

Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport  
Woningbouwlocaties in het HAL-gebied

14 april 1994

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Toetsingsadvies over het MER Woningbouwlocaties in het HAL-gebied/  
[Commissie voor de milieu-effectrapportage]. - Utrecht:  
Commissie voor de milieu-effectrapportage  
ISBN 90-5237-653-0  
Trefw.: milieu-effectrapportage; Noord-Kennemerland / woningbouw/  
Noord-Kennemerland.



commissie voor de milieu-effectrapportage

aan het College van Gedeputeerde Staten  
van de provincie Noord-Holland  
Postbus 123  
2000 MD Haarlem

uw kenmerk  
93-713345

uw brief  
d.d. 4 oktober 1993

ons kenmerk  
U297-94/Eck/yh/339-92

onderwerp  
Toetsingsadvies over het MER woning-  
bouwlocaties HAL-gebied

doorkiesnr.  
030 - 347625

Utrecht,  
14 april 1994

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over woningbouwlocaties HAL-gebied (Heerhugowaard, Alkmaar, Langedijk)

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet Milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

Op 31 januari is met uw Gedeputeerde Ruimtelijke Ordening en met ambtelijke vertegenwoordigers gesproken over een concept-toetsingsadvies van de Commissie. In dit advies werd naar voren gebracht dat het MER naar het oordeel van de Commissie te weinig informatie leverde over de mogelijke verkeersontwikkelingen en de milieugevolgen daarvan, in het bijzonder tegen de achtergrond van de terughoudende opstelling van de NS over het nieuwe station in Heerhugowaard.

Bovendien ontbrak een duidelijke vergelijking van de milieugevolgen van het (in het ontwerp-streekplan) gekozen model voor de ontwikkeling van de regio met die van de overige, in het MER behandelde, alternatieven.

Over deze punten is een aanvulling opgesteld, waarna de Commissie haar toetsingsadvies heeft uitgebracht.

De aanvulling heeft maar ten dele aan de verwachtingen van de Commissie voldaan.

Uit de gepresenteerde gegevens over het verkeer blijkt dat inmiddels meer bekend is, dan ten tijde van het opstellen van het MER. Desondanks zijn er nog leemten in kennis over: de uit de woningbouwactiviteit voortvloeiende verkeersstromen, de mogelijkheden voor het openbaar vervoer en de effectiviteit van het zogenaamde 'flankerende beleid'. Het lijkt de Commissie een goede oplossing de situatie op grond van een evaluatieprogramma in een later stadium opnieuw

te bekijken, zoals het concept-streekplan aangeeft. Gezien het belang van de evaluatie in deze m.e.r.-procedure zal de Commissie gaarne van de inhoud van het evaluatieprogramma kennis nemen.

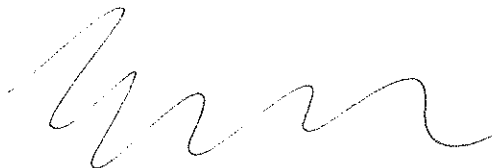
Het in de aanvulling gegeven 'overzicht van de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit' is relatief incompleet en is niet vergelijkbaar met de tabellen S6 en S7 uit de samenvatting van het MER (vergelijking milieugevolgen alternatieven). Aangezien volgens de wettelijke regeling een doel van m.e.r. is 'om beslissingsbevoegde instanties een duidelijk beeld te geven van de gevolgen van de voorgenomen activiteit ten opzichte van de gevolgen van de alternatieven', resteert naar het oordeel van de Commissie op dit punt nog een hiaat in de geleverde informatie.

Het komt de Commissie voor dat deze milieu-effectrapportage op sommige punten een grotere positieve bijdrage heeft geleverd dan op andere punten:

- De in het richtlijnenadvies van de Commissie voorgestelde 'thematische benadering' voor locatiekeuze vraagstukken heeft zijn bruikbaarheid bewezen en wordt inmiddels standaard toegepast bij vergelijkbare projecten. Ook bij projecten in uw eigen provincie (bijvoorbeeld de m.e.r. voor de woningbouwlocaties in Zaanstad) heeft de methode tot een voorspoedige en succesvolle m.e.r.-procedure geleid. De Commissie spreekt in haar advies waardering uit voor het ontwikkelingswerk dat hiervoor in het MER HAL is verricht.
- Ook de aanpak van de verkeersberekeningen heeft de Commissie positief ervaren. Ten aanzien van de mogelijke aanleg van nieuwe wegen voert het ontwerp-streekplan een terughoudend beleid vergeleken met de oorspronkelijke gedachten hierover in de startnotitie. Deze voor het milieu positieve ontwikkeling wordt door de informatie uit het MER ondersteund.
- Ondanks dat het MER de milieu voor- en nadelen van verschillende modellen aangeeft, lijkt de locatiekeuze voor de woningbouw sterk door politieke factoren te worden bepaald. Het voorkeursmodel vertoont (volgens de tekst van de aanvulling) de grootste overeenkomsten met de modellen 2 en 3 uit het MER, die qua milieugevolgen relatief slecht scoren. Gegeven de politieke accenten in de besluitvorming is de Commissie benieuwd te vernemen in hoeverre de uitkomsten van de onlangs gehouden gemeenteraadsverkiezingen nog tot andere standpunten zullen leiden, bijvoorbeeld met betrekking tot Bruggesloot.

De Commissie hoopt in ieder geval met haar advisering een zinvolle bijdrage te hebben geleverd in deze m.e.r.-procedure en zal gaarne vernemen hoe deze m.e.r. in de besluitvorming heeft doorgewerkt.

Hoogachtend,



mr. A.A.M.F. Staatsen,  
voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
woningbouwlocaties HAL-gebied

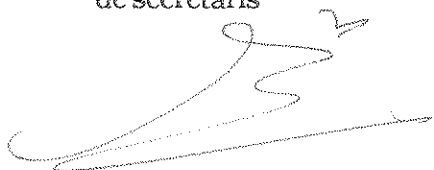
Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport  
Woningbouwlocaties in het HAL-gebied

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieu-effectrapport  
Woningbouwlocaties in het HAL-gebied,

uitgebracht aan het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland door  
de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

de werkgroep m.e.r. Woningbouwlocaties in het HAL-gebied

de secretaris



drs. M. van Eck

de voorzitter



mr. A.A.M.F. Staatsen

Utrecht, 14 april 1994

## INHOUDSOPGAVE

	<b>Pagina</b>
1 Inleiding	1
2 Hoofdpunten uit het toetsingsadvies	2
2.1 Algemeen oordeel over het MER	2
2.2 Belangrijkste opmerkingen over het MER	2
2.3 Belangrijkste opmerkingen over de aanvullende notitie	3
2.4 Eindoordeel van de Commissie	3
3 Toetsing van het MER op onderdelen	4
4 Onduidelijkheden in de tabellen	6

## BIJLAGEN

- 1 Brief van het bevoegd gezag d.d. 28 september 1993 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
- 1A Brief van het bevoegd gezag d.d. 15 maart 1994 waarin de Commissie wordt verzocht om de aanvullende notitie te betrekken bij het toetsingsadvies
- 2 Openbare bekendmaking in Staatscourant nr. 192 d.d. 7 oktober 1993
- 3 Projectgegevens
- 4 Lijst van inspraakreacties en adviezen

# 1

## INLEIDING

Het provinciaal bestuur van Noord-Holland heeft besloten milieu-effectrapportage (m.e.r.) uit te voeren ter onderbouwing van de besluitvorming over het streekplan Noord-Holland-Noord. In dit streekplan zullen (onder andere) bouwlocaties worden aangegeven voor 12000 tot 15000 woningen op het grondgebied van de gemeenten Heerhugowaard, Alkmaar en Langedijk.

In de m.e.r.-procedure treden Gedeputeerde Staten op als initiatiefnemer en bevoegd gezag.

Het milieu-effectrapport (MER) was in mei 1992 gereed. Over de uitkomsten is toen een informatie-avond gehouden. Toen het ontwerp-streekplan gereed was, is het MER officieel ter visie gelegd.

Per brief van 4 oktober 1993 (zie bijlage 1) hebben Gedeputeerde Staten de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over de inhoud van het MER, dat van 7 oktober 1993 tot en met 7 januari 1994 ter inzage lag, te zamen met het ontwerp-streekplan (zie bijlage 2).

Op 31 januari 1994 is met vertegenwoordigers van de provincie van gedachten gewisseld naar aanleiding van een concept-toetsingsadvies van de Commissie. Op grond van de resultaten van dit gesprek heeft de provincie toegezegd een aanvullende notitie op te stellen en de Commissie verzocht het uitbrengen van het advies op te schorten.

In het voorliggende advies is de informatie uit de aanvullende notitie betrokken (zie bijlage 1A).

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. en betreft:

- toetsing aan de regels voor de inhoud van een MER, zoals gesteld in artikel 7.10 van de Wet milieubeheer (Wm);
- toetsing aan de in juni 1991 vastgestelde richtlijnen;
- signaleren van eventuele onjuistheden in het MER (Wm, artikel 7.23, tweede lid).

De samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens zijn opgenomen in bijlage 3.

Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie de haar door de provincie toegezonden inspraakreacties, voor zover deze op het MER betrekking hadden, mede in beschouwing genomen (zie bijlage 4).

De aanvulling is (nog) niet voor insprekers ter visie gelegd.

## 2 HOOFDPUNTEN UIT HET TOETSINGSADVIES

### 2.1 Algemeen oordeel over het MER

Het MER HAL heeft samen met het MER Overbetuwe een basis gelegd voor een aanpak van het locatiekeuzevraagstuk voor woningbouw in m.e.r.

De Commissie heeft waardering voor het daarbij verrichte 'denkwerk' in het bijzonder bij het ontwikkelen van geschiktheidscriteria voor locaties en het stapsgewijs doorrekenen van het verkeer.

Het met multicriteria-evaluatie ontwikkelen en beoordelen van thematische alternatieven en startnotitie-alternatieven draagt bij tot een inzicht in de milieugevolgen van het realiseren van een bouwprogramma in verschillende uitvoeringsmogelijkheden. Door de informatie uit het MER zijn de oorspronkelijke modellen uit de Nota Ontwikkelingsmogelijkheden voor het HAL-gebied in een duidelijker perspectief komen te staan met betrekking tot de milieugevolgen. Zowel het hoofdrapport van het MER als de samenvatting zijn goed leesbaar als gevolg van de heldere opzet en de goede scheiding tussen hoofdzaak en detail. De Commissie was desondanks van mening, dat het voorliggende MER op de in paragraaf 2.2 genoemde punten aanvulling behoefde.

Voor de in hoofdstuk 3 gemaakte (overige) opmerkingen over het MER achtte de Commissie aanvullende informatie niet cruciaal voor de besluitvorming.

### 2.2 Belangrijkste opmerkingen over het MER

Hoewel de mobiliteitsproblematiek in het plangebied van groot belang is, gaat het MER onvoldoende in op een situatie, waarin:

- de groei van de werkgelegenheid zich niet volgens de planning ontwikkelt;
- de effectiviteit van de voorgestelde 'push en pull' maatregelen tegenvalt;
- geen nieuwe stations zullen worden gerealiseerd.

Uit de reactie van de Nederlandse Spoorwegen op het MER en het ontwerp-streekplan blijkt dat de aanleg van twee nieuwe stations bij Heerhugowaard, zoals aangegeven in het meest milieuvriendelijke alternatief, alsook het nieuwe station Heerhugowaard-Zuid, dat in het streekplanmodel is opgenomen, op basis van de huidige gegevens niet rendabel worden geacht.

Uit het MER wordt niet duidelijk welke groei van het autoverkeer onder invloed van de woningbouw in het plangebied en in de omgeving kan ontstaan in een 'worst case' situatie en welke maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van aanvullende infrastructuur) hierdoor noodzakelijk kunnen zijn. Vanwege de ernst van de aan verkeersgroei verbonden milieugevolgen is dit cruciale informatie voor de besluitvorming over het voornemen.

De Commissie meende dat meer informatie over de mogelijke verkeersontwikkelingen aanwezig zou moeten zijn, alvorens het besluit over de aanleg van 11.000 woningen wordt genomen<sup>1</sup>.

Commissie heeft verder geconstateerd dat de milieugevolgen van het streekplanmodel niet expliciet beschreven worden en vergeleken met de milieugevolgen van de overige alternatieven. Dat komt, omdat het MER eerder dan het

1 Dit punt komt ook aan de orde in de inspraakreacties bijlage 4, nummer 8, 9, 11, 12, 13, 15, 16 en 17.



ontwerp-streekplan gereed was en in het ontwerp-streekplan gekozen is voor een niet in het MER behandeld model. Hoewel het MER de bouwstenen bevat om een dergelijk overzicht te maken, is de Commissie van mening dat zoiets niet aan de lezers en gebruikers van het MER (bestuurders en insprekers) zou moeten worden overgelaten<sup>2</sup>].

Als resultaat van een bespreking over het concept-toetsingsadvies van de Commissie heeft de provincie een aanvullende notitie opgesteld.

### 2.3 Belangrijkste opmerkingen over de aanvullende notitie

De aanvullende notitie bevat geen vergelijking van de milieugevolgen van het streekplanmodel met die van de andere in het MER behandelde alternatieven (zie tabel S6 en S7 uit het MER). In plaats daarvan is een incomplete onjuist getitelde<sup>3</sup>] bijlage over de resultaten van de multicriteria-evaluatie voor het compacte HAL-model geleverd en een overzicht van enkele randvoorwaarden voor bebouwing. Aangezien deze randvoorwaarden kunnen worden beschouwd als mogelijke maatregelen ter vermindering van ongewenste milieugevolgen van het compacte HAL-model, ontstaat via deze omweg een wel beeld, maar dat is onvolledig en te indirect.

Met betrekking tot de gegevens over de werkgelegenheidsontwikkeling is de aanvullende notitie helder. Uit het gepresenteerde overzicht blijkt dat de werkgelegenheid in de afgelopen drie jaar sterker is gegroeid (2000 arbeidsplaatsen per jaar), dan het MER toendertijd veronderstelde (1000 arbeidsplaatsen per jaar). De kans dat de provinciale taakstelling voor 2005 wordt gehaald, lijkt daarmee toegenomen.

De gevolgen van het mogelijk niet doorgaan van het station Heerhugowaard-Zuid en tegenvallende resultaten van het flankerend beleid (push en pull maatregelen) acht de initiatiefnemer in de notitie 'oplosbaar' door aanvullende busverbindingen en maatregelen aan de bestaande wegen. Daarbij wordt lichte stagnatie op de bestaande wegen acceptabel geacht. Hoewel diverse maatregelen worden beschreven om de realiseringkansen van het nieuwe station te vergroten, bestaat over de komst ervan nog geen zekerheid. Gegeven nog diverse resterende onzekerheden zal de in het ontwerp-streekplan aangekondigde evaluatie op dit punt een rol gaan spelen.

### 2.4 Eindoordeel van de Commissie

De Commissie is van mening dat het MER inclusief de opgestelde aanvulling in grote lijnen de benodigde informatie biedt voor de besluitvorming, met uitzondering van de gegevens over (de vergelijking) van de milieugevolgen van het gekozen model.

---

2 In de inspraakreacties bijlage 4, nummers 6, 9, 10, 12, 15, 16 en 17 geeft men aan niet te begrijpen op welke gronden in het ontwerp-streekplan voor het compacte HAL-model wordt gekozen. In het bijzonder worden vraagtekens gezet bij de onderbouwing van de bebouwing van Daalmeer-Noord (bijlage 4, nummers 7, 9, 12, 14, 15, 16, 18, 20, 22 en 23) en van Bruggesloot (bijlage 4, nummers 5, 6, 9, 10, 12, 15, 16, en 21).

3 In plaats van "Resultaten multicriteria-evaluatie MER (MMA)" is waarschijnlijk bedoeld (*Compacte HAL model*).

**Locatie analyse en alternatievenontwikkeling**

De geschiktheidsanalyse van de verschillende locaties biedt een goede basis voor het ontwikkelen van alternatieven. Terecht is gekozen voor thematische alternatieven op alleen die thema's, die in het onderhavige gebied relevant zijn. Hoewel de samenvatting niet duidelijk beschrijft, hoe het meest milieuvriendelijke alternatief is geconstrueerd, wordt dit uit de hoofdtekst duidelijker.

Wat de criteria voor het landschap betreft wijst de Commissie er op dat een contrast tussen hoog en laag gebied, zoals bij de strandwallen, ook via zorgvuldige bebouwing en inplanting tot zijn recht kan blijven komen.

**Verkeersprognoses**

De Commissie heeft waardering voor de bij de verkeersprognose gevolgde stapsgewijze methodiek, waaruit alleen de meest noodzakelijke aanpassingen en uitbreidingen van de verkeersinfrastructuur volgen. Interessant is de constatering dat 'uitgaande van een licht stagnerende verkeersafwikkeling in de avondspits' veel van de in de startnotitiemodellen geplande nieuwe wegaanleg niet nodig is. Wel valt op dat berekende percentages voor de groei van het verkeer bij de autonome ontwikkeling en de voorgenomen activiteit een optimistisch beeld geven vergeleken met landelijke en provinciale prognoses. De verwachting over de werkgelegenheidsgroei in de regio speelt hierin een belangrijke rol.

Overigens zijn de verkeersprognoses vrij mager gedocumenteerd. Modal split gegevens worden niet vermeld, terwijl ook gegevens over de ritproductie per woning ontbreken. De verkeersgegevens zijn al met al moeilijk volledig te controleren.

**Recreatiegebied**

Omdat voor de voorgenomen aanleg van een recreatiegebied ten zuiden van Heerhugowaard achteraf een aanvullende notitie<sup>4]</sup> is opgesteld, ontbreekt een integrale behandeling met de woningbouwlocaties. *"Aangenomen is dat de (voor de woningbouw) noodzakelijke aanpassingen van de infrastructuur ook voldoende verkeersafwikkeling bieden, als het recreatieterrein wordt gerealiseerd, zij het, dat een eventuele randweg rond Heerhugowaard de locatie van het recreatiegebied doorkruist."*<sup>5]</sup> In deze signalering onderstreept het MER zelf de noodzaak om tijdig duidelijkheid te krijgen over de toekomstige wegaanleg.

**Inrichtingsaspecten**

Aan de inrichtingsaspecten is een apart basisrapport gewijd. Dit rapport geeft een overzicht van aspecten van een milieuvriendelijke inrichting. De conclusie uit het rapport is dat de meeste inrichtingsaspecten locatie-onafhankelijk zijn. De Commissie mist in het basisrapport dan ook een beschrijving van diverse locatiekeuze beïnvloedende inrichtingsaspecten en een uitwerking daarvan voor ten minste het voorkeursalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief.

- Hoeveel te bebouwen ruimte blijft over in de locaties langs wegen en spoorlijnen in verband met de Wet geluidhinder. Welke (inrichtings)maat-

4 De Commissie heeft deze notitie overigens niet opgevat als een document, waarmee aan een eventuele m.e.r.-plicht voor het recreatiegebied als zodanig zou worden voldaan.

5 Aanvulling het het MER HAL-gebied met betrekking tot het recreatiegebied Heerhugowaard-Zuid, pagina 7.

regelen (dubbel gebruik, buffers) zijn mogelijk, danwel nodig om het bebouwingsoppervlak te kunnen vergroten?

- Kan ieder van de aangegeven locaties op een acceptabele manier voor het verkeer ontsloten worden, zonder dat overlast voor omringende woongebieden ontstaat?
- Welke mogelijkheden zijn er om bestaande buslijnen te benutten voor de ontsluiting van de aangegeven locaties? Liggen bepaalde nieuwe buslijnen of routes voor de hand? De aanvullende notitie gaat hier wel op in.
- In hoeverre kan kwaliteitsverbetering, dan wel mitigering van negatieve effecten op landschap, flora en fauna in het gebied worden bereikt met een inrichting die inhaakt op de actuele en potentiële waarden van de landschappelijke structuur als samenhangend geheel (zodanig ook buiten de plangrenzen).
- In hoeverre is gezien de recente ontwikkeling in het denken over waterberging en riolering aansluitend aan de woningbouwlocaties ruimte beschikbaar voor bergingsvijvers?

Het belang van een goede inrichting voor het benutten en versterken van aanwezige waardevolle elementen wordt in de "Aanvulling recreatiegebied" expliciet erkend op pagina 2 en 3.

De Commissie acht het van belang dat in toekomstig op te stellen milieueffectrapporten meer aandacht aan dit soort onderwerpen wordt besteed.

#### **Bestaande situatie van het milieu**

De bestaande situatie van het milieu is voldoende beschreven. Als de beschrijving meer locatiegericht had plaats gevonden, was de informatie echter gericht en beter bruikbaar geweest. Bovendien ontbreekt visualisering (bijvoorbeeld foto's) van genoemde waardevolle elementen.

#### **Milieugevolgen**

De beschrijving van de milieugevolgen, met name de daarbij gepresenteerde tabellen bevat punten, die naar het oordeel van de Commissie onjuist zijn of nadere toelichting behoeven. In hoofdstuk 4 worden enkele voorbeelden gegeven.

#### **Presentatie**

De presentatie van het MER is in grote lijnen goed verzorgd. De samenvatting en het hoofdrapport zijn goed leesbaar en bevatten de juiste mate van detail. Het is jammer dat tabel 8.1, waarin de belangrijkste resultaten van het MER zijn samengevat, te weinig inzichtelijk is (zie ook hoofdstuk 4).

De toegankelijkheid van het MER voor mensen, die het gebied niet kennen, wordt bemoeilijkt door het ontbreken van een kaart, waarop alle gebruikte topografische namen zijn vermeld.

(De aanvullende notitie is overigens slordig en rommelig.)

#### **Overige opmerkingen naar aanleiding van het MER**

Tot slot signaleert de Commissie dat het ontwerp-streekplan aangeeft dat in het definitieve plan nog aanvullende besluiten over de weginfrastructuur kunnen worden aangegeven. Wanneer dit besluiten zouden zijn, waarvoor de m.e.r.-plicht geldt, wordt het onderhavige MER vooralsnog niet geacht daarvoor voldoende informatie te bevatten. Het verdient aanbeveling dan m.e.r. uit te voeren ter onderbouwing van het te nemen tracébesluit.

**Onduidelijkheden in hoofdstuk 7**

De teksten over de milieugevolgen per alternatief worden samengevat in overzichtstabellen. De scores in deze tabellen zijn niet altijd verklaarbaar uit dan wel in overeenstemming met de tekst. Enkele voorbeelden:

- Onduidelijk is waarom de barrièrewerking voor het hele blok ten noorden van Heerhugowaard (in model 6) slechts als matig wordt aangeduid en bij alternatief 4 en 5 als groot (pagina 11 samenvatting en tabel 7.9.1).
- Onduidelijk is waarom in tabel 7.5.3 de invloed van de infrastructuur van alternatief 5 voor EHS matig groot wordt geacht, terwijl in dit alternatief daar geen nieuwe weg is gepland.
- Micro-reliëf komt voor op locatie 9 ten noorden van Sint Pancras. Alternatief 7, waarin deze locatie niet voorkomt, scoort op dit item in tabel 7.6.1 beter dan alternatief 5, waarin deze locatie wel voorkomt.
- Het risico van uitspoeling van chloride speelt bij locatie 1 en 2. Desondanks scoort alternatief 7 (de enige waar deze locaties niet worden bebouwd) niet beter dan de andere alternatieven. In tabel 7.6.1 wordt in plaats daarvan alternatief 1 om onverklaarbare redenen beter gewaardeerd.
- Onbegrijpelijk is, waarom alternatief 2 een "zeer grote" "toename van geluidbelast gebied" kent, terwijl er geen geluidtoename is voor de bestaande bebouwing, geen toename voor de toekomstige bebouwing, geen noodzaak voor maatregelen tegen geluid en geen overlast van industrielawaai (tabel 7.7.1).
- Eveneens is onduidelijk, waarom de overlast van industrielawaai (met name relevant op locatie 21) bij alternatief 4 en 6 groot is en bij alternatief 5 gering.

**Onduidelijkheden in hoofdstuk 8**

Wanneer de resultaten uit hoofdstuk 7 worden weergegeven in een overzichtstabel met het detailniveau van tabel 7.10.3, blijkt dat bij de vertaling daarvan naar tabel 8.1 discrepanties optreden:

Opvallende conclusies zijn dat het landschapsmodel niet het gunstigst voor het landschap is, in tegenstelling tot wat tabel 8.1 vermeldt. Dat komt omdat dat locaties die het gunstigst voor het landschap waren, gekombineerd zijn met de noodzakelijke aanleg van een weg die storend in het landschap is. Om eenzelfde reden scoort het mobiliteitsmodel niet beter op mobiliteit dan model 4. Ook dit resultaat lijkt onjuist in tabel 8.1 vermeld, wanneer de voorafgaande resultaten uit hoofdstuk 7 in beschouwing worden genomen.

Tabel 8.1 geeft de milieugevolgen van het nulalternatief opvallend ongunstig weer, terwijl de milieugevolgen van een model zonder nieuwe bebouwing in grote lijnen relatief positief zouden moeten zijn. Vreemd is dat het ruimtebeslag van het nulalternatief hetzelfde wordt beoordeeld als dat van het meest milieuvriendelijke alternatief.

Vermeld model 4c bestaat niet, omdat in 4 geen sprake is van een randweg.



## BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies  
over het milieu-effectrapport  
Woningbouwlocaties in het HAL-gebied

(bijlagen 1 t/m 4)

## BIJLAGE 1

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 28 september 1993 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

PROVINCIE  <b>Noord-Holland</b>		
Datum: 28 SEP. 1993 nr: 93-713345		
Onderwerp: Ontwerp-streekplan Noord-Holland-Noord.		
Aan de Voorzitter van de Werkgroep MER HAL-gebied van de Commissie voor de milieu-effectrapportage de heer mr. A.A.M.F. Staatsen Postbus 2345 3500 GH UTRECHT		Gedeputeerde Staten Provinciehuis Dreef 3 2012 HA Haarlem Postadres: Postbus 123 2000 MQ Haarlem Telefoon 023-14 31 43 Telefax 023-31 44 82
Behandelende dienst: Ruimte en Groen Behandeld door: dhr. F. Cornet	Telefoon 023-143310 Uw kenmerk:	Afdeling: ROV/PO Bijlage(n): diverse
Geachte heer Staatsen, <div style="float: right; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">                     VERZONDEN 4 OKT. 1993                 </div> <p>Hierbij doen wij u acht exemplaren van het Ontwerp-streekplan Noord-Holland-Noord en het Milieu-EffectRapport (MER) voor woningbouwlocaties en de daarmee samenhangende infrastructuur voor het HAL-gebied (Heerhugowaard-Alkmaar-Langedijk), een aanvulling op het MER HAL-gebied met betrekking tot het recreatiegebied Heerhugowaard-Zuid, alsmede de bij het MER behorende bescheiden toekomen.</p> <p>Het ontwerp-streekplan ligt van 7 oktober 1993 tot 7 januari 1994 ter inzage in de gemeentehuizen en openbare bibliotheken in het streekplan-gebied, alsmede in het Provinciehuis, Dreef 3 te Haarlem. Gedurende deze periode kunnen bezwaarschriften tegen het ontwerp-streekplan worden ingediend bij Provinciale Staten van Noord-Holland, postbus 123, 2000 MD Haarlem.</p> <p>Gelijktijdig met het streekplan ligt in de gemeenten in de regio Noord-Kennemerland het MER voor woningbouwlocaties en de daarmee samenhangende infrastructuur voor het HAL-gebied, een aanvulling op het MER met betrekking tot het recreatiegebied Heerhugowaard-Zuid en de overige bij het MER behorende bescheiden ter inzage. Met het ontwerp-streekplan ligt ook het Ontwerp-intentieprogramma Bodembeschermingsgebieden ter inzage.</p> <p>Opmerkingen over het bij het opstellen van het ontwerp-streekplan betrokken MER, voor zover het rapport niet voldoet aan de gestelde richtlijnen of onjuistheden bevat, kunnen worden meegenomen in het commentaar op het ontwerp-streekplan. De informatiebijeenkomst over het ontwerp-streekplan op 4 november 1993, om 19.30 uur in De Vest te Alkmaar is tevens de hoorzitting over het MER voor het HAL-gebied.</p> <p>Ten aanzien van de ingediende bezwaarschriften zullen wij in maart 1994 ons voorlopig standpunt bepalen. Hierin geven wij onze mening met betrekking tot de ingediende bezwaren. Vervolgens zullen in april 1994 door een</p>		
De provincie heeft vijf diensten: Centrale Bestuursdienst Milieu en Water Ruimte en Groen Wegen, Verkeer en Vervoer Welzijn, Economie en Bestuur	Bereikbaarheid der openbaar vervoer vanaf station Haarlem: buslijnen 1, 2, 5, 11, 12, 52 en 93 van de NS en de lijnen 140, 144, 175 en 191 van Centraal Redoorsant	
05746		

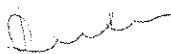
Blad nr. 2

commissie uit Provinciale Staten (Commissie van Onderzoek) openbare hoorzittingen worden gehouden, waar reclamanten hun bezwaren nader kunnen toelichten.


Overeenkomstig het bepaalde in de Wet milieubeheer stellen wij u in de gelegenheid uw toetsingsadvies uit te brengen over het MER voor het HAL-gebied in relatie tot het ontwerp-streekplan.

Hoogachtend,  
Gedeputeerde Staten  
van Noord-Holland,

W





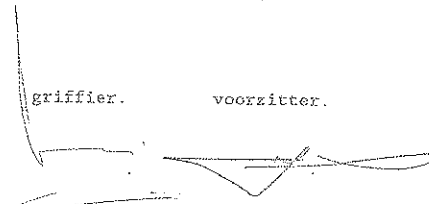
griffier.



voorzitter.

# BIJLAGE 1A

Brief van het bevoegd gezag d.d. 15 maart 1994 waarin de Commissie wordt verzocht om de aanvullende notitie te betrekken bij het toetsingsadvies


Datum: 15 maart 1994		Nr. 94-511473	<b>PROVINCIE</b>  <b>Noord-Holland</b>	
Onderwerp: Aanvullende notitie inzake MER woningbouwlocaties HAL-gebied.			Gedeputeerde Staten	
De vice-voorzitter van de Commissie voor de m.e.r. t.a.v. dhr. J. Staatsen Postbus 2345 3500 CH UTRECHT			Provinciehuis Dreef 3 2012 HK Haarlem  Postadres Postbus 123 2000 MD Haarlem  Telefoon 023-14 31 43 Telefax 023-31 44 62	
Behandelende dienst	Milieu en Water	Telefoon 023 -143781	Afdeling 1A	
Behandeld door	dhr. B.P. Hoogendorp	Uw kenmerk	Bijlagen: 1	
Geachte heer Staatsen,		VERZONDEN 23 MAART 1994		
In vervolg op de met uw Commissie op 31 januari 1994 gemaakte afspraken verzoeken wij u de aanvullende notitie, welke u d.d. 21 maart 1994 separaat is toegezonden, te betrekken bij uw toetsingsadvies inzake het MER voor de woningbouwlocaties in het HAL-gebied.				
Wij vertrouwen erop dat wij het advies van uw Commissie binnen de afgesproken termijn zullen ontvangen.				
 Commissie voor de milieu effectrapportage		Hoogachtend, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,		
		griffier.                      voorzitter.		
				
		Ingekeurd op: 24 MAART 1994		
		nummer: 416-94 kosten: 339-88 kopie naar: Edw./S. J. Pral Bld		
De provincie heeft vijf diensten				
Centrale Bestuursdienst				
Milieu en Water				
Ruimte en Groen				
Wegen, Verkeer en Vervoer				
Wolzijn, Economie en Geschiedenis				
02345				
Bereikbaarheid per openbaar vervoer: vanaf station Haarlem buslijnen 1, 3, 4, 6, 50, 51, 71, 72, 90, 92 en 93 van de NZH en de lijnen 125, 140, 174 en 175 van Centraal Nederland; vanaf Zandvoort en Heenstede/Aerdenhout of Amsterdam buslijn 86 van de NZH				



## BIJLAGE 2

Openbare bekendmaking in Staatscourant nr. 192 d.d. 7 oktober 1993

PROVINCIE



**Noord-Holland**

**ONTWERP-STREEKPLAN NOORD-HOLLAND-NOORD**  
Milieu-effectrapport HAL-gebied  
ontwerp-Intentieprogramma  
Bodembeschermingsgebieden

Het provinciaal bestuur van Noord-Holland werkt aan een nieuw streekplan voor Noord-Holland-Noord. In dat streekplan zal worden aangegeven hoe de ruimte in de regio's Kop van Noord-Holland en Texel, Noord-Kennemerland en Westfriesland de komende tien jaar wordt verdeeld en ingericht. Het dagelijks bestuur van de provincie, gedeputeerde staten, heeft daarvoor voorstellen gedaan in het ontwerp-streekplan Noord-Holland-Noord. Hoofdpunten daarin: nieuwe woningbouwlokaties in onder meer het HAL-gebied (Heerhugowaard-Alkmaar-Langedijk), verbetering openbaar vervoer, zonering van landbouw en natuur, ontwikkeling van werkgelegenheid.

Om meer inzicht te krijgen in de gevolgen voor het milieu van de verschillende mogelijke woningbouwlokaties in het HAL-gebied is een Milieu-Effectrapport (MER) gemaakt. Met het ontwerp-streekplan ligt in de gemeenten in Noord-Kennemerland ook het MER-rapport ter inzage.

Om in het streekplan de bodembeschermingsgebieden te kunnen aangeven is een ontwerp-Intentieprogramma Bodembeschermingsgebieden gemaakt. Dit ligt met het ontwerp-streekplan ter inzage.

**Uw reacties**  
Het ontwerp-streekplan, het MER-rapport en bijbehorende richtlijnen en het ontwerp-Intentieprogramma Bodembeschermingsgebieden liggen ter inzage van 7 oktober 1993 tot 7 januari 1994 in de gemeentehuizen en openbare bibliotheken in Noord-Holland-Noord en in het Provinciehuis, Dreef 3 in Haarlem. Buiten de kantooruren kunnen de stukken worden ingezien op de gebruikelijke avond-openstellingen van de gemeentehuizen en openbare bibliotheken. Gedurende deze periode kunnen reacties worden ingediend op het ontwerp-streekplan. In uw commentaar kunnen reacties op het ontwerp-Intentieprogramma

Bodembeschermingsgebieden en op de inhoud van het milieu-effectrapport, voorzover het rapport niet voldoet aan de gestelde richtlijnen of onjuistheden bevat, worden meegenomen. Uw reacties kunt u schriftelijk indienen bij:  
Provinciale Staten van Noord-Holland,  
Postbus 123, 2000 MD Haarlem.  
De reacties zullen worden betrokken bij de besluitvorming over het plan door Provinciale Staten in juli 1994.

**Meer informatie**  
De belangrijkste hoofdlijnen van het ontwerp-streekplan staan vermeld in een samenvatting, die gratis verkrijgbaar is bij bureau Communicatie van de provincie, Dreef 3 in Haarlem, tel. 023-143143 en bij de gemeenten en openbare bibliotheken in Noord-Holland-Noord.  
Wilt u het ontwerp-streekplan zelf bestellen (tegen kostprijs en verzendkosten) dan kunt u bellen met de verzendafdeling van het provinciehuis, tel. 023-144426/144226. De provincie geeft een toelichting op het ontwerp-streekplan op informatie-bijeenkomsten:  
26 oktober, Het Wapen van Enkhuizen, Breedstraat 59 in Enkhuizen  
4 november, De Vest, Canadaplein 2 in Alkmaar  
11 november, De Kampanje, Bernhardplein 10 in Den Helder  
Deze bijeenkomsten beginnen om 19.30 uur en zijn vrij toegankelijk. De zaal is open vanaf 19.00 uur. De bijeenkomst in Alkmaar is tevens hoorzitting over het Milieu-Effectrapport HAL-gebied.

**Inspraakondersteuning**  
Voor hulp bij het opstellen van een inspraakreactie kan men kosteloos terecht bij het Noordhollands Participatie Instituut (NPI). Dit is een onafhankelijke instelling, die assistentie verleent - bijvoorbeeld bij het formuleren van argumenten, het verzamelen van gegevens en dergelijke - en informatie geeft over de procedure.  
Bel 023-319130 of schrijf naar NPI, Kleine Houtweg 32, 2012 CD Haarlem (t.a.v. P. Leeuwe of H. Wieringa).

## **BIJLAGE 3**

### **Projectgegevens**

**Initiatiefnemer:** College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

**Bevoegd gezag:** College van Provinciale Staten van Noord-Holland, die zijn bevoegdheden heeft gedelegeerd aan Gedeputeerde Staten

**Besluit:** vaststellen van het streekplan Noord-Holland-Noord

**Categorie Besluit m.e.r.:** 1.2 en 11

**Activiteit:** het tot ontwikkeling brengen van woningbouwlocaties voor 12.000 tot 15.000 woningen voor de periode tot 2005 in het gebied van de gemeenten Alkmaar, Heerhugowaard en Langedijk met de daarmee samenhangende infrastructuur.

**Procedurele gegevens:**

kennisgeving startnotitie: 14 februari 1991

richtlijnenadvies uitgebracht: 16 april 1991

richtlijnen vastgesteld: juni 1991

kennisgeving MER: 7 oktober 1993

**Samenstelling van de werkgroep:**

prof.dr. J. Buit

drs. H.R.J. van Maanen

mr. A.A.M.F. Staatsen (voorzitter)

drs. S.P. Tjallingii

ir. J.P.M. van Veelen

ir. J.J. Vermeijden

**Secretaris van de werkgroep:**

drs. M. van Eck.

## BIJLAGE 4

### Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	931230	BvB Bedrijvenvereniging Beverkoog	Akersloot	940117
2.	931228	Vogelwerkgroep Alkmaar en Omstreken	Zuid-Scharwoude	940117
3.	940103	Namens de bewoners van de Achterweg, P. Broersen	Alkmaar	940117
4.	940106	Burgemeester en wethouders van Langedijk	Noord-Scharwoude	940117
5.	931229	J. Koenis	Zuid-Scharwoude	940117
6.	940104	G. Kramer & Zonen B.V.	Zuid-Scharwoude	940117
7.	931220	Commissie Landelijk Schoon uit het Historisch Genootschap Oud West-Friesland	Koedijk	940117
8.	940106	De gemeenteraad van Heerhugowaard, de gemeenteraad van Alkmaar en de gemeenteraad van Langedijk	Heerhugowaard, Alkmaar en Langedijk	940117
9.	940102	Langedijk, Landelijk agrarisch en zelfstandig	St. Pancras	940117
10.	940101	P. Ooijevaar	Oudkarspel	940117
11.	940106	D66 Democraten	Heerhugowaard	940117
12.	940102	D66 afdeling Langedijk	Noord-Scharwoude	940117
13.	940106	Nederlandse Spoorwegen	Amsterdam	940117
14.	940104	Historisch Genootschap 'Oud West-Friesland'	Hoorn	940117
15.	940105	De stichting "...negen eeuwen Langedijk, hoe lang nog..."	Broek op Langedijk	940117
16.	940106	Dorpspartij "Langedijker Belang"	Noord-Scharwoude	940117
17.	931229	KNOV Belangenbehartiging en Advies	Delft	940117

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
18.	931222	Ministerie van Landbouw, Natuurbe- heer en Visserij, Staatsbosbeheer	Alkmaar	940117
19.	931222	Landbouwschap Gewestelijke Raad voor Noord-Holland	Haarlem	940117
20.	931230	S.J. Kuilboer	Koedijk	940119
21.	931227	F.A. H.A. Kooij en Zn	Zuid-Scharwoude	940119
22.	940106	Milieufederatie Noord-Holland	Zaandam	940119
23.	940106	Burgemeester en wethouders van Alkmaar	Alkmaar	940119