

Advies voor richtlijnen
voor het milieueffectrapport
Ondergronds Logistiek Systeem te
Aalsmeer, Schiphol en Hoofddorp

16 juni 1999

1018-52



commissie voor de milieueffectrapportage

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Afdeling E.L.M.
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

uw kenmerk
99 914948

uw brief
23 maart 1999

ons kenmerk
U292-99/Ke/fw/1018-53

onderwerp
Advies voor richtlijnen Ondergronds
Logistiek Systeem te Aalsmeer, Schiphol
en Hoofddorp

doorkiesnummer
(030) 234 76 55

Utrecht,
16 juni 1999

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Ondergronds Logistiek Systeem te Aalsmeer, Schiphol en Hoofddorp. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om het volgende onder uw aandacht te brengen. Zoals bekend wordt bij infrastructurele vraagstukken steeds vaker gedacht aan oplossingen in of onder het maaiveld. De (bruikbare) ruimte onder het maaiveld is echter veel beperkter van omvang dan vaak wordt gedacht. De ondergrond wordt op dit moment reeds voor een groot aantal functies gebruikt. Aangezien verwacht mag worden dat het aantal claims op de beperkte ondergrondse ruimte, met name in dit deel van het land, in de nabije toekomst nog verder zal toenemen, is het van groot belang dat een doelmatig gebruik van de ondergrondse ruimte wordt nagestreefd. De ontwikkeling van een toekomstgericht plan of visie voor het gebruik van de ondergrondse ruimte zou hierin een eerste logische stap kunnen zijn.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming over het ondergrond logistiek systeem. Zij verneemt graag hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen en verzoekt tevens de vastgestelde richtlijnen te zijner tijd aan haar toe te sturen.

dr. ir. G. Blom
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Ondergronds Logistiek Systeem te Aalsmeer, Schiphol en Hoofddorp

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Ondergronds Logistiek Systeem te Aalsmeer, Schiphol en Hoofddorp

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over
Ondergronds Logistiek Systeem te Aalsmeer, Schiphol en Hoofddorp,

uitgebracht aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland door de Commissie voor de milieuef-
fectrapportage; namens deze,

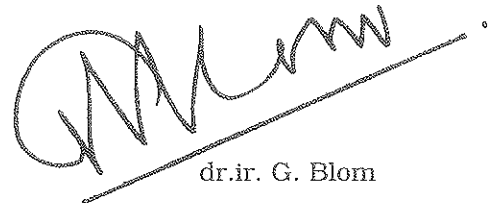
de werkgroep m.e.r. Ondergronds Logistiek Systeem te Aalsmeer, Schiphol en Hoofddorp,

de secretaris



drs. P.A. Kee

de voorzitter



dr.ir. G. Blom

Utrecht, 16 juni 1999

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	3
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	4
2.1 Probleem en doel	4
2.2 Besluitvorming	4
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	5
3.1 Algemeen	5
3.2 Bouwstenen voorgenomen activiteit en alternatieven	5
3.3 Alternatieven en varianten	7
3.3.1 Nulalternatief	8
3.3.2 Meest milieuvriendelijk alternatief	8
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieugevolgen	9
4.1 Bodem en water	10
4.2 Natuur	10
4.3 Landschap en cultuurhistorie en archeologie	11
4.4 Geluid en trillingen	11
4.5 Lucht	12
4.6 Veiligheid	12
4.7 Woon- en leefmilieu	12
5. Vergelijking van alternatieven	13
6. Leemten in informatie	13
7. Evaluatieprogramma	13
8. Vorm en presentatie	14
9. Samenvatting van het MER	14

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 29 maart 1999, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
- 1a. Brief van het bevoegd gezag d.d. 2 juni 1999, waarin de Commissie uitstel van advisering is verleend.
2. Kennisgeving in Staatscourant nr 64 d.d. 1 april 1999
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

- De Commissie adviseert in het MER een lange termijnvisie op het functioneren van het OLS te geven. Hierbij dient te worden ingegaan op de wijze waarop het OLS (als systeem én als organisatie) in kan spelen op en rekening houdt met toekomstige veranderende omstandigheden (bijvoorbeeld ontwikkelingen in de vervoersmarkt, veranderende inzichten op het gebied van logistiek management en nieuwe technieken en inzichten op het gebied van ondergronds bouwen en ondergrondstransport en ontwikkelingen ten aanzien van de luchthaven Schiphol).
- Aangezien de aanleg van het OLS effecten kan hebben op de provinciale ecologische hoofdstructuur geldt het "néé tenzij principe" uit het Structuurschema Groene Ruimte. Het MER zal derhalve moeten beschrijven of de beschouwde alternatieven, ook na het treffen van mitigerende maatregelen, wezenlijke waarden in deze gebieden aantasten. Als er wezenlijke waarden worden aangetast, moet worden aangegeven of er een zwaarwegend maatschappelijk belang is voor het realiseren van de activiteit in of nabij de gevoelige gebieden, of er alternatieve tracés mogelijk zijn waarbij geen wezenlijke waarden worden aangetast. Indien dat het geval is zullen deze tracéalternatieven moeten worden uitgewerkt op hetzelfde detailniveau als de overige alternatieven. Tevens moet worden aangegeven welke fysieke compenserende maatregelen bij de alternatieven genomen kunnen worden, indien ook na het treffen van mitigerende maatregelen wezenlijke waarden worden aangetast.
- De Commissie adviseert bij de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijke alternatief in ieder geval de haalbaarheid van een volledig geboorde tunnel te onderzoeken. Verder dient te worden gestreefd naar een maximale bijdrage aan het terugdringen van vervoer over de weg, een vergaande minimalisering van de effecten op de provinciale ecologische hoofdstructuur, landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden, een optimale ruimtelijke inpassing van het bovengrondse traject (inclusief in- en uitritten), het optimaliseren van zowel het ondergronds als bovengronds ruimtegebruik en het nuttig toepassen van de vrijgekomen grond.

1. INLEIDING

Stichting Initiatief Het Ondergronds Logistiek Systeem (OLS) wil van de bloemenveiling in Aalsmeer via de luchthaven Schiphol, naar een nog te realiseren railterminal in de omgeving van Hoofddorp, een snelle en congestievrije verbinding aanleggen voor het transport van goederen waarvoor een zo kortmogelijk durend transport tussen leverancier en afnemer van cruciale betekenis is. De te transporteren goederen betreffen zowel goederen waarvan de waarde snel achteruitgaat (bloemen, dagverse levensmiddelen, kranten) als meer duurzame producten die op afroep beschikbaar moeten zijn (reserve-onderdelen, assemblage-componenten)^{1]}

Bij brief van 29 maart 1999^{2]} is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het milieueffectrapport. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant van donderdag 1 april 1999^{3]}.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.^{4]}. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen^{5]}, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat die in het MER opgenomen moet worden of die nader onderzocht moet worden, zoals informatie over specifieke lokale milieumomstandigheden;
- belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt, bijvoorbeeld over te onderzoeken alternatieven;
- belangrijke onjuistheden bevat die ter voorkoming van misverstanden weerlegd dienen te worden.

1 Bron: startnotitie OLS.

2 Zie bijlage 1.

3 Zie bijlage 2.

4 De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

5 Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

2.1 Probleem en doel

- In de startnotitie is de aanleiding voor en doel van het initiatief reeds globaal beschreven. Deze informatie kan in het MER worden overgenomen. In het MER dient uitvoeriger in te worden gegaan op de relatie tussen de ontwikkeling van het OLS en huidige en toekomstige logistieke en infrastructurele problemen rond Schiphol en Aalsmeer.
- De mate waarin het OLS als duurzaam kan worden bestempeld is sterk afhankelijk is van de mate waarin het OLS een verschuiving van transport over de weg en door de lucht naar ondergronds transport en transport over rail kan realiseren. De Commissie adviseert de prognoses voor de goederenstromen via het OLS en de achterliggende aannames in het MER nader te motiveren. Hierbij dient onder andere worden ingegaan op de wijze waarin het OLS in termen van prijzen, vervoerszekerheid, overslagfaciliteiten, toegelaten partijen in exploitatie van terminals, verbindingen, et cetera een volwaardig alternatief biedt voor vervoer over de weg. Verder adviseert de Commissie in het MER ook een lange termijn visie op het functioneren van het OLS te geven. Hierbij dient te worden ingegaan op de wijze waarop het OLS (als systeem én als organisatie) in kan spelen op en rekening houdt met toekomstige veranderende omstandigheden zoals ontwikkelingen in de vervoersmarkt, veranderende inzichten op het gebied van logistiek management, nieuwe technieken en inzichten op het gebied van en ondergronds bouwen en ondergrondstransport en ontwikkelingen ten aanzien van de toekomst van de luchthaven Schiphol);
- In de startnotitie zijn prognoses van de goederenstromen op de verschillende relaties van het OLS voor het jaar 2020 gegeven. De Commissie adviseert met name de prognoses voor de goederenstromen van de railterminal af en naar de railterminal toe in het MER nader te onderbouwen. Daarbij dient te worden aangegeven welke onzekerheidsmarges er in de uitkomsten zitten en in hoeverre het om bestaande dan wel nieuwe goederenstromen gaat.

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel (of de doelen) worden afgeleid. Doelen moeten zodanig worden beschreven, dat ze kunnen dienen voor de afbakening van te beschrijven alternatieven.

2.2 Besluitvorming

In het MER dient op overzichtelijke wijze (bij voorkeur in tabel vorm) te worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar wetgeving, beleidsnota's en (ontwerp-)besluiten waarin deze zijn of worden vastgelegd. Aangegeven moet worden of er in (de omgeving van) het studiegebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen (bijvoorbeeld de provinciale ecologische hoofdstructuur, de geniedijk).

De Commissie adviseert de 'hardheid' van de randvoorwaarden en de consequenties van de randvoorwaarden voor de ontwikkeling van het OLS in het MER aan

te geven. Tevens moet beschreven worden welke maatstaven voor de afweging van alternatieven^{6]} (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid worden ontleend.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Algemeen

Ten aanzien van de beschrijving van de voorgenomen activiteit en de alternatieven adviseert de Commissie het volgende:

- de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu;
- voor onderlinge vergelijking moeten de milieueffecten van de alternatieven volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau worden beschreven;
- het is zinvol de beschrijving te baseren op deelactiviteiten of bouwstenen;
- maak onderscheid tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg) en de gebruiksfase (gebruik en beheer);
- bij elk alternatief moet worden aangegeven welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen.

3.2 Bouwstenen voorgenomen activiteit en alternatieven

Logistieke systeem

Het MER dient inzicht te geven in:

- de vervoerscapaciteit van het OLS en de wijze waarop deze in de toekomst kan worden uitgebreid;
- de prognoses ten aanzien van de ontwikkeling van de door het OLS te verwerken goederenstromen en de hierbij gehanteerde uitgangspunten^{7]};
- de invloed van het OLS op de modal split (ten opzichte van de autonome ontwikkeling);
- de uitgangspunten die worden gehanteerd voor de situering, uitvoering en exploitatie van de terminals in Aalsmeer, Schiphol en Hoofddorp. Hierbij dient ook aangegeven te worden welke organisaties toegang krijgen tot het OLS en welke niet;
- kenmerken en eigenschappen van het transportsysteem;
- de flexibiliteit van het transportsysteem (mogelijkheden voor toekomstige (ondergrondse) uitbreiding alsmede afstemming op andersoortige logistieke concepten.

6 Zie ook hoofdstuk 5 van dit advies.

7 In hoeverre wordt in de prognoses rekening gehouden met bijvoorbeeld belangrijke (bedrijfs)economische en logistieke ontwikkelingen, onzekerheid over de toekomst van Schiphol, etc?

Fysiske systeem

Het MER dient inzicht te geven in:

- de horizontale en verticale tracering van de tunnel waarbij de gekozen tracing aan de hand van aanwezige boven- en ondergrondse belemmeringen, dwangpunten, toe te passen boortechnieken, aan te houden minimale boogstralen, etc dient te worden gemotiveerd;
- de eigenschappen van de te realiseren tunnel en de wijze waarop deze zal worden aangelegd inclusief de toe te passen aanlegmethode(n);
- de civieltechnische (on)mogelijkheden ten aanzien van een eventuele boven- of ondergrondse uitbreiding van het OLS;
- de verwachtingen ten aanzien van de technische en economische levensduur en de onderbouwing hiervan;
- de potentiële risico's ten aanzien van het grondwater als gevolg van de te kiezen boormethode, aanbrengen van de tunnelmantel en aanleg van de "cut-and-cover" tunnel;
- de veiligheidsrisico's en de veiligheidsnormen die bij de aanleg en exploitatie worden gehanteerd;
- de wijze waarop vrijkomende grond wordt behandeld, opgeslagen en hergebruikt.

Inpassing tunnel

Het MER dient inzicht te geven in:

- de wijze waarop een doelmatig gebruik van de ondergrondse ruimte wordt nagestreefd. Hierbij dient te worden aangegeven in hoeverre er sprake is van bundeling en/of kruisingen van het OLS-tracé met overige (ondergrondse) infrastructuur zoals (grotere) buisleidingen, kabels, etc;
- de wijze waarop wordt voorkomen dat met de aanleg van de tunnel beperkingen worden opgelegd aan het streven naar een meer duurzaam waterbeheer (extra berging) en beoogde natuurontwikkeling (ecologische verbindingszone)⁸;
- de wijze waarop aantasting van ecologische, landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden kan/zal worden voorkomen;
- de wijze waarop cultuurhistorisch waardevolle elementen eventueel in de nieuwe situatie kunnen worden ingepast;
- de wijze waarop het bovengronds gedeelte van het OLS ruimtelijk zal worden ingepast en de achterliggende ontwerpprincipes. De Commissie adviseert de ruimtelijke inpassing van alternatieven aan de hand van (3D-) visualisaties inzichtelijk te maken⁹;
- de herinrichting van de gebiedsdelen waarin het OLS komt te liggen in een cut-and-cover tunnel en de mogelijkheden om annex aan de bovengrondse en de cut-and-cover gedeelten nieuwe landschapskwaliteiten te scheppen.

8 Zowel voor het streven naar een meer duurzaam waterbeheer, als voor de nog in te richten ecologische verbindingszone is het van belang dat er voldoende sturingsmogelijkheden in het waterbeheer, zoals het instellen van andere/variabele peilen, open blijven.

9 Een goed voorbeeld in dit kader is de Trajectnota N9 Koedijk - de Stolpen, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1998.

3.3 Alternatieven en varianten

De keuze van de alternatieven evenals de selectie van het voorkeursalternatief dient in het MER te worden gemotiveerd. Bij deze motivatie dient ook te worden ingegaan op de milieu-argumenten die voor deze keuze van belang zijn.

Aangezien de aanleg van het OLS effecten kan hebben op de provinciale ecologische hoofdstructuur geldt het "nee tenzij"-principe uit het Structuurschema Groene Ruimte. Het MER zal derhalve moeten beschrijven of de beschouwde alternatieven, ook na het treffen van mitigerende maatregelen, wezenlijke waarden in deze gebieden aantasten. Als er wezenlijke waarden worden aangetast, moet worden aangegeven:

- ① of er een zwaarwegend maatschappelijk belang is voor het realiseren van de activiteit in of nabij de gevoelige gebieden;
- ② of er alternatieve locaties of tracés mogelijk zijn waarbij geen wezenlijke waarden worden aangetast. Indien dat het geval is zullen deze locatie- of tracé-alternatieven moeten worden uitgewerkt op hetzelfde detailniveau als de overige alternatieven;
- ③ welke fysieke compenserende maatregelen bij de alternatieven genomen kunnen worden, indien ook na het treffen van mitigerende maatregelen wezenlijke waarden worden aangetast¹⁰.

In de startnotitie wordt aangegeven dat in eerste instantie sprake was van twee verschillende tracés voor het OLS: het Stommeer tracé en het Oudemeertracé. Het Stommeer tracé wordt in de startnotitie terzijde geschoven. De Commissie adviseert het niet verder onderzoeken van dit tracé in het MER nader te onderbouwen. Aangegeven dient te worden in hoeverre milieuargumenten bij deze beslissing een rol hebben gespeeld.

In het MER dient te worden onderzocht voor welke bouwstenen van de voorgenomen activiteit zinvolle varianten kunnen worden ontwikkeld. De Commissie denkt hierbij aan varianten ten aanzien van:

- de tunneldiameter;
- de horizontale en verticale (diepte ligging) tracering;
- de uitvoering (enkele of dubbele buis);
- de aanlegmethode (geboorde tunnel of "cut and cover");
- het transportsysteem.

Uit de analyse van de milieueffecten van de verschillende varianten en de mate waarin deze bijdragen aan het behalen van de gestelde doelen kan vervolgens een beperkt aantal integrale alternatieven worden samengesteld.

10 Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de volgende publicatie: Ministerie LNV, Directie Groene Ruimte en Recreatie: *Uitwerking compensatiebeginsel SGR*, oktober 1995.

3.3.1 Nulalternatief

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 beargumenteerd worden aangegeven en kan worden volstaan met het beschrijven van de huidige milieusituatie, inclusief autonome ontwikkeling.

3.3.2 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, binnen zijn of haar competentie liggen en uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.

De Commissie adviseert bij de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijke alternatief in ieder geval na te gaan of een volledig geboorde tunnel tot het meest milieuvriendelijke alternatief kan behoren.

Verder dient te worden gestreefd naar :

- een maximale bijdrage aan het terugdringen van vervoer over de weg en door de lucht;
- een vergaande minimalisering van de effecten op de provinciale ecologische hoofdstructuur, landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden;
- optimale ruimtelijke inpassing van het bovengrondse traject (inclusief in- en uitritten);
- het optimaliseren van zowel het ondergronds als bovengronds ruimtegebruik;
- het nuttig toepassen van de vrijgekomen grond.

4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUGEVOLGEN

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten.

Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten. Hierbij kan worden gedacht aan de realisering van de provinciale ecologische hoofdstructuur, de ontwikkeling van (nieuwe)bedrijventerreinen bij Hoofddorp (onder andere De President) en de ontwikkeling van nieuwe woningbouw bij Aalsmeer-Oost.

In de startnotitie wordt aangegeven dat het OLS niet kan functioneren zonder de railterminal bij Hoofddorp. Aangezien de initiatiefnemer slechts beperkt invloed kan uitoefenen op de totstandkoming en uiteindelijke situering van de railterminal ligt het voor de hand de situering (en eventueel uitvoering) van de railterminal als een scenario voor de autonome ontwikkeling mee te nemen. Ook ten aanzien van andere ingrijpende activiteiten waarvan niet precies duidelijk is welk besluit uiteindelijk genomen zal worden, kunnen verschillende scenario's worden gebruikt (bijvoorbeeld de toekomst van de luchthaven Schiphol).

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat het tracé en haar omgeving, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (lucht, bodem, water, enz.) kan de omvang van het studiegebied verschillen. De Commissie vraagt speciale aandacht voor de motivering van het studiegebied waarin zicht de positieve milieueffecten (geluid, lucht) voor zullen doen.

Milieugevolgen

Bij de beschrijving van de milieugevolgen dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet, waar nodig, de ernst worden bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid;
- naast negatieve effecten moet ook aan positieve effecten aandacht worden besteed (bijvoorbeeld reductie van geluidemissie en emissies naar de lucht NO_2 , C_xH_y , CO_2 alsmede de besparing van energie);
- bij de beschrijving van de effecten dient voor zover van toepassing een onderscheid te worden gemaakt naar het schaalniveau (micro dan wel macro en korte dan wel lange termijn effecten);
- behalve directe effecten moeten ook afgeleide effecten zoals ruimtelijk economische spin-off effecten in de omgeving van Aalsmeer of Hoofddorp globaal worden beschreven;

- bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten moet een betrouwbaarheidsanalyse worden uitgevoerd of een 'worst case scenario' worden gebruikt (bijvoorbeeld ten aanzien van de effecten op de externe veiligheid);
- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld;
- de manier waarop milieugevolgen zijn bepaald dient inzichtelijk en controleerbaar te zijn door het opnemen van basisgegevens in bijlagen of expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal;
- vooral aandacht moet besteed worden aan die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden;
- minder gangbare voorspellingsmethoden moeten worden gemotiveerd.

4.1 Bodem en water

Het MER dient inzicht te verschaffen in de kwaliteit en de opbouw van de bodem en de kwaliteit en stroming van het grond- en oppervlaktewater.

De belangrijkste aspecten, waaraan aandacht besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- aanwezigheid van en invloed op bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;
- gevoeligheid voor en verandering in grondmechanische processen (stabiliteit);
- de verandering in bodem- en grondwaterkwaliteit. Hierbij moet rekening worden gehouden met doorsnijding of beïnvloeding van verontreinigde locaties nabij het tracé/de tracés;
- de verandering in grondwaterhuishouding (grondwaterpeil, grondwaterstroming en grondwaterkwaliteit);
- de verandering van de oppervlaktewaterkwaliteit en oppervlaktewaterhuishouding in relatie tot hieraan gerelateerde natuurwaarden.

4.2 Natuur

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- aanwezigheid, respectievelijk aantasting/uitbreidingsmogelijkheden van (elementen van) de (provinciale) ecologische hoofdstructuur;
- (toekomstige) aanwezigheid van voor het studiegebied kenmerkende en waardevolle planten- en diersoorten.

Bij de beschrijving van de effecten dient te worden ingegaan op zowel de positieve als de negatieve effecten op de (potenties van) de provinciale ecologische hoofdstructuur.

4.3 Landschap en cultuurhistorie en archeologie

Voor het gehele gebied waarin het OLS is geprojecteerd dient op hoofdpijnen een beschrijving te worden gegeven van het landschap en de cultuurhistorie. Voor de gebiedsdelen waarin het OLS bovengronds dan wel in een traditioneel gegraven tunnel (cut and cover) is geprojecteerd, inclusief de werkstroken die in de aanlegfase nodig zijn, dienen ten aanzien van het landschap, de cultuurhistorie en de archeologie de volgende aspecten meer gedetailleerd te worden beschreven en tevens in kaart te worden gebracht:

- de veranderingen in de visueel-ruimtelijke opbouw¹¹⁾, de landschapsstructuur en het landschapsbeeld (schaal van het landschap, mate van openheid-/beslotenheid, karakteristieke elementen, doorzichten, vergezichten, visuele relaties, visueel storende elementen, e.d.)¹²⁾;
- huidige aanwezigheid, het eventuele verlies dan wel aantasting van waardevolle cultuurhistorische elementen en patronen, bijvoorbeeld karakteristieke bebouwingselementen (lintbebouwing), dijken (Geniedijk, Aalsmeerderdijk e.d.), kaden, ontginnings-, verkavelings-, wegenpatronen alsmede van de landschapstypen die hier als karakteristiek of zeldzaam kunnen worden getypeerd;
- huidige aanwezigheid, het eventuele verlies dan wel aantasting van archeologische objecten en aardkundige waarden en/of het onbereikbaar worden van (potentiële) archeologische vindplaatsen voor onderzoek.

Bij de effectbeschrijving dient een onderscheid te worden gemaakt in de effecten als gevolg van de aanleg (uitvoeringswerkzaamheden) en de fysieke aanwezigheid van het OLS. Wat betreft de aanlegfase dient te worden aangegeven wat het ruimtebeslag is van de strook waarbinnen de werkzaamheden worden verricht en welke gevolgen dit heeft voor de visueel-ruimtelijke opbouw, de landschapsstructuur en het landschapsbeeld. Tevens dient te worden aangegeven welke gevolgen permanent en welke tijdelijk zijn.

4.4 Geluid en trillingen

In het MER dient inzicht te worden gegeven in:

- bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en gebieden (ziekenhuizen, scholen, verzorgingstehuizen en woon-, natuur-, stilte-, relatieve stille- en recreatiegebieden) en de invloed daarop;
- huidige en toekomstige relevante geluidsbronnen;
- de verandering in de geluidsbelasting;
- verandering in het aantal geluidgehinderden, trillingshinder of -schade als gevolg van de aanleg (boren, graven, heien, gevolgen van aan- en afvoer van materiaal, van tijdelijke verandering van verkeerscirculatie op aansluitende wegennet door omleidingen en stremmingen)¹³⁾;

11 Hiermee worden ruimte-bepalende elementen en patronen bedoeld, zoals het patroon van bebouwing, beplantingen, verkaveling, wegen, waterlopen en bodemgebruiksvormen.

12 Hierbij gaat het zowel om negatieve als positieve effecten;

13 Extra aandacht dient gegeven te worden aan werkzaamheden in de bebouwde omgeving, in het broedseizoen en in de nachtperiodes.

- verandering in het aantal geluidssaneringssituaties;
- de verandering (toename) van de geluidshinder en trillingshinder of -schade als gevolg van het gebruik van de terminals (met name de railterminal bij Hoofddorp) en vanuit het boven- en ondergrondse gedeelte van de OLS-tunnel;
- de verandering (afname) van de geluidshinder (en trillingshinder of -schade) langs de N201 als gevolg van de afname van het wegtransport.

De berekeningen moeten worden uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaai van de Wet geluidhinder.

4.5 Lucht

Indien sprake is van een significante modal shift zal in het MER inzicht geven moeten worden in de gevolgen voor de luchtkwaliteit (met name NO₂) en de emissie van broeikasgassen (CO₂), verzurende stoffen (SO₂, NO_x en vluchtige organische stoffen) en vermestende stoffen (stikstofhoudende stoffen: NO_x).

4.6 Veiligheid

Bij een significante modal shift zal het OLS een positieve invloed hebben op de verkeersveiligheid. De verandering van het verwachte aantal verkeersslachtoffers per jaar dient in het MER te worden aangegeven.

De Commissie adviseert in het MER aan te geven welke calamiteiten zich kunnen voordoen en wat hiervan de gevolgen zouden kunnen zijn voor de externe veiligheid.

4.7 Woon- en leefmilieu

Het gaat hier om enerzijds de positieve effecten van de afname van vrachtverkeer op de N201 en anderzijds om de negatieve gevolgen van gedeeltelijke bovengrondse aanleg op het woon- en leefmilieu. De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- de functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied of in deelgebieden (bijvoorbeeld de meest gebruikte routes naar school, openbare voorzieningen of winkels) en de barrièrewerking van de bestaande en toekomstige infrastructuur;
- de verandering van de algehele hinderbeleving (geluidhinder, trillingshinder, luchtkwaliteit, visuele hinder, stank/stof, et cetera);
- gedwongen vertrek door sloop van woningen inclusief de stappen die worden ondernomen om ter compensatie.

5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie(s) worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden.

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

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, beveelt de Commissie aan een indicatie te geven van de kosten (en baten) van de verschillende alternatieven.

6. LEEMTEN IN INFORMATIE

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieuinformatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

7. EVALUATIEPROGRAMMA

De provincie Noord-Holland moet bij het besluit aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling, dat de initiatienemer in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

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 presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen 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;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

De in het studiegebied gelegen gevoelige gebieden en objecten zoals natuurgebieden, gebieden met hoge (en potentiële) natuurwaarden alsmede cultuurhistorische en archeologische objecten dienen op een duidelijke kaart te worden weergegeven.

9. SAMENVATTING VAN HET MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en sprekers en het 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 besluitvorming;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het meest milieuvriendelijke alternatief en het voorkeursalternatief;
- belangrijke leemten in kennis.


BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen
voor het milieueffectrapport
Ondergronds Logistiek Systeem
te
Aalsmeer, Schiphol en Hoofddorp

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 23 maart 1999 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Datum 23 maart 1999		Nr. 99-914948		31 MAART 1999		 PROVINCIE Noord-Holland
Onderwerp Startnotitie m.e.r. aanleg OLS		Inkomsten		424-59		
		Aanpak		1018- 1/2 3 (1x)		
		Kopie naar		/sC Poo/B.K/HI/		
Commissie voor de m.e.r. Postbus 2345 3500 GH UTRECHT		VERZONDEN		29 MRT 1999		Bezoekadres Hauptlein 33 2012 DE Haarlem
Afdeling ELM/SBO		Bijlage(n) 2		Tel. (023) 514 31 43 Fax (023) 514 30 30		Postadres Postbus 3007 2001 DA Haarlem
Behandeld door drs. M. Jonk		Telefoon (023) 5143560		Uw kenmerk		E-mail post@noord-holland.nl

Geachte heer/mevrouw,

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.12 van de Wet milieubeheer doen wij u bijgaand toekomen de startnotitie van de Stichting Ondergronds Logistiek Systeem (OLS)-Aalsmeer, Schiphol, Hoofddorp voor de aanleg van een ondergronds transportsysteem. De provincie Noord-Holland treedt in deze m.e.r.-procedure op als bevoegd gezag. Genoemde stichting treedt voor dit project op als initiatiefnemer.

Het ondergronds logistiek systeem wordt ontwikkeld voor het transport van tijdkritische goederen, zoals bloemen, kranten maar ook assemblage-componenten, tussen de bloemenveiling in Aalsmeer, de vrachterminals op Schiphol en een nog te realiseren railterminal nabij Hoofddorp.

De voorgenomen activiteit past in ons verkeer- en vervoersbeleid, in het bijzonder ten aanzien van de aanpak van de problemen rond de N 201. Ons college heeft samen met de gemeenten Haarlemmermeer, Uithoorn, Aalsmeer, de Verenigde Bloemenveiling Aalsmeer en de Luchthaven Schiphol, de provincie Utrecht en de gemeente De Ronde Venen in 1996 het Masterplan Corridor N 201 opgesteld. Het Masterplan voorziet in een samenhangend pakket maatregelen voor de aanpak van de problemen rond de N 201, één van de drukste provinciale wegen van Nederland.

In het Plan van Aanpak voor de uitvoering van het Masterplan zijn de verschillende projecten, waar onder ook de omleiding van de N 201 om Uithoorn en de aansluiting van de N 201 op de A 4 te Haarlemmermeer (waarvoor reeds m.e.r.-procedures zijn gestart) in hun onderlinge samenhang beschreven.

In dit verband heeft ons college heden ook de startnotitie voor de omliegging N 201 om Aalsmeer vastgesteld. Deze startnotitie zenden wij u separaat toe (nr. 99-914947).

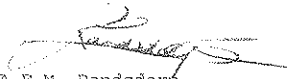
Het ligt in de bedoeling om een besluit over de twee initiatieven, te weten de aanleg van een ondergronds transportsysteem en de omlegging van de N 201 om Aalsmeer in één streekplanherziening mogelijk te maken door de m.e.r.- en streekplanprocedures zoveel als mogelijk parallel te laten lopen.

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

Daarbij vragen wij uw aandacht voor de onderlinge verbanden tussen de verschillende initiatieven zoals genoemd in het Plan van Aanpak voor de uitvoering van het Masterplan N 201. Onze aandacht gaat met name uit naar de relatie tussen het initiatief ter zake van de aanleg van een ondergronds transportsysteem en de door ons voorgenoemen omlegging van de N 201 om Aalsmeer.

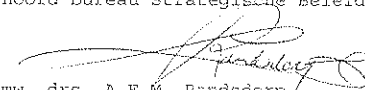
Naast de startnotitie voor aanleg van een ondergronds transportsysteem treft u bijgaand aan de bekendmaking van de terinzagelegging van de startnotitie. De startnotitie omlegging van de N 201 om Aalsmeer leggen wij separaat aan u om advies voor.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
namens dezen,
hoofd bureau Strategische Beleidsontwikkeling,


mw. drs. A.E.M. Randsdorp.

BIJLAGE 1a

Brief van het bevoegd gezag d.d. 2 juni 1999 waarbij de Commissie uitstel van advisering is verleend

Datum: 2 juni 1999	Nr. 99-2617	PROVINCIE Commissie voor de milieucollectie Noord-Holland
Onderwerp: uitstel adviestermijn.		Vrijer ingekeken: 17 JUNI 1999
		nummer: 571-99 dossier: 1019-37/1018-46 kopie naar: Ke/Sc/pres/hib/jw
Commissie voor de m.e.r. De heer ir. N.G. Ketting d.t.v. dhr. drs. P.A. Kee Postbus 2345 3500 GH UTRECHT		Bezoekadres Houtplein 33 2012 DE Haarlem Postadres Postbus 3007 2001 DA Haarlem Tel. (023) 514 31 43 Fax (023) 514 30 30 E-mail post@noord-holland.nl
Afdeling ELM/SBO		VERZONDEN 3 JUN 1999
Behandeld door drs. M. Jonk	Telefoon (023) 5143560	Bijlage(n) - Uw kenmerk -
Geachte heer Kee,		
In aansluiting op onze brief van 23 maart 1999, kenmerk 99-914947 en -914948, waarin wij u -overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.12 van de Wet milieubeheer- om advies hebben gevraagd voor het opstellen van de richtlijnen voor de inhoud van het milieueffect-rapport ter zake van de Omlegging N 201 om Aalsmeer, alsmede de Aanleg OLS, het volgende.		
Naar aanleiding van uw telefonisch verzoek, verlenen wij u hierbij uitstel voor het uithangen van uw advies. Ten behoeve van de voortgang van beide projecten stellen wij het op prijs wanneer wij uw definitieve advies voor richtlijnen uiterlijk 16 juni a.s., of zoveel eerder als mogelijk, in ons bezit hebben.		
Hoogachtend, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, namens dezen, hoofd bureau Strategische Beleidsontwikkeling,		
 mw. drs. A.E.M. Randsdorp		

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de ter inzagelegging van startnotitie in Staatscourant nr. 64 d.d. 1 april 1999



**BEKENDMAKING STARTNOTITIE
MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE
(MER) TEN BEHOEVE VAN: DE
BESLUITVORMING INZAKE:**

1. DE OMLEIDING VAN DE PROVINCIALE WEG N 201 BIJ AALSMEER; EN
2. DE AANLEG VAN EEN ONDERGRONDS LOGISTIEK SYSTEEM VOOR HET TRANSPORT VAN GOEDEREN TUSSEN DE VERENIGDE BLOEMENVEILINGEN AALSMEER, DE VRACHT-TERMINAL OP SCHIPHOL EN EEN NOG TE REALISEREN RAIL SERVICE CENTRUM BIJ HOOFDDORP

Het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland maakt het navolgende bekend.

De provincie Noord-Holland heeft samen met de gemeenten Haarlemmermeer, Uithoorn, Aalsmeer, de Verenigde Bloemenveiling Aalsmeer en de Luchthaven Schiphol, de provincie Utrecht en de gemeente De Ronde Venen in 1996 het Masterplan N 201 opgesteld. Het Masterplan voorziet in een samenhangend pakket van maatregelen voor de aanpak van de problemen rond de N 201, één van de drukste provinciale wegen van Nederland. Door de groeiende verkeersdrukten in het gebied is de leefbaarheid in de betreffende gemeenten in het geding en de slechte bereikbaarheid van de bedrijven leidt tot economische schade. Tot de maatregelen behoren de omlegging van de N 201 om Aalsmeer en de aanleg van een ondergronds transportsysteem.

Omlegging N 201 om Aalsmeer

De provincie Noord-Holland heeft het voornemen om voor de omlegging van de N 201 om Aalsmeer het streekplan Amsterdam-Noord/zeekanaalgebied (inclusief Haarlemmermeer-Schiphol) te herzien. Voor de besluitvorming over de streekplanherziening zal een milieu-effectrapport (mer) worden opgesteld. Het mer heeft tot doel om het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven.

Het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland heeft daartoe een startnotitie vastgesteld. In het mer zal het in het Masterplan genoemde tracé voor de omlegging N 201 om Aalsmeer onderzocht worden. Het tracé sluit aan bij de omleiding van de N 201 om Uithoorn en loopt - van oost naar west bekeken - vanaf de Logmeerdijk naar de Oude Meerweg/Fokkerweg in de gemeente Haarlemmermeer en vervolgens parallel aan de Fokkerweg om ter hoogte van de Aalsmeerderweg aan te sluiten bij de Kruisweg. Indien de omlegging voltooid is, wordt de huidige N 201 een lokale weg.

Aanleg Ondergronds Logistiek Systeem Aalsmeer-Schiphol-Hoofddorp
Verder wordt de mogelijkheid voor de aanleg van een ondergronds transportsysteem onderzocht. Dit systeem dient voor het vervoer van tijdscritische goederen (zoals bloemen, kranten maar ook assemblagecomponenten) tussen de bloemenveiling in Aalsmeer, de vrachterminals op Schiphol en een nog te realiseren railterminal nabij Hoofddorp.

De Stichting Initiatiefgroep Het Ondergronds Logistiek Systeem (OLS), bestaande uit de Verenigde Bloemenveiling Aalsmeer, Amsterdam Airport Schiphol, NS Railinfrabeheer (RIS), Railned, Air Transport Association Netherlands, Nederland Distributieland, Centrum voor Ondergronds Bouwen en het Centrum Transport Technologie, heeft voor dit project een startnotitie voor de milieu-effectrapportage bij het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland ingediend. Voor de omlegging N 201 om Aalsmeer en voor de aanleg van een ondergronds logistiek systeem, worden afzonderlijke mer-procedures gevolgd. Gezien de onderlinge samenhang van de beide projecten (het OLS volgt een over een zo groot mogelijke lengte het omleggingstracé van de N 201 en heeft invloed op de intensiteit van het vrachtverkeer op die weg) zullen de mer- en streekplanprocedures zoveel mogelijk parallel lopen. Het ligt in de bedoeling van de initiatiefnemers om een besluit over beide maatregelen in één streekplanherziening mogelijk te maken.

Startnotitie

De mer-procedure begint met de publicatie van de startnotitie. De startnotitie geeft een uiteenzetting van de voorgenomen activiteit, en geeft informatie voor de richtlijnen voor het op te stellen mer.

De startnotitie mer ten behoeve van de omlegging N 201 om Aalsmeer is op 23 maart 1999 door het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland definitief vastgesteld. Een samenvatting is beschikbaar. De startnotitie voor de aanleg van het OLS is op 23 maart 1999 bij het provinciaal bestuur van Noord-Holland ingekomen.

Richtlijnen

Voordat het mer kan worden opgesteld dienen hiervoor richtlijnen te worden vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Deze richtlijnen geven de gewenste inhoud van het mer aan. Een ieder wordt hierbij uitgenodigd mee te denken en opmerkingen te maken over de vast te stellen richtlijnen voor de inhoud van de milieu-effectrapportages van de twee voorgenomen activiteiten.

Terinzagelegging

De startnotities liggen van 2 tot 30 april 1999 tijdens kantooruren ter inzage:

- bij de provincie Noord-Holland, kamer 2008, Houtplein 33 te Haarlem;
- in het gemeentehuis van Aalsmeer, Drie Kolommenplein te Aalsmeer, afdeling Milieu, iedere ochtend van 08.30 tot 12.30 uur, 's middags echter uitsluitend na een telefonisch gemaakte afspraak tel: 0297 38 75 75;
- in het stadhuis van de gemeente Amstelveen, kamer 001, Laan Nieuwer-Amstel 1 te Amstelveen, op maandag t/m donderdag van 08.00 tot 15.00 uur en vrijdag van 08.00 tot 12.00 uur;
- bij de dienst Openbare Werken van de gemeente Haarlemmermeer, sector Vergunning en Handhaving, Nieuweweg 65 te Hoofddorp van 08.00 tot 12.00 uur en van 14.00 tot 16.00 uur;
- 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;
- in het stadhuis van de gemeente Uithoorn, Laan van Meerwijk 16 te Uithoorn van maandag tot en met donderdag van 08.30 tot 17.00 uur en vrijdag van 08.30 tot 12.00 uur;
- bij de openbare bibliotheek in Hoofddorp, Dik Tromplein 2 te Hoofddorp;
- bij de openbare bibliotheek van Aalsmeer, Marktstraat 19a te Aalsmeer;
- bij de openbare bibliotheek van Uithoorn, A. Arienslaan 1 te Uithoorn.

Bovendien liggen de startnotities, na kantooruren, ter inzage:

- bij het Postkantoor, Stationsweg 17 te Aalsmeer op de zaterdagen van 09.00 tot 12.00 uur;
- het stadhuis van Amstelveen op de donderdagavonden van 17.00 tot 20.00 uur;
- in het stadhuis van Uithoorn, echter uitsluitend na een telefonisch gemaakte afspraak tel: 0297 54 32 23.

De tekst van de startnotitie kan ook worden ingezien via de web-site van de provincie Noord-Holland: www.noord-holland.nl (beleidsveld verkeer & vervoer).

Reacties

Opmerkingen met betrekking tot de door het provinciaal bestuur vast te stellen richtlijnen voor het mer voor beide projecten kunnen tot 30 april 1999 worden ingediend. Uw reactie kunt u richten aan:

Het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
t.a.v. de afdeling E.I.M.
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Voor meer informatie over de inhoud van het project omlegging N 201 om Aalsmeer kunt u contact opnemen met mevrouw G. Bakker tel: 023 514 52 35 van de afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid van de provincie Noord-Holland.

Voor vragen over het Masterplan N 261 kunt u contact opnemen met de heer J. Kilan tel: 023 514 32 05 van genoemde afdeling.

Voor nadere informatie over het project aanleg OLS kunt u telefonisch contact opnemen met mevrouw A. Dijkstra tel: 020 601 37 69 van Schiphol Project Consult, Postbus 7501, 1118 ZG Luchthaven Schiphol.

Voor vragen over de mer-procedure van beide projecten kunt u zich richten tot de heer M. Jonk tel: 023 514 35 60 van de afdeling Economie, Landbouw en Milieu van de provincie Noord-Holland.

