

Bijlage 8 Notitie M.E.R.-toetsing N235 bestemmingsplan Spitsbusbaan

NOTITIE

| | | | |
|-------------------|---|--------------------|--|
| nummer | 004 | project | Doorstromingsmaatregelen N247/N235 en Groot Onderhoud |
| werkpakket | RV04 | projectnr. | 402663 |
| versie | 1.0 D | opsteller | C. van Tilburg drs. V.A. Maronier |
| datum | 8 januari 2016 | autorisator | B. Mesuere |
| | | vakgroep | Wegen |
| onderwerp | M.E.R.-toetsing N235 bestemmingsplan Spitsbusbaan | | |
| | | | |

Inleiding

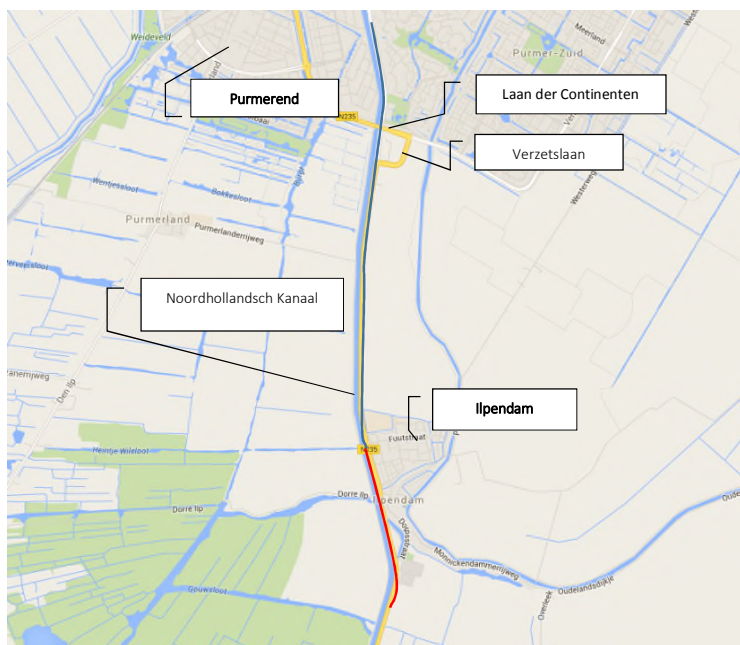
De provincie Noord-Holland werkt de komende jaren in de regio Waterland aan het verbeteren van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid op en rondom de N235 en N247. Op dit moment is de reistijd in de regio Waterland zeer onbetrouwbaar met variaties van 15 minuten tot wel meer dan een uur. Dit komt onder andere door de verkeersafwikkeling op kruispunten waar het openbaar vervoer kruist met het autoverkeer. Door wachtende auto's wordt de toegang tot busvoorzieningen versperd en op drukke kruispunten hopen bussen zich op voor de verkeerslichten. Bovendien zorgt de huidige indeling van de wegen ervoor dat er bijna geen groei van het aantal bussen mogelijk is, waardoor er capaciteitsproblemen ontstaan in het openbaar vervoer. Daarnaast zijn er regelmatig ongevallen op de N235 en de N247 onder andere door files en te hoge snelheden buiten de spits.

Met het project Bereikbaarheid Waterland wil de provincie met haar partners de bereikbaarheid in de regio Waterland voor fietsers, automobilisten en reizigers met het openbaar vervoer bevorderen. De provincie streeft er naar door een aantal gerichte maatregelen te treffen, de verkeersveiligheid en bereikbaarheid op de provinciale wegen N235 en N247. Uitgangspunt bij alle oplossingen is dat er geen grootschalige uitbreidingen plaatsvinden vanwege de waardevolle landschappen, kwetsbare groenstructuren en historische kernen in het gebied. Een ander uitgangspunt is het faciliteren van de groei van de succesvolle openbaar vervoerverbindingen vanuit Purmerend en Edam-Volendam naar Amsterdam.

Bereikbaarheid Waterland kent circa twintig deelprojecten zoals de reconstructie van het kruispunt 't Schouw, het aanpassen van de busbaan naar Purmerend en het vervangen van de brug in Broek in Waterland in combinatie met het realiseren van een onderdoorgang voor fietsers.



Ligging en begrenzing van het plangebied

De N235 is de provinciale weg die Purmerend verbindt met de aansluiting op de A10 bij Amsterdam Noord via de N247. Langs de weg liggen de kernen IJpendam en Purmerend. Maatregelen worden genomen van km 4.2 (ter hoogte van IJpendam) tot km 8.1 in Purmerend (zie figuur 1). Ten westen van de weg ligt het Noordhollandsch Kanaal. Het gebied ten oosten van de weg bestaat voornamelijk uit landelijk gebied met verspreid liggende bebouwing.



Figuur 1 Ligging plangebied N235 + overige aanduidingen (bron: www.maps.google.nl)

Legenda

| | |
|---|------------------------------------|
|  | N235 hm 4,2 – 4,7 |
|  | N235 hm 4,7 – 8,1 |
| IJpendam | Plaatsnamen |
| Verzetslaan | Overige benamingen en aanduidingen |

Huidige situatie

Het plangebied betreft de N235 tussen kilometer 4,2 en kilometer 8,1. De N235 is een eenbaansweg met een maximumsnelheid van 80 km/u. Parallel aan de N235 ligt aan de oostzijde een fietspad en aan de westzijde het Noordhollandsch Kanaal met daartussen een spitsbusbaan (figuur 2). Bij hm. 7,1 kan de afslag worden genomen naar de Verzetslaan, die via de Laan der Continenten, doorstroomt richting de A7.

Scope van het project

De provincie Noord- Holland is voornemens groot onderhoud te plegen aan de N235 tussen km. 4,2 en 8,1. De begrenzing betreft aan de oostzijde het huidige fietspad en aan de westzijde het Noordhollandsch Kanaal. De maatregelen betreffen onder andere de reconstructie van de N235 met vrijliggende spitsbusbaan ter hoogte van IJpendam, het inpassen van een voetgangerstunnel bij de kern van IJpendam en de reparaties/onderhoud van 5 duikers. Vanwege de realisatie van de vrijliggende spitsbusbaan wordt de huidige damwand vervangen en zal de nieuwe damwand in het Noordhollandsch Kanaal worden gerealiseerd. Een deel van het kanaal zal hiervoor worden gedempt en als busbaan danwel berm van de busbaan worden ingericht.

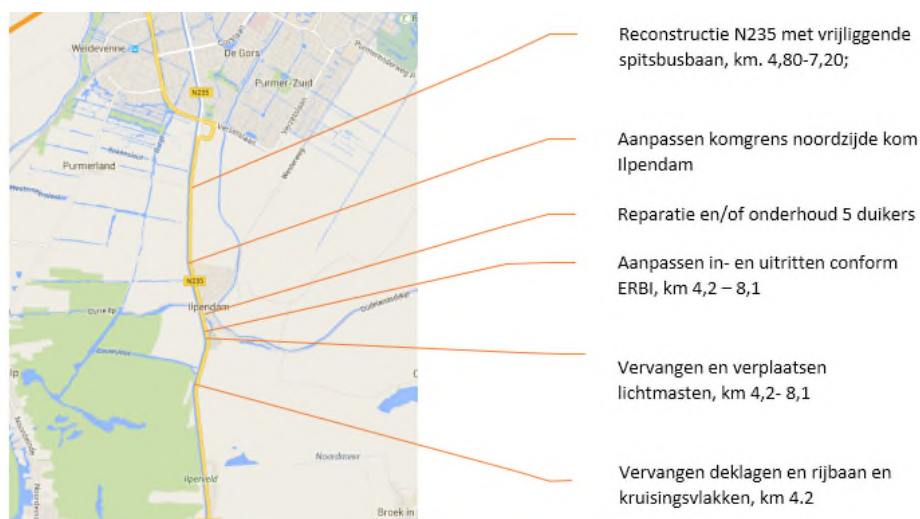


Figuur 2 N235 ten zuiden van Ipendam

Voorgenomen activiteit

In de toekomstige situatie zijn de volgende maatregelen gepland voor de N235. De maatregelen zijn weergegeven in figuur 3 en 4. Deze onderstaande opsomming behoort tot een aantal maatregelen die op een grotere schaal worden toegepast. In figuur 3 en 4 worden een aantal van deze maatregelen in kaart gebracht. Verder worden in deze figuren ook de kleinschalige projecten geprojecteerd.

- Het verwijderen en aanbrengen van verhardingen;
- Het aanbrengen van een voetgangerstunnel;
- Het verwijderen en aanbrengen van damwand;
- Het aanbrengen van tidal flow voorzieningen voor de spitsbusbaan;
- Het aanbrengen van een P&R terrein;
- Het uitvoeren van grondwerk,
- Het verleggen en/of aanbrengen van kabels en leidingen;
- Het verwijderen en aanbrengen van straatmeubilair, bebording en markering;
- Het verwijderen en aanbrengen van de openbare verlichting;
- Het verwijderen en aanbrengen van VRI's.



Figuur 3 Maatregelenpakket N235

Inpassing spitsbusbaan halte
kern IJpendam

verlengde bushalte kern IJpendam
(oostzijde N235)

Locatieonderzoek en inpassing 4
fietsenstallingen kern IJpendam voor
minimaal 100 fietsen

Inpassen voetgangerstunnel bij kern
IJpendam

Inpassen voetgangersbrug nabij
pontje

Aanpassingen T- kruising N235 –
Havenpad km. 4,54

Aanpassingen T- kruising N235 –
Dorpstraat km. 4,25

Inpassing fietsstraat en 2
parkeervakken nabij T- kruising
N235- Dorpstraat, km. 4,76



Figuur 4 Maatregelen N235 IJpendam

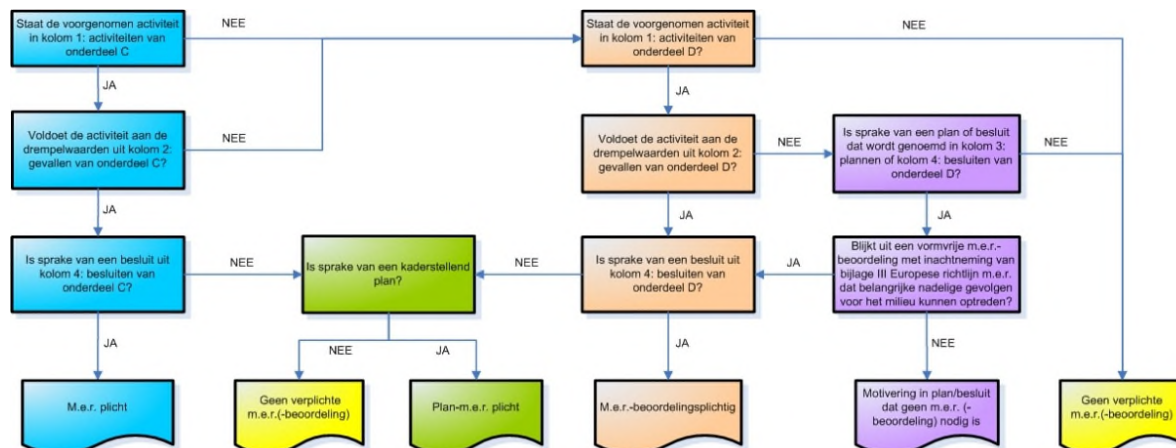
Milieueffectrapportage

Wet- en regelgeving

Per 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. De belangrijkste wijziging betreft het indicatief maken van de drempelwaarde in onderdeel D. Dit betekent dat voor activiteiten die genoemd staan in het Besluit m.e.r. (bijvoorbeeld woningbouw, kantoren, bedrijven, recreatie, etc.) maar onder de gestelde indicatieve drempelwaarden zitten toch een beoordeling nodig is of sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze beoordeling heeft een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Inhoudelijk is deze beoordeling gelijk aan een m.e.r.-beoordeling (die uitgevoerd moet worden bij activiteiten uit onderdeel D die wel boven de drempelwaarden zitten), maar de enige procedurele verplichting die er voor geldt is dat het opgenomen moet worden in de toelichting van het betreffende besluit. Om te bepalen of een activiteit m.e.r.-plichtig, m.e.r.-beoordelingsplichtig of vormvrij m.e.r.-beoordelingsplichtig kan het schema op de volgende pagina gebruikt worden.

Onderzoek

Voor de toets aan het Besluit milieueffectrapportage geldt een bestemmingsplan in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) ook als een plan waarvoor deze toetsing voorgeschreven is.



Figuur 5: Schema m.e.r. beoordeling

De voorgenomen activiteiten (zoals hierboven beschreven onder: voorgenomen activiteiten) zijn getoetst aan de m.e.r.-regelgeving (waarbij m.e.r. staat voor milieueffectrapportage) zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer en het Besluit m.e.r. Plannen of besluiten leiden tot m.e.r.-verplichtingen als:

1. de voorgenomen ontwikkelingen opgenomen zijn in het besluit m.e.r. (op de zogenaamde C- of D-lijst) zie www.overheid.nl;
2. negatieve effecten op Natura2000-gebied niet op voorhand uit te sluiten zijn en een passende beoordeling moet worden doorlopen in het kader van de Natuurbeschermingswet.

ad.1: In het eerste geval moet afhankelijk van de aard, omvang en wijze van vastleggen in het plan of besluit een m.e.r.-procedure, m.e.r.-beoordelingsprocedure of vormvrije m.e.r.-beoordelingsprocedure worden doorlopen. De voorgenomen activiteiten zijn niet specifiek opgenomen in de C- of D-lijst van de bijlage van het Besluit m.e.r. Voor de wijziging of uitbreiding van een weg bestaande weg (categorie D1.2) is de toetsdrempel: in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met tracelengte van 5 kilometer of meer. De voorgenomen activiteiten vinden plaats op de N235 tussen kilometer 4,2 en kilometer 8,1. De drempel wordt niet overschreden. Daarnaast voorziet het plan niet in uitbreiding van de weg, deze blijft 1 x 1 rijbaan houden. De huidige busbaan is in één richting te bereiden en wordt straks door het vrij liggend karakter te opzichte van de rijbanen voor gemotoriseerd verkeer in twee richtingen berijdbaar afhankelijk van de spitsrichting (noordelijk of zuidelijk).

De realisatie van een nieuwe damwand is niet opgenomen in de C- of D-lijst van de bijlage van het Besluit m.e.r. Bovendien is er sprake van een noodzakelijke vervanging van de bestaande damwand door een nieuwe waarbij de gevolgen voor de waterhuishouding beperkt zijn. In goed overleg met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier worden de eisen voor de waterhuishouding verwerkt in het ontwerp van de nieuwe damwand.

ad.2: In het tweede geval moet in het kader van het plan of besluit een plan-m.e.r. procedure worden doorlopen. Van belang bij de m.e.r.-toets is dat niet alleen nieuwe ontwikkelingen worden beschouwd, maar ook "nog niet benutte planologische ruimte", dat wil zeggen ontwikkelingsruimte die al eerder bestemd is, wordt overgenomen, maar nog niet concreet is gerealiseerd. Gelet op de toets (Natuurtoets Antea Group, 2015) aan de Natuurbeschermingswet (beoordeling noodzaak passende beoordeling) en de Wet milieubeheer, is het uitvoeren van een MER niet noodzakelijk. Significante negatieve effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten, waardoor een passende beoordeling en MER niet noodzakelijk zijn.

Conclusie

Gelet op de toets aan het Besluit m.e.r. en de bijbehorende C- en D-lijst van het Besluit m.e.r. is het uitvoeren van vormvrije m.e.r.-beoordeling niet noodzakelijk.

Gelet op de toets aan de Natuurbeschermingswet (beoordeling noodzaak passende beoordeling) en de Wet milieubeheer, waaronder luchtkwaliteit, is het uitvoeren van een MER niet noodzakelijk. Significante negatieve effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten, waardoor een passende beoordeling en MER niet noodzakelijk zijn.