

644-23
(2*) b/b

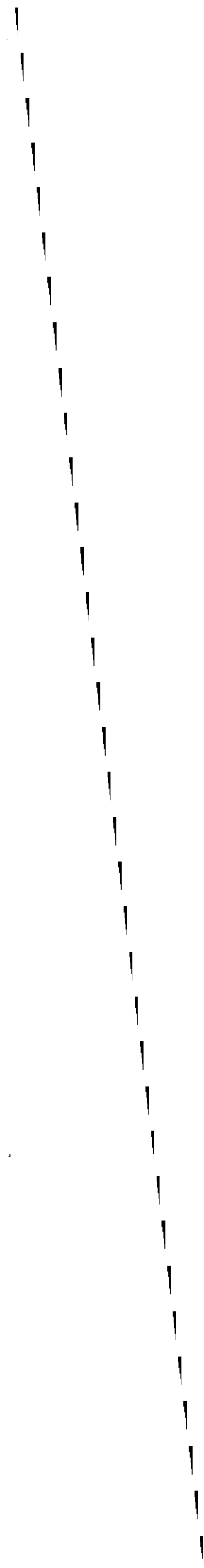
RICHTLIJNEN MILIEU-EFFCTRAPPOR
STREEKPLANUITWERKING AANLEG N22

INHOUDSOPGAVVE:

1. Inleiding
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming
 - 2.1 Probleemstelling
 - 2.2 Doel
 - 2.3 Besluitvorming
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven
 - 3.1 Inleiding tot het ontwikkelen van alternatieven
 - 3.2 Alternatieven
 - 3.3 Uitvoering
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten
 - 4.1 Algemeen
 - 4.2 Mobiliteit
 - 4.3 Landschap
 - 4.4 Bodem en water
 - 4.5 Flora, fauna en ecosystemen
 - 4.6 Geluid
 - 4.7 Luchtverontreiniging
 - 4.8 Externe veiligheid
 - 4.9 Woon- en leefmilieu
 - 4.10 Ruimtegebruik
5. Vergelijking van alternatieven
6. Leemten in kennis
7. Samenvatting

Bijlage: Uitvoeringsvarianten

Nota van beantwoording



1. INLEIDING

Ons college is voornemens de N22 te Haarlemmermeer aan te leggen. Hiertoe wordt een streekplanuitwerking vastgesteld. Voor dit besluit wordt de procedure van milieu-effectrapportage (m.e.r.) gevolgd. In dit kader is ons college zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag.

De startnotitie voor de m.e.r. lag ter visie van 28 oktober tot 26 november 1994. Een ieder is in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken over de startnotitie met het oog op de inhoud van deze richtlijnen. Voorts zijn de wettelijk adviseurs in de gelegenheid gesteld terzake van advies te dienen. Voor een overzicht en de wijze van verwerking van de ontvangen reacties wordt verwezen naar de Nota van beantwoording.

Onderhavige richtlijnen bakenen de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER) af.

2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

2.1 Probleemstelling

Ruimtelijk kader

Blijkens (het ontwerp van) de partiële herziening Streekplan ANZKG Haarlemmermeer/Schiphol (na deze: partiële streekplanherziening Haarlemmermeer) wordt de N22 aangelegd. De aard, ligging en functie van de N22 komen in dit MER aan de orde.

Mobiliteitsanalyse

Er wordt een analyse van het huidige verkeerspatroon, uitgesplitst naar de verschillende vervoerswijzen, en de ontwikkeling daarvan tot het jaar 2010 gegeven.

Uit de analyse van de huidige situatie moet blijken waar zich op het bestaande wegennet verkeerskundige problemen (verkeersintensiteit in relatie tot verkeerscapaciteit, veiligheid) voordoen.

De analyse van de toekomstige situatie gaat uit van de volgende scenario's:

- een worst case-scenario uitgaande van een 60% groei van het aantal autokilometers in de regio;
- een tussenscenario, uitgaande van een 40% groei van het aantal autokilometers in de regio;
- het doelstellingen-scenario, uitgaande van een 20% groei van het aantal autokilometers in de regio.

In de scenario's wordt rekening gehouden met de voorgenomen ruimtelijk beleid met betrekking tot de luchthaven, werkgelegenheid, stedelijk gebied, infrastructuur en recreatie. Uit de analyse moet blijken waar zich in 2010 verkeerskundige problemen voordoen.

Bereikbaarheid

Beschreven wordt de bereikbaarheid van het gebied en de belangrijkste kernen daarin, uitgedrukt in verkeersintensiteiten en capaciteiten, uitgaande van de huidige en op korte termijn

te realiseren infrastructuur. De bestaande en nieuwe knelpunten voor auto- en fietsverkeer en weggebonden openbaar vervoer worden vermeld.

Leefbaarheid

Vermeld wordt waar bestaande en toekomstige knelpunten optreden op het gebied van geluidhinder, verkeersonveiligheid en sociale barrièrewerking.

2.2 Doel

Aan de hand van de probleemstelling wordt vermeld in hoeverre de N22 de gesignaleerde bestaande en toekomstige knelpunten oplost. De ontsluiting van het nieuwe stedelijk gebied en werkgebieden alsmede de ontlasting van polderwegen, de Bollenroute en hoofdwegen (noord-zuid verbindingen) in de agglomeratie Haarlem staan hierin centraal.

2.3 Besluitvorming.

Het MER wordt opgesteld voor een streekplanuitwerking over de aard, ligging en functie van de N22. In het MER wordt aangegeven welke besluiten voorts noodzakelijk zijn om tot aanleg van de N22 over te gaan. Daarnaast wordt vermeld hoe de aanleg van de N22 zich verhoudt tot het beleid zoals genoemd in het SVV II, de partiële streekplanherziening Haarlemmermeer, de PKB Schiphol, het provinciaal milieubeleidsplan en waterhuishoudingsplan, het ROA-structuurplan, RVVP ROA, RVVP Haarlem/IJmond, RVVP Duinen Bollenstreek en het structuurplan Haarlemmermeer. Aandacht wordt besteed aan het Gebiedsperspectief Groenzone Westelijk Haarlemmermeer.

3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Inleiding tot het ontwikkelen van alternatieven.

Vanuit de probleem- en doelstelling worden alternatieven ontwikkeld welke zich begeven binnen het ruimtelijk kader van de partiële streekplanherziening Haarlemmermeer.

Bij de ontwikkeling van de alternatieven zijn twee aspecten van belang, te weten de aard en functie van de N22 alsmede de ligging/tracering.

Voor de aard en functie van de N22 zijn met name de bereikbaarheidsaspecten van primair belang. Voor het tracé zijn de leefbaarheidsaspecten van primair belang.

Voorts wordt aandacht besteed aan uitvoeringsaspecten als de ligging (ook verdiept, verhoogd etc.), dimensionering, inrichting en voorzieningen.

De alternatieven worden voor wat betreft capaciteit ontwikkeld op basis van het onder 2.1 beschreven tussenscenario. Door middel van een gevoeligheidsanalyse wordt bezien in hoeverre beide andere scenario's aanleiding geven de alternatieven aan te passen.

Bij combinatie van keuzemogelijkheden tot alternatieven staat voorop dat elk alternatief realiteitswaarde bezit.

3.2 Alternatieven

In het MER worden de volgende alternatieven beschreven:

- aanpassingsalternatief;
- openbaar-vervoeralternatief;
- infrastructuuralternatieven;
- meest milieuvriendelijk alternatief.

Aanpassingsalternatief

In het MER wordt bezien in hoeverre het mogelijk is om (een deel van) de geconstateerde knelpunten op te lossen zonder aanleg van de N22. Daarbij kan gedacht worden aan mobiliteitsgeleidende maatregelen en verbetering en/of opwaardering van bestaande wegen die de functie van de N22 kunnen overnemen.

Openbaar-vervoeralternatief

Dit alternatief gaat in tegenstelling tot de andere genoemde alternatieven uit van het INVERNO-scenario wat betreft de automobiliteitsontwikkeling. Dit alternatief sluit aan bij hetgeen terzake is beschreven in de startnotitie.

Infrastructuuralternatieven

Als basis worden in dit verband twee varianten beschreven. In het ene wordt het geplande groengebied qua ruimtegebruik zo veel mogelijk ontzien en in het andere het stedelijk gebied (kortom: een meest oostelijke respectievelijk westelijke ligging van de N22 binnen het plangebied).

Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

Het mma scheidt optimale ruimte voor de realisering van het Gebiedsperspectief Groenzone Westelijk Haarlemmermeer, waarbij binnen wettelijke grenswaarden wordt geopereerd en optredende milieu-effecten zo veel mogelijk worden gemitigeerd.

3.3 Uitvoering

Uitvoeringsaspecten worden uitsluitend beschreven voor zover dez relevant zijn voor de aard, ligging en functie van de N22. In bijlage 1 worden hiervoor aandachtspunten gegeven.

4 BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-EFFECTEN

4.1 Algemeen

Studiegebied

De omvang van het studiegebied wordt bepaald door de probleem-analyse en de effectanalyse (reikwijdte van de gevolgen van de alternatieven). De omvang van het studiegebied verschilt per milieu-aspect.

Omgevingsanalyse

De bestaande toestand en de autonome ontwikkeling van de diverse milieu- en ruimtegebruiksaspecten wordt beschreven. Deze beschrijving heeft een tweeledig doel:

- globaal inzicht bieden in de karakteristiek van het gebied;
- referentiekader voor de effectanalyse.

De bestaande toestand betreft de milieu- en ruimtegebruiksaspecten van het gebied zoals die op dit moment bestaan. De autonome ontwikkeling betreft de situatie die ontstaat indien het in de partiële streekplanherziening Haarlemmermeer en andere beleidskaders (zie par. 2.3) verwoorde beleid is gerealiseerd. Bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling (= referentie) wordt uitgegaan van realisering van het aanpassingsalternatief. Het referentiejaar is 2010.

Effectanalyse

De gevolgen voor het milieu en ruimtegebruik van de alternatieven en varianten worden beschreven. Deze worden gerelateerd aan de autonome ontwikkeling.

Bij de effectbeschrijving worden de volgende algemene richtlijnen gehanteerd:

- de aard van de effecten (tijdelijk/permanent, ophefbaar/onomkeerbaar, onmiddelijk/op termijn optredend);
- de effecten worden kwantitatief en waar nodig kwantitatief beschreven. De mate van detaillering wordt bepaald door het informatieniveau dat vereist is voor het besluit waaraan dit MER is gekoppeld;
- de wijze waarop de effecten zijn bepaald worden toegelicht. De gevoeligheid van de analyse wordt vermeld;
- bij de beschrijving van effecten wordt in geval van onzekerheid tevens de worst-case benadering gehanteerd;
- aandacht wordt met name besteed aan (belangrijke) effecten die per alternatief/variant verschillen.

Om de varianten op een gestandaardiseerde manier te vergelijken wordt uitgegaan van een tracé op maaiveld. Uitvoeringsaspecten ter vermindering van negatieve milieugevolgen kunnen apart worden beschreven.

4.2 Mobiliteit

Op basis van de mobiliteitsanalyse (par. 2.1) wordt vermeld of en in hoeverre de gesignaleerde problemen worden opgelost en de gestelde doelen worden bereikt. De analyse vindt plaats met het zgn. tussenscenario. Door middel van een gevoeligheidsanalyse met het 'worst-case'- en het doelstellingenscenario wordt vastgesteld of deze leiden tot wezenlijk andere conclusies ten aanzien van het oplossend vermogen en het bereiken van de gestelde doelen. Deze werkwijze geldt **niet** voor het openbaar-vervoeralternatief. Dit alternatief wordt uitsluitend beoordeeld met het doelstellingenscenario (extra openbaar vervoer zonder extra flankerend beleid zal geen effect sorteren en derhalve geen relevante informatie geven).

4.3 Landschap

Landschap omvat het visueel-ruimtelijk landschapsbeeld, de geomorfologische, de aardkundige, de cultuurhistorische en archeologische objecten en waarden in het gebied.

Ingegaan wordt op de visueel-ruimtelijke structuur, de effecten op beeld dragers zoals de Geniedijk en de effecten op het verkavelingspatroon.

4.4 Bodem en Water

Bodem en water omvat de opbouw van de samenhangende bodem-, grondwater- en oppervlaktewatersystemen. Specifiek wordt ingegaan op de effecten op de oppervlaktewaterhuishouding en de effecten van ontgrondingen, vergravingen, ophogingen etc. op bodem en (grond)water.

4.5 Flora, fauna en ecosystemen

Hierbij gaat het met name om de typering van aanwezige en potentiële en/of toekomstige van natuurwaarden in het gebied. Voorts wordt indicatief ingegaan op mogelijke (kleinschalige) natuurontwikkeling als gevolg van aanleg en beheer van de N22.

4.6 Geluid

Het MER biedt t.a.v. de te verwachten geluidbelasting de volgende informatie:

- de 50, 55 en 60 dB(A) contour vanwege de N22 buiten de bebouwde kom (akoestisch ruimtebeslag)
- de geluidbelasting op de gevel van de eerste lijn bebouwing binnen de bebouwde kom;
- de geluidcontouren gebaseerd op de cumulatie van verschillende geluidcontouren (bron: o.a. IMER/Schiphol);
- een schatting van het aantal geluidgevoelige bestemmingen, waarvoor de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.

Bij de bepaling van het akoestisch ruimtebeslag wordt de contourberekening gecorrigeerd conform artikel 103 Wet geluidhinder. Voorts wordt bij de bepaling van het akoestisch ruimtebeslag voor de N22 uitgegaan van een wegdek bestaande uit geluidreducerend asfalt.

Bij wijziging van verkeersintensiteiten wordt aandacht besteed aan beduidende wijzigingen daarvan. Hiervan is sprake bij een toename van minimaal 30% of een afname van minimaal 20%.

4.7 Luchtverontreiniging

Dit aspect betreft de effecten van de emissies van stoffen naar de lucht, zoals luchtkwaliteit, smogvorming, stof- en geurhinder en de totale emissiebijdrage van milieuschadelijke stoffen. Twee aspecten zijn in deze van belang. Enerzijds betreft dit de totale emissies in het studiegebied en anderszijds de toevoeging ten gevolge van het gebruik van de N22 (uitstoot gemotoriseerd wegverkeer in kg/jaar).

Er is sprake van aanzienlijke beïnvloeding van de luchtkwaliteit indien verkeersintensiteiten wijzigen met 25% of meer.

4.8 Externe veiligheid

De risico's van gevaarlijk transport worden omschreven die naar verwachting de 10-6 individueel risicocontour overschrijden.

4.9 Woon- en leefmilieu

Ingegaan wordt op de sociale barrièrewerking en bereikbaarheid van bestemmingen voor langzaam verkeer, amovering van woningen en bedrijven en mogelijke verbeteringen op het gebied van verkeersveiligheid op bestaande routes als gevolg van de aanleg van de N22 (indicatief).

4.10 Ruimtegebruik

De mogelijke ruimtegebruiksfuncties worden globaal beschreven en middels een kaart gevisualiseerd. Aandacht wordt besteed aan de mate waarin deze functies worden gehinderd of onmogelijk worden gemaakt en de extra beperkingen die gesteld kunnen worden aan de alternatieven. Ook wordt aandacht besteed aan de effecten op het landbouwkundig bedrijf en de gebruikswaarde.

5 VERGELIJKING ALTERNATIEVEN

Door middel van een samenvattend overzicht worden de belangrijkste effecten en verschillen van de beschreven alternatieven in beeld gebracht. Een eventuele eindscoringstabel wordt toegelicht. De weging van ongelijksoortige milieu-aspecten wordt inzichtelijk gemaakt.

Waar mogelijk vindt een beoordeling aan de hand van normen, grens- en streefwaarden plaats.

6 LEEMTEN IN KENNIS

Het MER bevat een overzicht van leemten in kennis. Waarom deze bestaan en de manier waarop daarin kan worden voorzien wordt vermeld. Tevens wordt vermeld welk belang de leemten in kennis hebben voor de besluitvorming. Informatie die essentieel is voor de besluitvorming kan niet onder leemten in kennis worden vermeld, maar moet worden geïdentificeerd.

7 SAMENVATTING

De samenvatting van het MER is zelfstandig leesbaar en geeft aan een zo breed mogelijk publiek inzicht om de in het MER beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en alternatieven daarvoor te kunnen beoordelen.

BIJLAGE: Uitvoeringsvarianten

Bij de aanleg en verbetering van de weginfrastructuur worden - in aanvulling op de richtlijnen - de volgende deelactiviteiten onderscheiden:

Aanleg

- verwijdering bestaande weggedeelten en kunstwerken;
- afvoer te verwijderen grond;
- vergravingen, gebruik van ophoogzand;
- kunstwerken en aansluitpunten;
- parallelwegen en ongelijkvloerse kruisingen;
- voorzieningen voor langzaam verkeer en openbaar vervoer;
- aanleg of herziening van verkeerstechnische voorzieningen, zoals verkeersgeleiding en geluidwerende voorzieningen.
- verstoring gevoeligheid ecosystemen over de seizoenen ten gevolge van aanlegwerkzaamheden.

Mobiliteitsgeleidende maatregelen

- beperking van maximaal toegestane snelheden;
- verkeersbeheersingssystemen, -signaleringsystemen, netwerkregulering en/of heroverweging functies van wegen;
- toepassing van doelgroepstroken.

Leefbaarheidsbevorderende maatregelen

In aanvulling op het vorenstaande kan gedacht worden aan:

- landschappelijke inpassing infrastructuur;
- geluidafscherpende maatregelen;
- maatregelen om de bestaande ruimtelijke samenhang te behouden en waar mogelijk te versterken.

NOTA VAN BEANTWOORDING INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding
2. Wijze van verwerking inspraakreacties en adviezen
 - 2.1 Algemeen
 - 2.2 Bereikbaarheid
 - 2.3 Milieu
 - 2.4 Natuur, landschap en ecologie
 - 2.5 Bodem, lucht en water
 - 2.6 Woon- en leefmilieu
 - 2.7 Alternatieven
 - 2.8 Overig

Bijlage: overzicht insprekers en adviseurs

1. Inleiding

De startnotitie MER/Aanleg N22 heeft van 28 oktober tot 26 november 1994 ter inzage gelegen. Voor een ieder bestond gelegenheid om gedurende die periode opmerkingen te maken over de inhoud van de richtlijnen. Voorts zijn de wettelijk adviseurs in de gelegenheid gesteld terzake het bevoegde gezag van advies te dienen.

In totaal zijn 28 inspraakreacties en adviezen ontvangen.

2. Wijze van verwerking inspraakreacties en adviezen

Bij de voorbereiding van de richtlijnen zijn alle ontvangen inspraakreacties en adviezen in beschouwing genomen. Onderstaand overzicht geeft een indruk van de hoofdlijnen van de gemaakte opmerkingen en adviezen. Bij de opstelling van het overzicht is niet vermeld wie en hoe vaak bepaalde opmerkingen zijn ingebracht daar dit voor de afbakening van de richtlijnen niet relevant is.

De opmerkingen zijn naar aard en inhoud gerubriceerd. In onderstaande tekst is door middel van inspringende teksten gemotiveerd aangegeven welke reacties niet zijn verwerkt. Het ontbreken van een inspringende tekst betekent dat deze reacties impliciet dan wel expliciet zijn verwerkt in de richtlijnen.

2.1 Algemeen

Voor wat betreft toekomstige verkeersontwikkeling rekening houden met scenario van ongewijzigd prijsbeleid.

In het kader van de partiële streekplanherziening zijn bezwaren geuit tegen de aanleg van de N22.

De partiële streekplanherziening Haarlemmermeer is nog niet door Provinciale Staten vastgesteld. Indien de tegen deze herziening ingediende bezwaren ertoe leiden dat de N22 vervalt, zal dit project worden gestopt.

De inspraakperiode is tekort.

De startnotitie is conform het bepaalde in de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht gedurende een periode van 4 weken ter visie gelegd. Reacties welke na het verstrijken van de termijn zijn ontvangen zijn beschouwd bij de voorbereiding van de richtlijnen.

Het MER wordt opgesteld ten behoeve van besluitvorming over een streekplanwijziging.

Het MER wordt opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over een streekplanuitwerking. Dit betekent dat oplossingen voor de geschetste problematiek zich dienen te begeven binnen de kaders van het streekplan. Strategische alternatieven welke zich begeven buiten het kader van het streekplan kunnen derhalve niet worden uitgewerkt.

De uitvoeringsaspecten van de te beschrijven alternatieven moeten worden onderzocht.

Uitsluitend de uitvoeringsaspecten welke bepalend zijn voor de tracékeuze komen in dit MER aan bod. Andere uitvoeringsaspecten komen bij o.m. de besluitvorming omtrent bouw- en aanlegvergunningen aan de orde.

2.2 Bereikbaarheid

Het gebruik van de N22 als sluiproute.

Toename verkeersintensiteit lokale wegenstelsel.

Positieve effecten van een betere bereikbaarheid.

De N22 mag niet leiden tot verkeersknooppunten elders.

Dringende noodzaak aanleg N22.

Per wijk/werklokatie zien welke mogelijkheden er zijn voor flankerend beleid ter beperking mobiliteitsbehoefte.

2.3 Milieu

Geluidshinder bestaande en toekomstige woonwijken.

Cumulatie diverse bronnen van geluidshinder in regio.

Schiphol valt milieu-technisch gezien buiten studiegebied.

De omvang van het studiegebied wordt bepaald door de uitstraling van de (significante) milieu-effecten.

2.4 Natuur, landschap en ecologie

Visuele hinder

Versnippering landschap

Barrières

2.5 Bodem, lucht en water

Bevorderen mogelijkheden nuttig gebruik licht verontreinigde grond.

Dit vormt een aandachtspunt bij de daadwerkelijke uitvoering van werkzaamheden.

Toename luchtverontreiniging.

2.6 Woon- en leefmilieu

Isolatie inwoners van Nieuw Vennep en andere woongebieden.

Verbetering leefmilieu kernen inclusief kernen langs Bollenroute.

Afstand tot woonbebouwing.

Verhoging verkeersveiligheid.

2.7 Alternatieven

Verbetering bestaande wegennet.

Doortrekking N22 naar A44 en verbinding N22 met N206.

Een eventuele doortrekking van de N22 naar de A44 is op dit moment niet aan de orde. Een eventuele doortrekking past niet in het kader van de partiële streekplanherziening. Ons college is van mening dat met de aansluiting van de N207 op de A4 deze relatie is gelegd. Ons college is bereid gezamenlijk met de provincie Zuid-Holland verkeerskundig onderzoek te verrichten naar deze optie en op basis daarvan besluiten te doen nemen over een te volgen procedure. Echter niet in dit kader van streekplanuitwerking.

Rekening houden met goede fietsverbindingen.

Geen aanleg van N22.

Rekening houden met hoogspanningsleidingen en andere leidingstraten.

Noodzakelijkheid van voorgenomen aansluitingen op N22.

Invloed Zuidtangent.

N22 moet tevens oplossing bieden voor verkeersproblematiek N208.

In combinatie met aansluiting op A205 tevens voorzien in aantakking vanuit Schalkwijk.

De aantakking Schalkwijk is onderwerp van studie.

Rekening moet worden gehouden met de 5e baan van Schiphol (randvoorwaarde luchthaven: geen onderdoorgang).

Opwaardering bestaande wegen welke aanleg N22 overbodig maakt.

Combinatie van OV-alternatief met aanpassingsalternatief.

Aansluiting op de A9 heeft geen realiteitswaarde (financieel, technisch en bestuurlijk).

Hoewel deze optie zowel technisch als financieel niet eenvoudig te realiseren zal zijn hecht ons college eraan de verkeerskundige en milieu voor- en nadelen van deze variant duidelijk in beeld te brengen en derhalve onderdeel te laten zijn van het MER.

Een nul-alternatief moet worden beschreven.

De beschrijving van een nul-alternatief is in deze niet opportuun en wel om de volgende redenen. In de eerste plaats voorziet de partiële streekplanherziening in de aanleg van de N22. Slechts de aard, omvang en tracering is onderwerp van nadere uitwerking. De nadere uitwerking moet zich begeven binnen de kaders van het streekplan. Voorts is het evident dat gezien de bestaande verkeersbelasting en de toekomstige ontwikkelingen een infrastructurale voorziening moet worden gepleegd. In die zin zullen ten minste voorzieningen moeten worden gepleegd aan het bestaande wegennet. Het helemaal niets doen - hetgeen uitgangspunt is van een nul-alternatief - biedt derhalve geen zinnige relevante informatie.

Voorts past een dergelijk nul-alternatief niet binnen de mede door de MER-commissie geaccordeerde beschrijving van de autonome ontwikkeling als weergegeven in het IMER. De transparantie van beide MER'en zou verminderen indien nu van een - irreëel - nul-alternatief wordt uitgegaan. Overigens wordt in dit MER het bestaande wegennet, inclusief de aanpassing het Aanpassingsalternatief genoemd.

2.8 Overig

Bij tracering rekening houden met toekomst agrarische bedrijven.

Handhaven open ruimtes en geen bosbouw in regio.

Dit aspect wordt in dit MER niet meegenomen. Bij de inrichting van het groengebied zal dit aspect nader dienen te worden beschouwd.

Bereikbaarheid toekomstig groen- en recreatiegebied.

Economische belang spoedige aanleg N22.

Kapitaalvernietiging gepleegde investeringen.

Waardedaling eigendommen.

Bovengenoemde aspecten vormen geen items voor een milieueffectrapportage. In het kader van dit MER zullen deze aspecten dan ook niet worden beschouwd.

Voor de Floriade moet een MER worden opgesteld; de Floriade mag geen argument voor de aanleg van de N22 zijn.

Op gemeentelijk niveau zal een MER voor de Floriade worden opgesteld. In onderhavig MER zal rekening worden gehouden met mogelijk toekomstige gebruiksfuncties in het gebied. De Floriade is een mogelijke toekomstige gebruiksfunctie.

De aanwezigheid van twee archeologische vindplaatsen.

Trillinghinder bij aanleg en gebruik N22.

De trillinghinder die kan ontstaan bij de aanleg van de N22 is een aandachtspunt bij de beoordeling van de benodigde bouw- en aanlegvergunningen. De hinder die kan ontstaan na ingebruikname van de N22 als gevolg van wegverkeer, zal niet verschillen van de overige wegen in het onderzoeksgebied. Om deze reden zal er in het MER geen aandacht aan dit aspect worden besteed.

Het aantal gehinderden moet worden bepaald.

Er is nog geen duidelijkheid omtrent de vraag waar en in welke dichtheden de nieuwe woonbebouwing wordt gerealiseerd. Hierover valt derhalve niets zinnigs te melden.

Commissie voor de m.e.r.
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

R.O.B.
Kerkstraat 1
3811 CV Amersfoort

SDB
Postbus 87
2160 AB Lisse

Stichting Zuid-Kennemerland Natuurlijk
Paulus Potterlaan 21
2101 CC Heemstede

A. Bijl
Kruisweg 1449
2142 LA Cruquius

Directie L.N.O.
Postbus 3005
2001 DA Haarlem

V.D.V.
Vliegersplein 93
21412 VG Vijfhuizen

J.H.F. Hoogervorst
Postbus 27
2140 AA Vijfhuizen

N.V. Afvalzorg
Postbus 6343
2001 HH Haarlem

Waterschap Groot Haarlemmermeer
Postbus 82
2130 AB Hoofddorp

Provincie Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Postbus 3119
2001 DC Haarlem

SUADA
Postbus 423
2130 MK Hoofddorp

NV Luchthaven Schiphol
Postbus 7501
1118 ZG Luchthaven-Schiphol

Kamer van Koophandel
Postbus 73
2000 AB Haarlem

Woningbouwvereniging BDR
Postbus 92
2130 AB Hoofddorp

Dorpsraad Nieuw Vennepe
Postbus 74
2150 AB Nieuw Vennepe

C. Bulk en B.G.M. Bulk-Bos
Middelweg 111
2151 MP Nieuw Vennepe

E.N.F.B.
p/a Hanstholm 12
2133 KB Hoofddorp

Gemeente Noordwijkerhout
Postbus 13
2210 AA Noordwijkerhout

Hoogheemraadschap van Rijnland
Postbus 156
2300 AD Leiden

Gemeente Hillegom
Postbus 32
2180 AA Hillegom

Gemeente Haarlemmermeer
Postbus 147
2130 AC Hoofddorp

W. Groenveld
Hoofdweg 779
2131 MA Hoofddorp

Gewest Zuid-Kennemerland
Postbus 5204
2000 GE Haarlem

Gemeente Lisse
Postbus 200
2160 AE Lisse

Maatschap P.T. & G.L. de Jong
IJweg 1615
2151 Nieuw Vennepe

A. Kranenburg
Middelweg 35
2151 MP Nieuw Vennepe

Stichting het Noordhollands Landschap
Postbus 257
1900 AG Castricum