

Haarlemmermeer

N207



MER-beoordeling

Haarlemmermeer

N207

mer-beoordeling

projectnummer:

300702.15916.00

opdrachtleider:

mr. drs. J.L. Damen

auteur(s):

ing. P.J.P. Hommel
drs. M. van der Meulen

datum:

21 juli 2011

opdrachtgever:

Provincie Noord-Holland

Inhoud

1.	Inleiding	3
1.1.	Inleiding	3
1.2.	M.e.r.-beoordelingsplicht	3
1.3.	Procedure m.e.r.-beoordeling	5
1.4.	Leeswijzer	5
2.	Voorgenomen activiteit	7
2.1.	Bestaande situatie	7
2.2.	Beoogde ontwikkelingen	10
3.	Verkeer	13
3.1.	Toetsingscriteria en gebruikte bronnen	13
3.2.	Referentie situatie	14
3.3.	Verwachte milieueffecten	15
3.4.	Conclusie	20
4.	Woon- en leefmilieu	21
4.1.	Toetsingscriteria en gebruikte bronnen	21
4.2.	Referentiesituatie	21
4.3.	Verwachte milieueffecten	24
4.4.	Conclusie	25
5.	Bodem en water	27
5.1.	Toetsingscriteria en gebruikte bronnen	27
5.2.	Referentiesituatie	27
5.3.	Verwachte milieueffecten	28
5.4.	Conclusie	29
6.	Ecologie	31
6.1.	Toetsingscriteria en gebruikte bronnen	31
6.2.	Referentiesituatie	31
6.3.	Verwachte milieueffecten	33
6.4.	Conclusie	35
7.	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	37
7.1.	Toetsingscriteria en gebruikte bronnen	37
7.2.	Referentiesituatie	37
7.3.	Verwachte milieueffecten	40
7.4.	Conclusie	40
8.	Samenvatting en conclusie	41
8.1.	Samenvattende beoordeling in relatie tot toetsingscriteria	41
8.2.	Conclusie	41

1. Inleiding

1.1. Inleiding

De provincie Noord Holland heeft plannen voor een rijbaanverdubbeling en reconstructie van de N207 tussen de Leimuiderbrug nabij Leimuiden en de Elsbroekerbrug nabij Hillegom. De reconstructie omvat de verdubbeling van het wegtracé van 2x1 naar 2x2 rijstroken op het wegvak A4-N205 en van 2x2 naar 2x3 rijstroken op het wegvak A4-Leimuiderbrug en de daarmee samenhangende reconstructie van de kruispunten en aanpassing van kunstwerken. Het wegvak N205-Elsbroekerbrug wordt eveneens meegenomen in de reconstructie. Met dit plan wordt een schakel in het robuuste netwerk van de N207-N205-N201 gerealiseerd. Verdubbeling van het aantal rijstroken van de N207 is een voorwaarde om een goede verkeersafwikkeling tot 2030 te waarborgen. Aangezien de vigerende bestemmingsplannen ter plaatse deels niet voorzien in de reconstructie, wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld waarmee de beoogde ingrepen juridisch-planologisch worden mogelijk gemaakt.

1.2. M.e.r.-beoordelingsplicht

Om het milieubelang, naast andere belangen, een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke gevolgen voor het milieu, wordt in Nederland sinds enkele decennia het instrument van de milieueffectrapportage toegepast. In de Wet milieubeheer en het bijbehorende Besluit m.e.r. is wettelijk geregeld voor welke projecten en besluiten een milieueffectrapport dient te worden opgesteld. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen activiteiten, waarvoor altijd een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen (m.e.r.-plicht) en activiteiten waarvoor het bevoegd gezag nader moet beoordelen of een m.e.r.-procedure al dan niet nodig is (m.e.r.-beoordelingsplicht). Gezien de aard (vergroting van het aantal rijstroken) en omvang (tracélengte 8,2 km) van de beoogde ingreep is voor het bestemmingsplan N207 geen sprake van een directe m.e.r.-plicht. Gelet op de activiteit en de wegvaklengte wordt een MER-beoordeling uitgevoerd.

Criteria m.e.r.-beoordeling

Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraad van Haarlemmermeer – neemt op basis van de m.e.r.-beoordeling een besluit of de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) al dan niet wordt gevolgd. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe '*nee, tenzij*': een m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als er sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die de activiteit voor het milieu kan hebben en een diepgaand onderzoek naar alternatieven en milieueffecten in het kader van een m.e.r. wenselijk maken.

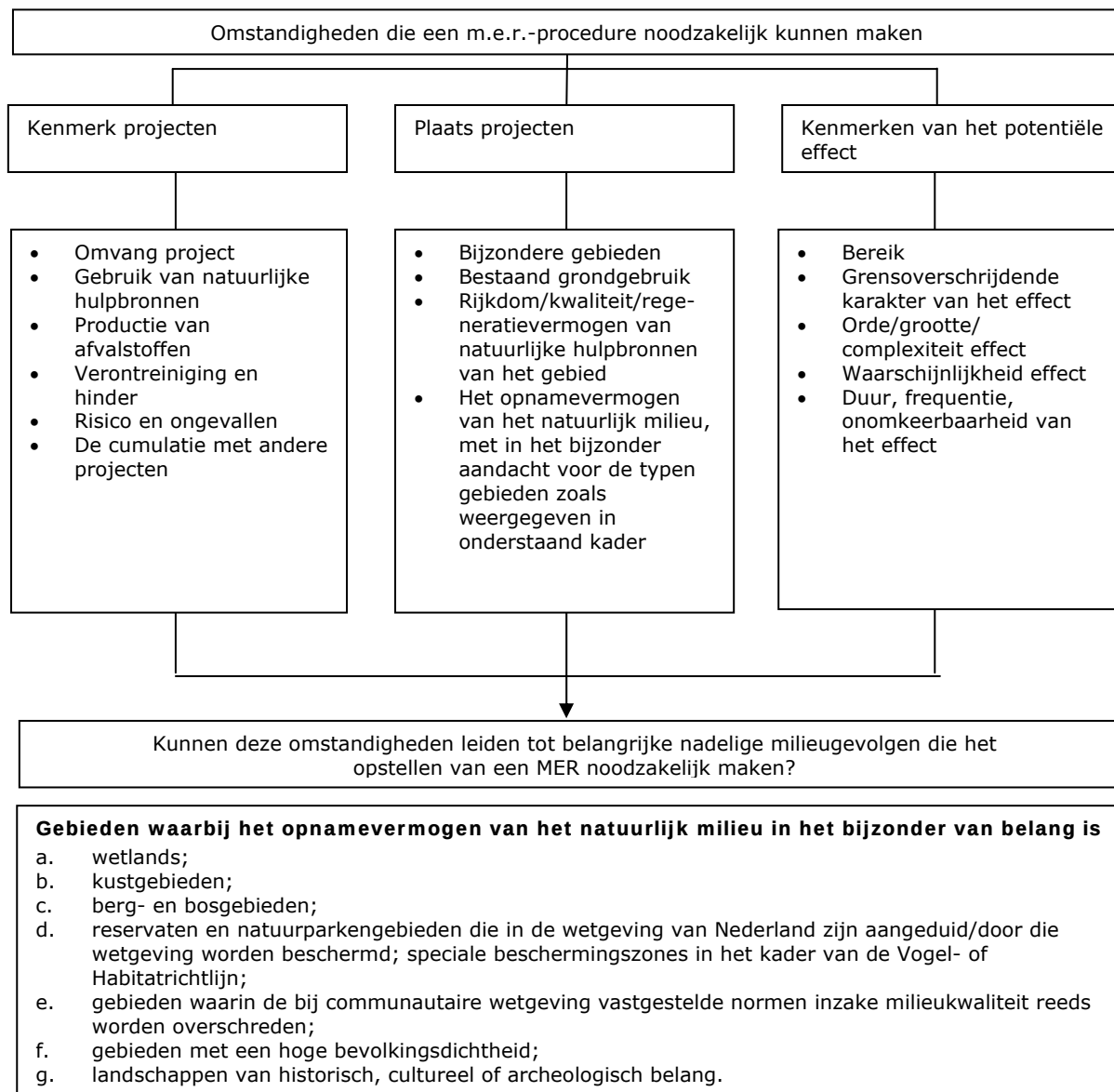
Volgens de Wet milieubeheer houdt het bevoegd gezag bij haar besluit rekening met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling, te weten:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;

- de kenmerken van de potentiële effecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

In figuur 1.1 is nader uitgewerkt welke aspecten binnen deze omstandigheden van belang kunnen zijn bij de beoordeling.

Figuur 1.1 Schema omstandigheden waarmee bij de beoordeling rekening wordt gehouden



1.3. Procedure m.e.r.-beoordeling

Het besluit op basis van de m.e.r.-beoordeling om al dan niet een m.e.r.-procedure te doorlopen, wordt genomen in het kader van de voorbereiding van het m.e.r.-beoordelingsplichtige besluit (de vaststelling van het bestemmingsplan N207).

De beslissing om al dan niet de m.e.r.-procedure te doorlopen, wordt bekend gemaakt door mededeling in een of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen. Een beslissing dat geen milieueffectrapport wordt opgesteld, dient tevens te worden gepubliceerd in de Staatscourant. Voor burgers en belangenorganisaties is er echter geen mogelijkheid om bezwaar of beroep aan te tekenen tegen deze beslissing.

1.4. Leeswijzer

In deze notitie is de m.e.r.-beoordeling voor de N207 opgenomen. In hoofdstuk 2 wordt de voorgenomen activiteit toegelicht. De daarop volgende hoofdstukken 3 t/m 7 gaan in op de bestaande milieusituatie in het gebied en de te verwachten gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit. Op grond hiervan vindt een beoordeling plaats. In de beoordeling staat de vraag centraal of de activiteiten van het project tot zodanige nadelige milieugevolgen leiden dat het opstellen van een volwaardig milieueffectrapport noodzakelijk is. Achtereenvolgens komen de volgende milieuthema's aan de orde:

- verkeer;
- woon- en leefmilieu (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid);
- bodem en water;
- ecologie;
- cultuurhistorie en archeologie.

In hoofdstuk 8 wordt op basis van de uitgevoerde beoordeling een samenvattende conclusie getrokken.

De sectorale studies en onderzoeksrapporten zijn als bijlage opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan.



00R2-FIG

Figuur 2.1: Ligging plangebied

legenda

ligging plangebied



2. Voorgenomen activiteit

2.1. Bestaande situatie

Ligging plangebied

Het plangebied loopt 'van Ringvaart tot Ringvaart' en omvat het gedeelte van de N207 dat ligt in de provincie Noord-Holland binnen de gemeente Haarlemmermeer (tussen de Leimuiderbrug en de Elsbroekerbrug, beide over de Ringvaart van de Haarlemmermeer). Ten westen van het plangebied loopt de N207 nog een halve kilometer door naar het kruispunt met de N208. Dit gedeelte ligt in de provincie Zuid-Holland en maakt geen onderdeel van de scope van het bestemmingsplan. Figuur 2.1 geeft een overzicht van de ligging en begrenzing van het plangebied.

Breder verband

De N207 is een provinciale weg die van zuid naar noord door de provincies Zuid- en Noord-Holland loopt. De N207 bestaat uit een zuidelijk deel (Bergambacht – Gouda) en een noordelijk deel (Gouda – Alphen aan den Rijn – Hillegom) en kruist de rijkswegen A12 bij Gouda, N11 bij Alphen aan den Rijn en A4 bij Nieuw-Vennep. De N207 vervult hierdoor een belangrijke route tussen deze rijkswegen en de omliggende steden en dorpen. Op de N207 doen zich op verschillende wegdelen afwikkelingsproblemen voor. Voor delen van de N207 zijn plannen in uitvoering om een oplossing te bieden voor deze problematiek. Zo wordt ten zuiden van Gouda een nieuwe tangent aangelegd om het zuidelijke en noordelijke deel te verbinden en wordt er een studie uitgevoerd naar de N207 tussen Waddinxveen en Leimuiden.

In de periode tot 2030 zullen binnen de gemeente Haarlemmermeer omvangrijke ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Deze ontwikkelingen zullen aanzienlijke gevolgen hebben voor de verkeersintensiteiten op de wegen in en rond de gemeente Haarlemmermeer en vragen daarom om een robuust verkeerssysteem.

Tracébeschrijving

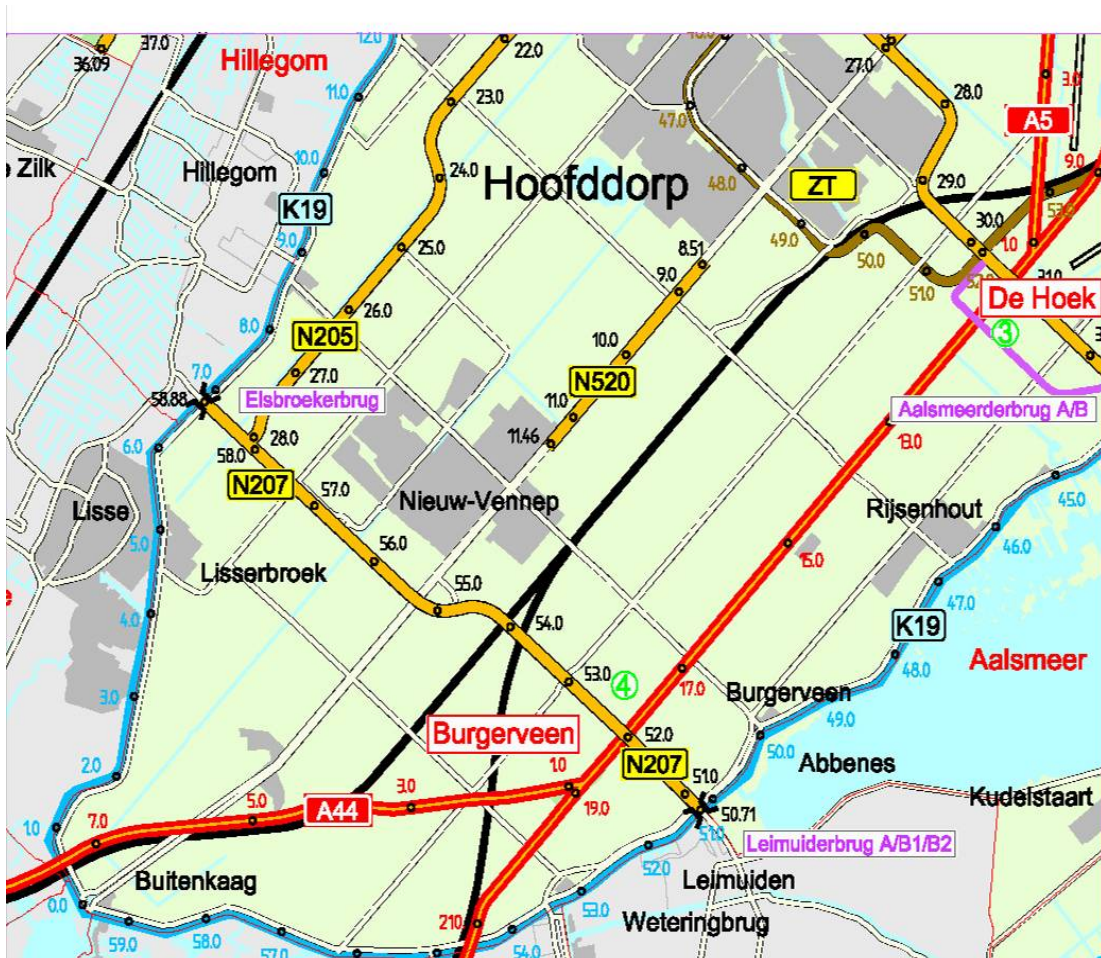
In de huidige situatie is het eerste deel van de N207 (tussen de Weteringweg/Leimuiderbrug) en de westelijke aansluiting met de A4 uitgevoerd met 2x2 rijstroken en is ontworpen als een stroomweg, maar ingericht als een gebiedsontsluitingsweg type I met een maximumsnelheid van 80 km/h. Tussen de Weteringweg en de oostelijke aansluiting met de A4 heeft de N207 in beide richtingen een busstrook aan de buitenzijden van de weg. Deze busstroken worden met name gebruikt door de interlinerdienst van Amsterdam/Schiphol naar Alphen aan den Rijn en visa versa. De N207 kent hier een relatief brede middenberm. Het viaduct over de A4 kent 2x2 rijstroken, maar is gedimensioneerd op een breder wegprofiel met een mogelijkheid voor 2x4 rijstroken.

Ten westen van de A4 is de N207 uitgevoerd als gebiedsontsluitingsweg type II met 2x1 rijstroken met een fysieke rijstrookscheiding. Tussen de aansluiting met de A4 en het viaduct van de Schiphollijn (de spoorlijn Leiden-Schiphol) is het grondwerk van de N207 al in de

jaren 80 voorbereid op 2x2-rijstroken. Dat geldt ook voor het viaduct van de Rijnlanderweg. Juridisch-planologisch rust op het gehele wegprofiel van dit wegvak de bestemming verkeersdoeleinden en is realisatie op basis van de vigerende regeling reeds mogelijk. De N207 kruist op dit wegvak de Rijnlanderweg, de HSL-spoorlijn en de Schipholspoorlijn ongelijkvloers en buigt ten westen van de Schiphollijn af in zuidwestelijke richting. Tot de Schiphollijn volgt de N207 de rasterstructuur van de Haarlemmermeer. Het oorspronkelijke tracé van de N207 (voorheen 'secundaire weg 20') liep in een min of meer rechte lijn naar de Hoofdvaart in Nieuw-Vennep. Door de realisatie van het bedrijvenpark Nieuw-Vennep-Zuid was afbuiging van de N207 ten westen van de Schiphollijn noodzakelijk. Ter hoogte van deze afbuiging kruist de N207 de Valutaweg. Dit kruispunt is geregeld met verkeerslichten.

Na de Valutaweg volgt de N207 de rasterstructuur van de Haarlemmermeer weer en voert in westelijke richting verder. De N207 kruist de watergangen Hoofdvaart en Nieuwerkerkertocht ongelijkvloers en heeft een aansluiting op de Getsewoudweg, nabij het busstation (P+R) van de Zuidtangent. Na de Getsewoudweg voert de N207 verder en kruist de IJweg ongelijkvloers, waarbij geen aansluiting op de IJweg is. Na de IJweg kruist de N207 de N205 gelijkvloers middels een met verkeerslichten geregeld kruispunt. Vervolgens kruist de N207 de watergang IJtocht. De N207 kent in de huidige situatie op het gehele tracé ten westen van de A4 2x1 rijstroken en is ingericht als een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/h. Na de N205 loopt de N207 door naar de Elsbroekerbrug, waar de begrenzing van het plangebied ligt. Op dit wegvak vindt geen rijbaanverdubbeling plaats, maar wordt een ruimtereservering opgenomen. In de gemeente Hillegom voert de N207 nog een halve kilometer door naar het kruispunt met de N208.

Op het gehele tracé kent de N207 geen fietsvoorzieningen, omdat fietsverkeer een eigen netwerk kent binnen de Haarlemmermeer, dat door de centra van de diverse kernen loopt. Er bestaat derhalve geen verkeersrelatie voor fietsverkeer langs de N207.



Figuur 2.2 N207 binnen de wegenstructuur van de Haarlemmermeer

Kwaliteit en functie bestaande verbinding

De N207 binnen het plangebied heeft in de bestaande situatie een belangrijke functie voor de ontsluiting van de Haarlemmermeer en het noordelijk deel van de Duin- en Bollenstreek (Lisse/Hillegom) naar de A4. Tevens maakt de N207 onderdeel uit van de zogenaamde uitwijkroutes (U-routes) bij calamiteiten op de A4. De N207 heeft samen met de N205 en de N201 een hoofdfunctie bij de ontsluiting van Nieuw-Vennep en Hoofddorp en de ontsluiting richting de A4. In de huidige situatie zijn de verkeersintensiteiten met name hoog rondom de aansluiting met de A4 en op het wegvak tussen de A4 en de Valutaweg.

De N207 in het oostelijk deel van het plangebied heeft een belangrijke ontsluitende functie voor het noordelijk deel van het Groene Hart rondom Leimuiden en Alphen aan den Rijn. Ook op dit deel van de N207 zijn de verkeersintensiteiten relatief hoog. In de huidige situatie doet zich in de spitsperiode met name congestie voor op het wegvak Valutaweg-A4-Weteringweg. Ook brugopeningen van de Leimuiderbrug spelen een belangrijke rol in de verkeersdoorstroming.

2.2. Beoogde ontwikkelingen

Wegvakken

In de toekomstige situatie wordt de N207 verbreed. De gehele N207 wordt in de nieuwe situatie in het kader van Duurzaam Veilig, in lijn met het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg type I met een maximumsnelheid van 80 km/h op wegvakken.

Op het wegvak Leimuiderbrug-A4 gaat het om verbreding van 2x2 naar 2x3 rijstroken. Om de capaciteit van de N207 vóór het kruispunt met de A4 en vóór de Leimuiderbrug te vergroten, wordt op het wegvak Weteringweg-A4 in beide richtingen één rijstrook toegevoegd, waardoor, samen met de aanwezige busstrook, twee vierstrooks rijbanen ontstaan en een 2x3 strooks situatie voor het reguliere verkeer. Hierdoor ontstaat voldoende bufferruimte voor afwikkelingsproblemen bij de Leimuiderbrug of de A4. De extra rijstrook wordt toegevoegd in de middenberm en is op basis van het vigerende bestemmingsplan reeds mogelijk. Ter hoogte van de A4 is geen extra kunstwerk nodig, omdat de bestaande kunstwerken reeds ruimte bieden aan 2x4 rijstroken. De volle breedte van de kunstwerken zal in de nieuwe situatie worden benut.

Ten westen van de A4 wordt de verbreding aan de noordzijde gerealiseerd met een extra rijbaan met twee rijstroken. Bij de reconstructie van de N207 in de jaren 80 van de vorige eeuw is al rekening gehouden met de verdubbeling, waardoor het grondwerk voor deze realisatie al aanwezig is. De aanleg is reeds mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan. Hierdoor is ter plaatse van het viaduct met de Rijnlanderweg geen nieuw kunstwerk nodig. Wel dienen zowel voor de kruising van de HSL-spoorlijn als de Schiphollijn nieuwe kunstwerken in de vorm van viaducten te worden gerealiseerd voor de extra rijbanen. Na de kruising met de Schiphollijn buigt de N207 af in westelijke richting en wordt de verbreding aan de zuidzijde gerealiseerd. Verbreding aan de zuidzijde hangt samen met ontwikkelingen in Nieuw-Vennep (zoals bedrijventerrein Wilhelminahoeve tussen de Valutaweg, Hoofdvaart en N207), de aanwezigheid van de busverbinding van de Zuidtangent bij de Getsewoudweg en de beschikbare ruimte ter hoogte van de kruising van de IJweg. Nieuwe kunstwerken zijn noodzakelijk voor de kruising van de N207 met de Hoofdvaart, de Nieuwerkerkertocht, de IJweg en de IJtocht. Na de kruising met de IJweg wordt de verbreding aan de noordzijde gerealiseerd, vanwege de aanwezige bebouwing aan de zuidzijde en om te anticiperen op een eventuele tweede Elsbroekerbrug. Vanwege de bebouwing aan de zijde van Hillegom is deze brug alleen aan de noordzijde mogelijk. Overigens valt een eventuele tweede Elsbroekerbrug buiten de scope van het bestemmingsplan. In de bestemmingslegging wordt echter wel geanticipeerd op de tweede brug, door de bestemming Verkeersdoeleinden in het volledige wegprofiel door te trekken tot aan de Ringvaart. Het bestemmingsplan maakt de realisatie van een wegprofiel met 2x2 rijstroken op dit wegvak echter niet direct mogelijk, doordat in de regels en de verbeelding door middel van het aangeven van de wegas een 2x1-situatie is geregeld. Het direct mogelijk maken van een 2x2-situatie is niet noodzakelijk voor de verkeersdoorstroming. Nut en noodzaak van deze verbinding maakt onderdeel uit van verkeersstudies naar de verbinding tussen het noordelijk deel van de Bollenstreek en de Haarlemmermeer en maakt derhalve geen onderdeel uit van de scope van onderhavig bestemmingsplan.

Kruispunten

De kruispuntvormgeving (aantal verlengde opstelstroken per richting) is opgenomen in de rapportage van DHV (Verkeerskundig advies kruispuntvormgeving na rijbaanverdubbeling N207, DHV, januari 2010). Daarbij geldt de vormgeving zoals weergegeven in hoofdstuk 4 van de studie. Ook op kruispunten blijft het plangebied beperkt tot de N207 en worden de zijtakken niet opgenomen. Het kruispunt met de Weteringweg wordt niet aangepast en valt buiten de scope van de capaciteitsuitbreiding. De aanpassingen op de op- en afritten van de A4 worden meegenomen in het bestemmingsplan. Op de Valutaweg is een extra rijstrook noodzakelijk. Deze rijstrook is reeds aanwezig, maar nog niet opengesteld. Deze hoeft derhalve niet meegenomen te worden in het bestemmingsplan. Ter hoogte van de Getsewoudweg is een verbreding van de weg tussen de rotonde en de N207 noodzakelijk. Deze verbreding past binnen de vigerende verkeersbestemming en wordt daarom niet in het onderhavige bestemmingsplan opgenomen. Aanpassing van de N205 ter hoogte van de N207 past reeds binnen de vigerende bestemming en wordt indien noodzakelijk meegenomen in de reconstructie van de N205.

3. Verkeer

3.1. Toetsingscriteria en gebruikte bronnen

Toetsingscriteria

Bij de beoordeling van de verkeerseffecten wordt met name gelet op de doorstroming, verkeersafwikkeling en de effecten op de aangrenzende en toeleidende wegen. Hierbij zijn de onderstaande toetsingscriteria van belang die betrekking hebben op de kenmerken en de plaats van de activiteit:

- verkeersaantrekkende werking;
- verkeersafwikkeling en doorstroming N207;
- effecten omliggend wegennet;
- verkeersveiligheid.

Onderzoeksmethodiek en gebruikte bronnen

Om de knelpunten in de huidige situatie en de effecten in de beoogde situatie goed inzichtelijk te maken, is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Noord Holland-Zuid, dat door de gemeente Haarlemmermeer gebruikt wordt voor de ruimtelijke planvorming. Dit verkeersmodel kent voor de autonome situatie reeds een capaciteitsuitbreiding van de N207 naar 2x2 rijstroken. De autonome situatie van het verkeersmodel toont dus de plansituatie. Om ook de referentiesituatie inzichtelijk te maken is een variant doorgerekend, waarbij de huidige vormgeving van de N207 is gehanteerd voor het prognosejaar 2030.

Tevens is in het kader van het wegontwerp onderzoek uitgevoerd naar de noodzakelijke vormgeving van de kruispunten in de toekomstige situatie. Op basis hiervan is de kruispuntconfiguratie in het verkeersmodel voor de plansituatie is aangepast aan het definitief ontwerp (DO) van de N207. Op basis van het verkeersmodel is een analyse uitgevoerd naar de effecten van de rijbaanverdubbeling van de N207 op de doorstroming. Daarbij is aandacht besteed aan de doorstroming op de N207 (wegvak- en kruispuntniveau) en de verkeersdoorstroming op netwerkniveau (omliggende wegen).

Voor het onderdeel Verkeer is in deze mer-beoordeling gebruik gemaakt van de volgende bronnen:

- Verkeersmodel Noord Holland-Zuid, Goudappel Coffeng, 30 mei 2011;
- Verkeerskundig advies kruispuntvormgeving na rijbaanverdubbeling N207, DHV, januari 2010;
- Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord-Holland en Zuid-Holland, deel 2 Oplossingsrichtingen, 16 december 2008;
- Mini-GGB mobiliteitsaanpak Haarlemmermeer, 4 augustus 2009.

3.2. Referentie situatie

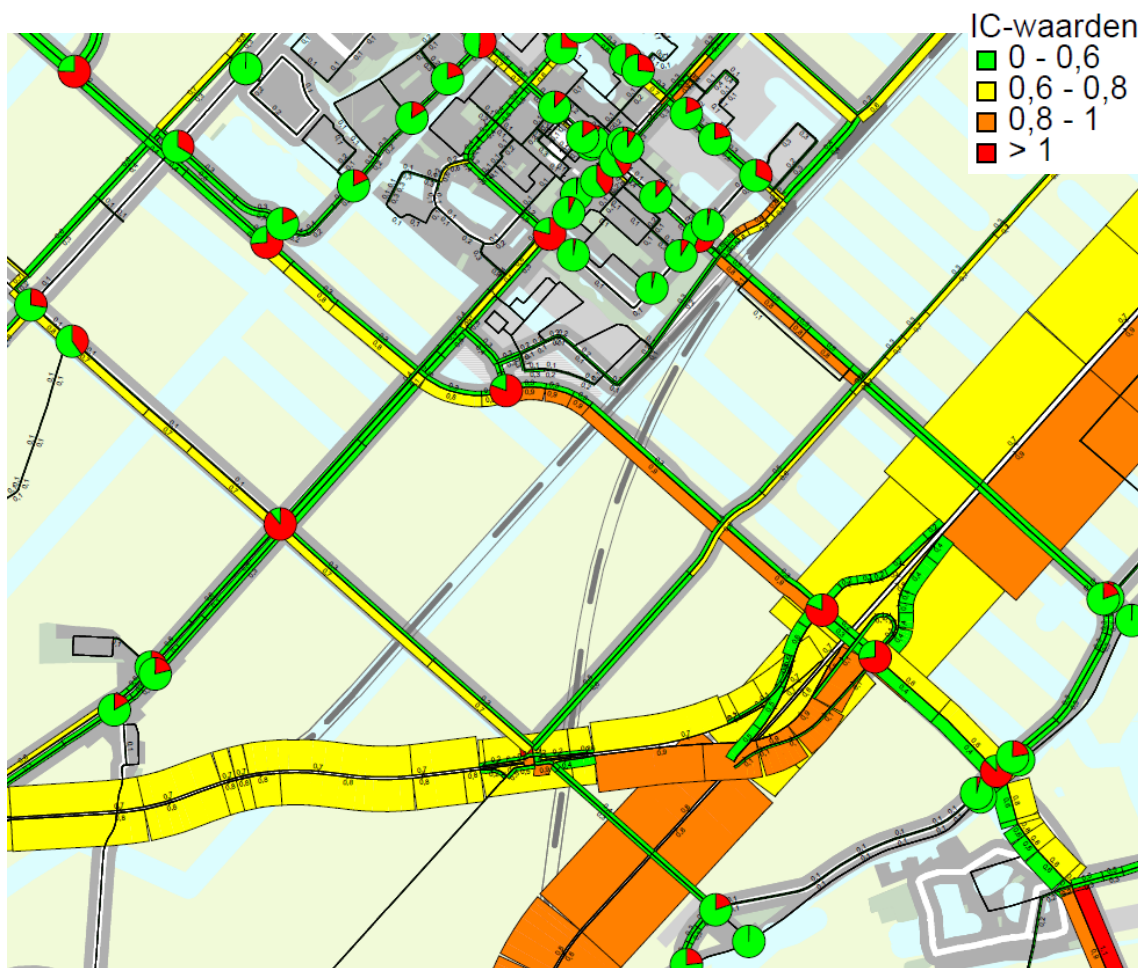
De hele N207 binnen het plangebied is op basis van de richtlijnen van Duurzaam Veilig gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 80 km/h. In de huidige situatie zijn de volgende kruispunten aanwezig:

- Weteringweg;
- A4-oost;
- A4-west;
- Valutaweg;
- Getsewoudweg;
- N205.

De N207 maakt in de huidige situatie onderdeel uit van de routestructuur die gevormd wordt door de N201-N205-N207. Verder is de N207 onderdeel van de hoofdverkeersstructuur binnen de Haarlemmermeer en is een belangrijke verbinding tussen de aanliggende kernen (Nieuw-Vennep, Lisse, Hillegom) en de A4. In de huidige situatie is er met name in de ochtendspits sprake van een slechte verkeersafwikkeling richting de A4. Met name op de wegvakken Getsewoudweg – Valutaweg en Valutaweg – A4 is er sprake van een hoge I/C-verhouding¹ van 0,8 tot 0,9, zie figuur 3.1. Dit leidt ertoe dat verkeer andere routes gaat zoeken als alternatief van de N207. Als gevolg hiervan ontstaan diffuse verkeersstromen op de relatie Nieuw-Vennep – A4 – Leimuiden. Het verkeer maakt gebruik van de routes via de Noordelijke Randweg, Venneperweg en Lisserweg en de aangrenzende infrastructuur. Daardoor is er ook op de onderliggende wegenstructuur gedurende de spitsen sprake van een matige verkeersafwikkeling.

De N207 past binnen de Netwerkvisie Noord-Holland en de studie Hoofdwegen netwerk Haarlemmermeer. Bovendien maakt de N207 onderdeel uit van het maatregelpakket in het kader van de Mobiliteitsaanpak Haarlemmermeer en is onderdeel van de bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord- en Zuid-Holland. Op basis van deze studie zal de N207 als gevolg van toekomstige ontwikkelingen een zwaardere ontsluitingsfunctie krijgen. Als gevolg van deze ontwikkelingen en beleidsuitgangspunten is capaciteitsverruiming van de N207 noodzakelijk.

¹ Verhouding tussen de intensiteit en de wegvakcapaciteit. Bij een verhouding van $\geq 0,9$ stagneert het verkeer en treedt filevorming op. Bij een I/C-verhouding van $\geq 1,0$ is er sprake van stilstaand verkeer. Bij een verhouding $< 0,8$ is de verkeersafwikkeling probleemloos.



Figuur 3.1 I/C-verhoudingen ochtendspits referentiesituatie

3.3. Verwachte milieueffecten

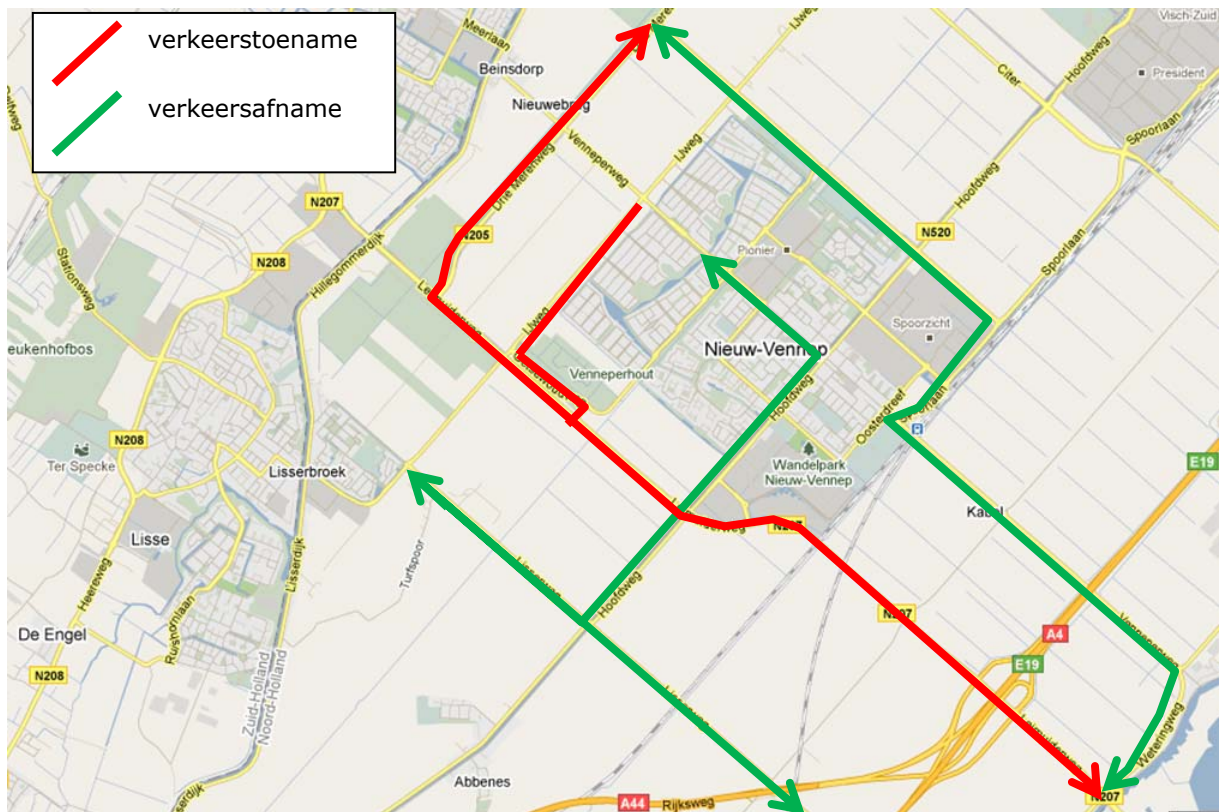
3.3.1. Verkeersaantrekkende werking

Uitgaande van de huidige verkeersbelasting en de wens om de N207 optimaal als hoofdverbinding te laten functioneren, dient de wegcapaciteit van de N207 verruimd te worden. Op de wegvakken tussen het kruispunt met de N205 en de A4-west wordt de weg verbreed van 2x1 naar 2x2 rijstroken. Op het wegvak tussen de A4-west en de Weteringweg is sprake van uitbreiding van 2x2 naar 2x3 rijstroken. Deze uitbreiding van de capaciteit leidt tot een wijziging van de routekeuze. Door de capaciteitsuitbreiding vormt de N207 een belangrijke schakel tussen de N205 in het westen en de A4 in het oosten. Daarmee vormt de N207, samen met de N201 bij Hoofddorp en de N205 de belangrijkste ontsluitingsroute voor het regionale verkeer van en naar de Haarlemmermeer.

Op basis van het verkeersmodel blijkt dat met name verkeer vanaf de parallelle routes, zoals de Lisserweg en de Vennepweg, zich verplaatst naar de N207. De diffuse verkeersstromen die in de referentiesituatie optreden, bundelen zich veel meer op de N207. Hierdoor neemt de verkeersbelasting op deze parallel gelegen wegvakken af, wat met name op de Vennepweg relevant is, aangezien de I/C-verhouding op deze weg in de referentiesituatie relatief hoog is.

Als gevolg van de nieuwe routekeuze van het verkeer zullen met name de Lisserweg en de Vennepweg en diverse wegen binnen de bebouwde kom van Nieuw Venne een

verkeersafname kennen. Dit verkeer komt met name ten laste van de N205 en de Getsewoudweg als verbindingswegen naar de N207. In figuur 3.2 is de ompoling van de verkeersstromen weergegeven.



Figuur 3.2 Verandering verkeersstromen

De verkeersafname op de Venneperweg leidt er verder toe dat de kruispuntbelasting op het kruispunt Weteringweg/N207 afneemt. Minder verkeer zal vanaf de N207 de Weteringweg en visa versa oprijden, waardoor er minder sprake is van verstoring van de doorgaande verkeersstroom op de N207.

Geconcludeerd wordt dat de N207 een forse verkeersaanzuigende werking heeft, waardoor het omliggend wegennet wordt ontlast. De weg vervult conform de beleidswens een regionale hoofdontsluitingsfunctie voor de Haarlemmermeer.

3.3.2. Verkeersafwikkeling en doorstroming

In de plansituatie treden op de N207 binnen het plangebied geen afwikkelingsproblemen op. De capaciteitsuitbreiding leidt met name op het wegvak Nieuw Vennep (vanaf de Getsewoudweg) – A4 – Leimuiden tot een verbetering van de doorstroming. Ten oosten van de Getsewoudweg treden in de referentiesituatie reeds geen knelpunten op. Capaciteitsuitbreiding op dit wegvak is echter noodzakelijk, vanwege de functie van de weg als regionale ontsluitingsroute binnen het robuuste netwerk N201/N205/N207.

Tevens is bij de dimensionering van de kruispunten op de N207 rekening gehouden met de mogelijkheid om de weg bij reguliere filevorming op de A4 in te zetten als alternatieve route voor het regionale verkeer van/naar Hoofddorp/Heemstede/Haarlem (Mini-GGB mobiliteitsaanpak Haarlemmermeer, 4-8-2009). Vanuit deze visie is het van belang het gehele tracé met 2x2 rijstroken uit te voeren. Door in het wegontwerp te anticiperen op een functie als eventuele 'bijschakelroute' voor de A4, vormt de N207 een robuuste schakel in de

infrastructuur binnen de Haarlemmermeer. Inzet van de route als bijschakelroute voor de A4 is echter gelimiteerd aan de wegcapaciteit van de N205 (wegvak N207-Noordelijke Randweg). Hiermee dient in de regelscenario's rekening mee te worden gehouden.

In onderstaande tabel zijn de verkeersintensiteiten en I/C-verhoudingen voor de spitsperioden weergegeven voor de N207 tussen de Valutaweg en de A4, de N205 en de Venneperweg en de Lissierweg. Duidelijk is de verschuiving van verkeer naar de N207 te zien. Vanwege de gewijzigde routekeuze komt dit verkeer ook ten laste van de N205. Dit leidt voor de N205 echter niet tot problemen, aangezien de I/C-verhouding $< 0,8$ blijft. De intensiteiten zijn weergegeven voor de spitsrichting: in de ochtendspits vanuit de Haarlemmermeer richting de A4; in de avondspits omgekeerd.

Tabel 3.1 Overzicht verkeersintensiteiten

	Referentiesituatie ochtendspits	Plansituatie* ochtendspits	Referentiesituatie avondspits	Plansituatie* avondspits
N207 Valutaweg – A4	2.607 (0,9)	4.470 (0,7)	2.244 (0,7)	3.159 (0,5)
N205 Noordelijke Randweg – N207	1.364 (0,5)	1.865 (0,6)	1.439 (0,5)	1.603 (0,5)
Venneperweg	1.944 (0,8)	1.566 (0,7)	1.918 (0,8)	1.766 (0,7)
Lissierweg	1.736 (0,7)	1.300 (0,5)	1.775 (0,7)	1.514 (0,6)

*Reguliere plansituatie, dus zonder effecten 'bijschakelroute'

Geconcludeerd wordt dat de diffuse verkeersstromen die zich in de referentiesituatie met name op de oost-westrelaties voordoen binnen het gebied, zich zullen concentreren op de N207. Hierdoor neemt de verkeersbelasting om de wegen in en rondom Nieuw-Vennep af en functioneert de N207 als belangrijkste ontsluiting naar de A4. Als gevolg van het vergroten van de wegcapaciteit op de N207 neemt de verkeersbelasting als gevolg van deze verkeersaantrekkende werking niet toe en zal de verkeersafwikkeling in de plansituatie verbeteren ten opzichte van de referentiesituatie, aangezien de I/C-verhoudingen lager liggen. Tevens kan de N207 functioneren als robuuste schakel met een regionale functie binnen de wegenstructuur van de Haarlemmermeer. Geconcludeerd wordt dat de verkeersafwikkeling op de N207 verbetert ten opzichte van de huidige situatie en dat geen nieuwe knelpunten zullen optreden.

In onderstaande paragraaf worden de verkeerseffecten voor de verschillende vervoersmodaliteiten beschreven, evenals de effecten op het omliggend wegennet en de verkeersveiligheid.

3.3.3. Vervoersmodaliteiten

Auto- en vrachtverkeer

Het auto- en vrachtverkeer dat via de N207 wordt afgewikkeld is met name regionaal georiënteerd. Het betreft verkeer uit Nieuw-Vennep en de omliggende kernen, verkeer vanaf de N205 en verkeer vanuit het noordelijke deel van de Duin- en Bollenstreek (omgeving Lisse/Hillegom). Ook vormt de N207 een belangrijke verbinding voor het noordelijke deel van het Groene Hart met de A4.

De N207 heeft een belangrijke utilitaire functie, maar is ook van belang voor recreatieverkeer, met name in de periode dat de Keukenhof is geopend. Met het oog op diverse ruimtelijke ontwikkelingen in en rond de Haarlemmermeer, wordt de functie van de N207 als gebiedsontsluitingsweg naar de A4 steeds belangrijker. In de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord-Holland en Zuid-Holland, waarin diverse maatregelen zijn doorgerekend voor de multimodale verkeersafwikkeling in de regio, wordt reeds uitgegaan van capaciteitsverruiming van de N207. Bovendien wordt er ook geanticipeerd op een robuuste wegenstructuur, waarbij de N207-N205-N201 samen met de A4 een belangrijk regionaal netwerk vormen. Tevens maakt de N207 onderdeel uit van een uitwijkroute (U-route) van de A4.

Openbaar vervoer

De lijnvoering van het openbaar vervoer gaat deels over de N207. De belangrijkste busverbinding is de interliner tussen Amsterdam/Schiphol en Alphen aan den Rijn, die via de A4 en het oostelijk deel van de N207 richting Leimuiden rijdt. In de huidige situatie zijn busstroken aanwezig. Deze zullen in het nieuwe ontwerp gehandhaafd blijven en verder worden uitgebreid. Zo komt er tevens een busstrook vanaf de A4 over het viaduct richting Leimuiden. Ten westen van de N205 naar de Elsbroekerbrug wordt eveneens een busstrook gerealiseerd, welke vlak voor de Elsbroekerbrug invoegt op de rijstrook richting Hillegom. Dit wordt met een verkeerslicht geregeld, op dezelfde wijze als aan de andere zijde van de Elsbroekerbrug.

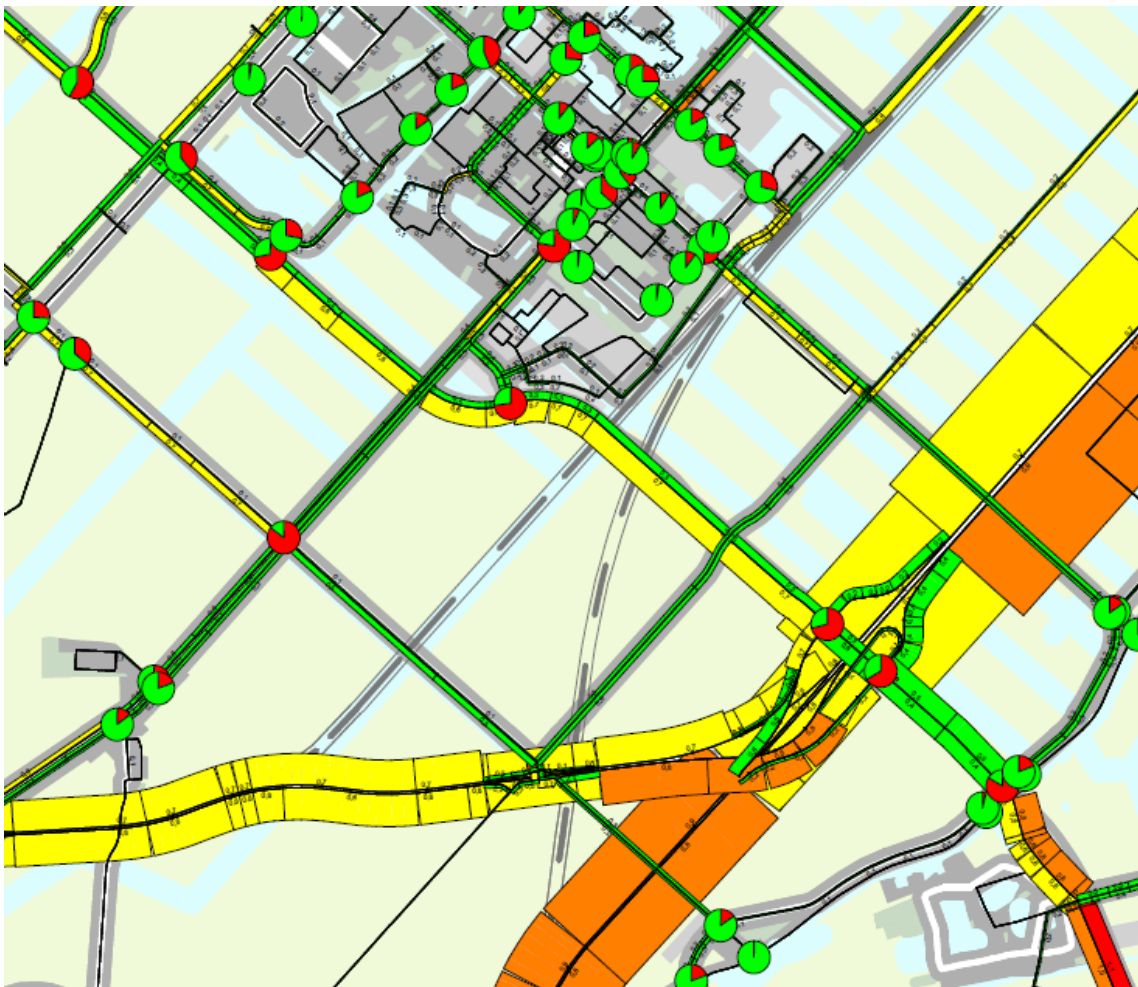
Verder is ter hoogte van de Getsewoudweg het busstation van de Zuidtangent aanwezig. In principe blijft dit busstation in de huidige vormgeving behouden. Net als in de bestaande situatie, heeft de busbaan van de Zuidtangent een aansluiting op de N207. Ter hoogte van de Getsewoudweg worden langs de N207 bushaltes gesitueerd, waardoor overgestapt kan worden op de zuidtangent. Andere lijnvoering van het openbaar vervoer is vooralsnog niet voorzien. In het ontwerp wordt geen rekening gehouden met andere doelgroepenstroken.

Langzaam verkeer

De N207 maakt geen onderdeel uit van routes voor langzaam verkeer. In principe maakt fietsverkeer gebruik van een netwerk dat voert via erftoegangswegen en fietspaden. Er bestaat geen relatie voor fietsverkeer via de N207. In de huidige situatie zijn dan ook geen fietsvoorzieningen aanwezig. Fietsroutes in de nabijheid van het plangebied lopen met name via de Vennepeweg, Hoofdweg en IJweg. Ook in de nieuwe situatie zullen geen fietsvoorzieningen worden aangebracht langs de N207. Wel zal ter hoogte van de kruising van de Nieuwerkerkertocht een verbinding voor langzaam verkeer worden gerealiseerd in verband met recreatieve en utilitaire doeleinden in het kader van het plan Buurderij, zoals beschreven in het ontwerp-PVE Westflank. Deze fietsverbinding maakt echter geen onderdeel uit van het plan. Wel wordt in het plan een reservering voorzien voor het kunstwerk dat noodzakelijk is om de N207 te kruisen.

3.3.4. Effecten omliggend wegennet

Als gevolg van de capaciteitsuitbreiding van de N207 wordt het omliggend wegennet ontlast van doorgaand verkeer. De N207 krijgt een aanzuigende functie voor verkeer vanaf het omliggend wegennet. Hierdoor nemen de intensiteiten op alle wegen rondom de N207 af. Dit effect is met name zichtbaar op de route Noordelijke Randweg-Spoorlaan-Venneperweg en op de Lissersweg. De ontwikkeling leidt op de omliggende wegen niet tot verkeerstoenames. Uitzonderingen zijn de N205, tussen de Noordelijke Randweg en de N207, de IJweg/Getsewoudweg tussen de IJweg en de N207 en de N208 ten noorden van de N207. Deze wegen hebben een toevoerfunctie voor de N207. De toenames op deze wegen leiden echter niet tot onacceptabele verkeerstoenames. De I/C-verhoudingen blijven op deze wegen gedurende de spitsperiodes $< 0,8$, zie figuur 3.3. Ook op de N207 ten zuiden van Leimuiden zal de verkeersintensiteit beperkt toenemen. In de referentiesituatie zijn op dit wegvak reeds knelpunten in de verkeersafwikkeling aanwezig. Onderhavige ontwikkeling draagt niet significant bij aan een verslechtering van de verkeersafwikkeling of knelpunten. Indien de N207 tussen de A4 en de N205 wordt ingezet als bijschakelroute, dient de intensiteit van deze verkeersstroom afgestemd te worden op de wegcapaciteit van de N205, zodat daar geen afwikkelingsproblemen ontstaan. Ook op kruispuntniveau op de omliggende wegen is er eveneens geen sprake van een significante verslechtering van de verkeersafwikkeling ten opzichte van de referentiesituatie.



Figuur 3.3 I/C-verhoudingen ochtendspits plansituatie

Op de A4 en de A44 neemt de intensiteit als gevolg van de ontwikkeling beperkt toe. In de spitsperiodes neemt de I/C-verhouding maximaal met 0,02 toe. Er is derhalve geen sprake van verslechtering van de verkeersafwikkeling. Bovendien neemt de verkeersbelasting op de A44 tussen de aansluiting Oude Wetering en knooppunt Burgerveen af. Als gevolg van de ompoling van de verkeersstromen naar de A4 wordt de Lissersweg ontlast, waardoor er minder verkeer gebruik maakt van de aansluiting Oude Wetering. Dit komt de verkeersdoorstroming ten goede.

Geconcludeerd wordt dat de rijbaanverdubbeling van de N207 voornamelijk positieve effecten heeft op het onderliggend wegennet. De verkeersintensiteit op de toevoerroutes naar de N207 neemt toe. Dit zal echter niet leiden tot nieuwe knelpunten of significante verslechtering van de doorstroming.

3.3.5. Verkeersveiligheid

Zoals eerder gesteld is de N207 in de huidige situatie conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 80 km/h op wegvakken. In de nieuwe situatie wordt deze categorisering gehandhaafd, waarbij het gehele tracé binnen het plangebied aangemerkt wordt als gebiedsontsluitingsweg type I, vanwege het wegprofiel met 2x2 (deels 2x3) rijstroken. Deze categorisering komt overeen met de vastgestelde wegcategorisering in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan. De weg wordt conform de geldende richtlijnen op basis van CROW-publicatie 164 uitgevoerd.

In de huidige situatie kent de N207 2x1 rijstrook met een fysieke rijbaanscheiding. Deze rijbaanscheiding is aangebracht om de verkeersveiligheid te verbeteren. Inhalen is derhalve niet mogelijk. In de beoogde situatie wordt de N207 uitgevoerd met 2x2 rijstroken en worden de rijbanen fysiek gescheiden. Hierdoor ontstaat een nog grotere fysieke scheiding van rijrichting, waardoor de verkeersveiligheid verbetert. Het wegontwerp is vormgegeven conform de actueel geldende richtlijnen conform Duurzaam Veilig die zijn vastgelegd in het Handboek Wegontwerp (CROW-publicatie 164). De kruispunten worden uitgevoerd met verkeersregelinstallaties. Deze kruispuntvorm is noodzakelijk om het verkeer op een vlotte wijze te kunnen afwikkelen. Andere kruispuntvormen, zoals rotondes, hebben een te lage afwikkelingscapaciteit.

Geconcludeerd wordt dat de verkeersveiligheid gewaarborgd is.

3.4. Conclusie

Als gevolg van de capaciteitsuitbreiding zal de verkeersaanzuigende werking van de N207 fors toenemen, waardoor de omliggende wegen rondom Nieuw-Vennep worden ontlast. Door de ruime kruispuntdimensionering en de capaciteitsverruiming leidt de verkeerstoename niet tot knelpunten. De verkeersafwikkeling op de N207 verbetert ten opzichte van de huidige situatie.

Samengevat wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van belangrijke negatieve verkeersgevolgen die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

4. Woon- en leefmilieu

4.1. Toetsingscriteria en gebruikte bronnen

Toetsingscriteria m.e.r.-beoordeling

Bij de beoordeling van milieueffecten voor het woon- en leefmilieu is er een nadrukkelijke samenhang met de verkeerseffecten van de voorgenomen ingreep. Hierbij zijn de onderstaande toetsingscriteria van belang:

Met betrekking tot de kenmerken van de activiteit (verontreiniging en hinder):

- geluidshinder en luchtverontreiniging langs de relevante wegvakken;
- externe veiligheid.

Met betrekking tot de plaats van de activiteit:

- bestaand en beoogd grondgebruik in de omgeving (waaronder de realisatie van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen).

Gebruikte bronnen

- RBOI, akoestisch onderzoek reconstructie N207, d.d. 21 juli 2011.
- BK milieu & ruimte, Rapport luchtkwaliteit 207 Leimuiderweg Haarlemmermeer, d.d. 5 januari 2011.
- www.nsl-monitoring.nl
- BK milieu & ruimte, Onderzoek externe veiligheid N207 Nieuw-Vennep, d.d. 19 augustus 2009, met aanvulling d.d. 14 juni 2011
- www.risicokaart.nl

4.2. Referentiesituatie

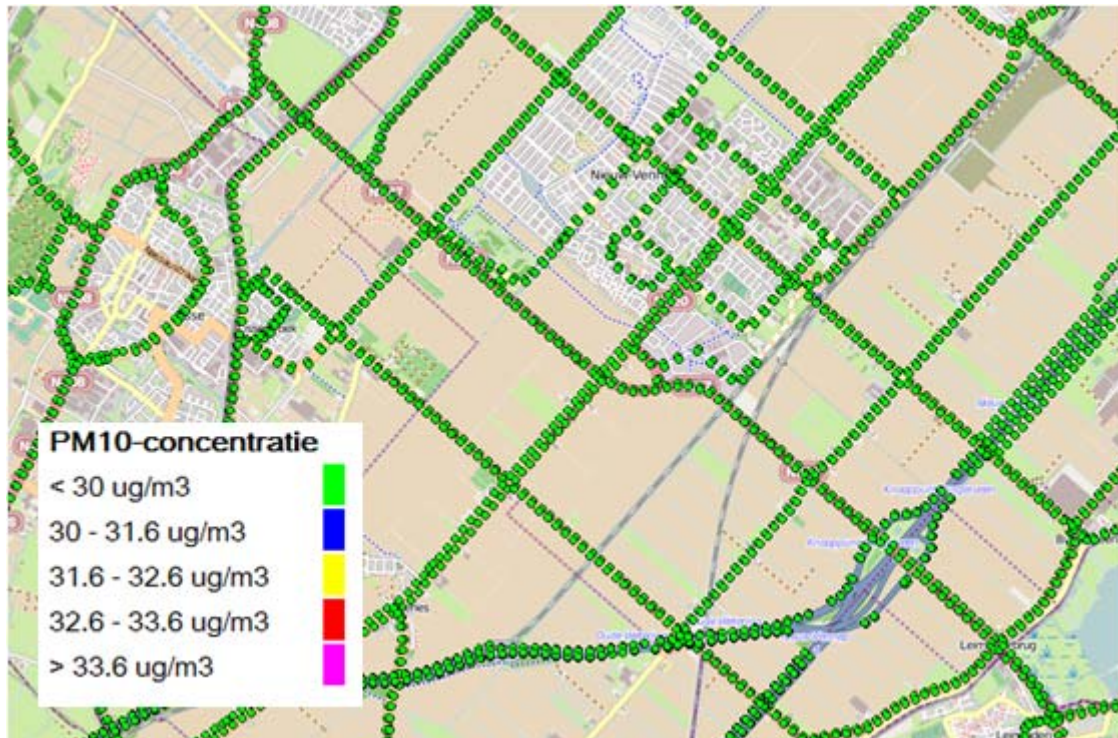
Wegverkeerslawaaï

In het akoestisch onderzoek is het reconstructieonderzoek en onderzoek naar het uitstralingseffect beschreven naar alle geluidsgevoelige functies binnen de wettelijke geluidszone van de te reconstrueren wegvakken. De geluidbelasting is 1 jaar voor reconstructie (2013) en 10 jaar na reconstructie (2024) berekend. Voor nadere gegevens met betrekking tot de uitgangspunten en de resultaten van het onderzoek wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek en de informatie in paragraaf 4.3.

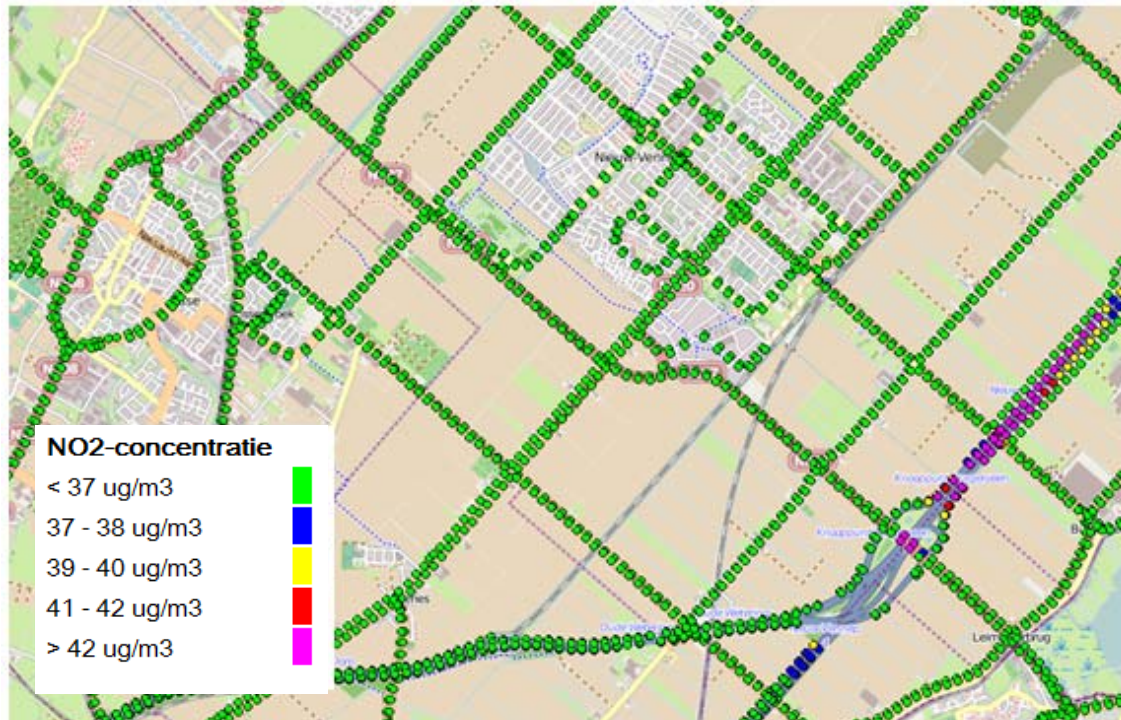
Luchtkwaliteit

Plannen die verkeer genereren of leiden tot gewijzigde verkeersstromen dienen te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen. Er is door BK ruimte & milieu een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd om de concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs de ontsluitende wegen inzichtelijk te maken. Uit de resultaten blijkt dat in de huidige situatie (2010) sprake is van overschrijdingssituaties van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide.

De monitoringstool die onderdeel is van het NSL (www.nsl-monitoring.nl) geeft inzicht in de concentraties luchtverontreinigende stoffen t/m 2020. Figuur 4.1 en 4.2 geven een beeld van de concentraties in 2011 (fijn stof) en 2015 (stikstofdioxide). Dat zijn de jaren dat dient te worden voldaan aan de grenswaarden voor beide stoffen. De concentraties stikstofdioxide en fijn stof liggen in die jaren ruimschoots onder de geldende grenswaarden. Dat geldt ook voor de verdere toekomst.



Figuur 4.1 Concentratie fijnstof (monitoringstool 2011)



Figuur 4.2 Concentratie stikstofdioxide (monitoringstool 2015)

Externe veiligheid

N207 als transportroute voor gevaarlijke stoffen

De N207 is niet aangewezen als een route waarover gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd. Bovendien is momenteel, voor zover bekend, geen routing binnen de gemeente Haarlemmermeer voor transporten gevaarlijke stoffen aanwezig. De provincie Noord-Holland heeft echter geen beperkingen ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de regio opgelegd. Gezien de bedrijven in de omgeving kan daarom niet worden uitgesloten dat op de N207 transporten van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. De gemeente Haarlemmermeer beschikt over eigen transportgegevens over het transport van gevaarlijke stoffen over deze weg. Op basis van deze gegevens heeft BK ruimte & milieu onderzoek gedaan naar het PR en het GR als gevolg van transport van gevaarlijke stoffen over de N207. In dit onderzoek is uitgegaan van een worstcasebenadering. Concreet houdt dit in dat ervan uit is gegaan dat de transportintensiteit van gevaarlijke stoffen over de N207 dezelfde zal zijn als over de A4. Wanneer er met deze worstcasebenadering wordt gewerkt, blijkt dat de PR 10^{-6} -risicocontour niet buiten de weg ligt. Het aantal transporten met gevaarlijke stoffen over de N207 ligt in werkelijkheid lager dan op de A4. Daarom zal de PR 10^{-6} -risicocontour zeker niet buiten de weg liggen.

4.3. Verwachte milieueffecten

Wegverkeerslawaaï

In het akoestisch onderzoek is het reconstructieonderzoek en onderzoek naar het uitstralingseffect beschreven naar alle geluidsgevoelige objecten binnen de wettelijke geluidszone van de te reconstrueren wegvakken. Geconcludeerd wordt dat ter plaatse van vier woningen sprake is van een toename van de geluidsbelasting met 1,5 dB of meer zonder het treffen van geluidsreducerende maatregelen. Op basis van onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen, blijkt het toepassen van geluidswallen op delen van de wegvakken Elsbroekerbrug – N205 en Valutaweg – A4 in combinatie met het wegdektype SMA 0/8 voldoende om de geluidsbelasting zodanig te reduceren, dat geen sprake meer is van reconstructie. Deze maatregelen zullen in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt en in het wegontwerp worden ingepast. Er is derhalve geen sprake van reconstructie, waardoor ingevolge de Wet geluidhinder geen vervolgpcedures vereist zijn.

In het kader van uitstralingseffect van de reconstructie is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting van de omliggende wegen. Daarbij is gekeken naar alle wegen waar sprake is van een verkeerstoename van 20% of meer. Bij een dergelijke toename is er sprake van een toename van de geluidsbelasting met 1 dB of meer. Alle wegen met een kleinere procentuele toename zijn niet relevant, omdat voor het uitstralingseffect ook wordt gekeken naar de systematiek van reconstructie. Gesteld wordt dat de geluidsbelasting ten gevolge van het uitstralingseffect nergens met 5 dB of meer toeneemt. De maximale toename bedraagt 3 dB. Ook wordt nergens de uiterste grenswaarde zoals die geldt voor reconstructie overschreden. Gesteld wordt dat er ten aanzien van het uitstralingseffect sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

Luchtkwaliteit

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek van BK milieu & ruimte blijkt dat realisatie van het plan niet leidt tot overschrijdingen van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof. In de nabije toekomst wordt langs de N207 ruimschoots voldaan aan de grenswaarden.

Externe veiligheid

N207 als transportroute voor gevaarlijke stoffen

Conform de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen hoeven geen beperkingen gesteld te worden in het gebied dat op meer dan 200 m van een route of tracé ligt. Binnen 200 m van de N207 ligt het bedrijventerrein aan de zuidkant van Nieuw-Vennep. Dit terrein ligt gedeeltelijk in de 200 m zone van de N207. De verbreding van de N207 heeft als doel de verkeersdoorstroming te verbeteren. Aangezien de verbreding van de weg niet leidt tot een toename van het aantal bedrijven dat met gevaarlijke stoffen werkt, zal er ook geen sprake zijn van een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N207 naar deze bedrijven. Er zal daarom geen verandering in het PR of de hoogte van het GR optreden als gevolg van de realisatie van het plan.

Risicobronnen in de omgeving

Uit het onderzoek van BK ruimte & milieu blijkt dat in de directe omgeving van het plangebied verschillende risicovolle activiteiten plaatsvinden, waaronder het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A4 en de N205, een tweetal risicovolle leidingen en een aantal risicovolle inrichtingen. Omdat de N207 geen beperkt kwetsbaar of kwetsbaar object is en de verbreding van de N207 niet tot een toename van het GR leidt, vormen de omliggende risicobronnen echter geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

4.4. Conclusie

De hier besproken milieuaspecten van het woon- en leefmilieu worden vooral beïnvloed door de toename van het verkeer als gevolg van de capaciteitsverruimende maatregelen. De toename van het autoverkeer ten opzichte van de referentiesituatie leidt niet tot een relevante wijziging in de geluidsbelasting. Ook de gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn beperkt en vallen binnen de wettelijke normen. Er is geen sprake van nieuwe knelpunten op het gebied van externe veiligheid of een verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie.

Samengevat wordt geconcludeerd dat er met betrekking tot de onder de noemer woon- en leefmilieu besproken aspecten geen sprake is van belangrijke negatieve milieugevolgen die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

5. Bodem en water

5.1. Toetsingscriteria en gebruikte bronnen

Relevante toetsingscriteria

Voor de beoordeling van de milieueffecten op het gebied van bodem en water worden, gelet op bijlage III van de EEG-richtlijn Milieueffectbeoordeling, de volgende toetsingscriteria gehanteerd:

Met betrekking tot de kenmerken van de activiteit:

- verontreiniging;
- waterberging.

Met betrekking tot de plaats van de activiteit:

- regeneratievermogen van het watersysteem;
- bijzondere gebieden;
- opnamevermogen van het natuurlijk milieu.

Gebruikte bronnen

- BK bodem, verkennend (water)bodemonderzoek verbreding N207 Haarlemmermeer, d.d. 23 december 2010.
- BK ruimte & milieu, aanvraag wateradvies in het kader van de watertoets, verbreding N207 Haarlemmermeer (fase 2), d.d. 6 december 2010.

5.2. Referentiesituatie

Bodem

In 2010 is door BK ingenieurs bv een verkennend (water)bodemonderzoek uitgevoerd. Tijdens het veldwerk is de grond zintuiglijk beoordeeld op de aanwezigheid van bodemvreemde materialen en verontreinigende stoffen, zoals asbest. Tijdens de veldwerkzaamheden is visueel geen asbestverdacht materiaal aangetroffen op het maaiveld en in de opgeboorde grond. Nader onderzoek naar asbest kan daarom achterwege blijven.

Uit de analyse van de bodemonsters blijkt dat de bodem onder de toekomstige watergangen plaatselijk licht verontreinigd is met zware metalen en PCB. Het grondwater is hier plaatselijk licht verontreinigd met vluchtige aromaten, zink en gehalogeneerde koolwaterstoffen. De tussenwaarden worden echter niet overschreden, waardoor een nader bodemonderzoek achterwege kan blijven.

De bodem onder de toekomstige wegverharding voldoet aan de kwaliteitsklassen 'industrie' en is daardoor geschikt voor de beoogde functie als weg. De waterbodems (de bodems in de bestaande watergangen) zijn alle verspreidbaar over aangrenzende percelen.

Water

Het plangebied is gelegen in de polder Haarlemmermeer. De N207 wordt voor het grootste deel ingesloten door hoofdwatgangen. Het plangebied is opbarstings- en kwelgevoelig.

5.3. Verwachte milieueffecten**Bodemkwaliteit**

Binnen het plangebied zijn geen bodemverontreinigingen bekend die een belemmering vormen voor de realisatie van de infrastructurele ingreep.

Water

Ten behoeve van de verbreding van de N207 worden de omliggende watgangen voor een deel gedempt. Deze dempingen dienen 100% gecompenseerd te worden. Rijnland hanteert een compensatie-eis van 15% voor de toename aan verhard oppervlak. In totaal wordt 12.170 m² meer oppervlaktewater gecreëerd en de watgangen worden natuurvriendelijk ingericht.

Tracé Hoofdweg-A4

Op dit tracé is sprake van een toename van verhard oppervlak van 7.101 m². Dit komt neer op een compensatie van 1.065 m². De compensatiebehoefte wordt volledig opgevangen binnen de te verleggen watergang. Door de vormgeving met natuurvriendelijke oevers, talud 1:3, ontstaat een groter wateroppervlak dan dat van de bestaande sloot. Tevens wordt in de nieuwe watergang een plas-drasoever gerealiseerd die ook als waterberging kan dienen.

In de nieuwe situatie zal in het totaal 3.348 m² meer oppervlaktewater aanwezig zijn dan in de huidige situatie.

Tracé Ringvaart West-Hoofdvaart

Op dit tracé is sprake van een toename van verhard oppervlak van 28.631 m². Dit komt neer op een compensatie van 4.295 m². De compensatiebehoefte wordt volledig opgevangen binnen de te verleggen watergang. Door de vormgeving met natuurvriendelijke oevers, talud 1:3, ontstaat een groter wateroppervlak dan dat van de bestaande sloot. Ten behoeve van de verbreding van de Getsewoudweg wordt de watergang met het oorspronkelijke profiel teruggelegd.

In de nieuwe situatie zal in het totaal 5.702 m² meer oppervlaktewater aanwezig zijn dan in de huidige situatie.

Tracé A4-Ringvaart Oost

Op dit tracé is sprake van een toename van verhard oppervlak van 7.098 m². Dit komt neer op een compensatie van 1.065 m². De compensatiebehoefte wordt volledig opgevangen binnen de te verleggen watergang. Door de vormgeving met natuurvriendelijke oevers, talud 1:3, ontstaat een groter wateroppervlak dan dat van de bestaande sloot.

In de nieuwe situatie zal in het totaal 3.120 m² meer oppervlaktewater aanwezig zijn dan in de huidige situatie.

Afhandeling hemelwater

Hemelwater afkomstig van het wegdek wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater. Het regenwater dat op of naast de weg valt, hoeft niet via een riolering te worden afgevoerd maar kan worden geïnfiltreerd in het grondwater. Het water dat van de weg afstroomt kan op het oppervlaktewater worden geloosd. Op een aantal plekken is het noodzakelijk om het afvloeiend hemelwater op te vangen in een riool alvorens het geloosd wordt op het oppervlaktewater. Hiervoor zullen indien nodig zuiveringstechnische voorzieningen worden getroffen.

Opbarsting

Omdat de Haarlemmermeer een opbarsting- en kwelgevoelig gebied is, wordt hier bij het graven van de watergangen rekening mee gehouden. Om kortsluiting tussen het freatische water en het diepe grondwater te voorkomen, wordt de onderkant van de verticale drains niet dieper dan circa 2 m boven het pleistocene zand geplaatst.

5.4. Conclusie

De rijbaanverdubbeling en reconstructie van de N207 heeft geen belangrijke negatieve effecten op de waterhuishouding of bodemkwaliteit die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

6. Ecologie

6.1. Toetsingscriteria en gebruikte bronnen

Toetsingscriteria m.e.r.-beoordeling

Voor de beoordeling van milieueffecten op het gebied van natuurwaarden worden de volgende toetsingscriteria gehanteerd (volgend uit bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling);

Met betrekking tot het kenmerk en plaats van de activiteit:

- bijzondere gebieden;
- waardevolle kenmerken;
- bestaand grondgebruik;
- natuurlijke hulpbronnen van het gebied;
- opnamevermogen van het natuurlijk milieu;
- kenmerk van het potentieel effect (bereik en grootte).

Gebruikte bronnen

De huidige ecologische waarden zijn vastgesteld aan de hand van foto's van het plangebied, algemene ecologische kennis en verspreidingsatlassen/gegevens (Broekhuizen, 1992; Limpens, 1997, www.ravon.nl, FLORON, 2002, www.waarnemingen.nl waarin de waarnemingen zijn aangegeven. Via het Natuurloket (www.natuurloket.nl) kan een indicatie worden verkregen van de beschikbaarheid van soortengegevens bij verschillende Particuliere Gegevensbeherende Organisaties (PGO's). Tevens zijn de gegevens van het veldonderzoek uitgevoerd in augustus 2009 (BK ruimte en milieu, 2009) gebruikt. Op 24 december 2010 (met aanvulling d.d. 14 juni 2011) is een nader onderzoek verricht naar mogelijke zwaar beschermde soorten (BK ruimte en milieu), zie bijlage 7 en 8 van het bestemmingsplan. De aanvullende gegevens zijn verwerkt in de onderstaande tekst. Tevens is gebruik gemaakt van het gemeentelijke onderzoek naar vleermuizen in de gemeente Haarlemmermeer (Altenburg & Wymenga, Vleermuizen in de gemeente Haarlemmermeer, 2008).

6.2. Referentiesituatie

Gebiedsbescherming

De planlocatie vormt geen onderdeel van en is ook niet nabij een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals een Natura 2000-gebied gelegen. Het plangebied grenst wel aan de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) en wordt doorsneden door de watergang 'Nieuwerkerkertocht'; dit is een ecologische verbindingzone. Tevens maakt het Venneperhout deel uit van de PEHS. Volgens het gemeentelijk beleid zijn de Nieuwerkerkertocht, de IJtocht en de IJweg als ecologische verbinding aangewezen.

Soortenbescherming

Flora

Volgens het Natuurloket zijn vaatplanten goed onderzocht binnen het betreffende kilometerhok, waar het plangebied deel van uitmaakt. Er zijn tijdens het veldonderzoek (BK ruimte en milieu, 2009) geen zwaar en/of licht beschermde soorten aangetroffen op de planlocatie.

Vogels

Het Natuurloket geeft aan dat broedvogels slecht onderzocht zijn binnen het betreffende kilometerhok. Tijdens het veldonderzoek (BK ruimte en milieu, 2009) is gebleken dat de aanwezige struiken en bomen die deel uitmaken van het plangebied beperkt geschikte biotoop bieden voor algemene vogels als merel, heggemus, koolmees, pimpelmees en winterkoning. Binnen de watergangen in het plangebied komen naar verwachting algemene watervogels voor zoals wilde eend, knobbelzwaan, meerkoet en waterhoen.

Zoogdieren

Volgens het Natuurloket zijn zoogdieren niet onderzocht binnen het betreffende kilometerhok. Tijdens het veldonderzoek zijn geen sporen (visueel waargenomen, uitwerpselen, graafsporen en verblijfplaatsen) van zoogdieren aangetroffen. Het plangebied is een geschikt biotoop voor (kleine) grondgebonden zoogdieren, met name muizensoorten. Beschermde soorten zoals de waterspitsmuis en de noordse woelmuis worden door het ontbreken van een geschikt biotoop niet verwacht.

Ter plaatse van het plangebied komen geen gebouwen en/of bomen voor die als verblijfplaats voor vleermuizen kunnen dienen. Op basis van het uitgevoerde veldbezoek kan niet worden uitgesloten dat het plangebied door vleermuizen als vliegroute of als foerageergebied wordt gebruikt. Daarom is nader onderzoek verricht, waarbij is gekeken naar de geschiktheid van het plangebied. Uit dit onderzoek is gebleken dat het projectgebied geen geschikte verblijfplaatsen voor vleermuizen biedt, omdat er geen volgroeide (voor vleermuis) geschikte bomen of gebouwen aanwezig zijn in het projectgebied. Het is niet de verwachting dat vleermuizen de N207 als migratieroute gebruiken. Uit het gemeentelijke vleermuizenonderzoek blijkt dat de N207 geen functie heeft als migratieroute of als foerageergebied. De Hoofdvaart die haaks op de N207 staat heeft een functie als foerageergebied voor de watervleermuis en gewone dwergvleermuis.

Amfibieën

Het Natuurloket geeft aan dat amfibieën slecht onderzocht zijn binnen het betreffende kilometerhok. Er zijn twee licht beschermde soorten aangetroffen binnen het kilometerhok waarvan het plangebied deel uitmaakt. Gezien de voorkomende biotopen en inschatting naar aanleiding van het veldbezoek zijn soorten als gewone pad, bruine kikker en groene kikker zeker te verwachten op de planlocatie. Tijdens het nader onderzoek zijn geen poelen of andere geschikte voortplantingsbiotopen voor de rugstreeppad aangetroffen. Mogelijk is een zwaar beschermde soort als de rugstreeppad wel te verwachten (www.RAVON.nl) bij toekomstige graafwerkzaamheden (winterverblijfplaatsen).

Vissen

Volgens de gegevens van Natuurloket zijn vissen niet onderzocht binnen het betreffende kilometerhok. Gezien de voorkomende biotopen binnen het plangebied en de verspreidingsgegevens, is de kans dat zwaar beschermde soorten als de bittervoorn en kleine modderkruiper hier voorkomen (tevens bevestigd naar aanleiding van veldbezoek door BK ruimte en milieu), niet geheel uit te sluiten.

Naar aanleiding hiervan is nader onderzoek verricht, waarbij is gekeken naar de geschiktheid van het plangebied. Tevens is een archiefonderzoek verricht, naar aanleiding hiervan is het zeer waarschijnlijk dat hier de beschermde vissoorten kleine modderkruiper en bittervoorn voorkomen. In januari 2010 zijn de vissen in de watergang van de 1^e fase van het werk weggevangen. Toen is wel de kleine modderkruiper aangetroffen, maar de bittervoorn niet. Andere beschermde vissen worden niet verwacht, deze stellen hoge eisen aan hun leefgebied en daar voldoet het plangebied niet aan.

Overige soorten

Volgens het Natuurloket zijn overige soorten slecht onderzocht binnen het betreffende kilometerhok. Het plangebied is ongeschikt als biotoop voor beschermde reptielen, insecten (vlinders, sprinkhanen en libellen) en overige beschermde soorten. Tijdens het veldbezoek zijn geen van de genoemde beschermde soortengroepen aangetroffen. Deze soortengroepen stellen hoge eisen aan hun leefgebied; de deelplanlocatie voldoet hier ook niet aan.

In tabel 6.1 staat aangegeven welke beschermde soorten er binnen het plangebied (naar verwachting) voorkomen en onder welk beschermingsregime deze vallen.

Tabel 6.1 Beschermde soorten binnen het plangebied en het beschermingsregime

Vrijstellingsregeling	Ontheffingsregeling Ffw				
tabel 1	tabel 2	tabel 3		vogels	
		bijlage 1 AMvB	bijlage IV HR	cat 1 t/m 4	cat. 5
aardmuis en veldmuis gewone pad, bruine en groene kikker	kleine modderkruiper	bittervoorn	alle vleermuizen rugstreeppad (bij toekomstige werkzaamheden)	geen	Koolmees en pimpelmees

6.3. Verwachte milieueffecten

Gebiedsbescherming

De planlocatie vormt geen onderdeel van en is ook niet nabij een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals een Natura 2000-gebied gelegen. Het plangebied grenst wel aan de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) en wordt doorsneden door de watergang 'Nieuwerkerkertocht', dit is een ecologische verbindingszone. Tevens maakt het Venneperrhout deel uit van de PEHS. De twee genoemde onderdelen dienen wel gekoppeld te blijven via een verbinding langs de Nieuwerkerkertocht. Volgens het gemeentelijk beleid zijn de Nieuwerkerkertocht, de IJtocht en de IJweg als ecologische verbinding aangewezen.

De berm en de sloot langs de N207, die deel uitmaken van het plangebied, behoren echter niet tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Omdat het project een verbreding van de weg betreft, is momenteel al sprake van een versturende omgeving (licht- en geluidverstoring). De verwachting is dat er geen toename van geluids- en lichtverstoring zal zijn en geen vervuiling door bijvoorbeeld gebruik van strooizout in het oppervlaktewater (dit wordt opgevangen door het naastgelegen wegdek en afgevoerde maaisel).

De Natuurbeschermingswet vormt geen beletsel voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

Soortenbescherming

Het bestemmingsplan is het besluit dat ingrepen mogelijk maakt en een aantasting van beschermde dier- of plantensoorten kan betekenen. Uiterlijk bij het nemen van een besluit dat ruimtelijke veranderingen mogelijk maakt, zal daarom zekerheid moeten zijn verkregen dat overtredingen van de Ffw niet optreden.

Er zal geen ontheffing nodig zijn voor de tabel 1-soorten van de Ffw waarvoor een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw geldt. De aantasting en verstoring van vogels in het nabijgelegen opgaande groen dient te worden voorkomen door werkzaamheden buiten het broedseizoen (globaal van 15 maart tot en met 15 juli) te laten starten of door minimaal 20 m rond een nest geen werkzaamheden uit te voeren.

De aantasting en verstoring van vogels dient te worden voorkomen door werkzaamheden buiten het broedseizoen (globaal van 15 maart tot en met 15 juli) te laten starten.

Voor de eerste fase van de wegverbreding met bijbehorende verplaatsing van de watergang is in 2009 ontheffing Ffw voor de beschermde soorten kleine modderkruiper en bittervoorn aangevraagd en verleend. In januari 2010 zijn de vissen in de watergang van de 1^e fase van het werk weggevangen. Toen is wel de kleine modderkruiper aangetroffen, maar de bittervoorn niet. Omdat in 2011 de 2^e fase wordt uitgevoerd, is ook voor de 2^e fase ontheffing nodig voor de kleine modderkruiper en bittervoorn. Hoewel de bittervoorn niet is aangetroffen, is voor de bittervoorn ook ontheffing van de Ffw nodig, omdat de watergangen van de N207 richting het westen beter ontwikkeld zijn en meer kans hebben op het voorkomen van de bittervoorn.

Naar aanleiding van het nader onderzoek naar de geschiktheid van het plangebied voor vleermuizen, kan geconcludeerd worden dat de planontwikkeling geen negatieve effecten zal hebben op vleermuizen.

Het karakter van het projectgebied blijft na uitvoering van de werkzaamheden hetzelfde. Indien het projectgebied door vleermuizen als migratieroute (wat onwaarschijnlijk lijkt) wordt gebruikt, blijft deze functie ook na realisatie van het voorgenomen initiatief behouden. Ook als de wegsloot aan een kant wordt gedempt blijft er alternatieve migratieroute beschikbaar. Kortom op basis van de beperkte geschiktheid als migratieroute voor vleermuizen, het in tact blijven van de andere zijde van de weg en daarmee een alternatieve migratieroute en de planning van de werkzaamheden in de niet actieve periode van vleermuizen, kan aangenomen worden dat de effecten voor vleermuizen niet significant negatief zijn. Aanvullend onderzoek naar het voorkomen van vleermuizen, foerageergebied of trekroute is niet nodig, omdat tijdens en na de werkzaamheden geen negatieve effecten worden verwacht op vleermuizen. Een ontheffing van de Ffw voor vleermuizen is niet nodig. Voor compenserende en mitigerende maatregelen (aanvullende maatregelen) zie rapportage BK ruimte en milieu, 2010.

Bij de uitvoering van de grondwerkzaamheden kunnen maatregelen worden genomen om te voorkomen dat (her)vestiging of (her)kolonisatie van beschermde soorten kan plaatsvinden, daarvoor kan het terrein regelmatig worden gemaaid, zodat er geen (natuurlijke) houtige beplanting kan groeien. Ook het vlak houden van het terrein kan de (her)vestiging van soorten tegengaan. Daarnaast is het dagelijks gebruik van het terrein een vorm van verstoring om (her)vestiging van beschermde soorten tegen te gaan. Echter verstoring mag alleen worden toegepast ter voorkoming van de (her)vestiging van soorten en niet ter

bestrijding van al aanwezige soorten. Zo kan bijvoorbeeld voorkomen worden dat de rugstreeppad (die namelijk aangetrokken wordt door grondwerkzaamheden in de nabijheid van water) zich vestigt door de werkzaamheden naadloos op elkaar te laten aansluiten en/of het plangebied voorafgaand aan het uitvoeren van de werkzaamheden volledig af te screenen met antiworteldoek (hoogte 40-50 cm en 5 cm in de grond). Bij graafwerkzaamheden en/of tijdelijke opslag van grond kan voorkomen worden dat soorten als de oeverwaluw gaan nestelen in de taluds door deze niet steiler te maken dan 1:3. Mochten ondanks deze voorzorgsmaatregelen onverhoopt toch beschermde dieren zich in het gebied vestigen, dan moeten de werkzaamheden worden stilgelegd, gewacht worden tot de nesten vrijwillig zijn verlaten of ontheffing worden aangevraagd.

Voor compenserende en mitigerende maatregelen (aanvullende maatregelen) zie rapportage BK ruimte en milieu, 2010, met aanvulling 14 juni 2011.

6.4. Conclusie

Gebiedsbescherming

De Natuurbeschermingswet vormt geen beletsel voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

Soortenbescherming

Er is ontheffing van de Ffw nodig voor de kleine modderkruiper en bittervoorn. Waar nodig dient overtreding van de Ffw voorkomen te worden door het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen. Indien de vereiste maatregelen worden genomen zal de Ffw de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staan.

Eindconclusie in het kader van de m.e.r.-beoordeling

De ecologische effecten van de beoogde ontwikkeling worden op voorhand als beperkt ingeschat. Het opstellen van een MER leidt niet tot een andere conclusie en heeft wat betreft het aspect ecologie geen toegevoegde waarde.

7. Landschap, cultuurhistorie en archeologie

7.1. Toetsingscriteria en gebruikte bronnen

Toetsingscriteria m.e.r.-beoordeling

Landschap en cultuurhistorie

De wijze van beschrijving en analyse voor het aspect landschap en cultuurhistorie is bepaald door de mogelijke effecten van de voorgenomen activiteit op de *herkenbaarheid* van het landschap. Uitgangspunt daarbij is het bestaande landschap, dat wordt opgevat als het voor een specifiek menselijk gebruik omgevormde natuurlijke grondpatroon. De herkenbaarheid van het (historische) landschap is verbonden met het ruimtelijk patroon dat het bedoelde grondgebruik onder de specifieke lokale omstandigheden weerspiegelt en de visueel-ruimtelijke kenmerken die daarvan het gevolg zijn.

Met betrekking tot het kenmerk en de plaats van de activiteit zijn de volgende criteria gehanteerd:

- effect op het ruimtelijk patroon (plattegrond);
- effect op de herkenbaarheid van de historische, landschappelijke structuur;
- effect op historisch waardevolle objecten.

Archeologie

De inventarisatie is gericht op die aspecten van archeologie waarop effecten van het voornemen zichtbaar en meetbaar zijn. In methodische zin komt dit neer op het blootleggen van effecten op het archeologische *bodemarchief* waarvan:

- de waarde is vastgesteld (archeologische monumenten);
- de waarde wordt verwacht (archeologische verwachtingswaarden).

Gebruikte bronnen

- RAAP-Rapport 1980, Plangebied N207 tracé A4 – Hillegommerdijk Haarlemmermeer, 24 september 2009.
- Nota Ruimte
- Leidraad Landschap en Cultuurhistorie provincie Noord-Holland

7.2. Referentiesituatie

Landschap en cultuurhistorie

De N207 ligt aan de rand van het Groene Hart, in het deelgebied Hollands Plassengebied. Het Hollands Plassengebied is een afwisselend en waterrijk landschap ten noorden van de Oude Rijn. Het landschap bestaat uit oeverwallen en kleipolders, open veenweidelandschappen, plassen- en petgatenlandschap en diepe droogmakerijen. De kernkwaliteiten van het deelgebied zijn:

- Besloten oeverwal met vele buitenplaatsen;

- Open veenplassen;
- Veenweidekarakter.

De eeuwenoude veenweidegebieden zijn het meest kenmerkend voor het nationaal landschap Groene Hart. Karakteristiek voor de veenweidegebieden zijn de smalle kavels met veel sloten, de kades, dijken, lintdorpen, oude dorpskernen, kronkelende veenriviertjes, openheid, vee (weide)vogels, met hier en daar rietlanden en moeras. De veengebieden zijn, ook op Europees niveau, cultuurhistorisch zeer waardevol: het zijn de best bewaarde agrarische landschappen.

Het plangebied is gelegen in de droogmakerij Haarlemmermeer. De kernkwaliteiten van het droogmakerijenlandschap zijn:

Ondergrond

Binnen dit landschapstype komen slechts in beperkte mate gebieden met bijzondere archeologische en aardkundige waarden voor.

Landschaps-DNA

Historische structuurlijnen:

- Het samenhangende geometrische poldersysteem van ringdijken, ringvaarten en waterlopen. De verschillende droogmakerijen hebben elk hun eigen kenmerken. De basisontginningseenheid wordt gevormd door een rechthoekige kavel met een vaste lengte- en breedtemaat, het zogenaamde polderblok. Het geheel van polderblokken rond de centrale ontginningsassen wordt poldervlak genoemd. Langs de grillige randen van de droogmakerij wordt afgeweken van de regelmatige basisverkaveling en komen andere kavelvormen voor: polderzoom

Contrast met aangrenzende veengebieden

- De herkenbaarheid van de Stelling van Amsterdam als een grotere verbindende structuur
- Duidelijke begrenzing door ringdijk, ringsloot of oude, hoge oeverlanden
- Aangelegd watersysteem met hoofdtochten en hoofdgemaal

Cultuurhistorische objecten:

- Stolpboerderijen als identiteitsbepalende onderdelen gelegen aan het samenhangende systeem van ringdijken, ringvaarten en waterlopen
- De poldermolens met hun biotopen die deel van dit poldersysteem uitmaken
- De voormalige molenplaatsen die nog deel uitmaken van het landschap
- In de Haarlemmermeer: boerderijen met verschillende bouwstijlen

Openheid:

- Landschappen van de oude droogmakerijen (Beemster, Purmer, Schermer, Haarlemmermeer, et cetera)
- Open en vlak landschap, grasland en water
- Getijafzettingsvlakten, oude zeeklei en ontgonnen veenvlakten
- Mate van openheid: landschap met een open karakter en specifieke ruimtevormen

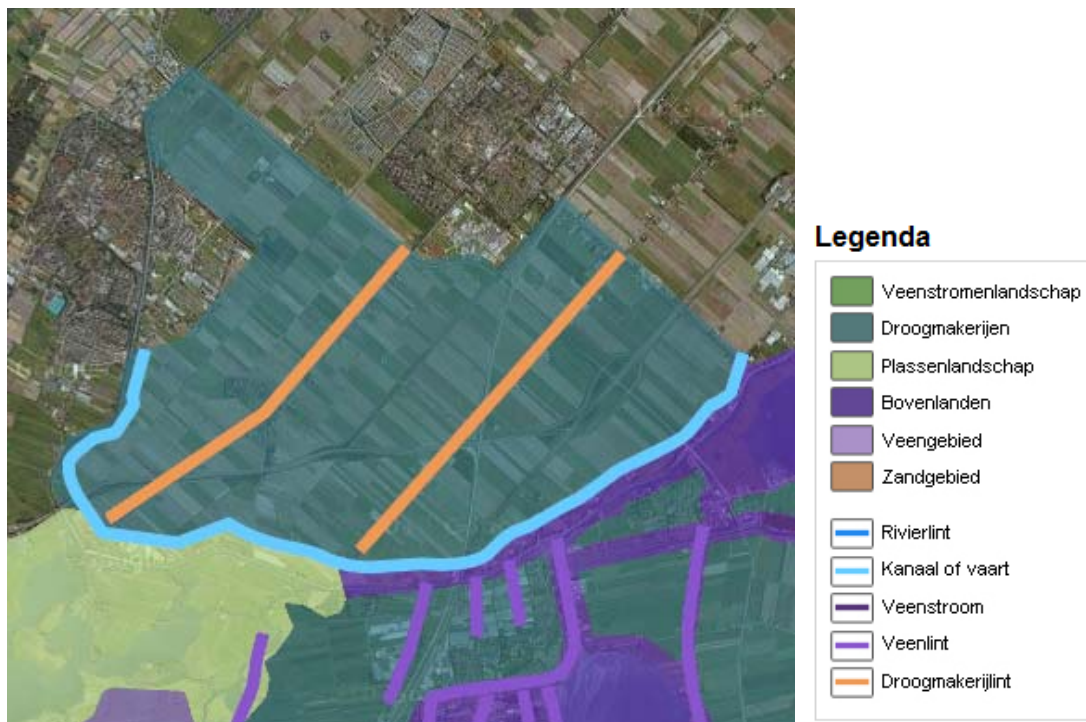
Dorps-DNA weg- en vaartdorpen

Weg- en vaartdorpen:

- Geometrisch en planmatig van opzet
- Weg of vaart is structuurdrager
- Doorzichten vanaf de hoger gelegen ringdijk naar lager gelegen polder
- Lint: geconcentreerde bebouwingslint langs ringvaart
- Kruis: van oorsprong evenwichtige ontwikkeling

- Kruis: harde bebouwingsranden in contrast met het omringende landschap, woningen zijn naar buiten georiënteerd
- Iedere polder heeft eigen kenmerkende opbouw en structuur

Het plangebied ligt aan de rand van een vrij open gebied met een nog duidelijk herkenbaar verkavelingspatroon. In het plangebied kruist de N207 historisch waardevolle linten, te weten de Hoofdvaart met twee hoofdwegen, de IJweg, de Rijnlanderweg en de aanwezige tochten zoals Nieuwerkerkertocht en IJtocht.



Figuur 7.1: uitsnede kwaliteitsatlas Groene Hart (bron: www.kwaliteitsatlas.nl)

Archeologie

In verband met de betreffende planontwikkeling is er een archeologisch onderzoek uitgevoerd door RAAP. Het onderzoek had tot doel een gespecificeerde archeologische verwachting op te stellen voor het plangebied. Op basis hiervan en de voorgenomen bodemingrepen in het plangebied is vervolgens een advies met betrekking tot archeologisch vervolgonderzoek geformuleerd.

Op basis van de onderzoeksresultaten geldt voor het plangebied een lage archeologische verwachting voor vindplaatsen (waardevolle-intacte-archeologische overblijfselen) uit de periode neolithicum tot en met nieuwe tijd. Tijdens verschillende booronderzoeken in de Haarlemmermeer zijn geen aanwijzingen gevonden voor eventuele bewoning uit het neolithicum op de relatief hoger gelegen oeverwallen en kreekruggen. In de periode ijzertijd tot en met nieuwe tijd bestond het landschap in het plangebied uit veengebieden en binnenmeren. Pas rond 1850 is het Haarlemmermeer ingepolderd en bewoonbaar geworden.

7.3. Verwachte milieueffecten

Landschap en cultuurhistorie

De verbreding van de N207 leidt niet tot aantasting van de openheid in de omgeving. Er is reeds sprake van een weg aan de rand van het open gebied en een verbreding van die weg leidt niet tot een aantasting van de openheid ten zuiden daarvan.

Het aanwezige verkavelingspatroon wordt eveneens niet of nauwelijks aangetast. Alleen op het deel van het tracé waar de verbreding aan de zuidzijde van de weg plaatsvindt, worden evenwijdig aan de bestaande verkavelingsrichting smalle stroken "afgesneden". Het effect op het aanwezige verkavelingspatroon is dan ook zeer beperkt.

In het plangebied kruist de N207 historisch waardevolle linten. De verbreding leidt tot een beperkte aantasting van deze linten.

Archeologie

Gezien de resultaten van onderhavig onderzoek, wordt in het plangebied in het kader van de voorgenomen bodemingrepen geen archeologisch vervolgonderzoek aanbevolen. Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische resten worden aangetroffen, dan is dat conform de Monumentenwet 1988 aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed verplicht (vondstmelding via ARCHIS).

7.4. Conclusie

De landschappelijke openheid ten zuiden van het plangebied wordt niet aangetast. Het effect op het verkavelingspatroon is zeer gering. Cultuurhistorische waardevolle structuren worden eveneens zeer beperkt aangetast. In het plangebied geldt een lage archeologische verwachtingswaarde, de ontwikkelingen leiden naar verwachting dan ook niet tot aantasting van archeologisch waarden.

Conclusie in het kader van de m.e.r.-beoordeling

De landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische effecten van de beoogde ontwikkeling worden op voorhand als zeer gering ingeschat. Het opstellen van een MER leidt niet tot een andere conclusie en heeft wat betreft de aspecten landschap, cultuurhistorie en archeologie geen toegevoegde waarde.

8. Samenvatting en conclusie

8.1. Samenvattende beoordeling in relatie tot toetsingscriteria

Bijlage III van de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling noemt drie criteria die volgens de Wet milieubeheer bij een m.e.r.-beoordeling moeten worden betrokken:

1. kenmerk van de activiteit;
2. plaats van de activiteit;
3. de kenmerken van het potentiële effect (in samenhang met bovenstaande omstandigheden).

Op grond van de informatie uit de voorgaande hoofdstukken kunnen in relatie tot deze criteria de volgende conclusies worden getrokken.

Kenmerk en plaats van de activiteit

De kenmerken en plaats van de activiteiten leiden niet tot (mogelijk) belangrijke negatieve milieueffecten die een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken. Ook de samenhang met andere activiteiten in de omgeving leiden niet tot belangrijke negatieve milieueffecten. De aanpassingen aan de N207 leiden tot een vergroting van de capaciteit waarmee ruimte wordt gecreëerd voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. In de onderzoeken luchtkwaliteit en geluid is rekening gehouden met de ontwikkelingen die zijn opgenomen in het gemeentelijke verkeersmodel. Ook voor de overige milieuthema's is er geen sprake van cumulatie van (negatieve) effecten met projecten in de omgeving.

Kenmerken van de potentiële effecten

Zoals uit de criteria 'plaats van de activiteit' en 'kenmerken van de activiteit' blijkt, zal de realisatie van het plan niet kunnen leiden tot belangrijke negatieve milieueffecten. Daar waar sprake is van mogelijk negatieve milieueffecten, is het bereik, de grootte en de complexiteit van het effect beperkt.

8.2. Conclusie

Samenvattend wordt geconcludeerd dat de verbreding en reconstructie van de N207 geen belangrijke negatieve milieueffecten zal veroorzaken die een volwaardige m.e.r.-procedure wenselijk of noodzakelijk maken. De geconstateerde mogelijke negatieve effecten zijn zeer beperkt en zullen in geen geval leiden tot knelpunten. Wel zijn per thema (voor zover aan de orde) aandachtspunten geformuleerd voor het vervolgtraject, die kunnen bijdragen aan een verdere optimalisering van het plan.

