

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
N200 bij Halfweg / Zwanenburg

13 november 1998

503-77

ISBN 90-421-0450-3
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieueffectrapportage

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
T.a.v. dhr. E. Wijkhuizen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGP/IB/822432

uw brief
d.d. 24 augustus 1998

ons kenmerk
U649-98/vB/bj/503-82

onderwerp
aanbieding toetsingsadvies N200 bij
Halfweg / Zwanenburg

doorkiesnummer
(030) 234 76 51

Utrecht,
13 november 1998

Met bovengenoemde brief stelde u als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de N200 bij Halfweg / Zwanenburg.

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

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag te zijner tijd het (ontwerp-)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

prof. dr. ir. D. de Zeeuw
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
N200 bij Halfweg / Zwanenburg

In afschrift aan: Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, drs. A. Scheer

toetsingsadvies over het milieueffectrapport
N200 bij Halfweg / Zwanenburg

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport over de N200 bij Halfweg / Zwanenburg.

uitgebracht aan Ministerie van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze,

de werkgroep m.e.r. N200 bij Halfweg / Zwanenburg,

de secretaris

de voorzitter

N. v. Buren.

dr. N. van Buren


prof.dr.ir. D. de Zeeuw

Utrecht, 13 november 1998

INHOUDSOPGAVE

| | Pagina |
|--|---------------|
| 1. Inleiding | 1 |
| 2. Oordeel over het MER | 2 |
| 2.1 Algemeen | 2 |
| 3. Aanbevelingen voor de verdere besluitvorming | 2 |
| 3.1 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma) | 2 |
| 3.2 Geluidhinder | 3 |
| 3.3 Luchtkwaliteit | 3 |
| 3.4 Evaluatie | 3 |
| 4. Aanbevelingen voor toekomstige MER'en | 4 |
| 4.1 Geluidhinder | 4 |

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 24 augustus 1998, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 165 d.d. 1 september 1998
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen
5. Toelichting op de populatiehinderindex

1. INLEIDING

Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland, heeft het voornemen de N200 bij Halfweg te verleggen. Bevoegde instanties zijn de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Bij brief van 24 augustus 1998¹⁾ heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 1 september 1998 ter inzage gelegd²⁾.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³⁾ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd

Bij de toetsing heeft de Commissie de via het bevoegde gezag ontvangen inspraakreacties en adviezen betrokken⁴⁾. Voor zover relevant in het kader van het advies wordt er met voetnoten naar verwezen⁵⁾.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER⁶⁾, zoals vastgesteld op 13 augustus 1993;
- op eventuele onjuistheden⁷⁾;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁸⁾.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het tracébesluit. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

-
- 1 Zie bijlage 1.
 - 2 Zie bijlage 2.
 - 3 Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.
 - 4 Wm, artikel 7.26, lid 2.
 - 5 Voor een overzicht van de reacties zie bijlage 4.
 - 6 Wm, artikel 7.23, lid 2.
 - 7 Wm, artikel 7.23, lid 2.
 - 8 Wm, artikel 7.10.

2. OORDEEL OVER HET MER

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat de **essentiële informatie in het MER aanwezig** is.

Het compensatiedeel is degelijk en uitvoerig. Wel betwijfelt de Commissie of een laag viaduct in plaats van een weglichaam door het (onvervangbare) waardevolle laagveengebied bij de Batterij de effecten in voldoende mate kan mitigeren⁹).

Het MER heeft een verzorgde presentatie en is zorgvuldig beschreven. De samenvatting is goed leesbaar.

3. AANBEVELINGEN VOOR DE VERDERE BESLUITVORMING

In dit hoofdstuk geeft de Commissie adviezen die naar haar mening van belang zijn voor de kwaliteit van de besluitvorming, maar geen betrekking hebben op essentiële tekortkomingen.

3.1 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

In het hoofdrapport op blz. 160 van het MER, komt het zuidelijke omleggingsalternatief als mma naar voren. De kosten van het mma lijken het laagste te zijn, met een onzekerheid veroorzaakt door een p.m.-post, die volgens de tabel samenhangt met de A9. Voor de besluitvorming en het reëel zijn van het mma is het van belang te weten of dit een p.m.-post betreft van enkele miljoenen of tientallen miljoenen.

In de samenvatting wordt het tunnel-mma (bij het niet aanleggen van de Coentunnel en de Westrandweg) niet meegenomen in de vergelijking.

■ Gezien het feit dat voor de trajectnota/MER A9 reeds een alternatieven- en variantennota beschikbaar is, waaruit afgeleid kan worden dat de kosten voor de A9 beperkt zullen zijn, en gezien het belang voor de besluitvorming voor de N200 adviseert de Commissie inzicht te geven in de grootte van de p.m.-post.

De Commissie adviseert het tunnel-mma bij de besluitvorming mee te nemen naast de andere alternatieven.

9 Zie ook reactie 2 (bijlage 4).

3.2 Geluidhinder

Beginvoorwaarde voor de varianten moet zijn dat aan allerlei regels wordt voldaan. Daarbij hoort ook de Wet geluidhinder (Wgh); aan gezien deze wet een zekere beleidsruimte bevat in de geluidsnormen (voorkeursgrenswaarden, maximum-grenswaarden), is de keuze van een uitgangspunt voor het MER nodig. Het MER geeft niet duidelijk aan of de opgenomen schermen gedimensioneerd zijn op het voldoen aan de maximale grenswaarden ex Wgh, of aan de voorkeursgrenswaarden. De Commissie vindt dat voor alle alternatieven minimale schermen (dus maximale grenswaarde) een basisvoorwaarde zijn. Verhoging van schermen kan dan als mitigerende maatregel worden ingezet.

- De Commissie adviseert ten behoeve van de standpuntbepaling uit te gaan van alternatieven waarbij minimale schermen als basisvoorwaarden worden meegenomen. Verhoging van schermen moet als mitigerende maatregel worden beschreven.

3.3 Luchtkwaliteit

Voor situaties waar bewoning aanwezig is op enkele tientallen meters van de weg (wat in Halfweg het geval is) is het belangrijk inzicht te geven in de lokale luchtkwaliteit. Hiervoor zijn met name de emissies en immissies van fijn stof en NO₂ van belang. In het MER is geen inzicht gegeven in de emissies en immissies van fijn stof. Voor NO₂ is dit wel gebeurd echter de Commissie twijfelt eraan of met het gehanteerde rekenmodel voor verspreiding van luchtverontreiniging langs de weg inderdaad rekening gehouden kan worden met de aanwezigheid van geluidsschermen, bebouwing en de hoogteligging van de weg zoals vermeld in het rapport (hfd. 4). Daarnaast was het, gezien de zeer korte afstand op sommige plaatsen tussen woningen en de N200, wenselijk geweest expliciet aandacht te besteden aan luchtverontreinigingsconcentraties direct langs de weg (< 30 m).

Uit het MER is niet af te leiden op welke manier in de tunnelvariant de tunnelventilatielucht, met daarin luchtverontreiniging afkomstig van het verkeer, in de omgeving vrijkomt. Indien deze geconcentreerd nabij woningen geëmitteerd wordt, zou dit lokaal tot verhoogde concentraties kunnen geven.

- Hoewel de hierboven genoemde punten op basis van de gepresenteerde luchtkwaliteitsvoorspellingen naar alle waarschijnlijkheid niet tot overschrijding van grenswaarden zullen leiden (fijn stof uitgezonderd) adviseert de Commissie inzicht te geven in de ontbrekende gegevens tijdens de verdere besluitvorming.

3.4 Evaluatie

Een evaluatieprogramma ontbreekt en wordt doorverwezen naar de fase van het tracébesluit. Vanwege de onzekerheid over het uiteindelijke besluit, kan de Commissie zich dit voorstellen. Toch wil de Commissie aandacht vragen voor een aantal punten bij de besluitvorming:

De wijze waarop de "knip" in het geval van een zuidelijke omleiding het beste uitgevoerd kan worden daarover ontbreekt informatie in het MER en wordt

doorgeschoven naar een volgend stadium¹⁰). De effectiviteit van de zuidelijke omleiding hangt hier sterk van af.

■ De Commissie adviseert de koppeling van de uitvoering van de "knip" met de vermindering van milieubelasting op sommige routes, maar een toename op andere routes door het dorp onderwerp te laten zijn van de evaluatie. Indien negatieve effecten resulteren uit de evaluatie adviseert de Commissie aanvullende maatregelen te treffen.

Op blz. 193 van het hoofdrapport wordt aangegeven dat er onzekerheid is over de basisinvoergegevens voor 2010 van de verkeersintensiteiten. Dat is terecht, waarbij verschillen tussen geprognosticeerde verkeersgegevens en de feitelijke verkeersgegevens in het algemeen weinig invloed zullen hebben in de vergelijking tussen de diverse alternatieven. Echter, voor beoordeling van de absolute omvang van milieueffecten (met name geluid en luchtkwaliteit) is deze onzekerheid wel van belang, immers voor luchtkwaliteit wordt nu geconstateerd dat overschrijding van de toetswaarde van NO₂ nauwelijks op zal treden in 2010. Indien echter de verkeersintensiteiten niet dalen volgens de wens van het SVV-II beleid (hetgeen op basis van de huidige verkeersontwikkeling waarschijnlijk is), en ook de emissies van met name vrachtwagens minder dalen dan nu verondersteld (hetgeen ook waarschijnlijk is), is wel degelijk sprake van een luchtkwaliteitsprobleem in 2010 in Halfweg.

■ De Commissie adviseert de absolute omvang van de milieueffecten (met name geluid en luchtkwaliteit) onderwerp te laten zijn van de evaluatie.

4. AANBEVELINGEN VOOR TOEKOMSTIGE MER'EN

4.1 Geluidhinder

In de richtlijnen is niet gevraagd om een overzicht waarin de totale mate van geluidhinder wordt weergegeven voor de diverse alternatieven. Toch is een dergelijk overzicht nuttig om het aspect geluidhinder goed te kunnen beoordelen. Bij wijze van voorbeeld zijn de gegevens uit de bijlage 6 t/m 9, 14 t/m 17, 19, 20, 23, 24, 26, 27 van het Deelrapport Milieu, deel 1 omgerekend in de PHI (Planologische Hinder Index)¹¹. Dit is gedaan zowel voor het gehele studiegebied als voor de deelgebieden Amsterdam, Haarlemmerliede/Spaarnwoude, Haarlemmermeer afzonderlijk. In het rechter deel van de onderstaande tabel zijn de resultaten weergegeven als relatieve PHI, ten opzichte van het nulalternatief (zonder Westelijke Randweg).

10 Zie ook reactie 1 (bijlage 4).

11 Zie bijlage 5.

| PHI-totaal | | | | |
|-------------------|--------|---------|------------|------------|
| alternatief | zonder | met WRW | zonder | met WRW |
| NUL | 480 | 434 | ref=100% | 90% |
| NUL+I | 253 | 403 | 53% | 84% |
| NUL+ | 477 | 434 | 99% | 90% |
| NOV1 | 212 | 226 | 44% | 47% |
| NOV2 | | 227 | | 47% |
| NOV3 | | 228 | | 47% |
| SCHU | 400 | 352 | 83% | 73% |
| ZUV | 362 | 311 | 75% | 65% |
| TUN | 376 | 330 | 78% | 69% |

| Amsterdam | | | | |
|------------------|--------|---------|------------|------------|
| alternatief | zonder | met WRW | zonder | met WRW |
| NUL | 274 | 217 | ref=100% | 79% |
| NUL+ | 271 | 216 | 99% | 79% |
| NOV1 | 118 | 116 | 43% | 42% |
| NOV2 | | 111 | | 40% |
| NOV3 | | 113 | | 41% |
| SCHU | 274 | 217 | 100% | 79% |
| ZUV | 277 | 212 | 101% | 77% |
| TUN | 274 | 217 | 100% | 79% |

| Haarlemmerliede-Spaarnwoude | | | | |
|------------------------------------|--------|---------|------------|------------|
| alternatief | zonder | met WRW | zonder | met WRW |
| NUL | 127 | 133 | ref=100% | 105% |
| NUL+ | 127 | 133 | 100% | 105% |
| NOV1 | 44 | 56 | 34% | 44% |
| NOV2 | | 59 | | 47% |
| NOV3 | | 59 | | 47% |
| SCHU | 73 | 77 | 57% | 60% |
| ZUV | 53 | 54 | 41% | 42% |
| TUN | 49 | 54 | 38% | 42% |

| Haarlemmermeer | | | | |
|-----------------------|--------|---------|------------|------------|
| alternatief | zonder | met WRW | zonder | met WRW |
| NUL | 79 | 84 | ref=100% | 107% |
| NUL+ | 79 | 84 | 100% | 107% |
| NOV1 | 53 | 53 | 68% | 68% |
| NOV2 | | 58 | | 73% |
| NOV3 | | 56 | | 71% |
| SCHU | 54 | 59 | 69% | 74% |
| ZUV | 32 | 45 | 41% | 57% |
| TUN | 54 | 59 | 68% | 75% |

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over
het milieueffectrapport
N200 bij Halfweg / Zwanenburg

(bijlagen 1 t/m 5)

GROEN

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 24 augustus 1998 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de Voorzitter van de Commissie voor de
Milieu-effectrapportage
ir. P. van Duursen
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

| | |
|--------------|--|
| | Commissie voor de Milieu-effectrapportage |
| Ingekomen : | 26 AUG. 1998 |
| Nummer : | 1225-58 |
| Dossier : | 503-45 |
| Kopie naar : | UB/Sc/pres/biblio |

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

24 augustus 1998

-

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGP/IB/822432

-

Onderwerp

Trajectnota/MER N200 Omlegging Halfweg

Geachte heer Van Duursen,

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet Milieubeheer stel ik U hierbij in de gelegenheid advies uit te brengen over de trajectnota/MER N200 Omlegging Halfweg.

De trajectnota/MER ligt van 1 september tot 27 oktober 1998 ter inzage. Ik verzoek U om Uw advies binnen vijf weken na afloop van de terinzagelegging uit te brengen aan het Directoraat-Generaal van het Personenvervoer, ter attentie van de afdeling Hoofdwegen.

De benodigde aantallen trajectnota/MER's en de bijbehorende deelrapporten zijn U reeds rechtstreeks door de initiatiefnemer toegezonden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon +31 70 3516171
Telefax +31 70 3517895

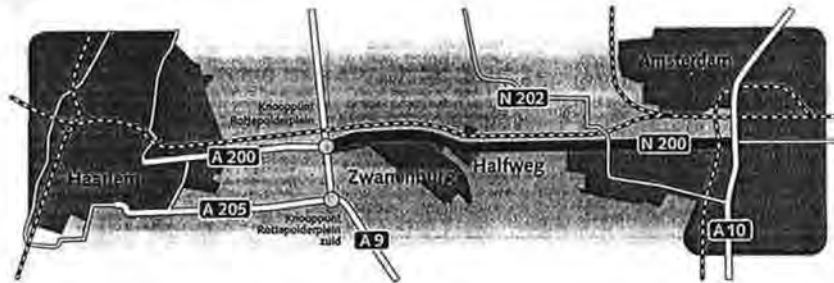
Bereikbaar via (ramlijn 1 (station cs), ramlijn 9 (station hs en cs) en buslijn 22 (station cs))

17

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de ter inzagelegging van MER N200 bij Halfweg / Zwanenburg in Staatscourant nr. 165 d.d. 1 september 1998

Inspraak Trajectnota/MER N200 bij Halfweg



Gedurende de periode 1 september tot en met 26 oktober 1998 ligt de Trajectnota N200 bij Halfweg, met daarin opgenomen een Milieu-Effectrapport (MER), ter inzage. In deze periode kunt u op de nota inspreken.

De N200 bij Halfweg

De N200 is een belangrijke verbindingsweg tussen Amsterdam en Haarlem, die de dorpskern van Halfweg doorsnijdt. Dagelijks maken meer dan 30.000 motorvoertuigen van deze weg gebruik. Het verkeer over de N200 heeft een nadelige invloed op de leefomgeving van de inwoners van Halfweg en Zwanenburg door geluidhinder en luchtverontreiniging. Daarnaast ontstaan onveilige verkeerssituaties in vorm van de N200 een barrière in Halfweg. Om de aanlast van het leefmilieu zo veel mogelijk te beperken heeft Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland, namens het ministerie van Verkeer en Waterstaat een aantal oplossingsrichtingen voor de N200 onderzocht.

De Trajectnota/MER N200 bij Halfweg

De Trajectnota/MER N200 bij Halfweg beschrijft de problemen op de N200 alsmede de ontwikkelingen op deze weg tot het jaar 2010. Tevens bevat de Trajectnota/MER de resultaten van het onderzoek naar de mogelijkheden om de problemen van de N200 op te lossen. Naast een beschrijving van de verschillende alternatieven vindt een vergelijking plaats van de effecten van de alternatieven op het woon- en leefmilieu, de natuur en de lokale economie. Bij het opstellen van de Trajectnota/MER is rekening gehouden met de lopende Tracéwettelijke procedures voor de A9, de uitbreiding van de Coentunnel en de aanleg van de Witzandweg.

De Trajectnota/MER doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Tracéwet en de Wet Milieubeheer. In dit kader wordt u in de gelegenheid gesteld uw zienswijze op de inhoud van de Trajectnota/MER kenbaar te maken.

Waar kunt u de Trajectnota/MER inzien?

De Trajectnota/MER N200 bij Halfweg kunt u van 1 september tot en met 26 oktober 1998 gedurende de reguliere openingsuren inzien op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlemmermeer en Haarlem;
- de hulpsecretarie van Zwanenburg;
- de openbare bibliotheek in Zwanenburg;
- het cultureel centrum 'De Oim' in Zwanenburg;
- het recreatiecomplex Spaarnwoude in Spaarnwoude;
- de stadsdeelkantoren van Bos en Lommer, Groutenveld, Sloterveer en Osdorp in Amsterdam;

- het filiaal Oost van de stadsbibliotheek Haarlem in Haarlem;
- het provinciehuis van Noord-Holland in Haarlem;
- de bibliotheek van het kantoor van Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland in Haarlem;
- de bibliotheek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de bibliotheek van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beide in Den Haag.

De Trajectnota/MER N200 bij Halfweg blijft na 26 oktober 1998 voor inzage beschikbaar in het kantoor van Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland. Daar kunt u levens kennis nemen van de aan de Trajectnota/MER ten grondslag liggende werkdocumenten.

Informatiemarkt

Om u zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van de Trajectnota/MER wordt een informatiemarkt georganiseerd. Het behelg van een video, kaartmateriaal en informatiepanelen wordt de inhoud van de Trajectnota/MER toegelicht. Medewerkers van Rijkswaterstaat zijn aanwezig om uw vragen te beantwoorden. De informatiemarkt vindt plaats op:

16 september 1998 Zwanenburg
in cultureel centrum 'De Oim'
Olimelaan 141

De informatiemarkt is geopend van 14.00 uur tot 17.30 uur en van 19.00 uur tot 21.00 uur. U kunt op ieder gewenst moment binnenkomen.

Hoe kunt u inspreken?

U kunt zowel schriftelijk als mondeling op de Trajectnota/MER N200 bij Halfweg reageren. Uw schriftelijke reactie dient u uiterlijk 26 oktober 1998 te sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
N200 bij Halfweg
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Uw mondelinge reactie kunt u kenbaar maken tijdens een openbare hoorzitting, die plaatsvindt op:

14 oktober 1998 Zwanenburg
in cultureel centrum 'De Oim'
Olimelaan 141

De hoorzitting begint om 19.30 uur (taal open om 19.00 uur). Indien u van deze inspraakmogelijkheid gebruik wilt maken, wordt u verzocht dit vóór 7 oktober 1998 aan het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat kenbaar te maken.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Vervolgens besaalt de minister van Verkeer en Waterstaat, in samenspraak met de minister van VROM, haar Standpunt over de vraag welke van de in de Trajectnota/MER beschreven alternatieven naar voorkeur heeft. Dit gebeurt mede op basis van de inspraak op en adviezen over de Trajectnota/MER. Dit Standpunt wordt gedetailleerd uitgewerkt in een Ontwerp-Tracéwettelijk ontwerp, waarop te zijner tijd wederom kan worden ingesproken.

Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn wordt u de door het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat ontzagen reacties alsmede het verslag van de hoorzitting inzien op de locaties, waar momenteel de Trajectnota/MER ter inzage ligt.

Nadere informatie

Ten behoeve van de voorlichting is van de Trajectnota, MER N200 bij Halfweg een samenvatting gemaakt. Deze samenvatting is gratis verkrijgbaar tijdens de informatiebijeenkomsten en op de adressen waar de Trajectnota/MER ter inzage ligt.

Voor nadere informatie over de inhoud van de Trajectnota/MER en voor het aanvragen van de samenvatting kunt u contact opnemen met mevrouw I.E. Andréa van Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland, telefoon (023) 530 12 53. Het hoofdrapport van de Trajectnota/MER kunt u bestellen door - met gebruikmaking van een overboekingsformulier - j 15,- over te maken op giro 425177, i.n.v. Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland in Haarlem, o.v.v. Hoofdrapport N200 bij Halfweg.

Voor wijzigingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon (070) 361 87 78.

 **Inspraakpunt**
Verkeer en Waterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland voor de Minister van Verkeer en Waterstaat

Bevoegd gezag: Minister van Verkeer en Waterstaat en (inmiddels ingevolge de Tracéwet) de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: vaststelling van het tracé voor de omlegging; inmiddels ingevolge de Tracéwet

Categorie Besluit m.e.r. 1994: C1.1

Activiteit: Deze rijksweg vormt de belangrijkste wegverbinding tussen Amsterdam en Haarlem. Ze voert dwars door de kern van Halfweg. Door de groei van het gemotoriseerd verkeer is de weg een steeds groter barrière gaan vormen; daarnaast is de verkeersveiligheid een probleem en veroorzaakt de weg luchtverontreiniging en geluidhinder. Het initiatief behelst de omlegging van Rijksweg N200 bij Halfweg en Zwanenburg.

Procedurale gegevens:

kennisgeving startnotitie: 10 mei 1993

richtlijnenadvies uitgebracht op: 7 juli 1993

richtlijnen vastgesteld op: 13 augustus 1993

kennisgeving MER: 1 september 1998

toetsingsadvies uitgebracht: 13 november 1998

Bijzonderheden: In haar richtlijnenadvies wees de Commissie er op dat in deze situatie de noodzaak tot ingrijpen ligt in de hinder die omwonenden van de weg ondervinden. Daardoor lijkt een oplossing voor de hand te liggen, die minder hinder in de bebouwingskern veroorzaakt, maar waarbij de weg een relatief rustig en 'natuurlijk' gebied doorsnijdt. Om een alternatief te formuleren, dat met recht het predikaat *meest milieuvriendelijk* kan dragen, zal daarom moeilijk zijn.

Verder vroeg de Commissie aandacht voor de samenhang met andere infrastructuurele projecten in deze regio en de besluitvormingsprocedures die deze projecten doorlopen, zoals de Westrandweg¹ en de verbreding van de Coentunnel².

Tevens hebben B&W van Haarlemmerliede gesteld alleen mee te willen werken aan eventuele verbreding van de A9 ter hoogte van Haarlemmerliede, als ook een oplossing voor het verkeer door Halfweg wordt gevonden.

Sedert de vaststelling van de richtlijnen is veel tijd besteed aan de verkeersprognoses en de afhankelijkheid van andere projecten. Eind 1995 waren de verkeersprognoses vrijwel klaar. Om de voortgang in het N200-project niet afhankelijk te maken van de voortgang bij het A9 (Westrandweg) en Coentunnel-project is besloten een scenario zonder Westrandweg in de projectnota/MER op te nemen.

In de discussie is sprake van zes alternatieven: naast het nulalternatief en het nulplusalternatief een verlegging naar het noorden (met drie mogelijke varianten), een verlegging naar het zuiden, een verschuivingsalternatief (verschuiving van een deel van de weg tegen de spoorlijn aan) en een alternatief met verdiepte ligging (tunnelalternatief).

1 Zie project 170.

2 Zie project 610.

In de studie zal ook aandacht worden besteed aan de mogelijkheden om de automobiliteitsgroei te remmen met een regionaal maatregelenpakket, dat scherper is dan het landelijk beleid uit het SVV2³⁾: meer stimulering van carpoolen, hogere kosten van autogebruik, hogere parkeertarieven.

In mei 1997 was een concept van de trajectnota/MER beschikbaar, op basis waarvan Rijkswaterstaat op 29 en 31 mei twee informatiebijeenkomsten heeft georganiseerd voor alle belangstellenden.

De ambtelijke vertegenwoordiging van het bevoegd gezag gaf echter te kennen dat er kritiek was op de uitgangspunten voor het nulplusalternatief. Hierbij was uitgegaan van het slagen van verkeersbeïnvloedende maatregelen volgens het regionale maatregelenpakket Inverno - verdergaand dan SVV2. Het bevoegd gezag stelde dat een deel van de Inverno-maatregelen politiek gezien (nog) niet haalbaar was. Op basis hiervan waren nieuwe berekeningen nodig, ditmaal met SVV2 als basis.

In haar toetsingsadvies geeft de Commissie aan dat alle essentiële informatie in het MER aanwezig is. Waardering heeft zij voor het compensatiedeel, de zorgvuldigheid van het MER en leesbaarheid van de samenvatting. Aanbevelingen geeft zij nog ten aanzien van het meest milieuvriendelijk alternatief, geluidhinder, luchtkwaliteit en evaluatieaspecten. Ten behoeve van toekomstige MER'en geeft zij inzicht in de mogelijkheden om totale geluidhinder weer te geven.

Samenstelling van de werkgroep:

ir. W.J. van Doorn

ir. W.H.A.M. Keijsers

ir. B.N. de Koning

ir. E. Ph. J. de Ruiters (toetsingsfase)

prof. dr. ir. D. de Zeeuw (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep: dr. N.W.M. van Buren.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

| nr. | datum | persoon of instantie | plaats | datum van ontvangst Cie. m.e.r. |
|------------|--------------|--|---------------|--|
| 1. | 19980903 | Aannemingsmij. Markus b.v. | Zwanenburg | 19981006 |
| 2. | 19980915 | H. Keissen | Amsterdam | 19981006 |
| 3. | 19981007 | Noord-Zuid-Hollandse Vervoer Maatschappij NV (NZH) | Haarlem | 19981020 |
| 4. | 19981002 | C. Schrama en P. Verweij | Amsterdam | 19981020 |
| 5. | 19981018 | M. van Gemeren | Zwanenburg | 19981026 |
| 6. | 19981019 | H.W. Schenck | Haarlem | 19981110 |
| 7. | 19981025 | Cathrien Drenthe | Amsterdam | 19981110 |
| 8. | 19981020 | Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek | Amersfoort | 19981110 |
| 9. | 19981025 | Vereniging Brettenzone Natuurlijk | Amsterdam | 19981110 |
| 10. | 19981023 | mw. C.L. de Vries en 26 gelijkkluidende inspraakreacties | Amsterdam | 19981110 |
| 11. | 19981021 | M. de Vente-Mens | Halfweg | 19981110 |
| 12. | 19981023 | Ondernemersvereniging Scheepvaart & Industrie Noordzeekanaalgebied | Amsterdam | 19981110 |
| 13. | 19981023 | Fietsersbond enfb, afd. Amsterdam | Amsterdam | 19981110 |
| 14. | 19981027 | Kamer van Koophandel Amsterdam | Amsterdam | 19981110 |
| 15. | 19981017 | Milieucentrum Amsterdam | Amsterdam | 19981110 |
| 16. | 19981026 | N.V. Nederlandse Gasunie | Groningen | 19981110 |

BIJLAGE 5

Toelichting op de populatiehinderindex

Bij het vergelijken van de geluidseffecten van (varianten of) alternatieven van een weg of spoorlijn is het gebruikelijk om belastingcontouren te bepalen. Op basis hiervan kan worden geschat hoeveel personen (bewoners) *niet, licht, matig of ernstig* zullen zijn gehinderd door het geluid. Als hiermee niet duidelijk is welk alternatief (of welke variant) wat betreft geluidhinder het minst nadelig is, is het gewenst de hinder niet op individuele basis, maar voor het gehele studiegebied in één getal uit te drukken.

Omdat hinder een subjectief begrip is, is de PHI een forfaitaire methode: hij drukt uit het aantal bewoners dat (in zekere mate) geluidhinder ondervindt.

Het aantal bewoners van het gebied tussen twee contouren (etmaalwaarde L_{etm} of milieukwaliteitsmaat MKM) kan geschat worden. De methode veronderstelt een verband tussen de geluidbelasting en het percentage van de bewoners dat daardoor (in zekere mate) hinder ondervindt. Er wordt van uitgegaan dat beneden 45 dB(A) de hinder in ieder geval verwaarloosbaar is. Vervolgens neemt het percentage gehinderden kwadratisch toe met de geluidbelasting. De volgende functie is gebaseerd op TNO-gegevens¹):

$$p = 0,034 - (B - 45)^2$$

met

p = percentage gehinderden

B = geluidbelasting [etmaalwaarde of MKM in dB(A)]

Voor $B < 45$ dB(A) geldt $p = 0$, oftewel: de gebieden buiten de 45dB(A)-contour worden buiten beschouwing gelaten. Wanneer de gebieden buiten de 50dB(A)-contour eveneens buiten beschouwing worden gelaten is dat een kleine en meestal toelaatbare afwijking, mits dit bij alle alternatieven/varianten gebeurt; de onderlinge vergelijking staat immers centraal.

De functie is in eerste instantie toegespitst op de hinder van het wegverkeer; aangezien de MKM in feite de hinderlijkheid van andere geluidsbronnen herleidt op wegverkeer mag de functie ook voor de MKM worden aangehouden.

De PHI kan worden berekend als de geluidbelastingcontouren langs de (spoor-)weg en de aantallen bewoners, die in de diverse geluidbelastingsgebieden wonen, bekend zijn, door het percentage gehinderden dat bij het midden van iedere klasse/contour [boven 45 dB(A)] behoort, toe te passen op het aantal bewoners. Het hinderpercentage in het gebied tussen bijvoorbeeld de 55- en de 60dB(A)-contouren is dan dus $0,034 - (57,5 - 45)^2 = 5\%$. Voor alle contourklassen waarbinnen woningen aanwezig zijn wordt op deze manier het aantal gehinderden bepaald, waarna de gegevens worden gesommeerd. De uiteindelijke som wordt PHI genoemd.

De PHI heeft niet de pretentie het aantal gehinderden exact te voorspellen; hij is alleen bedoeld om de geluidhinder van alternatieven/varianten te vergelijken.

De nauwkeurigheid van de PHI neemt toe, naarmate er meer (en kleinere) geluidsklassen worden onderscheiden.

1 *Response functions for environmental noise in residential areas.* – Miedema, H.M.E. – Leiden, IPG-TNO, 1992, publicatienummer 92.021.

25

In eerdere richtlijnenadviezen van de Commissie is soms een andere definitie van de PHI opgenomen. Zolang beide PHI's niet door elkaar worden gebruikt is er geen probleem, aangezien het gaat om de vergelijking van alternatieven/varianten binnen een MER.

| VOORBEELD | | | |
|---------------------------------|-----------------|------------|--------------------|
| contourklasse | aantal bewoners | p | aantal gehinderden |
| 45 – 50 dB(A) | 800 | 0% | 0 |
| 50 – 55 | 500 | 2% | 10 |
| 55 – 60 | 200 | 5% | 10 |
| 50 – 65 | 200 | 10% | 20 |
| 65 – 70 | 10 | 17% | 2 |
| PHI = totaal aantal gehinderden | | $\Sigma =$ | 42 |

26