
Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
Verbetering aansluiting N201 - A4,
Haarlemmermeer

17 juli 1995

695-17

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport Verbetering aansluiting
N201 - A4, Haarlemmermeer / [Commissie voor de milieu-effectrapportage].

- Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage

ISBN 90-5237-899-1

Trefw.: milieu-effectrapportage; Haarlemmermeer / wegen ; Haarlemmermeer.



commissie voor de milieu-effectrapportage

Gedeputeerde Staten van de provincie
Noord-Holland
Dienst Milieu en Water
Postbus 123
2000 MD HAARLEM

uw kenmerk
95-512860

uw brief
d.d. 9 mei 1995

ons kenmerk
U695-95/Go/yh/695-18


onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het milieu-
effectrapport Verbetering aansluiting
N201 - A4, Haarlemmermeer

doorkiesnr.
030 - 347626

Utrecht,
17 juli 1995

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Verbetering aansluiting N201 - A4, Haarlemmermeer. Overeenkomstig artikel 7.14 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 totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.


ir. K.H. Veldhuis
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Verbetering aansluiting N201 - A4,
Haarlemmermeer

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
Verbetering aansluiting N201 - A4, Haarlemmermeer

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport over
Verbetering aansluiting N201 - A4, Haarlemmermeer,

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

de werkgroep m.e.r. Verbetering aansluiting N201 - A4, Haarlemmermeer

de secretaris

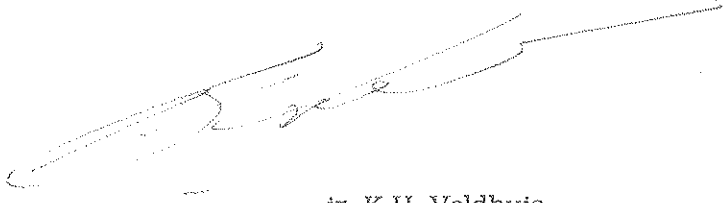
drs. M. Odijk

voor deze,



drs. T. Gorter

de voorzitter



ir. K.H. Veldhuis

Utrecht, 17 juli 1995

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	3
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	4
2.1 Probleemstelling en doel	4
2.2 Besluitvorming en beleidskader	5
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	6
3.1 Algemeen	6
3.2 Alternatieven	6
3.2.1 Nulalternatief/referentiesituatie	7
3.2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief	7
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten	8
4.1 Algemeen	8
4.2 Landschap	10
4.3 Bodem en water	10
4.4 Flora, fauna, ecosystemen	10
4.5 Geluid en trilling	10
4.6 Lucht	10
4.7 Externe veiligheid	11
4.8 Woon- en leefmilieu	11
5. Vergelijking van alternatieven	11
6. Leemten in kennis	12
7. Evaluatieprogramma	12
8. Vorm en presentatie	12
9. Samenvatting van het MER	13

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 9 mei 1995 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Openbare kennisgeving van het milieu-effectrapport uit Staatscourant nr. 76 van 18 mei 1995
3. Projectgegevens

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De provincie Noord-Holland wil oplossingen zoeken voor de toekomstige capaciteitsproblemen van de aansluiting van de provinciale weg N201 op rijksweg A4 bij Schiphol. De bedoeling is het Streekplan Amsterdam/Noordzeekanaalgebied in oktober 1995 zo aan te passen, dat de oplossing voor de aansluiting kan worden vastgelegd in een streekplanuitwerking, die dan na de streekplanwijziging zal worden vastgesteld. Hiertoe zal een milieu-effectrapport (MER) worden opgesteld.

~~Hieronder worden de belangrijkste aandachtspunten genoemd uit het advies voor richtlijnen van de Commissie voor de milieu-effectrapportage.~~

Probleemstelling, doel en besluitvorming

De Commissie beveelt aan bij de probleemstelling basisgegevens over de huidige verkeersstromen op te nemen als mede prognoses voor de verkeersstromen in de toekomst met behulp van modellen. De startnotitie presenteert drie beleidspakketten. Indien blijkt dat een of meer van deze beleidspakketten onrealistisch is, behoeft deze niet verder te worden uitgewerkt maar kan worden volstaan met een motivatie voor het afvallen.

Verder is van belang het algemene beleidskader zo veel mogelijk te vertalen in projectspecifieke criteria.

In de regio zijn veel activiteiten gepland. Het verdient aanbeveling in het MER hier een kort overzicht van te geven, van de status ervan en van de onzekerheden hierin.

Omgekeerd moet kort worden aangegeven in hoeverre andere initiatieven worden belemmerd door de verschillende alternatieven.

Voorgenomen activiteit en alternatieven

De Commissie beveelt aan naast de in de startnotitie genoemde alternatieven een variant 3b te overwegen, waarbij de noordelijke parallelle verbinding wel op de A5 maar niet op de A4 wordt aangesloten. Verder dient extra aandacht te worden geschonken aan het ontwikkelen van oplossingen op het niveau van de inpassing/uitvoering, inclusief de mitigerende maatregelen.

Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten

Het gaat bij de effectbeschrijving met name om het aanduiden van verschillen tussen de alternatieven onderling alsmede tussen de alternatieven met de huidige situatie.

Beschreven moeten worden de bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten voor:

- landschap
- bodem en water
- flora, fauna, ecosystemen
- geluid en trilling
- lucht
- externe veiligheid
- woon- en leefmilieu

1. INLEIDING

De provincie Noord-Holland wil oplossingen zoeken voor de toekomstige capaciteitsproblemen van de aansluiting van de provinciale weg N201 op rijksweg A4 bij Schiphol. De bedoeling is het Streekplan Amsterdam/Noordzeekanaalgebied in oktober 1995 zo aan te passen, dat de oplossing voor de aansluiting kan worden vastgelegd in een streekplanuitwerking, die dan ná de streekplanwijziging zal worden vastgesteld.

Aangezien voor enkele mogelijke oplossingen de verplichting tot het opstellen van een milieu-effectrapport (MER) geldt, wordt voor de vaststelling van de streekplanuitwerking de procedure van milieu-effectrapportage (m.e.r.) toegepast.

Met de kennisgeving van de startnotitie op 18 mei 1995 is de procedure van m.e.r. gestart¹). Op 9 mei 1995 is de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid gesteld om een advies voor richtlijnen uit te brengen²).

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage³). De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de milieu-effectrapportage en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Het doel van dit advies is om de gewenste inhoud van de richtlijnen voor het milieu-effectrapport (MER) aan te geven.

Normaliter houdt de Commissie rekening met de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen. In dit geval is de Commissie niet in de gelegenheid gesteld de inspraakreacties bij haar advisering te betrekken.

1 Zie bijlage 1.

2 Zie bijlage 2.

3 De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

2.

PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

2.1

Probleemstelling en doel

Het MER moet in een uitgewerkte probleemstelling beschrijven voor welke knelpunten de initiatiefnemer met het voornemen een oplossing tracht te vinden.

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel worden afgeleid. Het doel mag niet zo beperkt zijn geformuleerd, dat reële alternatieven die voor het milieu gunstiger zijn op voorhand zijn uitgesloten. Het verdient sterke aanbeveling de doelstelling(en) te vertalen in criteria om alternatieven af te bakenen.

Zowel bij de probleemstelling als ten behoeve van de beschrijving van de bestaande milieutoestand en de voorspelling van milieu-effecten⁴) zullen nodig zijn:

- ① basisgegevens over de huidige verkeersstromen;
- ② prognoses voor de ontwikkeling van de verkeersstromen in de toekomst, door middel van modellen; hierbij wordt ook ingegaan op de wijziging in verdeling tussen de verschillende verkeersstromen (modal split).

Het verdient aanbeveling om de gegevens over de huidige verkeersstromen zo veel mogelijk te baseren op actuele tellingen. Bij prognoses over toekomstige verkeersstromen is uiteraard van belang, welke mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen worden genomen (onder meer perspectieven om het pendelverkeer te reduceren of om een betere spreiding van het verkeer over de dag te realiseren). De startnotitie geeft hiervoor drie beleidspakketten aan. In het MER kunnen deze drie pakketten als basis voor prognoses worden gebruikt; indien blijkt, dat een of meer van deze beleidspakketten onrealistisch is, kan het betreffende beleidspakket gemotiveerd afvallen.

4 Zie § 4.1 van dit advies.

Verder kunnen bij de uitwerking van de probleemstelling de prognoses betrokken worden, die in het kader van de realisering van de A4 worden gehanteerd. De berekening van de toekomstige verkeerssituatie moet betrekking hebben op het jaar 2010, maar ook een doorkijk geven voor een periode van vijf à tien jaar na 2010. Op die manier kan worden aangegeven, of de oplossingen dan nog voldoen (*robuustheidscontrole*).

2.2 Besluitvorming en beleidskader

Zo veel mogelijk dient er een onderscheid te zijn tussen de *doelen* van het voornemen (wat wordt beoogd?) en de *voorwaarden*, die de mogelijke opties en alternatieven bij dit voornemen inperken (waar moet rekening mee worden gehouden?).

De voorwaarden voor de voorgenomen activiteit, zoals die zijn vastgelegd in overheidsbesluiten en -voornemens, [bijvoorbeeld beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten] moeten kort worden behandeld. De hardheid van deze voorwaarden dient helder te worden aangegeven. (Bijvoorbeeld: wordt de INVERNO nog als realistisch beschouwd? Zijn criteria als congestiekansen even bindend als het NMP+-beleidskader? Met welke ruimtelijke reserveringen móet en met welke kán rekening worden gehouden?).

Het verdient aanbeveling om het algemene beleidskader zo veel mogelijk te vertalen in projectspecifieke criteria. Zo kan duidelijk worden in welke mate de huidige of te verwachten situatie afwijkt van de gewenste situatie conform het rijks- en provinciaal beleid.

Voor de behandeling van de mobiliteit in het MER is ook relevant, welke ontwikkelingen zich voordoen in de regio met een aanzienlijke invloed op het verkeer. In het kort moet worden aangegeven om welke ontwikkelingen het gaat, wat de stand van zaken met betrekking tot de besluitvorming (inclusief de status ervan) hierbij is en derhalve op welke wijze dit van belang kan zijn voor het onderhavige voornemen⁵].

Het besluit waarvoor het MER is opgesteld en de overheidsinstantie(s) die dit besluit zullen nemen moeten worden vermeld. (Tevens kan worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdspad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken).

Tot slot moeten de besluiten die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren zijn aangegeven.

Afhankelijk van de status van de besluiten over andere initiatieven in de regio dient het MER aan te geven, welke fysieke belemmeringen de verschillende alternatieven voor de aansluiting N201 - A4 opleveren voor milieuvriendelijke oplossingen van andere initiatieven in de regio.

5 Tot de ontwikkelingen behoren bijvoorbeeld besluiten over de uitbreiding van Schiphol, de capaciteit van de Noordzeekanaalkruisingen, de diverse woon-, recreatie- en werklocaties, de groen en de ecologische hoofdstructuur, beschermde gebieden en de (spoor)wegenstructuur in de regio, zoals de Verlengde Westrandweg, capaciteitsvergroting van de Coentunnel, verbreding van de A9 en de westelijke bypass (nieuwe railverbinding tussen Hoofddorp en Amsterdam parallel aan de Westrandweg).

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen."*

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de in gevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

3.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit moet worden beschreven voor zover van gevolgen voor het milieu sprake is. Mede om beter zicht te krijgen op mogelijke alternatieven kan het zinvol zijn de voorgenomen activiteit op te splitsen in deel-, neven- en vervolgactiviteiten.

Ook verdient het aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden:

- in de realisatiefase (inrichting/aanleg);
- in de gebruiksfase (gebruik en beheer);
- in de slooffase (alleen relevant bij alternatieven waarbij het bestaande kruispunt verdwijnt).

3.2 Alternatieven

De keuze van de beschouwde alternatieven moet worden gemotiveerd, evenals de selectie van het eventuele voorkeursalternatief. Bij de motivering dienen de doelstellingen en voorwaarden van het voornemen te worden gebruikt als criteria.

Om een onderlinge vergelijking mogelijk te maken moeten de te vergelijken alternatieven tot op hetzelfde detailniveau worden uitgewerkt.

In ieder geval moet het meest milieuvriendelijke alternatief worden beschreven.

Verder suggereert de Commissie een variant 3b te overwegen, waarbij de noordelijke parallelle verbinding wél op de A5 maar niet op de A4 wordt aangesloten.

Het verdient aanbeveling om extra aandacht te schenken aan het ontwikkelen van oplossingen (alternatieven of varianten) op het niveau van de inpassing/uitvoering, inclusief mitigerende maatregelen (zoals geluidswallen/-schermen). Daarbij dient tevens te worden ingegaan op de eventuele aanpassing van kunstwerken. Ook zal moeten worden aangeduid, of er vergravingen in het studiegebied worden overwogen (en zo ja, waar) voor zandwinning.

Voor zover (in het rijksbeleid) op de A4 en/of A5 een inrichting met doelgroepenstroken wordt overwogen, verdient het aanbeveling bij de beschrijving van de alternatieven in dit MER aan te geven, in hoeverre hier bij de vormgeving van de aansluiting op de N201 rekening mee kan worden gehouden.

De afbakening van het plangebied is in principe bruikbaar. Mocht blijken, dat oplossingen op gebied van openbaar vervoer of transport over water irrelevant zijn op deze schaal, dan dient voor de beschouwing van dergelijk vervoer een groter gebied te worden aangenomen.

3.2.1 **Nulalternatief/referentiesituatie**

Aangegeven moet worden of een situatie, waarbij de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven niet plaatsvindt, in relatie tot het doel van het voornemen een reëel alternatief (nulalternatief) is. In dat geval moet het nulalternatief als een volwaardig alternatief worden beschreven. Is dit niet het geval dan moet dit met argumenten worden aangegeven. In dat geval kan worden volstaan met het beschrijven van de huidige situatie en autonome ontwikkeling als referentiekader.

Flankerende maatregelen waartoe al besloten is, dienen onderdeel uit te maken van het 'nulalternatief'.

3.2.2 **Meest milieuvriendelijk alternatief**

Het meest milieuvriendelijke alternatief moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

- het moet realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;
- het moet uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu;
- het moet gericht zijn op het zo veel mogelijk voorkomen van nadelige milieugevolgen, dan wel het behalen van een maximale milieuwinst.

Voor zover dat op dit uitvoeringsniveau mogelijk is kan een uitgangspunt voor het ontwikkelen van het meest milieuvriendelijke alternatief zijn: volledig voldoen aan de doelstellingen op het gebied van milieu en leefbaarheid. Hierbij dient zowel het nationale beleidskader (onder andere NMP en SVV2) te worden beschouwd als de voor dit project ontwikkelde milieu- en leefbaarheidscriteria.

4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-EFFECTEN

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."*

4.1 Algemeen

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan moeten worden beschreven als referentie voor de beoordeling van de te verwachten milieu-effecten (referentiesituatie). Daarbij is de autonome ontwikkeling de toekomstige ontwikkeling van het milieu zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd maar waarbij wel rekening wordt gehouden met eventuele effecten van voltooide en lopende ingrepen en ingrepen als gevolg van reeds vastgelegd beleid worden voorzien.

Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet aangegeven worden in welke fase van het project de effecten zullen optreden, of de effecten tijdelijk of permanent zijn, ophefbaar of onomkeerbaar, of ze zich afspelen op korte of op lange termijn, in hoeverre er cumulatie (versterken of uitdoven van effecten) kan optreden en of er sprake is van positieve effecten.

Bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten moet een betrouwbaarheidsanalyse worden uitgevoerd.

Onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld. Bij de voorspellingen moet steeds worden aangegeven, welke methoden of modellen zijn gebruikt en waarom.

Studiegebied

De grootte van het studiegebied wordt bepaald door de effecten: het gebied waarbinnen meet- of waarneembare (relevante) effecten van een of meerdere van de alternatieven plaatsvinden, is het studiegebied. De omvang van het studiegebied verschilt daarbij per milieu-aspect (landschap, bodem en water, ecologie, geluid, luchtverontreiniging et cetera).

In het algemeen zal de grootte van het studiegebied worden bepaald door significante veranderingen in de verkeersintensiteiten. Per alternatief kan de reikwijdte van de door verkeer veroorzaakte milieu-effecten verschillen. Zo zullen bij alternatief 2, variant 2d de effecten op andere plaatsen (bijvoorbeeld in Hoofddorp, Rijsenhout, Nieuw Vennep en Zwaanshoek) optreden dan bij alternatief 3.

Voor de beschrijving van de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten moet een referentiejaar genomen worden. Het referentiejaar wordt ontleend aan de vigerende beleidsnota's. Bij voorkeur wordt het jaar 2010 genomen, de planhorizon van SVV2. Bovendien moet het MER in een doorkijk aangeven of er grote (verkeerskundige, dan wel milieu-)veranderingen te verwachten zijn ná het jaar 2010.

Effectbeschrijving

Bij de effectbeschrijving dienen de volgende algemene richtlijnen in acht genomen te worden:

- Houd rekening met de aard van het effect (tijdelijk/blijvend, ophefbaar/on-omkeerbaar).
- Kwantificeer de effecten zoveel mogelijk en vul dit eventueel aan met een zo objectief mogelijke waardering, bijvoorbeeld op basis van de geldende milieunormen en beleidsdoelstellingen.
- Licht de manier waarop de milieu-effecten worden bepaald toe, ga daarbij vooral de gevoeligheid na, als er iets wijzigt in de uitgangspunten.
- Beschrijf in geval van een voor de besluitvorming significante onzekerheid ook de slechtst denkbare situatie.
- Besteed bijzondere aandacht aan die effecten die per alternatief verschillen.
- Besteed waar relevant aandacht aan de samenhang tussen en cumulatie van milieu-effecten.
- Geef behalve de negatieve effecten ook de positieve effecten of ontwikkelingsmogelijkheden aan.
- Geef voor zover relevant ook aandacht aan de indirecte en structurende effecten.

Het MER dient ten minste aandacht te besteden aan de milieu-aspecten landschap; bodem en water; flora, fauna en ecosystemen; geluid en trillingen; lucht; externe veiligheid; woon- en leefmilieu.

De gevolgen kunnen worden gewaardeerd aan de hand van de volgende gebruiksfuncties: wonen en werken; landbouw; recreatie; nutsvoorzieningen. Als er belangrijke veranderingen worden voorzien in de gebruiksmogelijkheden (en dus in de functies die deelgebieden zullen kunnen vervullen) dan dienen ook de indirecte effecten hiervan in het MER aan de orde te komen (op indicatief en globaal niveau).

In de huidige situatie is reeds sprake van een grote verkeersdruk en daarmee van grote milieu-effecten. Het gaat er bij de beschrijving van de effecten met name om verschillen tussen de alternatieven onderling en tussen de alternatieven met de huidige situatie. Hieronder wordt voor de verschillende milieu-aspecten aangegeven welke beschreven moeten worden. In dit stadium is het niet mogelijk aan te geven welke hiervan onderscheidend zijn voor de verschillen tussen de alternatieven onderling en tussen de alternatieven en de huidige situatie. Indien tijdens het opstellen van het MER blijkt dat milieu-aspecten niet onderscheidend zijn kan dit worden gemotiveerd en behoeven deze niet in detail te worden onderzocht.

4.2 Landschap

Het begrip landschap omvat het visueel ruimtelijke landschapsbeeld en de landschapstypen, de geomorfologische, de aardkundige, de cultuurhistorische en archeologische objecten en waarden.

4.3 Bodem en water

~~Het aspect bodem en water omvat de kwaliteit en de opbouw van de bodem en van de samenhangende grondwater- en oppervlaktewatersystemen.~~

4.4 Flora, fauna, ecosystemen

Het gaat hierbij niet alleen om de aanwezige natuurwaarden, maar ook om de potentiële natuurwaarden. Detaillering tot op ecotoopniveau is alleen dan noodzakelijk wanneer daardoor karakteristieke elementen beschreven worden met specifieke waarden. Het MER dient ten minste te verantwoorden, dat ecologische waarden in het gebied niet of nauwelijks aanwezig zijn.

4.5 Geluid en trilling

Het MER dient informatie te bevatten over:

- bestaande/geplande geluidgevoelige objecten en gebieden;
- het akoestisch invloedsgebied > 50 dB(A) (cumulatief);
- het aantal (door deze en andere geluidbronnen) door lawaai > 45 dB(A) belaste woningen, per categorie van 5 dB(A);
- trillingshinder (aantal woningen en trillingsgevoelige bebouwing binnen circa 50 m van de wegverbindingen, met schatting van het schaderisico);
- aantal gehinderden en ernstig gehinderden. Deze informatie kan bijvoorbeeld worden gebundeld in een populatie-hinderindex (PHI).

Voor zover relevant dient onderscheid te worden gemaakt in de dag-, avond- en nachtperiode, en/of in de dagen van de week, respectievelijk perioden van het jaar. Bij de bepaling van het aantal gehinderden en het akoestisch ruimtebeslag dient de aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder achterwege te blijven.

4.6 Lucht

Het MER dient informatie te bevatten over *relevante* veranderingen in:

- leefniveauconcentraties van CO₂, CO, NO_x, NO₂, SO₂, benzeen, benzo(a)pyreen, stikstofhoudende verbindingen, zwarte rook (roet), fijn stof;
- aanwezigheid van of kans op smogvorming, stankhinder of stofhinder.

4.7 Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid omvat de risico's voor de omgeving van calamiteiten waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn of vrijkomen, alleen voor zover daar door de voorgenomen activiteit significante veranderingen in optreden.

Het MER dient in te gaan op:

- ligging van het knooppunt ten opzichte van de individuele risicocontouren zoals die voor de Luchthaven Schiphol zijn vastgesteld. Op de wegvakken ~~voor de grenswaarde 10^{-6} en streefwaarde 10^{-8} ;~~
- individueel- en groepsrisico (indien beschikbaar, en indicatief) voor woongebieden en natuurgebieden; geef de eventuele zoneringen aan, die betrekking hebben op het vervoer van gevaarlijke stoffen.

4.8 Woon- en leefmilieu

Het MER dient in te gaan op de kwaliteit van het woon- en leefmilieu:

- de algehele hinderbeleving (geluidhinder, trillinghinder, luchtkwaliteit, sociale onveiligheid, visuele hinder, stank/stof, et cetera);
- gedwongen vertrek uit de bekende woonomgeving door sloop van woningen;
- de barrièrewerking: in hoeverre wijzigen de afstanden voor het langzaam verkeer?
- verkeersveiligheid: berekening van het ongevalsrisico.

5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

De milieu-effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling en met de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

Bij de vergelijking van de alternatieven kunnen de financiële aspecten van de alternatieven worden betrokken om de realiteitswaarde van de alternatieven beter te kunnen beoordelen. Dit is in het kader van de milieu-effectrapportage echter niet verplicht.

6. LEEMTEN IN KENNIS

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

De leemten in kennis en informatie, die van belang zijn voor een goede oordeelsvorming, moeten worden genoemd.

Het doel van deze beschrijving is om een indicatie te krijgen van de volledigheid van de informatie voor de besluitvorming.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre dit de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloedt.

Informatie die voor de besluitvorming essentieel is, kan niet onder leemten in kennis worden opgenomen, maar moet in het MER worden verstrekt.

7. EVALUATIEPROGRAMMA

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effect-rapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

Het bevoegd gezag moet bij de besluitvorming een evaluatieprogramma opstellen teneinde de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en om zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het verdient aanbeveling dat de initiatiefnemer in het MER reeds een aanzet tot een dergelijk evaluatieprogramma geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma.

8. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

Voor de overige presentatie beveelt de Commissie het volgende aan:

- het MER beknopt te houden;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzes onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- duidelijk kaartmateriaal met een leesbare ondergrond met de gebruikte topografische namen en een duidelijke legenda.

9. SAMENVATTING VAN HET MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming⁶, inclusief de belangrijkste waarden van het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit;
- het resultaat van de vergelijking van de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm).

⁶ Zie de hoofdpunten van dit advies op bladzijde 1.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het
milieu-effectrapport
Verbetering aansluiting N201 - A4,
Haarlemmermeer

(bijlagen 1 t/m 3)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 9 mei 1995 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Datum 9 mei 1995 Nr. 95-512860

Onderwerp Startnotitie Aansluiting N201-A4.

PROVINCIE

Noord-Holland

Gedeputeerde
Staten

Commissie van de Milieu Effect Rapportage
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Commissie voor de milieu-effectrapportage		Provinciehuis Dijf 3 2012 HR Haarlem
Ingekomen:	17 MEI 1995	Postadres Postbus 123 2000 MD Haarlem
nummer:	769-95	Telefoon 023 14 31 43
Gezter:	695-17m3 2x	Telefax 023 31 44 82
kopie naar:	Scopio-bibl	Telefoon 023 -143939
	Afdeling 1A	

Belangrijke meest Milieu en Water

Betrokken door dhr. T.H. Herkink

Uw kenmerk

Bijlagen 2

VERZOND
16 MEI 1995

Geachte heer/mevrouw,

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.12 van de Wet milieubeheer doen wij u bijgaand toekomen een exemplaar van de startnotitie inzake de aansluiting van de N201 op de A4 te Haarlemmermeer. De provincie Noord-Holland treedt in deze m.e.r.-procedure op als initiatiefnemer en als bevoegd gezag.

De provincie heeft vijf diensten

Wij verzoeken u met inachtneming van de in de wet bepaalde termijnen ons van advies te dienen met betrekking tot de inhoud van de richtlijnen voor het milieu-effectrapport.

Centrale Bestuursdienst Milieu en Water Ruimte en Groen Wegen, Verkeer en Vervoer Rijksoverheid, Economie en Bestuur

Naast de startnotitie treft u bijgaand aan de bekendmaking van de terinzagelegging van de startnotitie.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten
van Noord-Holland,

griffier.

voorzitter.

Bereikbaarheid per openbaar vervoer:
vanaf station Haarlem
buslijnen 1, 5, 71, 72, 83,
140 en 174 van de RZM;
vanaf Zandvoort en
Heemstede/Aerdenhout
of Amsterdam-West
buslijn 80 van de RZM

BIJLAGE 2

Openbare kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 76 d.d. 18 mei 1995

PROVINCIE

Noord-Holland

WET MILIEUBEHEER

Bekendmaking startnotitie milieueffectrapportage (m.e.r.) ten behoeve van de besluitvorming over de verbetering van de aansluiting van de N201 op de A4 te Haarlemmermeer. Het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland maakt het navolgende bekend:

De huidige aansluiting van de N201 op de A4 zal naar verwachting in de toekomst het toenemende autoverkeer niet meer kunnen verwerken. In de vast te stellen partiële herziening van het streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaal Gebied (ANZKG) voor het grondgebied van Haarlemmermeer/Schiphol wordt gesteld dat een kortsluiting tussen de N201 (Weg om de Noord) en de A4 (de toekomstige A5) mogelijk een oplossing biedt. Het voornemen van de Provincie Noord-Holland is om daartoe in het streekplan een uitwerkingsbevoegdheid voor het college van Gedeputeerde Staten op te nemen. Op basis van een aantal nader te bestuderen alternatieven en varianten zal vervolgens een mogelijke oplossing in de streekplanuitwerking planologisch worden vastgelegd. Ten behoeve van de besluitvorming over de streekplanuitwerking zal een milieueffectrapport (MER) worden opgesteld. Het MER heeft tot doel het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Genoemd college zal uiteindelijk de streekplanuitwerking vaststellen. Deze kennisgeving markeert het begin van de wettelijk voorgeschreven procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure). Deze procedure moet waarborgen dat het MER op juiste wijze wordt opgesteld en beoordeeld.

Startnotitie en richtlijnen

Het college van Gedeputeerde Staten heeft een startnotitie vastgesteld waarin een globale aanduiding wordt gegeven van de nader te bestuderen alternatieven en varianten voor de verbetering van de aansluiting van de N201 op de A4. Blijkens de startnotitie wordt het plangebied globaal begrensd door een strook tussen Hoofddorp en Aalsmeer parallel aan de A4 tussen Schiphol en de Bennebroekerweg. De startnotitie stelt een ieder in staat mee te denken over de in het MER te beschrijven milieugevolgen.

Voordat het MER wordt opgesteld, stelt het college van Gedeputeerde Staten de richtlijnen vast. Deze richtlijnen geven de gewenste inhoud van het MER aan. Een ieder wordt hierbij uitgenodigd opmerkingen te maken ten behoeve van het opstellen van de richtlijnen.

Inzage

De startnotitie ligt op werkdagen, tijdens kantooruren, vanaf 19 mei tot 16 juni 1995 ter inzage:

- bij de dienst Milieu en Water van de provincie Noord-Holland, kamer 2090, Houtplein 33 te Haarlem;
- in het Raadhuis van de gemeente Haarlemmermeer, afdeling voorlichting, Raadhuisplein 1 te Hoofddorp van 08.30 tot 17.00 uur, met uitzondering van de vrijdagmiddag;
- bij de dienst Openbare Werken en Milieu van de gemeente Haarlemmermeer, sector Milieu, Burgemeester Pabstlaan 10 te Hoofddorp van 08.30 tot 12.30 uur;
- in het gemeentehuis van Aalsmeer, Drie Kolommenplein te Aalsmeer, Afdeling VROM, Bureau Milieu, iedere ochtend van 08.30 tot 12.30 uur, 's middags echter uitsluitend na een telefonisch gemaakte afspraak tel: 02977 543 65.

Bovendien liggen de stukken, na kantooruren, ter inzage:

- in het Postkantoor, Stationsweg 17 te Aalsmeer op de zaterdagen van 09.00 tot 12.00 uur;
- bij de Openbare Bibliotheek, Dik Tromplein 2 te Hoofddorp op: maandag en vrijdag van 13.30 tot 21.00 uur; dinsdag en woensdag van 11.00 tot 17.30 uur; zaterdag van 10.00 tot 14.00 uur.

Reacties

Tot 16 juni 1995 kan iedereen opmerkingen met betrekking tot de beoogde inhoud van de richtlijnen maken schriftelijk bij het college van Gedeputeerde Staten, Postbus 123, 2000 MD te Haarlem. De indiener kan (bij indiening) verzoeken om zijn/haar persoonlijke gegevens niet bekend te maken.

U kunt voor hulp bij het opstellen van een reactie beroep doen op het Noordhollands Participatie instituut, een onafhankelijke instantie die kosteloos assistentie kan verlenen. Noordhollands Participatie instituut, Kleine Houtweg 32, 2012 CD Haarlem (tel: 023 31 91 30). Tevens wordt een informatiebijeenkomst belegd. Deze zal worden gehouden op 23 mei 1995 in het raadhuis van de gemeente Haarlemmermeer, Raadhuisplein 1 te Hoofddorp. De bijeenkomst begint om 20.00 uur. De zaal is open om 19.30 uur.

Nadere informatie

Voor meer informatie over het MER, de streekplanuitwerking en dergelijke kunt u zich wenden tot de heren C.P. de Vries en F. van der Zee van de dienst Wegen, Verkeer en Vervoer van de provincie Noord-Holland, tel. 023 14 52 45.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland

Bevoegd gezag: Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland

Besluit: streekplanuitwerking

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

Activiteit: Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland wil oplossingen zoeken voor de toekomstige capaciteitsproblemen van de aansluiting van rijksweg A4 op de provinciale weg N201 bij Schiphol. De bedoeling is het Streekplan Amsterdam/Noordzeekanaalgebied in oktober 1995 zo aan te passen, dat de oplossing voor de aansluiting kan worden vastgelegd in een streekplanuitwerking, die dan ná de streekplanwijziging zal worden vastgesteld.

Aangezien voor enkele mogelijke oplossingen de verplichting tot het opstellen van een milieu-effectrapport (MER) geldt, wordt voor de vaststelling van de streekplanuitwerking de procedure van milieu-effectrapportage (m.e.r.) toegepast.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 18 mei 1995

richtlijnenadvies uitgebracht: 17 juli 1995

Samenstelling van de werkgroep:

dr.ir. M.M. Boone

ir. P. van Eck

ir. M.J. Fabery de Jonge

ir. K.H. Veldhuis (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep: drs. M. Odijk