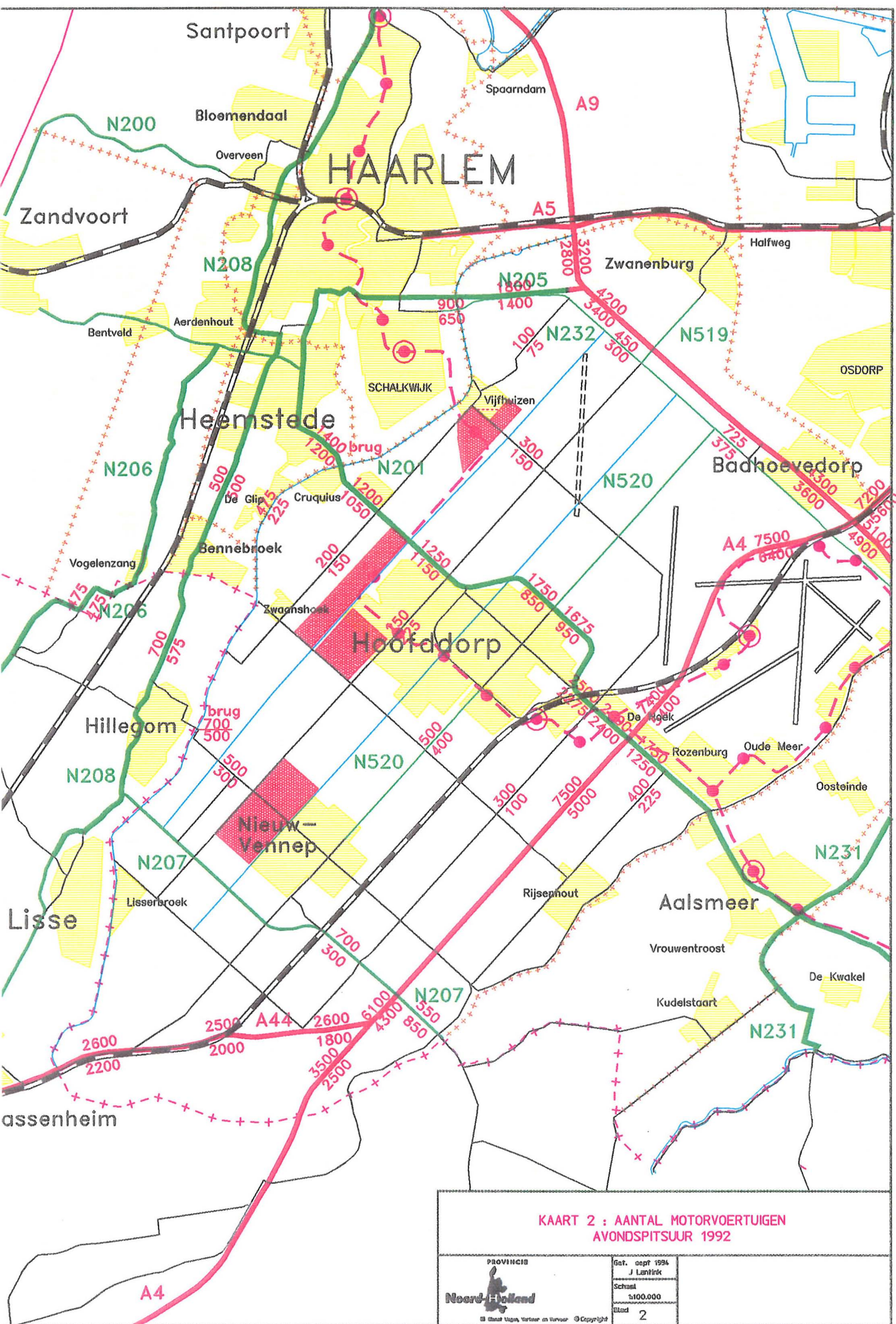
In het jaar 2010 zullen, als gevolg van autonome ontwikkelingen en de ontwikkelingen op het gebied van wonen en werken de problemen in omvang toenemen. Op basis van onder meer de Projectnota N22 van het rijk en gezamenlijk door de provincie en de gemeenten uitgevoerd

onderzoek is vastgesteld dat de al in de huidige situatie gesignaleerde problemen als gevolg van de groeiende verkeersdruk (zoals geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrierewerking) sterk zullen toenemen.

Met name gaat het hier om de verkeersdruk op de zogenaamde Bollenroute en de N206 (met gevolgen voor bereikbaarheid en leefbaarheid), de verkeersdruk op de doorgaande wegen in het stedelijk gebied van Heemstede en Haarlem (de N201, N206 en N208), de relatief hoge verkeersdruk op de polderwegen in de Haarlemmermeer, die niet geschikt zijn voor veel autoverkeer vanwege onder meer conflicten met langzaam verkeer en de toenemende verkeersbelasting op andere belangrijke wegen in het gebied, zoals de N201 en de aansluiting van deze weg op de A4.

Nieuw element in de toekomstige situatie ten opzichte van onderzoeken en nota's die in het verleden zijn uitgevoerd en opgesteld, is de voorgenomen woningbouw in het westelijk deel van de Haarlemmermeer. Naar de mening van de provincie (en de gemeente Haarlemmermeer) is de N22 onmisbaar voor de directe ontsluiting van de nieuwe bouwlocaties in Haarlemmermeer-west. Het spreekt voor zich dat met de te realiseren woningbouw in het westen van de Haarlemmermeer de genoemde problemen alleen maar verder zullen toenemen. 15.000 woningen betekent bijvoorbeeld ca. 50 à 75.000 extra autoverplaatsingen in het gebied per dag.

Ondanks het treffen van een stringent en samenhangend pakket maatregelen op het gebied van het (auto)prijsbeleid, locatiebeleid en parkeerbeleid en verbetering van het openbaar vervoer is uit de recente studies (Inverno, RVVP van het ROA en Haarlem-IJmond) gebleken dat rekening moet worden gehouden met groei van het autoverkeer. In de Haarlemmermeer, met name als gevolg van de ontwikkelingen rond Schiphol en de genoemde woningbouwlocaties, zelfs met een relatief sterke groei van het autoverkeer.



Het vigerend ruimtelijk en ruimtelijk relevant beleid

Het voornemen, de aanleg van de N22 tussen de A9/A205 en de N207, wordt in het MER geplaatst tegen de achtergrond van het huidige, vigerend (ruimtelijk) beleid. Het bovenstaande betekent dat in het MER een overzicht wordt gegeven van het huidige beleid en van beleidsvoornemens op rijks-, provinciaal, gemeentelijk en regionaal niveau, voor zover van invloed op het voornemen. Het betreft een beschrijving van de voorgestane ontwikkelingen op termijn, voor het gehele studiegebied op het gebied van infrastructuur, woningbouw, woon- en leefmilieu, ecologie en economie.

In het MER zal de (ontwerp)streekplanherziening Haarlemmermeer/Schiphol centraal staan, omdat daarin het relevante rijks- en provinciaal beleid (al) is opgenomen. In relatie tot de N22 is essentieel de in het ontwerpstreekplan aangegeven bouwlocaties en ontwikkeling van groen in het westelijk deel van de Haarlemmermeer.

Een beknopte samenvatting van het huidig vigerend beleid dat samenhangt met het voornemen is opgenomen in bijlage 3. Vervolgens wordt in het MER deze beschrijving van het huidige, vigerende beleid gebruikt bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling, welke plaatsvindt indien de voorgenomen activiteit (de aanleg van de N22) niet wordt uitgevoerd.

5

Het studiegebied en de te beschouwen alternatieven en varianten

5.1. Het studie- en plangebied voor het MER

Bij de bepaling van het studiegebied (kaart 3) is rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen inzake wonen, werken, verkeer en vervoer en openbaar vervoer. Het gaat hier voornamelijk om woningbouw in de Haarlemmermeer-west, bedrijfslocaties en de voorgestane ontwikkeling van Schiphol, zoals voorzien in de partiële herziening van het streekplan ANZKG voor Haarlemmermeer/Schiphol (thans in ontwerp gereed). Bij het bepalen van de omvang van het studiegebied wordt rekening gehouden met het feit dat de invloedssfeer van de N22 voor sommige aspecten verder reikt dan de directe omgeving van de N22. Daarom bestaat de mogelijkheid het studiegebied te vergroten. De aanduiding op de kaart is derhalve indicatief.

Het plangebied ten behoeve van de streekplan-uitwerking en het uiteindelijke besluit over het tracé omvat een kleiner gebied binnen het studiegebied. Het plangebied omvat de directe omgeving van en het zoekgebied voor het tracé van de N22, inclusief aantakkingen richting Zuid-Kennemerland en Zuid-Holland, voorzover op het grondgebied van de provincie Noord-Holland.

Het is dus het gebied waar de voorgenomen activiteit, de aanleg van de N22, inclusief eventuele aantakkingen op het grondgebied van Noord-Holland, zal moeten plaatsvinden (zie eveneens kaart 3).

5.2 Uitgangspunten bij de verkeersprognoses

Algemene uitgangspunten bij de verkeersprognoses

De te verwachten verkeersbelasting in de verschillende alternatieven (en varianten daarbinnen) is voor het bepalen van de milieu-effecten vertrekpunt.

Indien er geen ingrijpende maatregelen worden getroffen zal het autoverkeer in Nederland, en zeker in de Haarlemmermeer, groeien tot een niveau dat uit oogpunt van leefbaarheid en bereikbaarheid ongewenst is. Op nationale schaal heeft de onderkenning van dit probleem geleid tot de formulering van de mobiliteitsdoelstellingen in het SVVII. Doelstelling is een reductie van de groei van het aantal auto-

kilometers tot maximaal 35% (tussen 1986 en 2010).

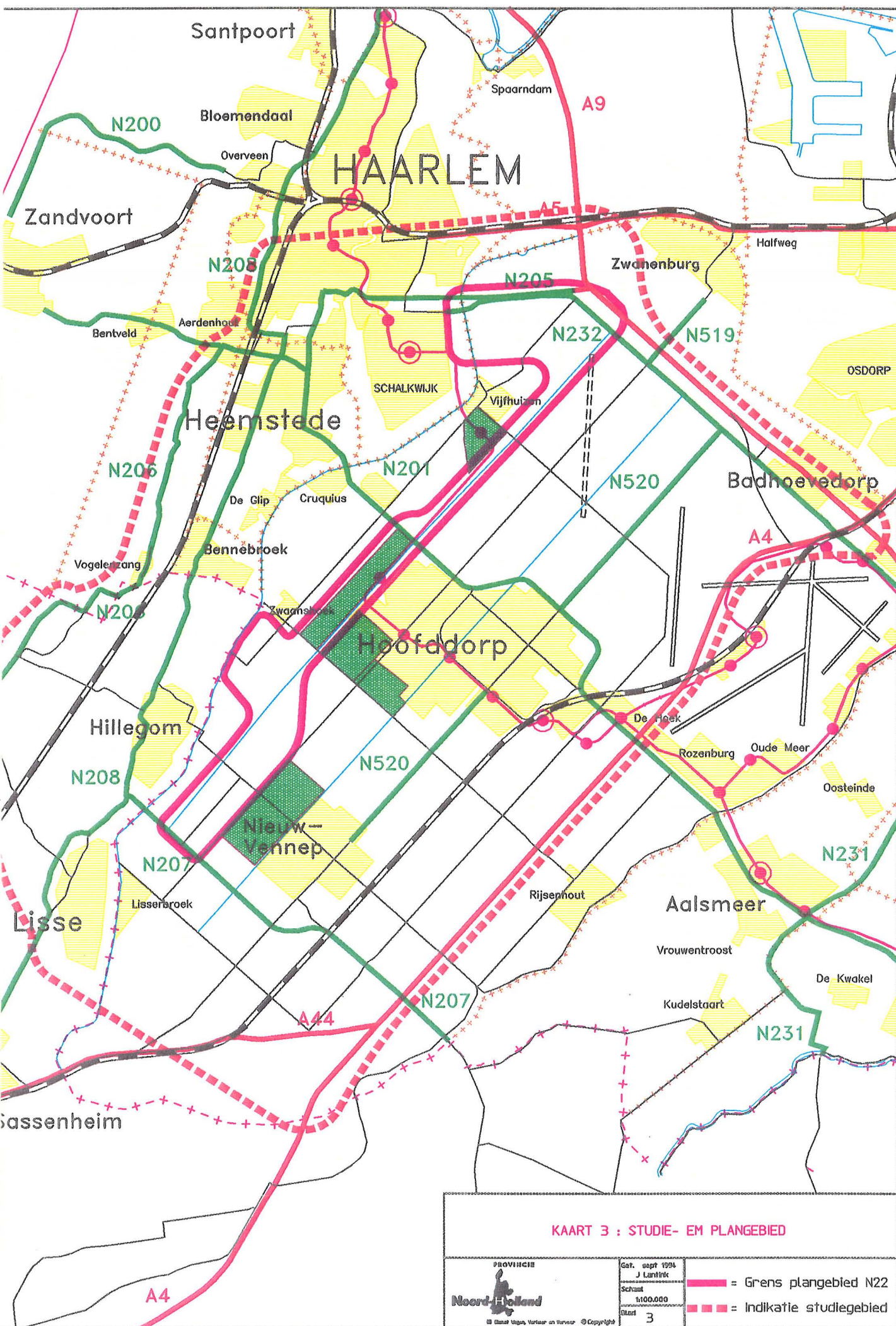
In Inverno is het door het rijk voorgestane SVV-beleid vertaald naar de Noordvleugel van de Randstad. De daarin voorgestelde doelstellingen voor de Noordvleugel en het daaruit voortvloeiende samenhangende pakket maatregelen (mobiliteitsbeperkende maatregelen, zoals prijsbeleid, locatiebeleid en parkeerbeleid, forse verbetering van het openbaar vervoer en waar nodig uitbreiding van de weginfrastructuur) is door de provincie Noord-Holland in haar standpunt over Inverno (oktober 1993) in hoofdlijnen onderschreven.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven dat zij Inverno zal gebruiken bij de toetsing van de Regionale Verkeers- en Vervoerplannen in de Noordvleugel.

Wat betreft de ruimtelijke ontwikkeling wordt in de verkeersprognoses aangesloten bij de ontwerp-herziening van het streekplan ANZKG. Er wordt vanuit gegaan dat op het moment dat het MER wordt opgesteld er duidelijkheid zal bestaan over de locaties van de woningbouw en de aantallen woningen. Vooralsnog wordt hier uitgegaan van het in de ontwerp-herziening genoemde geconcentreerde kernenmodel. Nader ingevuld betekent dit 7.500 woningen ten westen van Hoofddorp, 1.500 woningen bij Vijfhuizen en 6.000 woningen bij Nieuw-Vennep (tot 2005). Mocht er bij het opstellen van het MER nog onduidelijkheid bestaan dan zullen met het oog op de verkeersprognoses één of meer varianten ten aanzien van de woningbouw kunnen worden gehanteerd.

Een nadere invulling voor woningbouw tussen 2005 en 2010 moet nog worden bepaald.

Met betrekking tot het openbaar vervoer en de auto-infrastructuur wordt uitgegaan van Inverno en het standpunt van de provincie Noord-Holland daarover. Dit betekent in principe onder meer uitvoering van (een aangepast) RAIL21 en de aanleg van de Zuid-Tangent. De bouw van het kerntraject van de Zuid-Tangent (dit is het gedeelte tussen Haarlem-Schalkwijk en Schiphol-Oost via Hoofddorp) is in dit voorjaar officieel gestart. Verder wordt hier uitgegaan van een aantakking op de Zuid-Tangent in Hoofddorp vanuit Nieuw-Vennep. Aanleg van dit gedeelte wordt



nodig geacht voor de ontsluiting van de bouwlocatie bij Nieuw-Vennep, maar past ook goed binnen het netwerk van verbindende lijnen in de regio.

Twee beleidsvarianten

In het MER N22 zullen de milieu-effecten van de N22 worden bepaald op basis van verkeersprognoses. Voor deze prognoses zal een tweetal beleidspakketten als uitgangspunt dienen, te weten een beleidspakket waarbij de doelstellingen van het SVVII worden bereikt en een pakket gebaseerd op thans door het rijk geaccordeerde beleidsmaatregelen c.q. maatregelen waar goedkeuring over wordt verwacht.

Doelstellingen SVVII bereikt (Inverno)

Dit pakket maatregelen heeft de voorkeur van de provincie Noord-Holland, maar tevens is onderkend dat uitvoering van de maatregelen (nog) niet is verzekerd. Met name geldt dit voor het in Inverno genoemde prijsbeleid (zie bijgaand schema), waarvoor het rijk verantwoordelijk is, maar dat nog niet door Tweede Kamer is vastgesteld en de voor de aanleg van de voorziene infrastructuur benodigde investeringen. Niettemin heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat bij haar reactie op Inverno laten weten dat zij onverkort wenst vast te houden aan de doelstellingen uit het SVVII.

In Inverno zijn de daarvoor noodzakelijke maatregelen aangegeven.

De genoemde landelijke doelstelling houdt voor de Noordvleugel van de Randstad in, dat moet worden gestreefd naar beperking van de groei van het aantal autokilometers tot 20% tussen 1986 en 2010.

Goedgekeurde maatregelen SVVII

Gelet op het bovenstaande is het zinvol een beleidsvariant samen te stellen, dat bestaat uit maatregelen die ofwel door de Tweede Kamer al zijn goedgekeurd danwel waarover op dit moment al positieve besluitvorming wordt verwacht. Op basis van berekeningen ten behoeve van Inverno is duidelijk geworden dat met dit pakket maatregelen de doelstellingen van het SVVII niet (volledig) worden bereikt.

De kenmerken van dit pakket zijn eveneens in het genoemde schema opgenomen.

In vergelijking met de resultaten van het Inverno-pakket betekent dit pakket een beperking van de groei van het autoverkeer tot ca. 40% in de Noordvleugel van de Randstad.

Voor de hierna te omschrijven alternatieven (en varianten daarbinnen) worden in principe berekeningen uitgevoerd met beide genoemde pakketten, zodat in het MER de prognoses binnen bandbreedtes kunnen worden aangegeven.

	index auto	prijsbeleid OV	locatie beleid	parkeer tarief	netwerk auto	OV	Investeringen stadsgew. OV	index autokm	index OVkm
beleid									
Goedgekeurde maatregelen	195	136	+	idem	SVV-II	Rail21 VrijBaan21 (beperkt) Stadsgew. OV (rijksbod+)	2 mld	141	235
Doelstellingen SVVII (Inverno)	270	160	++	extra	SVV-II extra doelgroep stroken	Rail21 VrijBaan21(deels) Stadsgew. OV (optimaal)	5,5 à 6 mld	121	220

Schema: samenvattend overzicht maatregelen en resultaten beleidspakketten MER N22

Genoemde indices: 2010 (1987 = 100);

o.v. locatiebeleid: + = beperkt, ++ = volledig;

bron: Toelichting Inverno, maart 1994.

5.3 De te onderzoeken alternatieven

Onderzocht worden de volgende alternatieven:

- het aanpassings-alternatief, waarbij de N22 niet wordt aangelegd, maar de verdere ontwikkelingen wel doorgaan. Afhankelijk van de resultaten van de verkeersprognoses wordt een beperkte aanpassing van de bestaande wegen in dit alternatief opgenomen.
- het N22-alternatief: aanleg van de N22 tussen de A9/A205 en de N207. Binnen de marge van dit alternatief is met betrekking de noordelijke beëindiging van de N22, het tracé ter hoogte van Vijfhuizen, het tracé ter hoogte van de nieuwbouwlocatie Overbos-West en het tracé ter hoogte van de bouwlocatie Nieuw-Vennep-West een aantal varianten mogelijk. Deze varianten worden gecombineerd in een drietal combinatievarianten.
- het openbaar-vervoeralternatief: onderzocht wordt de mogelijkheid en het (milieu-)effect van een extra inzet op het openbaar vervoer.
- het meest-milieuvriendelijke alternatief (MMA).
Van dit alternatief, dat is voorgeschreven in de Wet Milieubeheer, is op voorhand niet aan te geven hoe dit eruit zal zien. Het MMA vormt een combinatie van één of meer van de hiervoor genoemde alternatieven (of varianten daaruit), die vanuit milieu-oogpunt het meest gunstig zijn.

Binnen elk van de alternatieven wordt het milieu-effect van mogelijke mitigerende en eventuele compenserende maatregelen nagegaan.

Hieronder worden de alternatieven (en varianten) nader beschreven.

Aanpassings-alternatief

Het aanpassings-alternatief is het bestaande en aan te passen wegennet in de Haarlemmermeer-west rekening houdend met de hiervoor beschreven (ruimtelijke) ontwikkelingen. Het meest in het oog springend is de beoogde woningbouw. In dit alternatief zullen de locaties worden ontsloten via de bestaande en zonodig beperkt aan te passen wegen. Wat betreft het laatste wordt ook gedacht aan capaciteitsvergroting van kruispunten en verbetering van de Bennebroekerweg.

N22-alternatief

Beoogd wordt de aanleg van de N22 met aansluitingen op de A9/A205 en de (verlengde) N207. Vertrekpunt is een gestrekt tracé direct ten westen van de IJtocht. Daarop is een aantal varianten mogelijk die zijn ingegeven door inpassingsmogelijkheden in het bestaande gebied, de beoogde bouwlocaties en ten slotte de beoogde ontwikkeling van een groengebied in de Haarlemmermeer. De volgende varianten worden in het onderzoek betrokken:

1. De noordelijke beëindiging:

Onderzocht wordt naast de aansluiting op de A9 (met een tracé direct ten westen van de IJtocht en, afhankelijk van de besluitvorming in het kader van de PKB en het streekplan, zonodig een onderdoorgang bij de vijfde baan van Schiphol), een aansluiting van de N22 in de knoop A9/A205 en een aansluiting van de N22 op de provinciale weg A205. Alle genoemde varianten zijn in principe (in technische zin) denkbaar en worden in het MER op milieueffecten onderzocht.

2. Het tracé ten oosten van Vijfhuizen:

Naast het gestrekte tracé direct ten westen van de IJtocht wordt onderzocht een tracé waarbij de Geniedijk haaks wordt gekruist en de N22 vanaf dat punt direct ten oosten van de IJtocht wordt voortgezet tot aan ongeveer de vijfde baan. Deze variant biedt meer ruimte voor inpassing van groen.

3. Het tracé ten westen van Hoofddorp:

Naast het gestrekte tracé ten westen van de IJtocht (bundeling met hoogspanningsleiding en Zuid-Tangent en goede integratie van Overbos-West met de beoogde groenzone ten westen van Hoofddorp) wordt, om doorsnijding van woningbouwlocaties te voorkomen, een tracé onderzocht, waarbij de N22 wordt omgelegd ('badkuip') direct ten westen van de bouwlocatie Overbos-west.

4. Het tracé bij Nieuw-Vennep:

Onderzocht wordt het genoemde tracé direct ten westen van de IJtocht, een tracé direct ten oosten van de IJ-tocht (wellicht een betere inpassing), een tracé waarbij de N22 wordt uitgebogen richting de Middelweg (tussen Beinsdorp en de beoogde bouwlocatie Nieuw-Vennep-West door) en tracé waarbij

sprake is van een uitbuiging richting de IJweg, die bovendien noordelijker wordt ingezet (meer ruimte voor groen-ontwikkeling).

5. Aantakkingen op de N22 vanuit

Zuid-Kennemerland en Zuid-Holland:

Bepaald wordt het effect van het al dan niet realiseren van dwarsverbindingen tussen Haarlem-Schalkwijk en de N22 en tussen Bennebroek en de N22 (weg bezuiden Bennebroek). Door deze aantakking wordt het (verkeerskundig) effect van de N22 vergroot.

Vooralsnog wordt uitgegaan van de volgende aansluitingen op de N22:

- van de Schipholweg (in verband met het herstellen van de bereikbaarheid van het gebied tussen Badhoevedorp en Hoofddorp als gevolg van aanleg van de vijfde baan);
- nabij Vijfhuizen;
- een aansluiting van de N201 (ongelijkvloers);
- zonodig een aansluiting van Overbos(-west);
- een aansluiting van de Bennebroekerweg;
- een aansluiting ten behoeve van de bouwlocatie Nieuw-Vennep-west.

De exacte uitvoering van de aansluitingen moet nog worden onderzocht.

Vertrekpunt in het onderzoek is een tracé op maaiveld. Waar nodig worden ongelijkvloerse kruisingen onderzocht.

Ter vermindering van negatieve milieu-effecten kunnen tevens verhoogde of (half) verdiepte liggingen worden onderzocht.

Een doortrekking van de N22 naar de A4/44, welke in het verleden aan de orde is geweest, acht de provincie Noord-Holland op dit moment niet reëel, tegen de achtergrond van vroegere besluitvorming over de A/N22, en trouwens ook niet nodig, gelet op de in aanleg zijnde N207. Derhalve wordt deze mogelijkheid in het MER niet nader onderzocht.

Willekeurige combinatie van bovenstaande elementen leidt tot een groot aantal varianten. Om in het MER een heldere beschrijving van het N22-alternatief te krijgen wordt ze beschreven vanuit een aantal combinatie-varianten. Ten behoeve van de samenstelling van het meest-milieu-vriendelijke alternatief en bij de uit-

eindelijke besluitvorming in de streekplan-uitwerking kunnen uiteraard andere combinaties uit genoemde en niet genoemde varianten worden gemaakt.

Het openbaar-vervoeralternatief

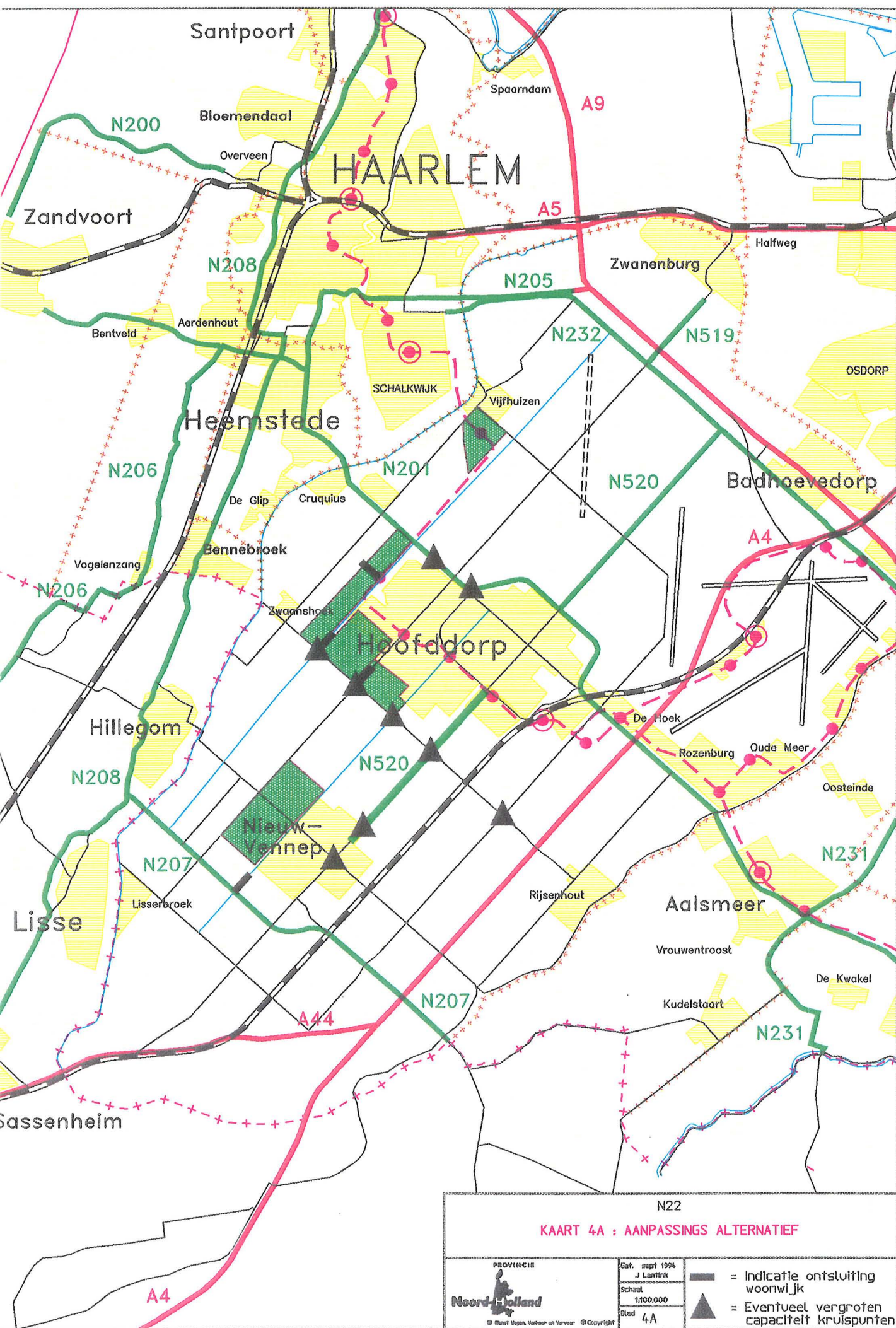
Gedachte bij dit alternatief is dat mogelijkerwijs een extra inzet op het openbaar vervoer gevolgen heeft voor de aard, functie, ligging en uitvoeringsvorm van de N22. In overleg met de vervoerbedrijven NZH en NS zal worden nagegaan of een ten opzichte van Inverno verdergaande verbetering van het openbaar vervoer, in relatie tot de N22-problematiek, mogelijk is. Daarvoor zal onder meer gebruik worden gemaakt van de gezamenlijk door NZH en de provincie Noord-Holland uitgevoerde studie 'Optimalisatie lijnennet' (DHV, mei 1994).

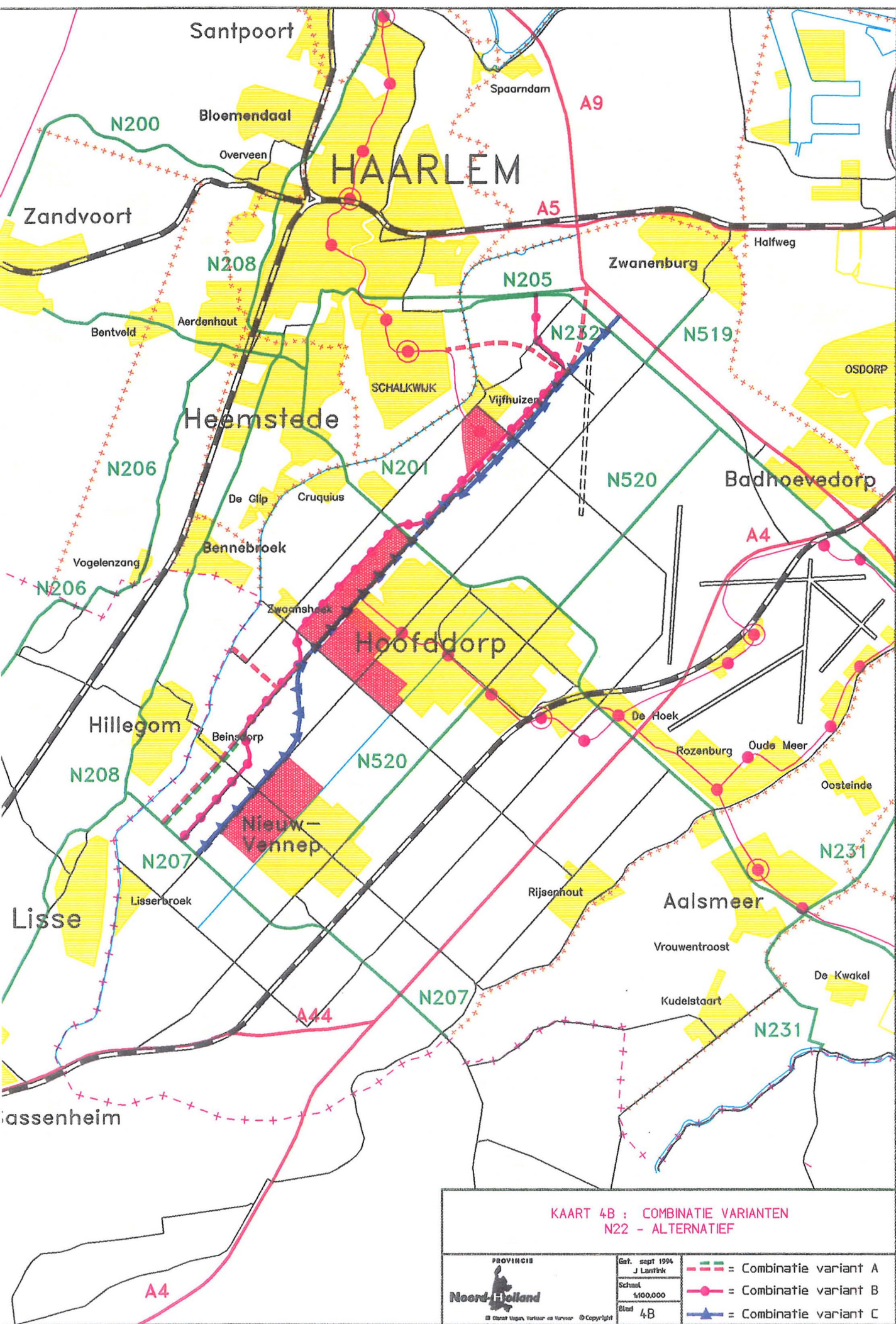
In het schema op pagina 17 zijn de alternatieven en varianten globaal beschreven. Zie ook kaart 4 (a, b en c).

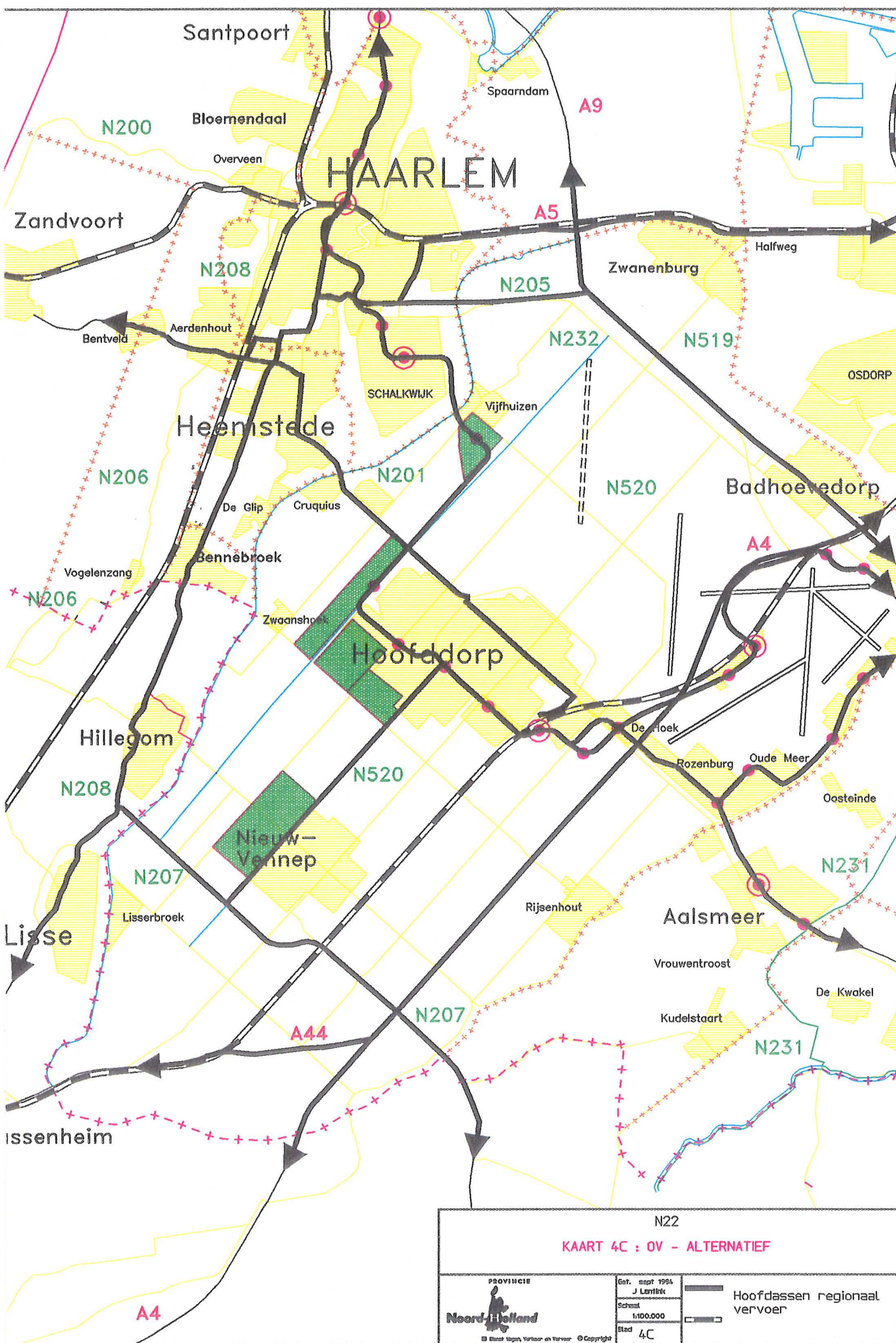
Meest milieu-vriendelijke alternatief

De N22 beoogt de te verwachten verkeersproblemen op de bestaande wegen in de Haarlemmermeer (en deels ook in Zuid-Kennemerland) op te lossen of in ieder geval aan die oplossing bij te dragen, onder optimale condities voor het milieu. De mate waarin dit lukt kan in de bovenstaande varianten min of meer verschillend zijn, evenals de effecten op natuur, landschap en milieu. Ook kunnen er door de aanleg van de N22 nieuwe knelpunten ontstaan.

Voor beide beleidspakketten ("Doelstellingen"/Inverno en "Goedgekeurde of goed te keuren maatregelen") zal uit het onderzoek moeten blijken welk alternatief (aanpassing, N22 of openbaar vervoer) aangewezen kan worden als het meest milieu-vriendelijk alternatief (MMA). Daarbij zou het ook zo kunnen zijn dat het MMA bestaat uit weer een andere combinatie uit de beschreven alternatieven en varianten.







“Aanpassing”	N22-alternatief			“Openbaar Vervoer”
	“N22-A”	“N22-B”	“N22-C”	
Ontsluiting bouwlocaties bestaande wegen Verbetering Bennebroekerweg Verbetering Rijnlanderweg	Gestrekt tracé langs westkant IJtocht Aansluiting A9 in knoop Aantakking vanuit Haarlem- Schalkwijk (Aziëweg) Aantakking vanuit Zuid-Holland (“weg bezuiden Bennebroek”) Subvariant: Bij Nieuw-Vennep langs oostkant IJtocht	Aansluiting A205 Omleiding ter hoogte van Overbos-West Uitbuiging bij Nieuw-Vennep naar Middelweg.	Aansluiting A9 Bij aanleg 5P: onderdoorgang Tracé ten oosten IJtocht ter hoogte van Vijfhuizen Tracé ten westen IJtocht Uitbuiging tracé naar IJweg.	Aantakking op Zuid-Tangent Overig nader te bepalen Optimalisatie lijnnennet

Alternatieven en combinatievarianten N22-alternatief ten behoeve van MER N22 (exclusief MMA)

zal van het grond- en oppervlaktewater de kwaliteit worden aangegeven.

Het onderzoek naar de gevolgen van **de alternatieven** richt zich in het studiegebied op:

- de directe en indirecte gevolgen van het benodigde grondverzet voor de bodemstructuur en de veranderingen van de waterspanning in de ondergrond in het plangebied;
- de toekomstige waterhuishouding;
- de kwaliteitsveranderingen in de bodem, grondwater en oppervlaktewater;
- grond- en oppervlaktewater.

6.6 Culturele en historische geografie en landschap

In het studiegebied zal **de huidige situatie** wordt beschreven ten aanzien van:

- de bestaande landschappelijke, cultuurhistorische, en archeologische (hoog-) waardevolle elementen in het gebied;
- de visueel-ruimtelijke werking van elementen en het landschap binnen en buiten het plangebied.

Inzake **de alternatieven** komen in het studiegebied de volgende aspecten aan de orde:

- aantasting van waardevolle patronen en landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische elementen in het gebied en de mogelijke wederzijdse aanpassing van weg en deze patronen en elementen op elkaar;
- de verstoring van landschappelijke structuren en versnippering van het gebied;
- het aanduiden en beoordelen van de visueel-ruimtelijke werking die de alternatieven op de omgeving zullen hebben.

6.7 Woon- en leefmilieu

In het studiegebied zal de voorgenomen aanleg van de N22 zijn effecten hebben op het bestaande en toekomstige woon- en leefmilieu in met name Haarlemmermeer en Zuid-Kennemerland. Aan de hand van een aantal van de hiervoor beschreven aspecten wordt deze invloed beschreven.

Zowel **de bestaande** als **de nieuwe situatie** (aanpassing, N22, openbaar vervoer) worden beschreven. Het gaat hierbij vooral om de verkeersveiligheid, de verkeersoverlast, geluidhinder en barrièrewerking, alsmede de te nemen compenserende maatregelen.

Initiatiefnemer

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
voor dezen,

Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer,

bezoekadres:	postadres:
Zijlweg 245	Postbus 205
2015 CL HAARLEM	2050 AE OVERVEEN

Bevoegd gezag

Geduputeerde Staten van Noord-Holland,
voor dezen,

Dienst Milieu en Water

bezoekadres:	postadres:
Houtplein 33	Postbus 3088
2012 DE HAARLEM	2001 DB HAARLEM

Inspraak

U kunt uw schriftelijke reactie op deze
Startnotitie MER N22 binnen de daartoe gestelde
termijn insturen naar:

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Postbus 123
2000 MD HAARLEM

Informatie

Meer informatie? U kunt zich wenden tot de
Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer,
telefoon 023 14 52 37 of 14 52 45
(W. Erkelens, C.P. de Vries).

Overzicht procedure MER/streekplanuitwerking N22

MER			Streekplanuitwerking		
Termijnen	Initiatiefnemer/ bevoegd gezag	Anderen	Initiatiefnemer/ bevoegd gezag	Anderen	Termijnen
13 wkn. (+max. 8 wkn.) 9 wkn. (tot. 8 wkn.)	Startnotitie				
	Bekendmaking				
		Inspraak/advies			
		Advies richtlijnen Cmer			
	Richtlijnen				
	Opstellen MER		Opstellen ontwerp streekplan		
	Indienen MER				
	Beoordelen aanvaardbaarheid MER				
	Bekendmaking MER		Terinzagelegging ontwerp streekplan		
		Inspraak/advies		Bezwaren	
		Toetsingsadvies Cmer			max. 26 wkn.
	Evaluatie milieugevolgen		Vaststelling streekplan		
			Terinzagelegging		

Vigerend ruimtelijk en ruimtelijk relevant beleid

1. Rijksbeleid

In dit verband belangrijke beleidsnota's op rijks-niveau zijn: de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX), het Nationaal Milieubeleidsplan, het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII) het Structuurschema Groene Ruimte en de ontwerp-PKB Schiphol. De rode draad door deze nota's is te streven naar een zodanig gebruik en inrichting van de ruimte resulterend in een duurzame fysieke omgeving en samenleving. Vermeld zijn hier de drie nota's die in dit kader van direct belang zijn in relatie tot de aanleg van de N22.

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII)

Het SVVII, dat is afgestemd op het Nationaal Milieubeleidsplan, geeft het rijksbeleid weer ten aanzien van het verkeer en vervoer. Het SVVII stelt duidelijke grenzen aan de nadelige effecten van verkeer en vervoer: luchtverontreiniging, aantasting van de natuur, aantasting van de leefbaarheid etc.

De groei van het autoverkeer (aantal auto-kilometers) moet worden beperkt tot 35% in het jaar 2010 (in plaats van 70% bij ongewijzigd beleid), maar aan de andere kant moet een goede bereikbaarheid van economische centra, binnen deze randvoorwaarden, worden gegarandeerd. De veiligheid inzake het transport van gevaarlijke stoffen mag niet verminderen.

Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX)

In de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra is in het westelijke deel van de Haarlemmeer de realisering van woningbouw voorzien. In het overleg tussen Rijk, provincie, ROA en gemeente Haarlemmeer is afgesproken dat bij Nieuw-Vennep (3.000 woningen) en Hoofddorp-west (6.000 woningen) en Vijfhuizen (1.500 woningen) gebouwd gaat worden. Voor nog eens 4.500 woningen in het westelijk deel van de Haarlemmeer worden nog nadere afspraken gemaakt.

Structuurschema Groene Ruimte

Op basis van een aantal algemene uitgangspunten ten aanzien van onder meer de wederzijds afstemming tussen groene en stedelijke functies, het verbeteren van de milieu- en omgevingskwaliteit van de (nieuwe) stedelijke gebieden,

recreatiemogelijkheden in de Randstad, vernieuwing van het landschap en ecologische verbindingen is in het Structuurschema een zoekgebied aangegeven voor een strategisch Groenproject langs de west- en noordzijde van de Haarlemmeer.

2. Provinciaal beleid

Standpunt Integrale Verkeers- en Vervoervisie Noordvleugel (Inverno)

Eind 1993 hebben provinciale staten op voorstel van GS in hoofdlijnen ingestemd met de door het rijk, de provincie en drie vervoerregio's opgestelde visie op het verkeers- en vervoerbeleid in de Noordvleugel. Daarmee is het provinciale verkeers- en vervoerbeleid voor dit deel van de provincie vastgelegd. De uit de visie voortkomende ruimteclaims zullen, voorzover zij nog niet in streekplannen zijn opgenomen, bij streekplanherzieningen integraal worden afgewogen.

Structuurvisie Noord-Holland 2015

Deze nota is opgebouwd rond twee hoofdkeuzen: handhaving en verbetering van het leefklimaat en verkleining van achterstanden.

Wat betreft verkeer en vervoer gaat deze nota uit van beperking van de groei van de automobiliteit, maar tevens het garanderen van de bereikbaarheid van economische centra. Daarom wordt, naast voorstellen voor verbetering van het openbaar vervoer, op enkele plaatsen uitbreiding van het wegennet voorzien.

Streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (ANZKG)

In het vigerend streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (ANZKG) is aangegeven dat de N22 in principe een goede mogelijkheid biedt de problemen veroorzaakt door het autoverkeer in de Haarlemmermeerpolder, Zuid-Kennemerland en de Bollenstreek op te lossen. In het streekplan is de N22 opgenomen vastgelegd tussen de (verlengde) N207 en de Geniedijk. Het gedeelte ten noorden van de Geniedijk dient door middel van een streekplan-uitwerkingsprocedure (ex artikel 4a, lid 8 W.R.O.) nader te worden gezien.

(Ontwerp) Partiële herziening streekplan ANZKG Haarlemmermeer/ Schiphol

In de ontwerp partiële herziening van het streekplan ANZKG voor Haarlemmermeer/Schiphol

wordt uitgebreid aandacht geschonken aan de N22.

Met in de komende 10 à 15 jaar nog eens circa 50.000 inwoners extra en een toename van het aantal arbeidsplaatsen in dezelfde orde van grootte, is de N22 volgens het ontwerp zeker noodzakelijk. In het ontwerp-streekplan is het tracé van de N22 met de aanduiding 'nader te bepalen' gesitueerd langs de westkant van de IJtocht, waarbij het streven erop gericht is de N22 aan de noordkant aan te sluiten op de A9 en aan de zuidkant op de (verlengde) N207.

Provinciaal Milieubeleidsplan Noord-Holland

Handhaving en verbetering van de kwaliteit van het fysieke leefmilieu in Noord-Holland is het hoofddoel van het milieubeleidsplan.

Uitgangspunt daarbij is duurzame ontwikkeling. Twee elementen daarvan zijn het bevorderen van het openbaar vervoer in combinatie met het terugdringen van vermijdbare automobiliteit en het behouden en/of bevorderen van de natuurlijke en landschappelijke verscheidenheid en samenhang in Noord-holland.

Het mobiliteitsbeleid moet gericht worden op een blijvende bereikbaarheid van economische centra. In dit licht is nieuwe weginfrastructuur aanvaardbaar, maar deze dient dan wel zoveel mogelijk gebundeld te worden met bestaande infrastructuur. De inpassing in natuur en landschap verdient daarbij de volle aandacht.

Beleidsvisie ontwikkeling Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS)

De beleidsvisie geeft een visie op de functie en betekenis van natuur en landschap en beschrijft de "harde kern" van de natuur in Noord-Holland. Binnen de PEHS wordt herstel en/of ontwikkeling van natuur en landschap nagestreefd.

(ontwerp-)Gebiedsperspectief Groenzône Westelijke Haarlemmermeer

In het Gebiedsperspectief, dat in het kader van een te starten landinrichtingsprocedure is opgesteld, geeft een samenvatting van rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid ten aanzien van de beoogde groenontwikkeling in het westen van de Haarlemmermeer. Er worden concrete voorstellen gedaan voor de inrichting en ook voor het tracé van de N22. De weg kan min of meer de oostelijke begrenzing van het Groengebied gaan vormen.

Mobiliteitsplan Zuid-Holland, deel 2

In het mobiliteitsplan Zuid-Holland schetst de provincie Noord-Holland haar beleid ten aanzien van de mobiliteit. Deel 2 heeft betrekking op het 'landelijk gebied'. Van het mobiliteitsplan is op dit moment een 'contouren-nota' verschenen.

Hierin wordt het kader geschetst voor het op te stellen mobiliteitsplan. De N22 komt in de nota aan de orde als een nog te realiseren noord-zuidverbinding. Met het oog op de problemen in oost-west richting vanuit de regio Duin- en Bollenstreek moet nog nader onderzoek worden gedaan.

3. Regionaal Beleid

Integrale Verkeers- en Vervoervisie voor de Noordvleugel (Inverno)

In de Noordvleugel van de Randstad vindt de uitwerking van het rijks-, provinciaal- en regionaal verkeers- en vervoer beleid plaats in de Integrale Verkeers- en Vervoervisie Noordvleugel en in de Regionale Verkeers- en Vervoerplannen (RVVP'en).

Inverno geeft op het schaalniveau van de noordvleugel van de Randstad een kwantitatieve en kwalitatieve invulling aan het landelijke mobiliteitsbeleid. Kern van de nota is het bereiken van voldoende bereikbaarheid en voldoen aan de leefbaarheidsdoelstellingen door uitvoering van een samenhangend pakket van maatregelen, bestaande uit het voeren van een stringent flankerend beleid, het realiseren van een forse kwaliteitssprong in het openbaar vervoer en waar nodig, uitbreiding van de wegcapaciteit. In hoofdlijnen kan de provincie Noord-Holland zich vinden in de in Inverno voorgestelde maatregelen (zie standpunt Inverno). De vervoerregio's hebben aangegeven Inverno te zullen betrekken bij de opstelling van hun RVVP'en. Het Rijk zal Inverno gebruiken bij de toetsing van de RVVP'en.

Regionaal Verkeers- en Vervoersplan van het Regionaal Orgaan Amsterdam

Het Regionale Verkeers- en Vervoerplan is het verkeers- en vervoerbeleid van het ROA weergegeven. De ROA-vervoerregio heeft medio vorig jaar van de minister van Verkeer en Waterstaat een voorlopige erkenning gekregen als vervoerregio. In het ontwerp-RVVP is de N22 opgenomen als een 2x1-strooks weg (doelstellingenvariant 2005).

Ontwerp Regionaal Structuurplan 1995-2005 van het Regionaal Orgaan Amsterdam

Het ontwerp-Intergemeentelijk Structuurplan geeft de door het ROA gewenste ruimtelijke ontwikkeling. In het Structuurplan is de gehele N22 opgenomen, inclusief een aansluiting op de A9.

Ontwerp-Regionaal Verkeers- en Vervoerplan Vervoerregio Haarlem/ IJmond

Het ontwerp van het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan geeft aan op welke wijze de vervoerregio Haarlem/IJmond de regio bereikbaar en leefbaar wil houden. In het RVVP is de N22 aangegeven tussen de N207 en de A9. Ook de aantakkingen op de N22 (Aziweg en weg bezuiden Bennebroek) komen aan de orde, maar krijgen een lage prioriteit ('niet actief voorbereiden').

(ontwerp) Intergemeentelijk Structuurplan Zuid-Kennemerland

Bennebroek, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Heemstede en Zandvoort zijn de gemeenten in het gewest Zuid-Kennemerland. Op het gebied van onder meer de ruimtelijke ordening werken deze gemeenten met elkaar samen. Het Intergemeentelijk Structuurplan is er om structuur te geven aan het denken omtrent de inrichting van het gewest, om de gedachten van afstemming en samenhang zichtbaar te maken en nieuwe impulsen te geven. In het Intergemeentelijk Structuurplan gaat uit van de aanleg van de N22 tussen de N207 en de A9.

4. Gemeentelijk beleid

Ontwerp Structuurplan Haarlemmermeer

In het Structuurplan wordt een overzicht gegeven van de (mogelijke) ruimtelijke ontwikkelingen in Haarlemmermeer op de korte en lange termijn. In het ontwerp is de N22 opgenomen tussen de N207 en de A9, met een omleiding om de toekomstige woonwijk Overbos-West en een uitbuiging nabij Beinsdorp (tracé via de Middelweg).

Bestemmingsplan

Ter plaatse van de geprojecteerde N22 vigeert het bestemmingsplan Uitbreidingsplan in Hoofdzaak, derde wijziging 1963, goedgekeurd door GS in 1965. In dit bestemmingsplan is met

het oog op een toekomstige weg een strook grond ten westen van de IJtocht bestemd ten behoeve van agrarisch gebruik, maar de gronden dienen vrij gehouden te worden van ongewenste ontwikkelingen (opstallen e.d.). Uitzondering is de bebouwing te Beinsdorp en een direct ten zuiden gelegen groenstrook. Deze laatste bestemmingen zijn opgenomen in het bestemmingsplan Uitbreidingsplan in Onderdelen Beinsdorp, 1960, goedgekeurd door GS in 1962.

Alternatief

Hoofdkeuzemogelijkheid.

Bevoegd gezag

Een overheidsorgaan dat bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit.

Commissie voor de milieu-effectrapportage

Een onafhankelijke door het Rijk ingestelde commissie, bestaande uit deskundigen, waaruit een werkgroep wordt gevormd, die belast is met het adviseren over de richtlijnen voor de inhoud van een op te stellen milieu-effectrapport en met de toetsing van een opgesteld milieu-effectrapport op juistheid en volledigheid.

Compenserende maatregelen

Maatregelen die nadelige milieu-effecten op een andere locatie kunnen compenseren

Congestie

Snelheidsverlaging en filevorming en als gevolg daarvan tijdverlies.

Emissie

Uitstoot of lozing van een stof, geluid of licht.

GS

Gedeputeerde Staten, dagelijks bestuur van de provincie.

Haarlem-IJmond

Samenwerkingsverband tussen gemeenten en gewesten Zuid-Kennemerland en IJmond. Werken samen in vervoerregio.

Infrastructuur

Stelsel van wegen, vaarwegen en spoorlijnen in het gebied.

Initiatiefnemer

Een natuurlijk persoon dan wel een privaats- of publiekrechtelijk persoon, die een bepaalde activiteit wil (doen) ondernemen en daarvoor een besluit vraagt respectievelijk zelf wil nemen.

Inverno

De INtegrale VERkeers- en vervoersvisie voor de NOordvleugel van de Randstad is een vertaling van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel d (SVV-II) van de rijksoverheid. Op het schaalniveau van de Noordvleugel wordt op hoofdlijnen het landelijke verkeers- en vervoersbeleid kwantitatief en kwalitatief ingevuld.

De visie is opgesteld door het rijk, de provincie en de drie vervoerregio's (ROA, Haarlem-IJmond, Gooi en Vechtstreek).

Milieu-effectrapport (MER)

Een openbaar document waarin van een voorgenomen activiteit en van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven de verwachte gevolgen voor het milieu in hun onderlinge samenhang op systematische en op zo objectief mogelijke wijze worden beschreven. Het wordt opgesteld ten behoeve van een of meer besluiten die over de betreffende activiteit moeten worden genomen.

Milieu-effectrapportage (m.e.r.)

Een hulpmiddel bij de besluitvorming, dat bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een milieu-effectrapport en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van

een mede op basis van dat milieu-effectrapport genomen besluit, een en ander met inachtneming van de voorgeschreven procedurele uitgangspunten.

Mitigerende maatregelen

Milieu-effect verzachtende maatregelen

Mobiliteit

Het verplaatsingspatroon, uitgedrukt in het product van een aantal verplaatsingen (van mens of goed) en de lengte van de verplaatsing.

O.V.

Openbaar vervoer, ook collectief personenvervoer genoemd.

Regionaal Verkeers- en Vervoersplan

Plan voor het verkeers- en vervoerbeleid in een vervoerregio. Het idee is ontwikkeld in het SVVII tegen de achtergrond dat uitvoering van het landelijke verkeers- en vervoerbeleid op regionaal zal moeten gebeuren.

Richtlijnen

Document waarin het Bevoegd Gezag aangeeft wat er in het MER moet worden onderzocht.

ROA

Regionaal Orgaan Amsterdam.

Startnotitie

Document waarin de Initiatiefnemer aangeeft wat hij voornemens is te onderzoeken.

Variant

Subkeuzemogelijkheid binnen een alternatief.

Zuid-Tangent

Een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding ten westen en zuiden van Amsterdam. De hoofd-route loopt van IJmuiden via Haarlem, Hoofddorp, Schiphol-Centrum (en -Oost), Amstelveen en Amsterdam- Zuidoost naar Weesp. De zijtak gaat vanaf Hoofddorp, via Aalsmeer, Uithoorn, Mijdrecht en Vinkeveen naar de A2. Tevens is er sprake van een aantakking te Hoofddorp, vanuit Nieuw-Vennep.

I Colofon

Uitgave

Provinciaal Bestuur van Noord-Holland
Provinciehuis, Dreef 3
2012 HR Haarlem

Eindredactie

Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer
afdeling Algemeen Verkeers- en Vervoerbeleid

Grafische verzorging

Facilitair Bedrijf
bureau Grafische Productie

Kaarten

Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer
bureau Landmeetkundige Zaken

Papier

Chloorvrij

Oplage

300 exemplaren

Haarlem, oktober 1994

