

Startnotitie verbreding N244



Provincie Noord-Holland

Verbreding N244

Startnotitie m.e.r.

Definitief

Opdrachtgever:
Provincie Noord-Holland

Grontmij Nederland bv
Zwolle, 23 mei 2006

Verantwoording

Titel : Verbreding N244
Projectnummer : 202044
Referentienummer : 11/99015899
Revisie : D2
Datum : 23 mei 2006

Auteur(s) : Sabien Bouwmeester, Jasper Groebe, Mark Groen
E-mail adres : Robertjan.jonker@grontmij.nl
Gecontroleerd door : Sabien Bouwmeester
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door : Robert Jan Jonker
Paraaf goedgekeurd :



Contact Noordzeelaan 50
8017 JW Zwolle
Postbus 1364
8001 BJ Zwolle
T +31 38 499 16 00
F +31 38 422 76 97
E oost@grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Voorgeschiedenis.....	4
1.3	De Startnotitie en de m.e.r. procedure.....	5
2	Probleemanalyse en beleid.....	7
2.1	Inleiding.....	7
2.2	Probleembeschrijving.....	7
2.2.1	Hiërarchie van het netwerk.....	7
2.2.2	Ruimtelijke ontwikkelingen.....	8
2.2.3	Verkeersveiligheid.....	9
2.3	Doelen.....	9
2.4	Beleid.....	9
2.4.1	Rijksbeleid.....	10
2.4.2	Regionaal beleid.....	11
2.4.3	Provinciaal beleid.....	12
2.4.4	Gemeentelijk beleid.....	14
2.5	Autonome ontwikkelingen.....	15
2.6	Genomen en te nemen besluiten.....	16
3	Scope van alternatieven en varianten.....	17
3.1	Inleiding.....	17
3.2	Alternatieven.....	17
3.2.1	(Gedeeltelijk) opwaarderen N247.....	17
3.2.2	Rondweg om Purmerend.....	18
3.2.3	Parallele N244.....	19
3.3	Varianten.....	20
3.4	Scenario's.....	20
3.5	Nulalternatief.....	21
3.6	Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA).....	21
4	Uitgangssituatie N244.....	22
4.1	Inleiding.....	22
4.2	Huidige vormgeving.....	22
4.3	Randvoorwaarden toekomstige vormgeving.....	23
4.3.1	Inpassing in omgeving.....	23
4.3.2	Openbaar vervoer.....	24
5	Te onderzoeken milieuaspecten.....	25
5.1	Inleiding.....	25
5.2	Bodem en water.....	25
5.3	Landschap en cultuurhistorie.....	26
5.4	Natuur.....	29
5.5	Leefbaarheid (geluid en luchtkwaliteit).....	31
5.6	Verkeer en vervoer.....	32

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De provincie Noord-Holland is van plan om de provinciale weg N244 tussen de A7 bij Purmerend en de N247 bij Edam-Volendam te verbreden tot een regionale weg. Deze verbreding is opgenomen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur, waarin het project zich in de studiefase bevindt.

De verbreding van de N244 betreft een lengte van bijna 6 km. Hiermee is het besluit dat als eerste voorziet in de mogelijke verbreding m.e.r.-beoordelingsplichtig (*Besluit MER, 1994, herziening 1999, categorie D 1.2.*). De Provincie Noord-Holland heeft besloten, vanwege de mogelijke milieueffecten, een m.e.r. uit te voeren.

Het MER vormt onderdeel van het besluit over de herinrichting van de N244 als uitwerking van het Streekplan Noord-Holland-Zuid. Om de milieugevolgen optimaal mee te laten wegen in de besluitvorming zal de provincie Noord-Holland het MER gelijktijdig met de uitwerking van het streekplan opstellen.

1.2 Voorgeschiedenis

In eerste instantie is een totaalaanpak gemaakt voor de rijks- en provinciale wegen in en nabij het plangebied Purmerend/Edam-Volendam. Hierin wordt onder meer de aanpak voor de N244, de capaciteitsuitbreiding van de A7, de realisatie van de tweede Coentunnel en de aanleg van de Westrandweg in samenhang gezien en ontwikkeld. Deze samenhang heeft gestalte gekregen in het Bereikbaarheidsoffensief noordelijke Randstad (BOR)¹ waarin een pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen is opgenomen welke tot 2010 ontwikkeld moeten worden. Ondanks dat de planning voor de capaciteitsuitbreiding van de A7 nog onzeker is als gevolg van uitspraken van de Raad van State over luchtkwaliteit, en realisatie van de tweede Coentunnel en Westrandweg pas in 2012 aan de orde is, is besloten de mogelijke verbreding van de N244 in studie te brengen. Door



¹ De provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam, het Regionaal Orgaan Amsterdam en het ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben in 2001 een 'Bereikbaarheidsoffensief' voor de noordelijke randstad opgesteld (BONRoute). Dit programma bestaat uit een mix van maatregelen, zoals het verbeteren van het openbaar vervoer en de weginfrastructuur.

realisatie rond 2010 kunnen diverse ruimtelijke ontwikkelingen in de regio tijdig worden gefaciliteerd en is de regionale infrastructuur voorbereid op de komende verbeteringen in het hoofdwegennet na 2010.

1.3 De Startnotitie en de m.e.r. procedure

De initiatiefnemer voor de verbreding van de N244 is de Provincie Noord-Holland. De provincie treedt tevens op als Bevoegd Gezag.

Eén van de belangrijkste doelstellingen van een milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats in het planproces en de besluitvorming te geven. Om dit doel te bereiken is er milieu-informatie nodig die toegespitst is op het te nemen besluit. De m.e.r.-procedure begint met de Startnotitie. De Startnotitie beschrijft in grote lijnen de voorgenomen activiteit en de mogelijke consequenties daarvan voor het milieu.

De Startnotitie heeft drie belangrijke functies, namelijk

1. Officiële start van de m.e.r.-procedure;
2. Informatiebron;
3. Sturend document voor het vervolg van de m.e.r.-procedure.

De bekendmaking van de voorgenomen activiteit wordt gedaan met het ter inzage leggen van de Startnotitie. De Startnotitie wordt ter inzage gelegd bij de betrokken gemeenten en de Provincie. Ook wordt deze ter beoordeling gestuurd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage, de wettelijke adviseurs en andere belanghebbenden.

De Startnotitie ligt na publicatie ter visie gedurende de in de advertentie(s) vermelde termijn. Schriftelijke reacties, onder vermelding van *m.e.r./verbreding N244* kunnen binnen de aangegeven termijn worden gezonden naar:

Gedeputeerde Staten van Noord Holland

o.v.v. m.e.r. N244

Postbus 123

2000 MD Haarlem

SMB

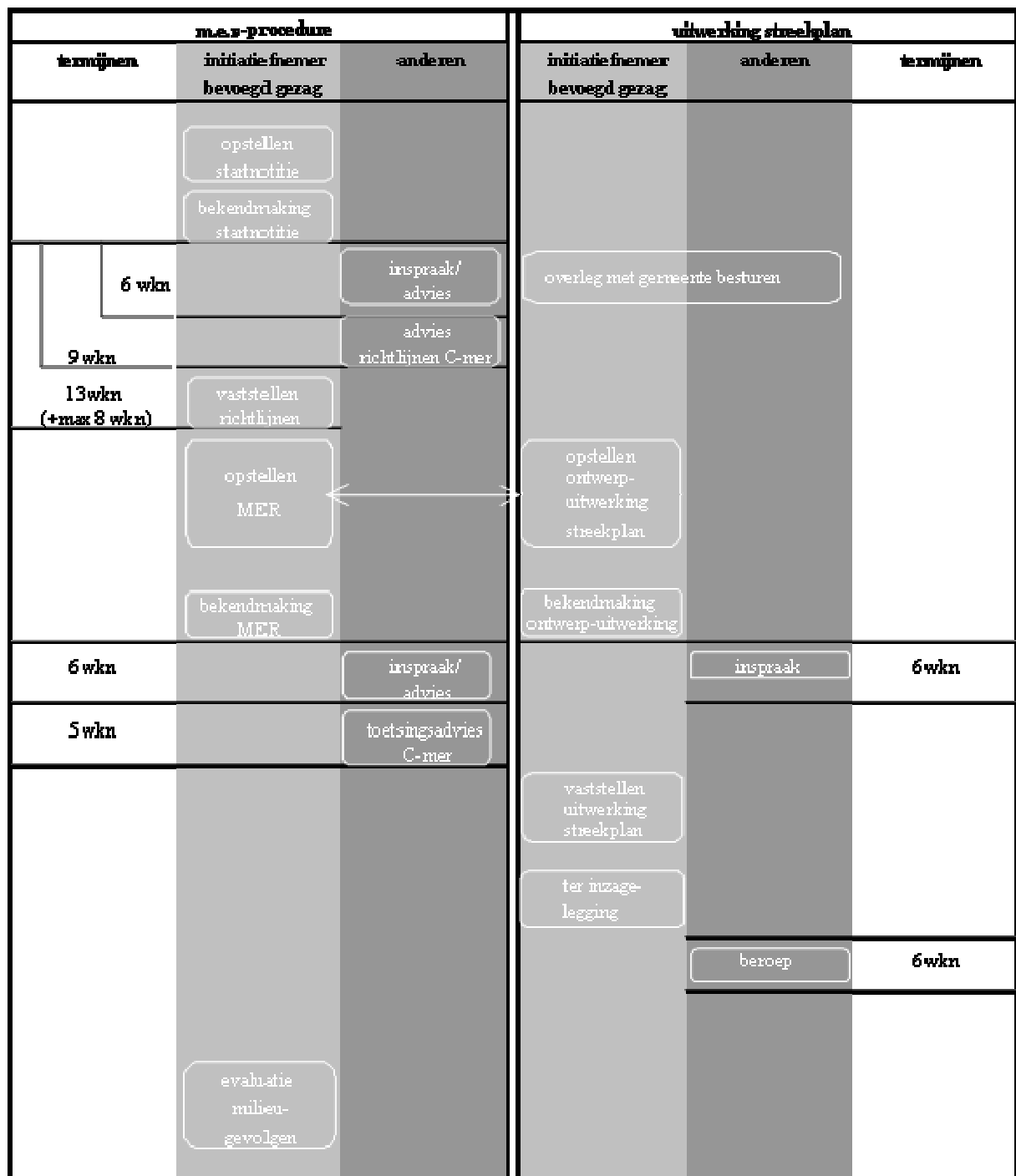
Op 21 juli 2004 is de nieuwe Europese richtlijn voor Strategische Milieubeoordeling (SMB) in werking getreden. De richtlijn is bedoeld om milieueffecten van strategische plannen op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau in beeld te brengen. De Europese richtlijn is voorlopig aanvullend op het Besluit MER, totdat dit besluit is aangepast. SMB-plichtig zijn de volgende plannen en programma's:

- plannen en programma's waarin activiteiten worden overwogen die op grond van de m.e.r.-richtlijn, m.e.r.-(beoordelings)plichtig zijn;
- plannen en programma's waarvoor een beoordeling is vereist op grond van richtlijn 92/43/EEG, de zogenaamde Habitatrichtlijn;
- alle andere plannen met aanzienlijke milieueffecten.

Omdat de voorgenomen activiteit wordt opgenomen in de streekplanuitwerking is gekozen om in het MER direct de onderdelen vanuit de SMB mee te nemen. In dat kader dient deze Startnotitie tevens als document waarin reikwijdte en detailniveau worden beschreven.

Inspraak

Op de Startnotitie en het MER is inspraak mogelijk. Dat kan tijdens het ter inzage leggen van de Startnotitie schriftelijk, of mondeling bij een informatiebijeenkomst. Het tweede moment waarop inspraak mogelijk is, is na het opleveren van het MER, wederom mondeling of schriftelijk. In onderstaand schema is de m.e.r.-procedure gekoppeld aan de procedure voor de streekplanuitwerking visueel gemaakt.



2 Probleemanalyse en beleid

2.1 Inleiding

De N244 tussen de A7 en de N247 is een autoweg, waar een maximumsnelheid van 100 km/u geldt en geen langzaam verkeer is toegestaan. Tussen de A7 en de Salvador Allendelaan in Purmerend is de N244 voorzien van 2x2 rijstroken. Tussen de Salvador Allendelaan en de N247 bij Edam-Volendam heeft de N244 één rijstrook per richting op één rijbaan. Aan noordzijde van de huidige weg ligt een brede reserveringszone als voorbereiding op de mogelijke verbreding. Dit is niet het geval bij de overgang met het spoor en de Ringvaart omdat hier bij verbreding een nieuwe brug moet worden aangelegd.

In de huidige situatie voldoet de weg voor de afwikkeling van het verkeer. Een aantal ontwikkelingen zal echter leiden tot een intensiever gebruik van de weg. Hierbij gaat het om de hiërarchie van het regionale wegennet en om een aantal ruimtelijke ontwikkelingen. In de probleembeschrijving (§2.2) wordt hier nader op ingegaan. Hieruit worden de doelen (§2.3) voor de N244 afgeleid. Tenslotte (§2.4) is in dit hoofdstuk een beleidsanalyse opgenomen

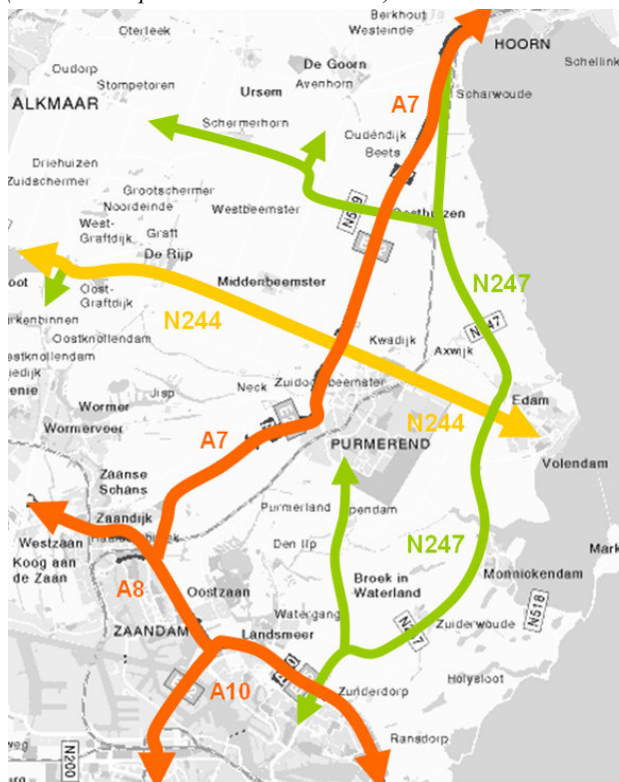
2.2 Probleembeschrijving

2.2.1 Hiërarchie van het netwerk

Ten behoeve van een efficiënter gebruik van de provinciale wegen in het gebied rondom Edam-Volendam wil de provincie Noord-Holland een duidelijker hiërarchie aanbrengen in het wegennet. Vanuit de principes van Duurzaam Veilig is het zeer belangrijk om het gebruik van de weg te laten aansluiten bij het beeld en de vormgeving daarvan. Niet alleen vanuit verkeersveiligheid, maar ook vanuit de bereikbaarheid en milieu is een duidelijke hiërarchische opbouw wenselijk.

Vanuit dit perspectief heeft de Provincie Noord-Holland ervoor gekozen de N244 en de N247 in de toekomst duidelijker van functie te laten verschillen. Dit functionele onderscheid tussen de verschillende wegen is thans niet uit de vormgeving af te leiden. Het gebruik is derhalve ook nog niet in overeenstemming hiermee. De N244 moet in dit kader duidelijker worden neergezet als een verbindingsweg op regionaal niveau. Deze weg verbindt Edam-Volendam met Purmerend-Noord en vormt de belangrijkste verbinding van deze regio met Alkmaar en het hoofdwegennet (A7) richting Amsterdam. De N247 tussen Hoorn en Amsterdam Noord blijft een gebiedsontsluitingsweg voor het landelijk gebied. Hetzelfde geldt voor de N235 tussen Amsterdam Noord en Purmerend.

Figuur 2.1: Hiërarchie van het regionale wegennet
(bron: notitie provincie Noord-Holland)



2.2.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

Ten behoeve van een aantal regionale ontwikkelingen is extra capaciteit nodig op het wegennet in het gebied rondom Purmerend en Edam-Volendam. Hierbij gaat het om de ontwikkeling van:

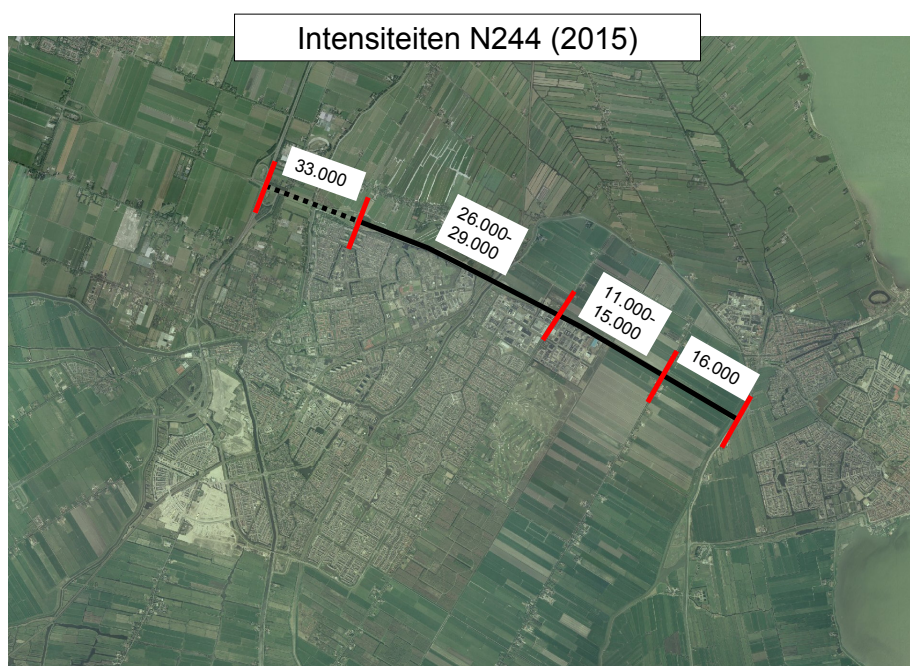
- bedrijventerrein Baanste-Noord (circa 80 ha netto, vanaf 2008),
- de uitbreiding van bedrijventerrein Edam-West met 8 ha;
- de bouw van circa 1050 woningen en 150 zorgseenheden in Edam-Volendam;
- plannen in het kader van Waterlands Wonen voor circa 740 woningen in Lange Weeren;
- overige plannen in het kader van Waterlands Wonen op langere termijn, In totaal gaat het in de regio om een groei van het aantal woningen van circa 6000, waarvan de helft (3000) op uitleglocaties.

Onder druk van deze ruimtelijke ontwikkelingen krijgt dit deel van de N244 de komende jaren extra verkeer te verwerken. De ontsluiting van bedrijventerrein Baanste-Noord vindt rechtstreeks plaats op de N244. Voor 2010 wordt hierdoor op deze weg een probleem in de capaciteit van met name de kruispunten N244 – Edisonweg en N244 - Magneet verwacht. Ook bij de overige kruispunten richting de A7 wordt congestie verwacht. Dit laatste is echter geen direct gevolg van de ontwikkeling van bedrijventerrein Baanste-Noord. Dit blijkt onder meer uit het MER Baanste-Noord en de notitie van de gemeente Purmerend (oktober 2004) over de ontsluiting van bedrijventerrein Baanste-Noord. Uit deze notitie blijkt tevens dat vooral het kruispunt N244 – Edisonweg een probleem gaat vormen vanaf 2009. In de nabije toekomst ontstaat, door capaciteitsgebrek op de N244, overlast op het onderliggend wegennet door congestie en vertraging in de verkeersafwikkeling.

De problematiek als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen is onderstaand ook gekwantificeerd: De berekeningen voor de intensiteit van de N244 inclusief de ontwikkeling van Baanste Noord in 2015 zijn afkomstig uit het verkeersmodel Purmerend (Goudappel Coffeng). Er zijn berekeningen gemaakt van zowel de etmaalintensiteiten als de intensiteiten in de avondspits. In dit model zijn alleen de gegevens van het Purmerendse deel van de N244 opgenomen.

Uit de berekeningen blijkt dat vooral het wegvak Salvador Allendelaan – Edisonweg veel verkeer te verwerken krijgt. De etmaalintensiteit van dit wegvak bedraagt 26.000 – 29.000 motorvoertuigen. Hiermee wordt de capaciteitsgrens voor een dergelijke weg bereikt. In de drukste periode betekent dit dat de verhouding intensiteit-capaciteit boven de 0,8 uit komt, wat betekent dat regelmatig filevorming zal optreden.

Figuur 2.2: Etmaalintensiteiten N244 (2015 2x1strooks)



2.2.3 Verkeersveiligheid

Uit de Monitor Verkeersveiligheid Provinciale Wegen Noord-Holland 2005 (provincie Noord-Holland, 2005) blijkt dat zich op de N244 geen 'black spots' (plekken waar relatief veel ongevallen plaatsvinden) bevinden en dat de weg niet behoort tot de wegen met een hoog risicocijfer.

In de onderstaande tabel staan de ongevallencijfers van de N244 voor het wegvak N247 – A7 weergegeven voor de jaren 1997 – 2003. Deze cijfers laten een sterk variërend ongevallenbeeld zien, met forste stijging van het aantal slachtoffers in 2001 en een dalende trend nadien.

Ongevallen en slachtoffers N244 - wegvak van N247 tot A7

jaar	totaal ongevallen	letselongevallen	dodelijke ongevallen	slachtoffers	Ernstige gewonden	
					doden	zkh.gewonden
1997	31	8	0	9	0	2
1998	27	7	0	9	0	0
1999	17	3	0	5	0	1
2000	20	4	1	6	1	2
2001	33	10	0	16	0	3
2002	47	8	0	12	0	5
2003	32	6	1	9	1	3
207	46	2	66	2	16	

De huidige inrichting van de weg past niet bij de wenselijke Duurzaam Veilige inrichting die geldt voor de maximum snelheid van 100 km/uur. Een snelheid van 100 km/uur hoort binnen de principes van Duurzaam Veilig bij een regionale stroomweg. De hiervoor geldende richtlijnen (Handboek Wegontwerp, CROW 2002, Standaard Eisen Ontwerpbureau Provincie Noord-Holland), gaan uit van een aantal kenmerken waaraan de weg momenteel niet op alle delen voldoet:

- geen gelijkvloerse oversteken;
- niet overrijdbare, voertuigkerende rijbaanscheiding of ten minste een groene asmarkering van voldoende afmeting;
- kruispunten met andere wegen ongelijkvloers.

Mede om deze redenen wordt al op korte termijn de maximum snelheid op de N244 verlaagd tot 80 km/uur.

2.3 Doelen

Met de verbreding van de N244 streeft de Provincie Noord-Holland de volgende doelen na:

Op netwerkniveau:

- Het aanbrengen van een duidelijke hiërarchie in het regionale wegennet.

Op kruispuntniveau:

- Het faciliteren van de groei van het verkeer, als gevolg van een aantal regionale ontwikkelingen, zoals bedrijvenpark Baanste-Noord en de ontwikkelingen voor wonen en werken nabij Edam-Volendam.

2.4 Beleid

In deze paragraaf zal het belangrijkste, meest kaderstellende, beleid worden samengevat. Hierbij wordt aangegeven hoe het beleid een relatie heeft met de voorgenomen activiteit of de locatie ervan. Veelal gaat het hierbij om genomen besluiten waarbij de verbreding van de N244 op de verschillende schaalniveaus aan de orde komt.

2.4.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

Het ruimtelijk rijksbeleid is zoveel mogelijk ondergebracht in één strategische nota op hoofdlijnen, de Nota Ruimte. Deze nota bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het gaat om de inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij het kabinet kiest voor ‘decentraal wat kan, en centraal wat moet’. Provincies verwerken de beleidsuitgangspunten van de Nota Ruimte in hun streekplannen. In de Nota Ruimte zijn Nationale Landschappen opgenomen, dit zijn gebieden met internationaal zeldzame en nationaal kenmerkende kwaliteiten op landschappelijk, cultuurhistorisch en natuurlijk gebied. Nationale landschappen moeten zich sociaaleconomisch voldoende kunnen ontwikkelen terwijl de bijzondere kwaliteiten van het gebied worden behouden of worden versterkt. Uitgangspunt is ‘behoud door ontwikkeling’: mits de kernkwaliteiten worden behouden of versterkt (ja, mits principe) zijn binnen Nationale landschappen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. Door de ruimtevraag zorgvuldiger in lijn met bestaande patronen te accommoderen, kan de ruimtelijke kwaliteit juist worden ontwikkeld en verbeterd. De primaire verantwoordelijkheid voor de basiskwaliteit van het Nationale Landschap ligt bij de provincies. Maatvoering, schaal en ontwerp zijn bepalend voor behoud van de kwaliteiten van deze landschappen. Om die reden zijn grootschalige verstedelijkingslocaties niet toegestaan. Het begrip ‘grootschalig’ moet gerelateerd worden aan de kernkwaliteiten en het al bestaande verstedelijkingspatroon en verstedelijkingsvolume. Binnen Nationale Landschappen is ruimte voor ten hoogste de eigen bevolkingsgroei (migratiesaldo 0). Op basis hiervan maken provincies afspraken met gemeenten over de omvang en locatie van woningbouw. De regio Waterland (bestaande uit de gemeenten Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland en Zeevang) maakt onderdeel uit van het Nationale Landschap Laag Holland. In de regio Waterland mag tot 2020 alleen voor de eigen bevolkingsgroei worden gebouwd.

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit geeft de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid tot 2020. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling.

Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoersbeleid beschreven. Bij de totstandkoming van dit beleidsvoornemen hebben provincies, WGR-plusregio's, gemeenten en waterschappen conform de Planwet Verkeer en Vervoer hun bijdragen geleverd.

De Nota Mobiliteit gaat uit van een netwerkanalyse van verkeersproblematiek. De netwerkanalyses zijn in ieder geval gebaseerd op 1) een ruimtelijke visie en programma, 2) anders betalen voor mobiliteit, 3) de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement, 4) een optimalisatie van het openbaar vervoer, 5) de mogelijkheden van benutting en 6) aanpassingen van bestaande infrastructuur. De verbreding van de N244 sluit goed aan op de punten 1 en 6 van de netwerkanalyses.

Landschapsplan A7 (Rijkswaterstaat)

Voor de A7 is door Rijkswaterstaat een landschapsplan uitgewerkt. Hierin zijn voor de aansluiting met de N244 twee alternatieven bekeken. Eén alternatief gaat uit van laanbeplanting langs de opritten en middenbermen. Het andere alternatief gaat juist uit van zoveel mogelijk openheid, dat betekent dat vooral lage beplanting of doorkijkbare beplanting wordt gehandhaafd en de bestaande laanbeplanting bij de zuidelijke oprit wordt verwijderd. Beide alternatieven blijven door de verbreding mogelijk.

2.4.2 Regionaal beleid

Regionaal verkeers en vervoersplan

Voor een gunstige economische en sociale ontwikkeling van deze regio zijn goed functionerende infrastructurele netwerken essentieel. Want deze netwerken houden economische centra bereikbaar, houden voorzieningen toegankelijk en verbinden wonen en werken. Het streven is dat de netwerken de verplaatsingen die nodig zijn voor een bloeiende regio zo goed mogelijk accommoderen. Om de regionale doelen optimaal te ondersteunen, moeten de netwerken voldoen aan drie uitgangspunten.

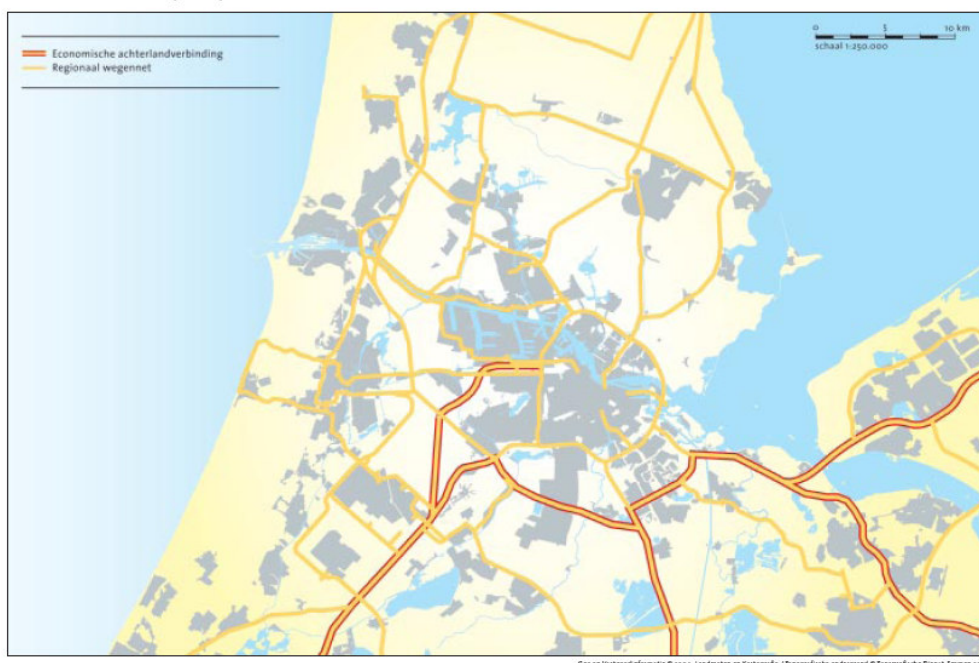
- Kwaliteit: betrouwbare verplaatsingen van deur tot deur binnen acceptabele reistijd;
- Ontsluiting: gebieden hoogwaardig met elkaar verbinden;
- Uitwisseling: goede overstappen tussen vervoerwijzen.

Het netwerk van wegen bestaat uit drie niveaus (zie ook figuur 2.3):

- wegen voor regionaal verkeer
- economische achterlandverbindingen
- lokale wegen (niet op kaart weergegeven)

Figuur 2.3: netwerk wegen (2015) (bron: ROA)

NETWERK WEGEN (2015)



In het RVVP wordt een gebiedsgerichte aanpak voorgesteld waarin voor de N244 dit de belangrijkste uitgangspunten zijn:

- aansluiting grote herkomst- en bestemmingsgebieden op regionale netwerken en achterlandverbindingen;
- afstemming op ruimtelijk en economisch beleid.

De provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam, het Regionaal Orgaan Amsterdam en het ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben in 2001 een 'Bereikbaarheidsoffensief' voor de noordelijke randstad opgesteld (BONRoute). Dit programma bestaat uit een mix van maatregelen, zoals het verbeteren van het openbaar vervoer en de weginfrastructuur. Het programma loopt nog tot 2010. Een onderdeel (genummerd 2.11) van het plan is de verbreding van N244 tussen de A7 en N247.

ROA fietspadenplan

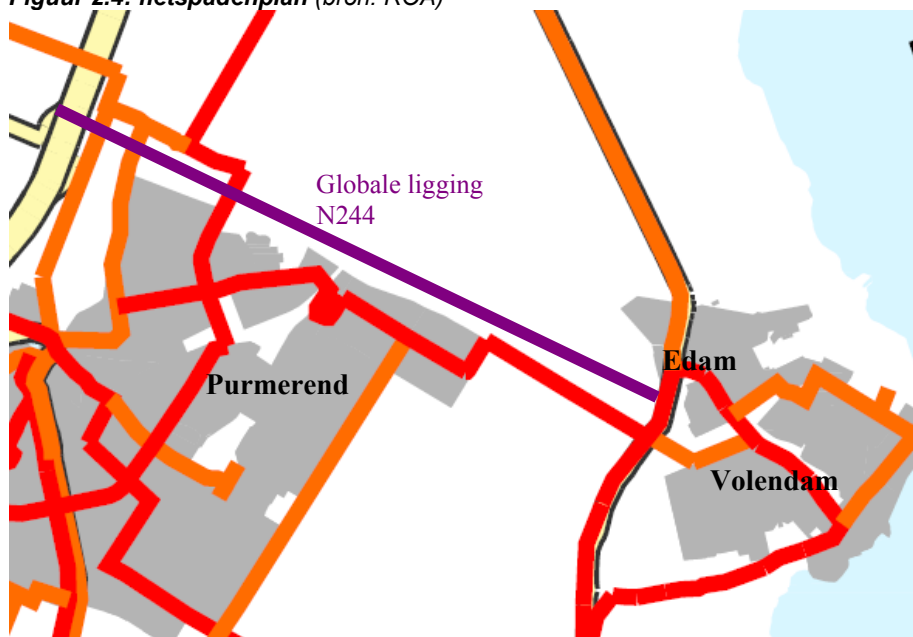
Het ROA wil het fietsgebruik en fietsbezit in de regio stimuleren, met name in het woon-werkverkeer. Daarom werkt het ROA aan de realisatie van een regionaal fietsnetwerk, dat aansluit op alle belangrijke OV-knooppunten in de regio. Het netwerk bestaat uit drie niveaus:

- Regionale hoofdroutes: verbinden alle kernen in de regio onderling en buiten de regio. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat er tussen kernen één regionale hoofdroute is.
- Regionale routes: hebben een interlokale functie en/of maken deel uit van het gemeentelijk hoofdnet.
- Lokale routes: hebben vooral een lokale functie en dienen daarnaast als voeding voor de regionale hoofdroutes en regionale routes. Lokale routes vertonen een grote diversiteit en zijn min of meer traditioneel uitgevoerd.

Dit vastgestelde fietsnetwerk dient nu als toetsingkader bij de aanvraag van subsidie voor regionale fietsprojecten. Op korte termijn (tot 2010) is het doel om ontbrekende regionale (hoofd) routes van het fietsnetwerk te realiseren. Tot 2015 is het voornaamste doel alle bestaande verbindingen van het regionale fietsnetwerk te laten voldoen aan de eisen.

Hieronder wordt aangegeven waar in het plan in de nabijheid van de N244 regionale (hoofd) routes aangegeven zijn. Regionale hoofdroutes zijn aangegeven in rood, regionale routes zijn aangegeven in oranje.

Figuur 2.4: fietspadenplan (bron: ROA)



2.4.3 Provinciaal beleid

Streekplan Noord-Holland Zuid (2003)

Een van de speerpunten van het streekplan Noord-Holland Zuid is de zorg voor een betere bereikbaarheid. De verbreding van de N244 tussen Purmerend en Edam-Volendam is daar één van de uitvoeringsmaatregelen van. Daarnaast wordt voor dit gebied gestreefd naar de aanleg van vrije busbanen langs de N235 en N247 (onderdeel van Regionet), de verbreding van de A7 en de A8 en wordt de nieuwe ontsluiting van Edam-Volendam op de N244 planologisch niet onmogelijk gemaakt (bron: samenvatting streekplan Noord-Holland Zuid, 2003). De verbreding van de N244 is van belang voor vermindering van de verkeersdruk op de N247. Via de verbrede N244, A7, A8 en A10/Coentunnel/ Westrandweg ontstaat dan een filevrije route naar Amsterdam. Een vlotte doorstroming van het verkeer tussen Amsterdam-Purmerend-Hoorn en

vice-versa is van groot belang voor de ontwikkelingskansen van het noordelijk deel van Noord-Holland.

Het behoud en de ontwikkeling van cultuurhistorische waarden is een van de zeven opgaven die de provincie zich als taak stelt in het Streekplan Noord-Holland Zuid

Streekplanuitwerking Waterlands Wonen (28 februari 2006)

Met de vaststelling van het streekplan Noord-Holland Zuid is besloten dat de woningbouwopgave voor 50% op binnenstedelijke locaties wordt gerealiseerd en voor 50% op zogenaamde uitleglocaties. De bouwopgave voor deze regio is vastgesteld op totaal 6000 woningen. Uitgangspunt hierbij is dat de mens en zijn leefomgeving centraal blijven staan, met andere woorden: 'ruimtelijke en sociale kwaliteit gaan voor kwantiteit'.

De zoeklocaties voor nieuwbouw Zuidoostbeemster (gemeente Beemster), Lange Weeren (gemeente Edam-Volendam) zijn in het woningprogramma opgenomen. De verruiming van de capaciteit van de N244 is ook voor deze ontwikkelingen van belang. De zoeklocatie Purmerend-Zuid wordt niet meegenomen omdat dit voor een groot deel uit natuurbos bestaat en de gemeente Purmerend vanuit het cultuurhistorische landschap als een geheel moet worden gezien en daarom ook als een geheel moet worden ontwikkeld.

Provinciaal verkeers- en vervoersplan (Ruimte voor Mobiliteit, 2003)

Het Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP) uit 2003 stelt een aantal uitgangspunten voor het Noord-Hollandse verkeersbeleid:

1. vrije keuze in mobiliteit
2. mobiliteitsgroei accommoderen
3. wel oog voor de omgeving
4. faciliteren van de vervoersbehoefte

Het verkeers- en vervoersbeleid geeft tevens een richting aan voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie. Zo wordt bij nieuwe verstedelijkingsopgaven primair gekeken naar het bijbehorende mobiliteitsvraagstuk. Er wordt onder meer gekozen voor stedelijke verdichting, gebruik van multimodale verkeersknooppunten en stimuleren van werklocaties in tegenspitsrichting.

De verbreding van de N244 past in dit beleid omdat hiermee wordt geanticipeerd op mobiliteitsgroei in de regio.

Wat leefbaarheid betreft wordt de N244 in het PVVP genoemd als één van de belangrijke knelpunten voor wat betreft geluid. Langs de noordzijde van de weg ligt de geluidsbelasting op meer dan 55d(B)A.

Provinciaal Milieubeleidsplan 2002-2006

Autoverkeer is slecht voor het milieu. Het versnipperd landschap en natuur, is slecht voor de luchtkwaliteit, stoot broeikasgassen uit en maakt daarbij nog een keer veel lawaai. Omdat de provincie het maatschappelijk belang van mobiliteit erkent, richt ze zich niet zozeer op het beperken hiervan, als wel op het terugdringen van de milieueffecten van mobiliteit en op het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer in de provincie. Bij de concessieverlening aan busvervoer worden eisen gesteld aan de uitstoot van schadelijke stoffen. Verder wordt vanwege het hoge milieurendement van stil asfalt zoals ZOAB, dit meer toegepast op de provinciale wegen. Milieuwinst zit ook in betere samenwerking. Intern zal daarom betere en slimmere afstemming van ruimtelijke plannen plaatsvinden om meerwaarde voor zowel ruimtelijke ordening als milieu te behalen.

Provinciaal Actieplan Luchtkwaliteit 2005

Het doel van het actieplan is het selecteren van maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren in de provincie Noord-Holland en de voortgang van ruimtelijke ordeningsprocessen ondersteunen, in het bijzonder daar waar per saldo sprake is van een bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit.

De gestelde normen in wet- en regelgeving worden bepaald door de Europese richtlijnen ten aanzien van emissie (uitstoot) en immissie (waar mogen mensen maximaal aan worden blootgesteld). Om de luchtkwaliteit te controleren rapporteren de gemeenten jaarlijks aan de provincie. Bij overschrijding van de plandrempel moet een luchtkwaliteitplan opgesteld worden. Door een voortdurende aanscherping van de emissie-eisen aan de industrie en het verkeer is de luchtkwaliteit in de provincie Noord-Holland de laatste jaren verbeterd. De eisen zijn geïmplementeerd in maatregelen als:

- Vergunningverlening aan de industrie
- Verplicht stellen van de 3-wegkatalysator
- De introductie van zwavelarme brandstoffen.

Ondanks deze verbeteringen blijft de huidige situatie knellend voor ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen alsmede voor het uitvoeren van provinciale taken zoals vergunningverlening. In het MER zal het aspect luchtkwaliteit nader worden uitgewerkt voor de verschillende alternatieven.

2.4.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie gemeente Purmerend 2005-2020

In de Structuurvisie wordt aangegeven dat de stad om moet van een groeiende naar een bloeiende stad. De bevolkingsgroei stabiliseert de komende decennia en nu moet aandacht worden geschonken aan kwaliteit. De volgende ambities zijn in het structuurplan uitgesproken:

- Purmerend is het centrum van Waterland,
- Purmerend werkt aan een evenwichtiger woon-werk balans,
- Purmerend versterkt haar verbindingen in groen, blauw en grijs en
- Purmerend kiest voor bloei in plaats van groei.

Voor het onderdeel infrastructuur betekent dat de volgende concrete opgaven:

- de interne infrastructuur verbeteren door het toevoegen van een extra oost-west verbinding, voor autoverkeer en een verbetering van de aantakking van Purmer Noord aan de N244;
- de hoofdroute van oost naar west over de IJsselmeerlaan/Waterlandlaan niet zwaarder belasten door toevoegen van programma in andere delen van de stad dan het centrum;
- onderzoeken van een autoverbinding over het Noordhollandsch Kanaal naar de Beemster, evenwijdig aan de A7 (Verbindingsweg doortrekken naar de Zuidoost);
- behoud en versterken fietspadennetwerk;
- onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om de stations Purmerend en Purmerend Overwhere een steviger positie te geven in de stad (en daarmee voor de toekomst te behouden).

Als uitvoeringsonderwerp is de stadsrand Kwadijk opgenomen, een fiets- groenverbinding langs de N244.

De uitbreiding van het areaal bedrijventerrein door de ontwikkeling van bedrijvenpark Baanste-Noord is ook opgenomen in de Structuurvisie.

Gemeentelijk verkeers en vervoersplan

In het Verkeers- en VervoersPlan Purmerend (VVPP) (Goudappel Coffeng/ Gemeente Purmerend, 2004) zijn de hoofdlijnen voor het verkeer- en vervoerbeleid tot 2010 van Gemeente Purmerend opgenomen. In het document is het beleid opgesplitst naar onderwerp: Openbaar Vervoer, Langzaam Verkeer, Autoverkeer en Parkeren. In het plan staan een aantal besluiten,

waaronder: “De Baansteer krijgt een betere ontsluiting door de verdubbeling van de N244”. De argumentatie in het VVPP is dat bedrijventerrein de Baansteer momenteel niet goed is ontsloten en dat leidt tot extra verkeer in de Purmer. De verdubbeling van de N244 moet dit probleem verminderen.

2.5 Autonome ontwikkelingen

Autonome ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op het functioneren van de N244 of invloed kunnen ondervinden van een veranderd verkeersaanbod op deze weg worden hieronder beschreven.

Bedrijvenpark Baansteer-Noord

Het bedrijvenpark Baansteer-Noord komt te liggen tussen de N244, de Ringvaart, Middentocht en de het voormalige trambaantracé. Voor de locatie Baansteer-Noord is in het streekplan van de Provincie Noord-Holland een planningsopgave opgenomen van 60 ha bedrijventerrein tot 2010 en nog eens 50 ha tot 2020. Er is voor bedrijvenpark Baansteer-Noord een stedenbouwkundig plan opgesteld dat aansluit bij de bestaande bedrijventerreinen Baansteer-West en Oost. Aan de N244 komt een etalage van meer intensieve en hoogwaardige bedrijvigheid.

Regionaal is de realisatie van Baansteer-Noord van belang om de woon-werkbalans in het gebied rondom Purmerend te verbeteren. Dit moet leiden tot kortere afstanden voor het woon-werkverkeer en meer diverse bestemmingen. Voor het verkeerssysteem in de regio betekent dit een efficiënter gebruik.

Bedrijvenpark Baansteer-Noord krijgt twee aansluitingen op de N244. Een bij de bestaande aansluiting van de Noordweg en een bij de Magneet. Verder zijn er geen verbindingen voor het autoverkeer naar Baansteer-Noord. Dit betekent dat de Kwadijkerweg en de Edammerweg op de rand van het plangebied worden afgesloten voor autoverkeer.

De omvang van het plangebied van bedrijvenpark Baansteer-Noord is 159 ha bruto. Vanuit Baansteer-Noord wordt een fasering aangehouden vanuit het zuiden. In een zone langs de N244 komt tot 2012 66 ha grond beschikbaar. In fase 2 en 3 wordt de rest van het gebied vanuit het zuiden uitgegeven. Overigens wordt binnen het plangebied niet alleen gezorgd voor voldoende watercompensatie voor het bedrijventerrein zelf, maar ook voor het aanliggende deel van de N244.

Ten gevolge van het programma op bedrijvenpark Baansteer-Noord zal naar verwachting in 2015 van de westelijke ontsluiting van het bedrijvenpark (Noordweg) 7500 motorvoertuigen per etmaal gebruikmaken, terwijl van de oostelijke ontsluiting 5400 motorvoertuigen gebruik maken. In de avondspits betekent dit intensiteiten van respectievelijk 705 en 540 motorvoertuigen per uur (in twee richtingen samen).

Woningbouw gemeente Edam-Volendam

De gemeente Edam-Volendam bouwt aan de oostkant van de bestaande kernen, tegen het Markermeer aan, vanaf 2006 ongeveer 1200 woningen/zorgeenheden. Bovendien wordt overwogen om daarna aan de westkant van Volendam nog eens 740 woningen te bouwen. Deze woningen resulteren uiteraard in een hoeveelheid extra verkeer van en naar Edam-Volendam, waarvan een deel gebruik zal gaan maken van de N244.

Om de nieuwe woningbouwlocaties en de bestaande kernen beter te ontsluiten, wil de gemeente Edam-Volendam een nieuwe weg aanleggen in het verlengde van de N244. Deze zou moeten aansluiten op de Dijkgraaf Poschlaan en doorlopen via de Dijkgraaf de Ruiterslaan naar de woningbouwlocatie aan de oostkant van de bestaande kernen. Door de aanleg van deze nieuwe weg wordt het aantrekkelijker en meer voor de hand liggend om vanuit Edam-Volendam gebruik te maken van de N244 in plaats van de N247 naar Amsterdam Noord. De nieuwe weg lijkt goed te kunnen aansluiten op het kruispunt tussen de N244 en de N247.

Kadijkerkoog

Voor het gebied ten westen van de Nieuwe Gouw is een voorlopig stedenbouwkundig plan gemaakt. De locatie Kadijkerkoog van de Prinsenstichting (instelling voor verstandelijk gehandicapten) zal zich de komende jaren ontwikkelen tot een woonwijk. Kadijkerkoog biedt woonruimte en ondersteuning, dagbesteding en behandeling aan verstandelijk gehandicapte mensen. Op dit moment wonen op Kadijkerkoog 290 cliënten. De huidige paviljoens zijn verouderd en voldoen niet meer aan de eisen van deze tijd.

De huisvesting van de cliënten gaat de komende jaren drastisch veranderen. Naast de ongeveer 200 cliënten van de Prinsenstichting die in de nieuwe woonwijk blijven wonen, komen er ongeveer 225 koopwoningen voor niet gehandicapte mensen.

Woningbouw Zuidoost Beemster

In Zuidoost Beemster gaat de gemeente Beemster tot 2010 circa 800 woningen bouwen. De ontsluiting van deze woningbouw zou mogelijkerwijs plaats kunnen vinden op de N244. In ieder geval kan dit leiden tot meer verkeer op de N244. De ontsluiting van Zuidoost Beemster maakt in deze fase geen onderdeel uit van het MER.

Woningbouw Zeevang

In de gemeente Zeevang worden voor 2010 circa 200 nieuwe woningen gebouwd.

2.6 Genomen en te nemen besluiten

Voor de N244 zijn de volgende besluiten genomen of nog te nemen:

Genomen besluiten:

- RVVP: In het netwerk wegen 2015 is de N244 aangeduid als onderdeel van het regionale wegennet; verbreding van de N244 is gepland voor 2010;
- Bedrijvenpark Baanstee-Noord wordt ontwikkeld en zal direct op de N244 ontsluiten;
- De verbreding N244 is opgenomen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur, waarin het project zich in de 'studiefase bevindt'.

In het kader van de verdere procedure dienen de volgende besluiten te worden genomen:

- Uitwerking streekplan Noord-Holland-Zuid a.d.h.v. het MER;
- Wijziging bestemmingsplannen ten behoeve van de verbreding N244, n.a.v. de uitwerking van het Streekplan Noord-Holland-Zuid.

3 Scope van alternatieven en varianten

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe in de Startnotitie en het MER wordt omgegaan met alternatieven en varianten. Er zijn voor de verbreding geen locatiealternatieven of nieuwe tracés die als reële alternatieven in het MER kunnen worden meegenomen. In paragraaf 3.2 wordt aangegeven op welke (milieu-)gronden de verschillende potentiële locatiealternatieven zijn afgevalen. In het MER zal verder alleen worden ingegaan op de inrichtingsalternatieven, hierna genoemd varianten. Wel zal in de vorm van scenario's worden gekeken naar de invloed van andere (mogelijke) infrastructurele ontwikkelingen op de verkeersintensiteiten en de problematiek op de N244.

Het gaat bij de inrichtingsvarianten om bijvoorbeeld de oplossingen op de kruispunten, de inrichting van de weg en aantallen rijstroken. De inrichtingsvarianten die in het MER aan de orde zullen komen, worden in paragraaf 3.3 kort geïntroduceerd. Daarna wordt ingegaan op verschillende scenario's en hoe omgegaan wordt met het nulalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief.

3.2 Alternatieven

Om op langere termijn ook de bereikbaarheid in de regio en van de regio naar het nationale wegennetwerk te kunnen garanderen moet op regionale schaal worden gekeken naar mogelijke oplossingen. Hieronder zijn de mogelijke oplossingen in beschouwing genomen.

3.2.1 (Gedeeltelijk) opwaarderen N247



De N247 is de meest directe verbinding met de stad Amsterdam. De weg passeert de kern Monnickendam en doorkruist Broek in Waterland, en loopt dwars door het waardevolle

veenweidegebied. In de kern Broek in Waterland is het fysiek onmogelijk om tot een uitbreiding van de N247 te komen zonder een groot aantal woningen te slopen. Voor de verder vrij liggende busbaan is hier ook een uitzondering gemaakt; deze moet ter plekke ook van het reguliere wegennet gebruik maken.

Een ander nadeel van dit alternatief is dat er een verandering in de modal-split (verdeling verkeer over de verschillende vervoersmodaliteiten) zal optreden. Momenteel heeft het openbaar vervoer op de relatie Edam-Volendam/Waterland – Amsterdam een groot aandeel, mede als gevolg van de goed functionerende vrijliggende busbaan langs de N247. Als de capaciteit van de N247 wordt uitgebreid betekent dit dat het aantrekkelijker wordt om met de auto te gaan en ontstaat er een verschuiving in de modal-split. Ook kan de uitbreiding van dit autoverkeer vervolgens weer leiden tot nieuwe knelpunten op het regionale wegennet.

Naast de milieueffecten en effecten op de modal split die kunnen worden verwacht bij een uitbreiding van de N247, speelt het doelbereik een rol.

De verbetering van de hiërarchie in het regionale wegennet wordt met de aanpak van de N247 niet behaald. De aansluiting op het nationale wegennet wordt door de aanpak van de N247 alleen in zuidelijke richting bewerkstelligd. Daarbij heeft de uitbreiding van de N247 niet direct invloed op het doel om op korte termijn het verkeer te faciliteren dat wordt aangetrokken door de ruimtelijke ontwikkelingen als bedrijvenpark Baansteer-Noord en Edam-West. Er moet dan alsnog een aanvullende oplossing worden gevonden om de capaciteit van de kruisingen bij de aansluitingen van Baansteer-Noord op de N244 te vergroten.

Dit alternatief wordt om bovenstaande redenen niet gezien als alternatief voor de verdubbeling van de N244. Wel kunnen maatregelen ter verbetering van de doorstroming op de N247 bijdragen aan een beperking van de problematiek op de N244. Om die reden worden maatregelen op de N247 in de vorm van een scenario in de studie meegenomen (zie ook paragraaf 3.4).

3.2.2 Rondweg om Purmerend



Een mogelijke oplossing om de mobiliteit van de ruimtelijke ontwikkelingen van bedrijvenpark Baansteer-Noord en Edam-West ruimte te kunnen bieden is een rondweg om Purmerend. In het verleden (voor 1990) zijn hiervoor plannen geweest. Indertijd is deze mogelijkheid niet verder

in procedure gebracht omdat de verwachte verkeersintensiteiten niet voldoende waren om een nieuwe weg te kunnen verantwoorden.

Uit recente modelberekeningen (verkeersmodel Gemeente Purmerend) waarin de Rondweg om Purmerend is opgenomen, blijkt dat een dergelijke weg geen alternatief vormt voor het verkeer op de route N244 – A7. In het model is de weg aangetakt op de N244, de Purmerenderweg, de Jaagweg en de aansluiting Wijdewormer van de A7. Het blijkt dat voor het grootste gedeelte van de weg slechts enkele honderden motorvoertuigen per etmaal gebruik maken. Tevens blijkt dat nauwelijks doorgaand verkeer N244 – A7 gebruik maakt van een dergelijke nieuwe weg.

Vanuit milieu-optiek mag daarnaast worden aangenomen dat de realisatie van een nieuwe weg over het algemeen tot grotere effecten zal leiden dan de verbreding van een bestaande weg. Vanwege de ligging van de rondweg ten opzichte van de stadsrandzone, kunnen bij een nieuwe rondweg aanzienlijke effecten worden verwacht op het gebied van recreatie, natuur en landschap.

Naast de mogelijk ernstige milieueffecten die worden verwacht bij een nieuwe weg langs de kern van Purmerend en de beperkte invloed van een dergelijke weg op de intensiteiten op de N244, speelt het doelbereik een rol bij het afwijzen van dit alternatief. De N244 blijft in de zelfde staat, dat betekent dat de vormgeving niet wordt aangepast aan het gewenste gebruik dat past binnen de hiërarchie van het regionale wegennet. Hiermee wordt het doel om de hiërarchie van het wegennet duidelijker aan te geven niet gehaald.

Een nadeel van dit alternatief is dat er geen directe oplossing wordt geboden voor de capaciteit op de kruispunten in verband met de aansluiting van Baanstee-Noord op de N244.

Om bovenstaande redenen wordt een rondweg om Purmerend niet beschouwd als een reëel alternatief voor de verbreding van de bestaande N244.

3.2.3 Parallele N244



Bovenstaande figuur is één van de mogelijkheden die in beschouwing zijn genomen om nieuwe bedrijventerreinen (Baanstee-Noord en Edam-West) direct aan te kunnen sluiten op de A7 zonder gebruik te maken van de N244. Deze mogelijkheden zijn echter om ruimtelijke redenen allen onwenselijk. Het gebied ten noorden van de N244 wordt bij een dergelijke oplossing te

allen tijde en in alle aspecten ernstig aangetast. Dit gebied is waardevol voor weidevogels en bezit cultuurhistorische waarden die onderdeel zijn van de Stelling van Amsterdam. Daarnaast zal in Kwadijk extra overlast (met name geluidhinder) ontstaan door de aanleg van een nieuwe weg en het gebruik van de weg. Ook hier geldt de aanname dat de realisatie van een nieuwe weg over het algemeen tot grotere effecten zal leiden dan de verbreding van een bestaande weg.

Dit alternatief wordt vanwege de zeer grote te verwachten milieueffecten en hinderaspecten voor Kwadijk niet meer gezien als reëel alternatief voor de verbreding van de bestaande N244.

Conclusie tracé-alternatieven

De drie alternatieven die hierboven beschreven staan vallen allen af vanwege voornamelijk de volgende argumenten:

- Het doelbereik; de alternatieven zorgen niet voor een duidelijke hiërarchie in het wegennet;
- Milieueffecten; de alternatieven zijn gelegen in gevoelige gebieden voor mens en milieu of er worden aanzienlijk grotere milieueffecten verwacht dan bij het verbredingsalternatief.

Hiermee wordt geconcludeerd dat de tracé-alternatieven geen reële alternatieven vormen voor de studie naar de verbetering in de hiërarchie van het wegennet en het faciliteren van de groei van het autoverkeer als gevolg van de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

3.3 Varianten

In het MER zullen verschillende inrichtingsvarianten naast elkaar worden beschouwd en getoetst op doelbereik en milieueffecten. De varianten voor de inrichting van de N244 zijn onderverdeeld in drie categorieën:

- Benutting
- Rotondes
- VRI's

Deze drie categorieën worden alle drie beschouwd bij de snelheden 100 en 80 km/uur.

Benutting gaat in op de mogelijkheden om de problemen te ondervangen zonder dat de N244 volledig wordt verbreed. Hierbij wordt onder andere gekeken naar oplossingen om de kruispunten beter te kunnen laten functioneren, omdat hier de grootste knelpunten ontstaan. De benuttingsvarianten worden in het MER meegenomen als nul-+ variant.

De variant met rotondes gaat in op de mogelijkheden om de N244 te verbreden (naar 2 keer 2 rijstroken) en alle kruispunten in te richten met (turbo)rotondes. Er wordt uitgegaan van allemaal gelijke kruispunten om op deze manier een eenduidig wegbeeld te creëren.

De variant met VRI's gaat in op de mogelijkheden om de N244 te verbreden (naar 2 keer 2 rijstroken) en de kruispunten in te richten met verkeersregelininstallaties. Ook bij deze variant staat een éénduidig wegbeeld centraal.

Uit nadere analyses in het MER kan blijken dat een combinatievariant (rotondes en VRI's) ook een oplossing biedt. Hier zal, ook bij de vorming van een MMA, nader op worden ingegaan.

3.4 Scenario's

Doortrekking N244 naar Edam/Volendam

In alle varianten bestaat de mogelijkheid dat de N244 wordt doorgetrokken vanaf de N247 tot aan de Dijkgraaf Poschlaan in Edam/Volendam. De verlenging is vooral van belang om het huidige hoofdwegennet in Edam-Volendam te ontlasten. Het huidige hoofdwegennet leidt op diverse plaatsen tot overlast van het wegverkeer. Een groei van het aantal woningen binnen de

gemeente kan deze problemen vergroten. Daarnaast is deze ontsluiting van belang in het licht van de aansluiting van Edam-Volendam op het hoofdwegennet. De doortrekking van de N244 leidt naar verwachting tot een betere benutting van de capaciteit van de N244. Het zal tevens bijdragen aan een logischer ontsluiting van Edam-Volendam op het regionale wegennet.

De milieueffecten worden niet in dit MER beschreven, omdat de ontwikkeling van dit nieuwe tracédeel op nog te veel onzekerheden rust. Hiervoor start de gemeente Edam-Volendam een afzonderlijke m.e.r.-procedure op. In het MER Verbreding N244 wordt wel een doorkijk gegeven op de regionale verkeerskundige mogelijkheden en effecten.

Verbetering doorstroming N247

Ook na verbreding van de N244 zal de N247 een belangrijke verbinding tussen Edam/Volendam en Amsterdam blijven. De doorstroming op deze verbinding is problematisch. In het verleden is onderzoek naar mogelijkheden ter verbetering gedaan. Dit onderzoek heeft geleid tot de realisatie van een vrije busbaan over een grote lengte. In het kader van het MER zal dit onderzoek worden geactualiseerd om na te gaan wat het (verkeerskundige) effect van mogelijke maatregelen is, en welke invloed dit heeft op de afweging tussen de varianten voor de N244.

3.5 Nulalternatief

In het MER wordt tevens het nulalternatief als verplicht alternatief meegenomen. Het nulalternatief beschrijft de situatie zoals die in het peiljaar (2015) is met de autonome ontwikkeling maar zonder verandering op de N244. Voor dit nulalternatief wordt de verbetering van de A7 en de nieuwe Coentunnel wel als autonome ontwikkeling meegenomen.

3.6 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Een ander verplicht alternatief dat in het MER wordt beschreven is het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Het MMA is het alternatief dat de minste negatieve milieueffecten sorteert. Uiteraard moet dit MMA een reëel alternatief zijn en dus ook de gestelde doelen behalen.

4 Uitgangssituatie N244

4.1 Inleiding

Omdat niet wordt ingegaan op locatie-alternatieven blijft de voorgenomen activiteit beperkt tot de verbreding van het tracé N244, duurzaam veilige inrichting als gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80 km/uur. In dit hoofdstuk wordt de huidige verkeerskundige situatie geschetst. Aan de hand daarvan worden randvoorwaarden beschreven voor de toekomstige vormgeving van de weg.

4.2 Huidige vormgeving

Verkeerskundig

De N244 tussen de A7 en de N247 is een autoweg, waar een maximumsnelheid van 100 km/u geldt en geen langzaam verkeer is toegestaan. Waarschijnlijk wordt al in 2006 de maximum snelheid verlaagd naar 80 km/uur, uit oogpunt van verkeersveiligheid. Tussen de A7 en de Salvador Allendelaan in Purmerend is de N244 al verbreed naar 2x2 rijstroken. Tussen de Salvador Allendelaan en de N247 bij Edam-Volendam heeft de N244 één rijstrook per richting op één rijbaan. De lengte van dit wegvak is 5,9 kilometer en er bevinden zich de volgende kruispunten:

- Salvador Allendelaan (Purmerend);
- Nieuwe Gouw (Purmerend en Kwadijk);
- Noordweg / Edisonweg (Purmerend, Baanste-West en toekomstig Baanste-Noord);
- Magneet (Purmerend, Baanste-Oost en nieuwe aansluiting Baanste-Noord);
- Oosterweg (landelijk gebied);
- N247 (richting Edam en richting Volendam).

Figuur 4.1: kruispunten N244



Al deze kruispunten zijn geregeld met verkeerslichten, behalve de aansluiting van de Magneet, waar een enkelstrooks rotonde aanwezig is.

Ruimtelijk

Langs de gehele N244 is aan noordzijde een ruimtelijke reservering gemaakt voor een mogelijke verbreding in de vorm van een weglichaam. Deze reservering wordt onderbroken ter hoogte van de brug over de ringvaart en het spoor.

De N244 is momenteel de noordgrens van de bebouwing van Purmerend. Ter hoogte van de Salvador Allendelaan loopt de N244 langs de wijk Overwhere Noord. Verder naar het oosten, ter hoogte van de Nieuwe Gouw, loopt de weg langs het verzorgingscomplex Kadijkerkoog en het bedrijventerrein De Koog. Aan de noordkant van de weg bevindt zich hier in het weidegebied het dorp Kwadijk, onderdeel van de gemeente Zeevang. Niet ver ten oosten van de Nieuwe Gouw kruist de N244 middels een vaste brug de spoorlijn naar Hoorn en de Ringvaart van de Purmer.

Tussen de Ringvaart en de rotonde bij de Magneet, grenst de N244 aan de bedrijventerreinen Baanste-West en Baanste-Oost. Aan de noordkant van de weg bevinden zich de graslanden van de Purmer waar over enkele jaren begonnen wordt met de realisatie van het bedrijvenpark Baanste-Noord. Direct ten oosten van de rotonde kruist de N244 de Middentocht van de Purmer.

Tussen de rotonde bij de Magneet en de aansluiting op de N247 loopt de N244 door het open gebied van de Purmer. Direct ten westen van de aansluiting kruist de weg wederom de Ringvaart van de Purmer, middels een vaste brug.

Langzaam verkeer

Voor fietsers, voetgangers en landbouwverkeer zijn langs de N244 geen separate voorzieningen beschikbaar. Hiervoor worden thans de route door Kwadijk, de Kwadijkerweg, de Westerweg en de Edammerweg gebruikt door zowel fietsers als landbouwverkeer.

Langs de N244 tussen Edam-Volendam en Purmerend heeft het Regionaal Orgaan Amsterdam een regionale fietsroute aangemerkt. Deze route loopt momenteel in de praktijk via de Edammerweg, maar voldoet daarmee niet aan de eisen. De fietsroute is vooral van belang voor scholieren en forensen tussen Edam-Volendam en Purmerend. De aanleg van deze fietsroute wordt tegelijk met de verbreding van de N244 in uitvoering gebracht.

In de huidige situatie is het op een aantal plaatsen voor fietsers en voetgangers mogelijk om de N244 ongelijkvloers te kruisen. Vanuit Purmerend Overwhere is er een fietsers- en voetgangerstunneltje ter hoogte van de Miedijk, dat uitkomt in Kwadijk. Onder de brug over de spoorlijn loopt een fietsverbinding tussen het bedrijventerrein De Koog en Kwadijk, terwijl fietsers en voetgangers ook gebruik kunnen maken van de Purmerdijk aan de andere kant van de Ringvaart. Ter hoogte van bedrijvenpark Baanste-Noord is een fietsers- en voetgangerstunnel aanwezig in de Westerweg. Direct tussen de rotonde Magneet en de Middentocht is onlangs nog een nieuwe tunnel voor fietsers en voetgangers gerealiseerd. Het aansluitende fietspad is echter (nog) niet aanwezig. De Oosterweg in de Purmer is de enige plaats op de N244 waar langzaam verkeer gelijkvloers kan oversteken. Fietsers en voetgangers hebben hier eigen verkeerslichten.

4.3 Randvoorwaarden toekomstige vormgeving

4.3.1 Inpassing in omgeving

Bij het inpassen van het benodigde ruimteprofiel voor de weg dient zoveel mogelijk rekening te worden gehouden met bestaande bebouwing en waarden (natuur, landschap, cultuurhistorie etc.). Voor het grootste gedeelte van het tracé geldt dat reeds een ruimtelijke reservering is

gemaakt in de vorm van bermen. Er is dus voldoende ruimte voor eventuele uitbreiding. Voor het gedeelte waar het tracé het spoor en de Purmer Ringvaart kruist, geldt dit niet. De ruimtelijke reservering voor een extra brug is niet eerder gemaakt. In het MER moet gezien worden welke varianten beter dan wel minder goed aansluiten bij de huidige waarden in het plangebied. Uitgangspunt hierbij is de realisatie van een extra brug. Gezien de aanwezige huidige brug en het weglichaam aan één zijde naar een nieuwe brug wordt de mogelijkheid van een tunnel niet reëel geacht.

4.3.2 Openbaar vervoer

Op dit moment maken twee buslijnen gebruik van het deel van de N244 dat centraal staat in deze notitie, lijn 113 (Edam – Purmerend) en lijn 105 (Amsterdam Noord – Purmerend). Lijn 105 haltert niet op de N244, lijn 113 heeft in beide richtingen een halte bij de kruising met de Oosterweg. In de concessie voor het openbaar vervoer is vastgelegd dat het bedrijvenpark Baanste-Noord moet worden ontsloten vanaf het moment dat tenminste 2000 werknemers in het gebied werkzaam zijn. Dit zou volgens MER Baanste-Noord kunnen worden ingevuld door een of meerdere buslijnen vanaf busstation Korenstraat door te laten rijden over Baanste-Noord.

5 Te onderzoeken milieuaspecten

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de milieuaspecten geïntroduceerd die als toetsingskader dienen voor de varianten van de voorgenomen activiteit. De milieuaspecten en criteria die niet van belang zijn voor de afweging van varianten worden eveneens benoemd, maar zullen in het MER niet meer aan de orde komen.

5.2 Bodem en water

Voor dit aspect wordt voornamelijk gekeken naar de beïnvloeding van het oppervlaktewater en het grondwater (zowel kwalitatief als kwantitatief). Nieuw beleid aangaande de Europese Kader Richtlijn Water zal voor zover beschikbaar worden gehanteerd en beschreven. Overigens wordt in de watertoets, samen met de waterbeheerder ook gekeken naar deze aspecten. De watertoets wordt gelijktijdig met het MER uitgevoerd en gegevens uit beide processen zullen integraal worden uitgewisseld.

Figuur 5.1: ligging N244 t.o.v. bodemgebieden

Fout! Objecten kunnen niet worden gemaakt door veldcodes te bewerken.

Het plangebied voor de N244 is deels gelegen in de polder de Purmer, een droogmakerij. Aan de noordzijde grenst de weg aan het veengebied rondom Kwadijk. De huidige weg ligt op een aarden baan. Voor het grootste deel is al een reservering en weglichaam voor de verdubbeling aanwezig naast de weg.

De N244 loopt vanaf de A7 in de droogmakerij De Beemster, door de oude veenpolder De Koog en de droogmakerij De Purmer richting de N247. De huidige weg ligt op een aarden baan. Voor het grootste deel is al een reservering en weglichaam voor de verdubbeling aanwezig naast de weg. Het deel door De Beemster en een klein deel door De Koog is al verdubbeld.

Oppervlaktewater

Naast het weglichaam liggen aan beide (noord- en zuid-)zijden bermsloten. In overleg met de waterbeheerder worden de bermsloten zodanig verbreed dat de toename van verhard oppervlak gecompenseerd wordt. De kwaliteit van het afstromende water zal niet anders zijn dan in de huidige situatie. Dit criterium wordt in het MER dan ook niet als onderscheidend beschouwd, en komt niet meer aan de orde.

Grondwater

De overwegende grondwaterstroming in het eerste watervoerende pakket binnen De Purmer is noordwestelijk, richting polder De Beemster. De grondwaterstand wordt in de polder kunstmatig laag gehouden op gemiddeld 0,75 meter beneden maaiveld.

Omdat het weglichaam voor de verbreding reeds aanwezig is, worden geen effecten verwacht op grondwaterstromingen als gevolg van de voorgenomen activiteit. Dit criterium wordt in het MER dan ook niet verder behandeld.

Bodem

De bodem in De Purmer bestaat aan de oppervlakte uit de Westland Formatie, een afwisselende formatie waarin zand, klei en veen voorkomen. De Westland Formatie heeft in de Purmer een dikte van ongeveer 20 meter. De bovenste laag hiervan bestaat uit Afzettingen van Calais, een afwisseling van klei en zand. Tot 2 meter beneden maaiveld is voornamelijk klei aangetroffen.

Diepte*	Eenheid	Textuur
0-20	Deklaag, Westland Formatie	Klei. Zand. Veen
20-35	Eerste watervoerende pakket, Formaties van Twente en Kreftenhye	Lemig, fijne tot grove zanden
35->	Tweede watervoerend pakket	

* Meters beneden maaiveld

De veenpolder De Koog bestaat uit waardveengronden. Op het veen ligt een 20 – 40 cm dikke kleilaag. Het veendek is ca. 1,8 – 4 m dik. Daaronder liggen dezelfde lagen als in De Purmer.

Voor bodemkwaliteit wordt er vooralsnog uitgegaan dat het reeds aangebrachte weglichaam van goede kwaliteit is en dat bodemsanering niet aan de orde is. Dit criterium wordt dan ook in het MER niet verder behandeld.

Toetsingscriteria bodem en water

In het MER wordt de hoeveelheid te compenseren oppervlaktewater voor de verschillende varianten nader beschouwd.

5.3 Landschap en cultuurhistorie

In de uitwerking van het streekplan Noord-Holland-Zuid streeft de provincie Noord-Holland naar een ruimtelijke ontwikkeling waarbij de cultuurhistorische waarden gerespecteerd en gebruikt worden als inspiratiebron voor de versterking van ruimtelijke identiteiten. Historische (steden)bouwkunde, historische geografie en archeologie vormen onderdeel van cultuurhistorie. De provincie heeft op deze drie onderdelen cultuurhistorische waardenkaarten opgesteld, aan de hand van de criteria kenmerkendheid, gaafheid, zeldzaamheid en samenhang. Door middel van regioprofielen geeft de provincie weer wat zij met de culturele waarden wil bereiken. De regioprofielen die betrekking hebben op de N244 zijn Waterland en de Stelling van Amsterdam. Waterland karakteriseert zich door het ‘prachtige’ open landschap, de verkavelingspatronen, dijken, waterlopen en karakteristieke lintdorpen. Door het landbouwkundige gebruik heeft Waterland in de loop der eeuwen zijn huidige kwaliteiten gekregen. In het regioprofiel wordt voor Waterland het belang van hoogwaardige natuur, biologische landbouw en groene recreatiegebieden nabij de stad benadrukt. De waarden die hierboven beschreven zijn wil de provincie behouden en versterken.

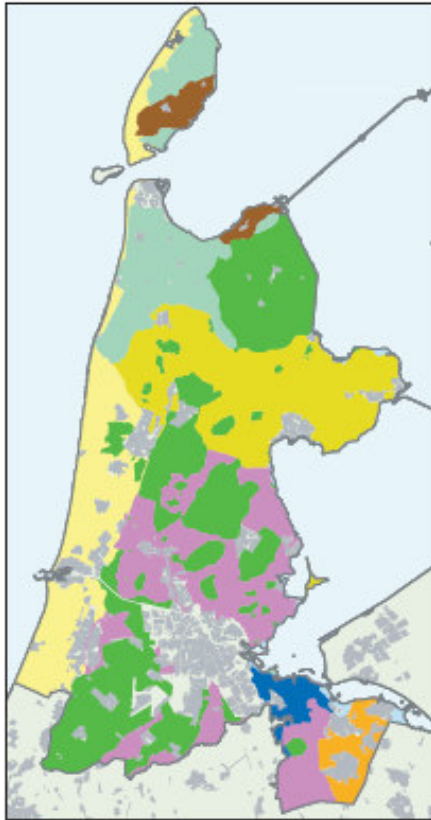
In de ruimtelijke hoofdstructuur van Noord-Holland Zuid vormt de Stelling van Amsterdam letterlijk een verbindings- en overgangszone tussen het stedelijk kerngebied en de grootschalige landschappen. De provincie wil de Stelling als herkenbare ruimtelijke eenheid behouden en ontwikkelen tot een aantrekkelijke pleisterplaats voor de stad. De strategie in deze zone is gericht op versterking van de cultuurhistorische patronen en objecten door een (bescheiden) toevoeging van nieuwe functies en landschapselementen. Het accent ligt op combinaties met het blauwgroene en toeristisch-recreatieve programma in aansluiting op de stad.

Het landbouwgebied ten noorden en oosten van de N244 wordt voor de toekomst ingericht en gebruikt als verbrede landbouw en productie landbouw. De productie landbouwgebieden blijven optimaal voor de landbouw ingericht, met behoud van de landschappelijke hoofdstructuur. Ruimtelijke claims die leiden tot beperkingen van de agrarische functies worden bij voorkeur

gezocht buiten deze gebieden indien ruimtelijke compensatie of integratie met de agrarische functie niet mogelijk is.

In de gebieden voor verbrede landbouw heeft de landbouw naast productie een belangrijke functie ten aanzien van bijvoorbeeld waterbeheer, recreatie en natuur. De productiefunctie heeft dan niet meer het primaat, maar landbouw is wel hoofdrolspeler in het gebied.

Figuur 5.2: landbouw 2020 (bron: provincie Noord-Holland)

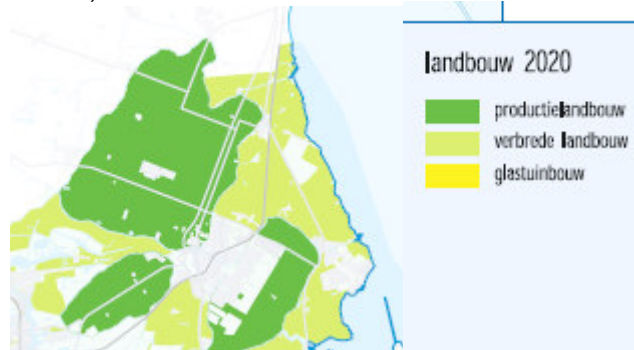


Bron: Provincie Noord-Holland

Hoofdlandschap



Figuur 5.3: landschapstypen (bron: provincie Noord-Holland)



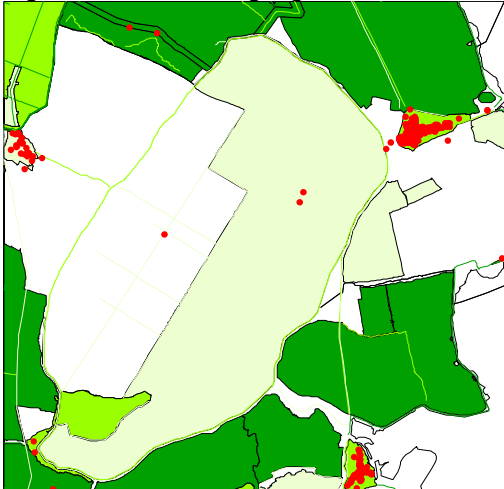
De N244 loopt door de droogmakerij de Purmer die aangelegd is in de periode 1618-1622. De polder ligt lager dan het omringende landschap. Het maaiveld van de Purmer ligt op ca. -3,7 meter, het gebied ernaast ligt op ca. -2 meter. Op de provinciale kaart voor landschapstypen (bron: Nota natuurbeleid 2005) wordt het landschap langs de N244 voornamelijk aangeduid als veenpolder (paars), met het gebied ten westen van Purmerend en tussen Purmerend en Edam-Volendam als droogmakerij (groen). Kenmerkend in het landschap van de Purmer is het rechthoekige wegen- en verkavelingspatroon en de openheid.

Historische Geografie

Langs het tracé van de N244 zijn historisch geografische elementen van waarde aanwezig (Cultuurhistorische waardenkaart):

- (Onderdelen van de) droogmakerij: de Purmer, de Purmerringvaart en de Purmerringdijk.
- Waterlopen: De Eerste Gangsmolentocht en de Middentocht.
- Infrastructuur: de polderwegen Edammerweg en de Westerweg, en de oude tramdijk oostelijk van Kwadijk.
- De Purmerringvaart en de Purmerringdijk zijn onderdeel van de hoofdverdedigingslijn van de Stelling van Amsterdam. Ook het fort van Kwadijk is hier een onderdeel van. Alle afzonderlijke onderdelen, waaronder de 45 forten, maken ook deel uit van de Lijst van het Werelderfgoed.

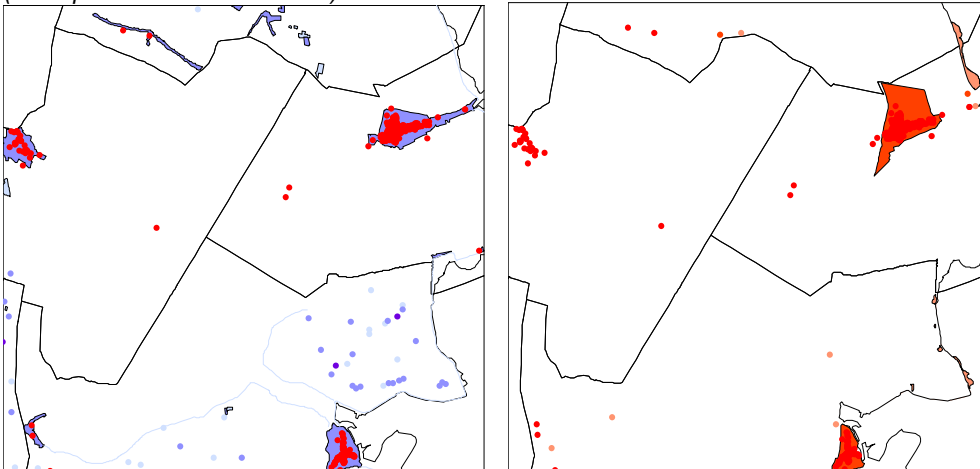
Figuur 5.4: historisch geografische waarden (vlakken, lijnen) (bron: provincie Noord-Holland)



Archeologie

Zoals aangegeven op de provinciale kaarten voor cultuurhistorische en archeologische waarden blijkt dat het plangebied voor de verbreding N244 geen archeologische of bouwkundige waarden bevat. Mede gezien het feit dat het weglichaam voor de verbreding reeds grotendeels is aangebracht (behalve bij de brug over de ringvaart) is dit aspect voor het verdere m.e.r. niet van belang.

Figuur 5.5: archeologische waarden en bouwkundige waarden (punten, vlakken, lijnen) (bron: provincie Noord-Holland)



Toetsingscriteria landschap en cultuurhistorie

In het MER worden voor het aspect landschap en cultuurhistorie de volgende criteria gehanteerd:

- Aantasting kenmerkende openheid van het landschap;
- Aantasting van historisch geografische elementen.

5.4 Natuur

Natuur zal een belangrijk aspect zijn in het MER, vooral vanwege de aanwezigheid van belangrijk weidevogelgebied in de omgeving. Het open polderlandschap in het studiegebied maakt dat het gebied geliefd is bij weidevogels. Ten noorden van de N244 ligt dan ook een gebied dat ten eerste waardevol is als algemeen weidevogelgebied (lichtgroen) en ten tweede als zeer belangrijk weidevogelgebied (donkergroen). Het studiegebied ligt niet in of nabij een Vogel- en Habitatrichtlijngebied. De Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) is aanwezig aan de noordzijde van Purmerend, aangeduid als cultuur/ natuur (geel), in de vorm van agrarisch gebied met bijzondere natuurwaarden en kleinere natuurreservaten, landgoederen en recreatiegebieden. Aan de westzijde van Edam-Volendam is een ecologische verbindingzone (donkergroen) geprojecteerd. Verder noordelijk van de N244 liggen twee gebiedjes (lichtgroen) die zijn aangeduid als halfnatuurlijke natuur; grote natuurreservaten in het agrarische gebied.

Flora

Voor het natuurgebied ten noorden van de N244 zijn natuurdoeltype vastgesteld voor agrarisch gebied met gruttograsland en bloemrijke slootkanten.

In de huidige situatie kunnen de bestaande niet-geasfalteerde delen langs de N244 bijzondere floristische waarden bevatten. Soorten die hier voor komen zijn zandhoornbloem, veldlathyrus, Jacobskruid, knoopkruid, rietorchis, diverse zeggesoorten, kale jonker, knolboterbloem en veldgerst. Met name bij de afslag met de Salvador Allendelaan zijn in de bermen soortenrijke orchideeëngraslanden tot ontwikkeling gekomen met veel rietorchis (mond. med. dhr. A. van de Lichte, landschap Noord-Holland). In en langs de naastgelegen sloten komt onder andere zwanenbloem (beschermd) voor, samen met watertorkruid, moerasvergeet-mij-nietje, moeraszoutgras, watergentiaan en stijve waterranonkel.

In het MER wordt nader bekeken wat de betekenis is van het gebied voor de aanwezige soorten flora.

Fauna

Bij de provincie Noord-Holland zijn in en om het plangebied waarnemingen bekend van de volgende zoogdiersoorten: dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, 'baardvleermuisen', laatvlieger, meervleermuis (veel waarnemingen in km-hok 127-504), konijn, haas, mol, wezel, bosmuis, egel, veldmuis, huismuis, bruine rat, bosspitsmuis en dwergmuis. Verder zijn bij de provincie Noord-Holland braakbalvondsten en vangsten bekend van noordse woelmuis uit de omgeving van de weg. Van de noordse woelmuis (soort op de lijst van de Habitatrichtlijn) is het echter niet waarschijnlijk dat deze soort op in of om het plangebied voorkomt, vanwege de afwezigheid van geschikt biotoop. De sloten langs het tracé vormen een geschikte voortplantingslocatie voor amfibieën, zoals groene en bruine kikker, gewone pad en kleine watersalamander. Er is vooralsnog geen informatie over vissen beschikbaar.

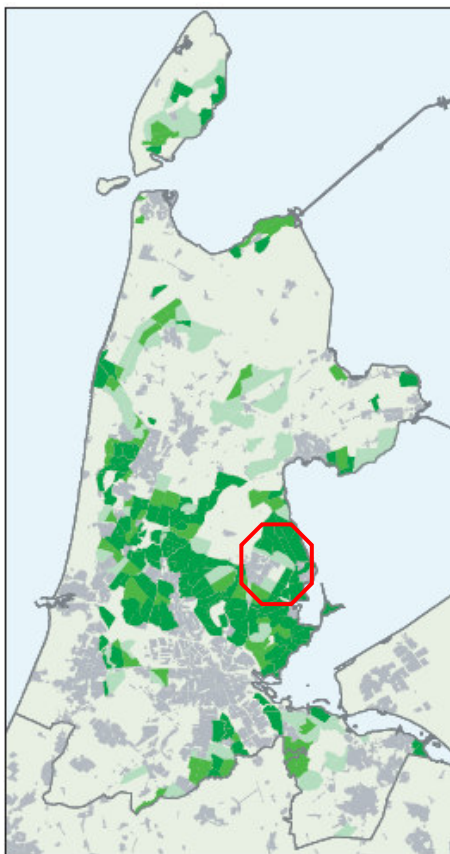
De naastgelegen (met name aan noordzijde) weilanden vormen broedgebied voor weidevogels. In het MER worden deze broedvogelgebieden cijfermatig onderbouwd. Verkeer kan een versturende werking hebben op het broedsucces van weidevogels. Diverse onderzoeken hebben hiervoor dosis-effect relaties aangetoond. Voor weidevogels blijkt met name de 47 dB(A) contour van belang. Bij de uit te voeren geluidberekeningen wordt in het MER hiermee rekening gehouden. Binnen deze contour zal voor alle varianten de verstoring van broedvogels

worden gekwantificeerd, zodat op basis hiervan ook eventuele compensatie kan worden bepaald. Naast uitwerking van het aspect verstoring in het MER wordt een quickscan uitgevoerd die ingaat op de noodzaak voor de ontheffingsaanvragen die plaats moeten vinden in het kader van de Flora- en Faunawet.

Figuur 5.6: ecologische verbindingzones (bron: provincie Noord-Holland)



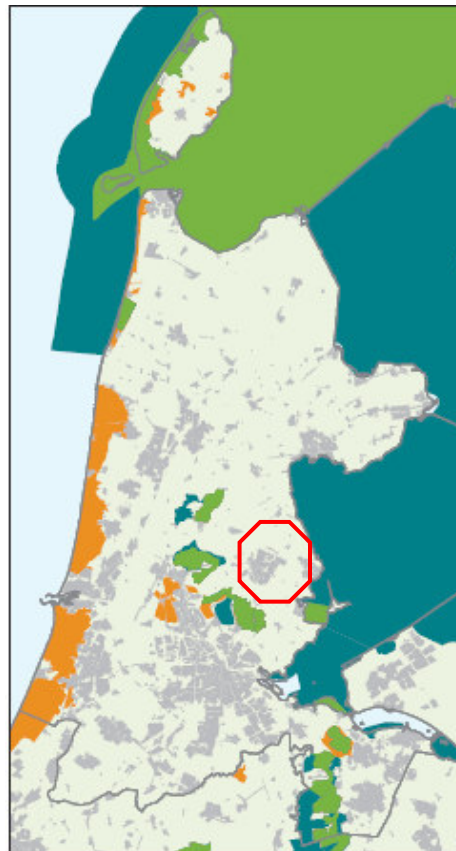
Figuur 5.7: weidevogelgebieden en 5.8: vogel- en habitatrichtlijngebieden (bron: provincie Noord-Holland)



Bron: Provincie Noord-Holland

Weidevogelgebieden

- Algemeen weidevogelgebied
- Belangrijk algemeen weidevogelgebied
- (Zeer) belangrijk weidevogelgebied



Bron : Provincie Noord-Holland

- Habitat- en vogelrichtlijngebieden
- Habitatrichtlijngebieden
- Vogelrichtlijngebieden

Toetsingscriteria natuur

In het MER worden voor het aspect natuur de volgende criteria gehanteerd:

- Aantasting beschermde flora
- Aantasting beschermde fauna;
- Aantasting beschermde gebieden.

5.5 Leefbaarheid (geluid en luchtkwaliteit)

Geluid

Geluid vormt een belangrijk milieuaspect vanwege de aanwezige bebouwing aan weerszijden van de N244. Met name in Kwadijk en Purmerend is in de huidige situatie reeds sprake van een relatief hoge geluidbelasting. Door een toename van de intensiteiten zal de overlast toenemen. Voor het MER wordt het geluid berekend ten gevolge van de huidige situatie, de autonome ontwikkeling en de toekomstige situaties met voorgenomen ontwikkelingen.

De varianten worden met elkaar vergeleken zonder dat rekening wordt gehouden met mogelijke maatregelen om de geluidbelasting te reduceren. Alleen voor de gekozen voorkeursvariant worden gedetailleerd geluidmaatregelen uitgewerkt om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde of, een eventueel eerder verleende hogere waarde. Over de geluidmaatregelen bij de andere varianten wordt een kwalitatieve uitspraak gedaan.

Luchtkwaliteit

In de huidige situatie vormt de luchtkwaliteit op diverse plaatsen een probleem. In het onderzoek naar luchtkwaliteit dat is uitgevoerd in het kader van de ontwikkeling van Baanste-Noord wordt geconcludeerd dat:

- in 2010 er een overschrijding is van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ bij de Edisonweg;
- in 2015 geen overschrijdingen zijn van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂;
- de 24-uursgemiddelde grenswaarde voor PM₁₀ niet vaker dan 35 keer wordt overschreden;
- De jaargemiddelde grenswaarden voor Benzeen, SO₂ en CO worden in geen van de onderzochte wegen overschreden.

Belangrijk uitgangspunt bij de gemaakte berekeningen voor de luchtkwaliteit is dat vanaf 2010 is gerekend met een verdubbeling van de N244 (dit is meegenomen bij het MER Baanste-Noord als autonome ontwikkeling).

De effecten van de emissies van het verkeer worden in het MER N244 berekend met het CARI-model. Daarbij wordt het effect gerekend op basis van de gemiddelde rijsnelheid en de wegvakbelasting. Daarnaast worden de effecten van stilstaand en langzaam rijdend verkeer op de emissies in beeld gebracht. Hiermee kunnen belangrijke verschillen tussen varianten inzichtelijk gemaakt worden.

Toetsingscriteria leefbaarheid

In het MER worden voor het aspect leefbaarheid de volgende toetsingscriteria gehanteerd:

- Verandering van de geluidsbelasting langs de N244;
- Toets aan gevoelige bestemmingen voor geluidsoverschrijding (excl. Weidevogelgebied zie ook aspect natuur);
- Toets aan de normen van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 voor wegverkeer.

5.6 Verkeer en vervoer

De aanleiding van deze studie komt voort uit de in de toekomst te verwachten problemen op het gebied van verkeer en vervoer in de regio. De verwachte knelpunten hebben vooral betrekking op de bereikbaarheid en daarmee de leefbaarheid. Ten aanzien van verkeer en vervoer worden de volgende aspecten in het MER opgenomen:

- Verkeersveiligheid, onder andere: hoofdbaan, parallelwegen, verkeersslachtoffers;
- Verkeersafwikkeling: ongewenst doorgaand verkeer, calamiteiten, invloed op het onderliggend wegennet;
- Vervoer gevaarlijke stoffen.

Verkeersveiligheid

Op basis van kentallen ten aanzien van verkeersonveiligheid van wegvak- en kruispuntentypen wordt een kwalitatieve uitspraak gedaan over de te verwachten verkeersonveiligheid van de verschillende varianten. Hiervoor worden onder meer kengetallen van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) gehanteerd. Om schijnnaauwkeurigheid te voorkomen worden geen absolute voorspellingen over het absolute aantal te verwachten letselongevallen gedaan, maar wordt een relatieve waardering ten opzichte van elkaar gemaakt.

Verkeersafwikkeling

De effecten op de ontwikkelingskwaliteit worden bepaald aan de hand van de I/C-verhoudingen (Intensiteit/Capaciteit), snelheden en rijtijden op wegvakken en wachttijden en –rijen voor kruisingen. De verschillen tussen de varianten worden inzichtelijk gemaakt met behulp van een dynamisch model. Ook worden de effecten van de verschillende varianten op het onderliggend wegennet inzichtelijk gemaakt.

Oversteekbaarheid kruispunten

Een belangrijk criterium bij de keuze voor kruispuntoplossingen is de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer. Dit criterium zal wellicht niet bij elk kruispunt aan de orde komen, maar daar waar het van belang is worden de varianten er op getoetst.

Toetsingscriteria verkeer en vervoer

Ten aanzien van verkeer en vervoer worden de volgende criteria in het MER gehanteerd:

- Verandering in verkeersveiligheid;
- Verandering in verkeersafwikkeling: sluipverkeer, calamiteiten;
- Gevolgen ten aanzien van vervoer gevaarlijke stoffen.

www.grontmij.com

