



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# A4 Zone West, gemeente Haarlemmermeer

Aanvullend toetsingsadvies over het milieueffectrapport

4 november 2013 / rapportnummer 2604-111





# 1. Oordeel over het MER en de aanvulling daarop

Het college van burgemeester en wethouders van Haarlemmermeer is gestart met het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor de A4 Zone West. Met het vaststellen van het bestemmingsplan wil de gemeente het Integraal Ontwikkelingsplan A4 Zone West (IOP) ruimtelijk mogelijk maken. Het totale voornemen voorziet in de ontwikkeling van een duurzaam logistiek bedrijventerrein van bruto 347 ha. Het plangebied is gelegen aan de oostflank van de Haarlemmermeer tussen Hoofddorp en Nieuw Vennep. Een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) wordt doorlopen vanwege de grote oppervlakte die het plan beslaat en omdat het bestemmingsplan kaderstellend is voor mogelijke m.e.r.-(beoordelings) plichtige activiteiten. De gemeenteraad van de gemeente Haarlemmermeer is bevoegd gezag.

In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')<sup>1</sup> zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER en de aanvulling daarop.

Tijdens de toetsing van het MER heeft de Commissie het bevoegd gezag kenbaar gemaakt dat in het MER nog niet alle essentiële informatie aanwezig was om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven bij de besluitvorming over het bestemmingsplan. Zij heeft geadviseerd in een aanvulling op het MER een nadere navolgbare beschrijving/ onderbouwing te geven van de volgende punten:

- nut en noodzaak en fasering van het bedrijventerrein;
- verkeerseffecten;
- effecten op het leefmilieu (geluid en lucht);
- effecten door stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden en Beschermde natuurmonumenten.

Naar aanleiding van dit advies heeft het bevoegd gezag een aanvulling op het MER gemaakt. De Commissie is van oordeel dat de nut en noodzaak, verkeerseffecten en geluid voldoende zijn beschreven in de aanvulling. Voor de effecten van het plan op de luchtkwaliteit in de (leef)omgeving en de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden ontbreekt nog essentiële informatie naar het oordeel van de Commissie. Het is onduidelijk of aan de grenswaarden bij gevoelige bestemmingen voor luchtkwaliteit zal worden voldaan als het NSL niet meer van kracht is. Tevens blijkt nog niet dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van de omliggende Natura 2000-gebieden met zekerheid kan worden uitgesloten door de toename van stikstofdepositie.

De Commissie heeft geen aangepast bestemmingsplan bij de aanvulling ontvangen van het bevoegd gezag. De Commissie adviseert het bevoegd gezag zelf na te gaan of het MER en de aanvulling daarop ten grondslag kan liggen aan het bestemmingsplan.

---

<sup>1</sup> Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via [commissiener.nl](http://commissiener.nl) onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te geven.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel op het MER en de aanvulling daarop toe. In hoofdstuk 3 geeft zij enkele aandachtspunten voor het vervolgproces naar aanleiding van het MER.

## 2. Toelichting op het oordeel

### 2.1 Nut en noodzaak/ Fasering

#### **MER**

De Commissie is van oordeel dat de onderbouwing van nut en noodzaak van het bedrijventerrein van 347 ha in het MER onvoldoende is. Een robuuste onderbouwing in een periode van teruglopende vraag is van groot belang omdat het om een omvangrijk nieuw bedrijventerrein gaat in een gebied waar al verscheidene bedrijventerreinen zijn gelegen welke nog niet helemaal zijn benut.

#### **Nut en noodzaak / Ladder van duurzame verstedelijking**

In het MER is onvoldoende ingegaan op de drie treden van de ladder van duurzame verstedelijking<sup>2, 3</sup> waarbij ook nut en noodzaak van het bedrijventerrein aan de orde dienen te komen. Ook het bestemmingsplan geeft onvoldoende informatie. Hieronder wordt per trede aangegeven welke informatie gemist wordt.

#### **Trede 1: Is er een regionale behoefte aan bedrijventerreinen en kantoren?**

Voor de behoefte aan ruimte is uitgegaan van het allerhoogste WLO-scenario, namelijk het global gateway scenario. De Commissie adviseert om ook inzicht te geven in het laagste scenario en tevens te onderbouwen waarom het global gateway scenario nog steeds passend is in de huidige tijd van teruglopende vraag.

De tabellen op bladzijde 37 en 38 van het MER hebben betrekking op de vraag naar en het aanbod van bedrijventerreinen. De Commissie adviseert om ook kwantitatief inzicht te geven in vraag naar en aanbod van kantoren. Immers met de geplande ontwikkeling lijkt ook de bouw van kantoren mogelijk te worden gemaakt.

#### **Trede 2: Is (een deel van) de regionale behoefte op te vangen binnen het bestaand stedelijk gebied?**

Uit het MER blijkt onvoldoende wat herstructurering en opvulling van braakliggende delen van bestaande terreinen voor bedrijven en kantoren eventueel aan ruimtewinst op kan leveren en wat dat betekent voor de omvang of de fasering van de A4 Zone West. Tevens is het onduidelijk wat het effect van de A4 Zone West is op andere terreinen. Zal er sprake zijn van leegloop op andere terreinen doordat bedrijven/ kantoren verplaatst worden naar de A4 Zone West?

---

<sup>2</sup> De ladder van duurzame verstedelijking is per 1 oktober 2012 voor stedelijke ontwikkelingen als procesvereiste opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening.

<sup>3</sup> Zie ook de zienswijzen daarover.

### Trede 3: Zoek een locatie die multimodaal ontsloten is of kan worden voor de resterende regionale behoefte.

Voor trede 3 moet aangegeven worden in hoeverre de A4 Zone West passend is ontsloten of als zodanig kan worden ontwikkeld, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer en op een wijze die past bij de schaal van de ontwikkeling. Een beschrijving van de bereikbaarheid per openbaar vervoer wordt hierbij gemist. Dit is zeker van belang voor het kantoorgebouw langs de A4 (het Markeerpunt). De Commissie vindt het van belang dat bij deze trede ook wordt ingegaan op de tijdsplanning van HST Cargo Terminal in relatie tot de planning van het bedrijventerrein.

### **Fasering**

De gemeente Haarlemmermeer wil met de A4 Zone West het meest duurzame bedrijventerrein van Europa ontwikkelen. Zorgvuldig ruimtegebruik is een belangrijk aspect bij duurzaamheid. De eerste fase biedt al veel ruimte voor bedrijven. De Commissie adviseert, gezien het bovenstaande, in te gaan op een nadere flexibiliteit in fasering voor zowel fase 1 als 2 en daarbij aan te geven waar en hoe het bedrijventerrein per fase kan worden ontwikkeld tot een afgerond geheel bij een lagere vraag in de eerste en tweede fase. Zie ook paragraaf 3.1 van het advies van de Commissie over de notitie Reikwijdte en detailniveau.

### **Aanvulling**

De Commissie is van oordeel dat de bovenstaande punten voldoende zijn uitgewerkt in de aanvulling op het MER. In de aanvulling is overzichtelijk ingegaan op de drie tredes uit de Ladder van duurzame verstedelijking. Per trede is een conclusie getrokken.

Uit de aanvulling blijkt dat de vraag erg onzeker is en dat een gefaseerde aanpak van groot belang is om het aanbod op de vraag af te stemmen. Er is een helder overzicht gegeven van de nog beschikbare ruimte op al bestaande bedrijventerreinen in de regio. De conclusie is dat er voor de komende vier jaar nog voldoende aanbod beschikbaar is in de regio. In de aanvulling wordt aangegeven dat pas bij daadwerkelijke marktvraag investeringen in het gebied worden gedaan. In de aanvulling wordt de fasering geschetst en er wordt aangegeven dat elke fase als een (tussentijds) afgerond geheel zal worden ontwikkeld.

## 2.2 Verkeer

### **MER**

De milieueffecten zullen voor een deel het gevolg zijn van de toename van verkeer door het voornemen. Een navolgbare en goede beschrijving van het verkeer is daarom erg belangrijk voor het MER, zeker gezien het type bedrijventerrein voor logistiek en logistiek distributie-gerelateerde bedrijfsactiviteiten. De Commissie is van oordeel dat de beschrijving van het verkeer onvoldoende en niet altijd navolgbaar is in het MER op de volgende punten.

### **Verkeersmodel**

In het MER is een onvoldoende beschrijving gegeven van het gehanteerde verkeersmodel. In het verkeersmodel wordt de prognose voor 2030 gemaakt op basis van het verplaatsingspatroon van 2020. Daardoor wordt voorbijgegaan aan de mogelijkheid dat het verplaatsingspatroon zich wijzigt ten gevolge van ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen elders. De invoergegevens van het model zijn niet duidelijk beschreven en onderbouwd, waaronder

het Markeerpunt<sup>4</sup> en de belasting van de Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV)<sup>5</sup>. Onduidelijk is of de worst case situatie is ingevoerd in het verkeersmodel. Ook wordt in het MER onvoldoende ingegaan op onzekerheden in het verkeersmodel en hoe daarmee wordt omgegaan. Uit de Technische rapportage blijkt bijvoorbeeld niet in hoeverre de kalibratie de verklarende waarde van het model aantast.

### **Consequenties verkeersprognoses**

In het MER wordt onvoldoende ingegaan op enkele opvallende<sup>6</sup> uitkomsten uit het verkeersmodel. Op bladzijde 103 van het MER wordt uiteengezet dat er onverklaarbare uitkomsten uit het model komen omdat de rekenmethode voor de situatie met autonome ontwikkeling anders is dan die voor de plansituatie<sup>7</sup>. De vergelijkbaarheid van de uitkomsten lijkt daardoor niet aanwezig, zodat ook beschouwingen over de effecten (bladzijde 101 van het MER) ongegrond zijn. De op deze verkeersprognoses gebaseerde berekeningen van geluid en luchtkwaliteit zijn daardoor ook discutabel.

Het verkeersmodel is multimodaal waardoor ook de intensiteiten voor openbaar vervoer en de fiets worden berekend. Over de resultaten hiervan staat niets vermeld. Dit is wel van belang omdat de gevolgen van congestie minder worden als er goed openbaar vervoer aanwezig is. De ligging en de inpassing van de HOV-baan zijn niet beschreven.

### **Verkeerstechnische uitwerking**

De verkeerstechnische oplossingen, die van invloed kunnen zijn op de verkeersafwikkeling, worden marginaal behandeld in het MER. Zo wordt geconcludeerd dat de afstand tussen het kruispunt waar de A4 Zone West op uitmondt en de aansluiting op de A4 zelf te klein is en tot afwikkelingsproblemen zal leiden. Een alternatieve wijze van aansluiten wordt echter niet beschreven. Er zou overwogen kunnen worden de kruispunten waar mogelijk uit te voeren als (turbo)rotondes.

Op de hoofdas worden vrijliggende fietspaden aangelegd, elders in het plangebied niet. Onder 'verkeersveiligheid' wordt dit vermeld, maar er worden geen conclusies of maatregelen vermeld.

- 
- <sup>4</sup> Het gebouw krijgt in de eerste fase een bvo van 30.000 m<sup>2</sup>. Bij de standaardvuistregel van 1 arbeidsplaats per 25 m<sup>2</sup> bvo is er ruimte voor 1200 arbeidsplaatsen. Op pagina 30 (en ook elders) staat vermeld dat er 300 werknemers komen. Waar de rest van het gebouw voor dient staat niet beschreven in het MER. In de eindfase wordt het gebouw twee keer zo groot. De parkeerplaats van 2 respectievelijk 4 ha biedt ruimte voor ca. 1.000 auto's in de 1ste fase en voor 2.000 auto's in de eindfase. Ook lijkt hier een transferium gepland. De verkeersbelasting lijkt niet in overeenstemming met de combinatie van beide functies.
- <sup>5</sup> De belasting van de OLV is in de eindfase ca. 5.000 voertuigen per dag. Het effect op het overige verkeer is niet in beeld gebracht. Er is niet onderbouwd of deze intensiteit reëel is.
- <sup>6</sup> Op de Nieuwe Bennebroekerweg ontstaat in de jaren vanaf 2022 een grote stroom verkeer, die niet verklaard wordt (sluipverkeer?), maar wel de oorzaak is van de afwikkelingsproblemen op het kruispunt waar de A4 Zone West en het Markeerpunt op aantakken.
- Op bladzijde 103 staat, dat de 'planeffecten op het viaduct over de A4' te hoog zijn ingeschat. Wat de consequenties hiervan zijn en of er aanpassingen hebben plaatsgevonden staat niet vermeld.
- <sup>7</sup> In een zienswijze vraagt Rijkswaterstaat om uit te gaan van de RWS-prognoses van de A4. Die zijn niet in het MER vermeld, zodat de consequenties van de vraag van RWS onduidelijk zijn.

## Aanvulling

De Commissie is van oordeel dat het aspect verkeer goed is uitgewerkt in de aanvulling op het MER. Het verkeersmodel is duidelijk beschreven. De rapportage geeft inzicht in de mogelijke verkeerstechnische uitwerking van belangrijke wegvakken en kruispunten.

## 2.3 Leefmilieu

### 2.3.1 Lucht

#### MER

Een nadere onderbouwing voor het aspect luchtkwaliteit is te vinden in de bijlagen bij de toelichting op het bestemmingsplan. In het bijlagenrapport wordt op een correcte wijze een vertaalslag gemaakt van de milieucategorie naar emissie. Er wordt echter alleen ingegaan op de situatie voor fase 1 en de eindsituatie. Een beschouwing inzake de in het MER opgenomen alternatieven en varianten ontbreekt<sup>8</sup>. De in het MER opgenomen scores voor de beide alternatieven en varianten zijn daardoor niet navolgbaar. Tevens ontbreekt in het MER het effect van de maximale invulling van het bedrijventerrein (worst case situatie) voor het aspect luchtkwaliteit omdat is uitgegaan van een gemiddelde invulling<sup>9</sup> van het bedrijventerrein. Verder zijn er nog onduidelijkheden bij de berekeningen voor luchtkwaliteit gezien de opmerking van de Commissie bij de paragraaf verkeer onder het kopje 'Consequenties verkeersprognoses'.

Het initiatief maakt, als 'in betekende mate'-project, deel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De Commissie constateert dat de Monitoringstool 2012 voor 2015 een overschrijding laat zien langs de A4. Hiermee is alleen een verwijzing naar het NSL voor de realisatie van het plan niet voldoende voor de besluitvorming over het bestemmingsplan in relatie tot het aspect luchtkwaliteit. Tevens is inmiddels de verwachting omtrent de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in negatieve zin bijgesteld. Het MER gaat op beide voornoemde aspecten geheel niet in.

Verder wordt in het MER niet ingegaan op de fijnere fractie van fijn stof namelijk PM<sub>2,5</sub> terwijl 1 januari 2015 de grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub> van kracht wordt.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER in te gaan op:

1. de effecten op luchtkwaliteit in de worst case situatie in fase 1 en de eindsituatie inclusief de alternatieven/ varianten daarop;
2. de overschrijding die de Monitoringstool 2012 als onderdeel van het NSL laat zien voor het jaar 2015 in relatie tot de besluitvorming over het bestemmingsplan en de bijgestelde verwachting voor de ontwikkeling van de luchtkwaliteit voor de komende jaren;
3. de effecten op de fijnere fractie fijnstof PM<sub>2,5</sub> ten gevolge van het plan.

---

<sup>8</sup> Alternatief 1 voorziet in hogere milieucategorieën: de logistieke kern maximaal milieucategorie 4.2 en aan de randen maximaal milieucategorie 4.1. Alternatief 2 voorziet in lagere milieucategorieën: in de logistieke kern maximaal milieucategorie 4.1 en aan de randen maximaal milieucategorie 3.2.

<sup>9</sup> Bij het bepalen van de emissiecijfers in het luchtkwaliteitonderzoek is er voor fase 1 en de eindsituatie van uitgegaan dat op het bedrijventerrein 50% van de bedrijven uit categorie 1 t/ m 3 zal bestaan en 50% uit de milieucategorie 4.1.

## **Aanvulling**

De Commissie is van oordeel dat ad 1 en ad 3 summier maar voldoende zijn uitgewerkt in de aanvulling op het MER. Ad 2 is onvoldoende uitgewerkt.

Ad 1. In de aanvulling is voldoende inzicht gegeven in de worst case situatie in fase 1 ( loopt tot 2022) en de eindsituatie (loopt tot 2030) voor categorie 4.1 bedrijven. Beide alternatieven uit het MER zijn echter niet beschouwd. In de aanvulling staat echter dat het bestemmingsplan alleen categorie 4.1 mogelijk maakt. In de aanvulling is aangegeven dat zowel in 2022 als in 2030 zal worden voldaan aan de grenswaarden van NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>.

Ad 2 In de aanvulling op het MER is opgenomen dat in de huidige situatie ter hoogte van woningen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden. In het jaar 2022 zijn volgens het aanvullende luchtkwaliteitonderzoek in zowel de referentiesituatie als de plansituatie geen overschrijdingen meer te zien ter hoogte van de woningen vanwege schoner verkeer en lagere industriële emissies. In het aanvullende onderzoek is tevens aangegeven dat de Monitoringstool voor het jaar 2015 een overschrijding laat zien in het studiegebied en dat door betrokken NSL-partijen naar een oplossing moet worden gezocht. Daarbij is aangegeven dat het NSL al voorziet in een concentratiebijdrage van de ontwikkeling van A4 Zone West en dat daardoor de dreigende grenswaardenoverschrijdingen geen belemmering vormen voor de besluitvorming van het project.

De Commissie is van oordeel dat op dit moment niet zonder meer verwezen kan worden naar het feit dat het plan is aangemeld bij het NSL, waardoor toetsing aan de grenswaarden achterwege kan blijven. Het NSL loopt af op 1 augustus 2014<sup>10</sup> en de Monitoringstool 2012 laat overschrijdingen in het studiegebied zien voor 2015. De Commissie is van mening dat hierdoor essentiële informatie voor de besluitvorming over het project ontbreekt omdat niet onderbouwd is of aan de grenswaarden voldaan zal worden als het NSL niet meer van kracht is (40 µg/m<sup>3</sup> voor NO<sub>2</sub> vanaf 1 januari 2015).

Verder merkt de Commissie op dat het niet duidelijk is in het aanvullende luchtkwaliteitsonderzoek welke rekenmethode is gehanteerd. De Commissie adviseert uit te gaan van hetgeen is opgenomen in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Aandachtspunt hierbij zijn de te gebruiken meteogegevens.

Ad 3. PM<sub>2,5</sub> wordt beschouwd in de aanvulling. Gesteld wordt dat PM<sub>2,5</sub> fractie 0,5 bedraagt van de PM<sub>10</sub> fractie. De Commissie is het hier niet zondermeer mee eens want voor verkeer bedraagt deze fractie 1 (opgave RIVM). Gezien de optredende concentraties zal er echter geen sprake zijn van een overschrijding.

---

<sup>10</sup> In de aanvulling staat dat het NSL zal worden verlengd. De Commissie merkt op dat er een ontwerpbesluit ter inzage ligt om het NSL te verlengen tot 1 januari 2017. Er is dus nog geen definitief besluit over genomen waardoor er nog geen beroep op de verlenging kan worden gedaan. Bovendien is nog onduidelijk of door de verlenging aan de grenswaarden zal worden voldaan.



De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming over het voornemen aan te tonen dat gedurende de looptijd van het bestemmingsplan<sup>11</sup> elk jaar aan de normen kan worden voldaan. Maak bij de berekeningen gebruik van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De Commissie adviseert om indien nodig alternatieven en mitigerende maatregelen te beschrijven of het plan nader te faseren en dat ook vast te leggen. Aangevoerd dient te worden dat geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden als het NSL niet meer van kracht is.

## 2.3.2 Geluid

### MER

Een nadere onderbouwing voor het aspect geluid is evenals voor luchtkwaliteit te vinden in de bijlagen bij de toelichting op het bestemmingsplan. In het bijlagenrapport wordt voor het industrielawaai op een correcte wijze een vertaalslag gemaakt van de milieucategorie naar geluidemissie. Er wordt echter alleen ingegaan op de situatie voor fase 1 en de eindsituatie. In het bijlagenrapport is aangegeven dat 'Voor de verdeling van de milieucategorieën over het bedrijventerrein is uitgegaan van de verkaveling van het bedrijventerrein, aangeleverd door de gemeente Haarlemmermeer.' Onduidelijk hierbij is het verband met de in het MER aangegeven invulling voor de beide alternatieven. De in het MER opgenomen scores voor de beide alternatieven en varianten zijn daardoor niet navolgbaar.

Uit het MER blijkt dat de (gecumuleerde) geluidbelasting aanzienlijk is. In het MER wordt de belasting per woning echter niet inzichtelijk gemaakt. Ook wordt niet aangegeven hoe wordt omgegaan met woningen die een geluidbelasting boven de 68 dB zullen krijgen. De Commissie verwacht dat het hier met name gaat om de woningen langs de Rijnlanderweg.<sup>12</sup> In het MER is slechts zeer beperkt informatie te vinden over de mogelijkheden om de geluidbelasting ten gevolge van het plan terug te dringen bijvoorbeeld door mitigerende maatregelen of een (aanvullende) variant op de milieuzonering.

Voor de A4 geldt een geluidproductieplafond. Er is niet in beeld gebracht wat de geluidbelasting van de A4 thans is en op welke wijze de realisatie van het voornemen de geluidbelasting beïnvloedt in relatie tot de inmiddels vastgestelde geluidproductieplafonds.

### Aanvulling

De Commissie is van mening dat het aspect geluid goed is uitgewerkt in de aanvulling op het MER. De te verwachten geluidbelastingen ter hoogte van bestaande woningen binnen en buiten het plangebied zijn voldoende helder in beeld gebracht. Ook is ingegaan op de mogelijkheden om de geluidbelasting terug te dringen ter hoogte van geluidgevoelige bestemmingen. Het effect van het plan op het vastgestelde geluidproductieplafond voor de A4 is ook helder.

---

<sup>11</sup> In de aanvulling op het MER wordt 2012 als start van de planontwikkeling gezien, dit kan niet correct zijn. De verbetering door de autonome ontwikkeling tussen 2012 en de start van de planontwikkeling wordt hierdoor ten onrechte niet meegenomen. Onduidelijk is hoe de situatie in het jaar 2015 is.

<sup>12</sup> Zie ook de zienswijze daarover.

## 2.4 Natuur

### MER

In het MER wordt geconstateerd dat geen negatieve effecten van stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid worden verwacht als gevolg van de ontwikkeling van A4 Zone West. Aangegeven wordt dat in het kader van de structuurvisie Haarlemmermeer onderzoek is gedaan naar stikstofdepositie in relatie tot het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid en dat gezien de afstand van het plangebied tot het Natura-2000 gebied (> 3 kilometer) effecten als gevolg van stikstofdepositie niet verwacht worden.

De Commissie is van oordeel dat deze constatering onvoldoende is omdat:

- niet is onderbouwd dat significant negatieve effecten met zekerheid zijn uit te sluiten voor gebieden die verder weg zijn gelegen dan 3 kilometer. Binnen een straal van 10 km ligt het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid. De Natura 2000-gebieden Nieuwkoopse Plassen & De Haeck en Botshol liggen op circa 15 km afstand;
- het onduidelijk is of is uitgegaan van de maximale mogelijkheden die het plan biedt (zie paragraaf 2.2 en 2.3.1 van dit advies);
- cumulatie met andere projecten niet is meegenomen.

De Commissie heeft in haar toetsingsadvies voor het MER over de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 geconstateerd dat er ten onrechte geen Passende beoordeling was uitgevoerd en geadviseerd een aanvulling op het MER te maken.

De Commissie adviseert om te onderzoeken of de toename van stikstofdepositie door het voornemen significante gevolgen kan hebben voor de Natura 2000-gebieden en de Beschermde natuurmonumenten (Binnen een straal van 10 km liggen de Beschermde natuurmonumenten Oosteinderpoel, Geerpolderplas en Oeverlanden Braassemermeer).

Als op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor Natura 2000-gebieden, geldt dat een Passende beoordeling opgesteld moet worden, waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied.<sup>13</sup> Onderzoek, indien van toepassing, in de Passende beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet aantast.<sup>14</sup> Uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets<sup>15</sup> met succes wordt doorlopen.<sup>16</sup>

---

<sup>13</sup> Art. 19f, lid 1, Natuurbeschermingswet 1998 voor projecten en art. 19j, lid 2, Natuurbeschermingswet 1998 voor plannen.

<sup>14</sup> Uit de huidige lijn in de jurisprudentie volgt dat dit het geval is wanneer er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen voor de natuurlijke kenmerken zijn.

<sup>15</sup> Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven.
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
- C: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

<sup>16</sup> Art. 19g en 19h, Natuurbeschermingswet 1998.

Voor Beschermden natuurmonumenten is een Passende beoordeling niet verplicht. Wel geldt hier een vergunningsplicht. Handelingen buiten het Beschermden natuurmonument (externe werking) die significante effecten kunnen hebben op het natuurschoon, de natuurwetenschappelijke betekenis of op dieren en planten in dat gebied (beschreven in het aanwijzingsbesluit) zijn verboden, tenzij er dwingende redenen van openbaar belang zijn die noodzaken tot het verlenen van een vergunning.

### **Aanvulling**

In de aanvulling op het MER is ingegaan op de effecten door stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden en de Beschermden natuurmonumenten in het studiegebied in de vorm van een Voortoets aan de Natuurbeschermingswet. In de aanvulling wordt geconcludeerd dat significant negatieve gevolgen kunnen worden uitgesloten op de omringende Natura 2000-gebieden en Beschermden natuurmonumenten omdat de toename van stikstofdepositie zeer gering is.

De Commissie is van oordeel dat de informatie over de Beschermden natuurmonumenten voldoende is. De Commissie deelt de conclusie niet dat significant negatieve gevolgen op Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten. Elke toename van stikstofdepositie in een overbelaste situatie kan in beginsel (in cumulatie) significant negatieve gevolgen hebben. Uit de Natuurbeschermingswet 1998 volgt dat een plan alleen mag worden vastgesteld, als de zekerheid bestaat dat de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets met succes wordt doorlopen.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming over het voornemen mitigerende maatregelen<sup>17</sup> uit te werken. Het is van belang om de effectiviteit en realiseerbaarheid van de mitigerende maatregelen aan te geven. Een beschrijving van de gebiedsspecifieke ecologische gevolgen van de mitigerende maatregelen is, in combinatie met de reeds opgestelde voortoets, te beschouwen als een Passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet.

---

<sup>17</sup> De Commissie denkt bijvoorbeeld aan het maken van afspraken met terreinbeheerders (over effectgerichte maatregelen) dan wel met landbouwbedrijven in de nabije omgeving van de gebieden waarvoor een toename van stikstofdepositie berekend is (over brongerichte maatregelen).

### 3. Overige opmerkingen

De opmerkingen in dit hoofdstuk hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen. De Commissie hoopt met onderstaande opmerkingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

#### 3.1 Duurzaamheid

Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein streeft de gemeente naar duurzaamheid. In het MER wordt gebruik gemaakt van de door de Dutch Green Building Council ontwikkelde BREEAM methodiek. Die maakt het mogelijk om te komen tot een ex-ante beoordeling van ambities voor die aspecten die deel uitmaken van de methodiek. De overall duurzaamheid wordt door de gemeente als positief beoordeeld, zij het dat dan de maatregelen die nodig zijn om de ambities te realiseren, inderdaad nog wel moeten worden vastgelegd (zie ook bladzijde 133 van het MER).

Overigens is de Commissie van mening dat ook het invulling geven aan de ladder van Duurzame Verstedelijking en het zorgvuldig omgaan met de in het de MER besproken milieuaspecten ook onder duurzaamheid valt. Daarmee had de tabel in het hoofdstuk duurzaamheid breder ingevuld kunnen worden. Nu, afgezien van de opmerkingen die zijn genoemd in hoofdstuk 1 en 2 van dit advies, genoemde aspecten in het MER wel aan de orde komen, beschouwt de Commissie dat niet als een essentiële tekortkoming.

#### 3.2 Gezondheid

Het MER besteedt nagenoeg geen aandacht aan de gezondheidseffecten van bewoners in het studiegebied. Met name de woningen gelegen aan de Rijnlanderweg en in de wijk ten noorden van de Van Heuven Goedhartlaan ondervinden in de referentiesituatie al een aanzienlijke belasting door geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en lichthinder. Deze belasting is afkomstig van diverse bronnen: verkeer, spoorweg, luchtvaart en industrie/bedrijven. Het voornemen voegt een aanzienlijke belasting toe.

- De Commissie beveelt aan om in het kader van deze bestemmingsplanprocedure aandacht te besteden aan het aspect gezondheid gezien de te verwachten toename van de belasting bovenop de al bestaande belasting.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER**

**Initiatiefnemer:** college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer

**Bevoegd gezag:** gemeenteraad van de gemeente Haarlemmermeer

**Besluit:** vaststellen bestemmingsplan

**Categorie Besluit m.e.r.:**

project-m.e.r. vanwege o.a. categorie D11.3

plan-m.e.r. vanwege mogelijke kaderstelling voor diverse categorieën

**Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure: 8 februari 2012

ter inzage legging van de informatie: 10 februari 2012 tot en met 22 maart 2012

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 28 november 2011

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 28 maart 2012

kennisgeving MER: 13 maart 2013

ter inzage legging MER: 14 maart 2013 tot en met 24 april 2013

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 15 maart 2013

toetsingsadvies uitgebracht: 24 juni 2013

aanvraag aanvullend toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 3 oktober 2013

aanvullend toetsingsadvies uitgebracht: 4 november 2013

**Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

drs. J.L.F.M.M. Dagevos

drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

drs. J.P. Siedsma (werkgroepsecretaris)

ir. J. Termorshuizen

ir. R.F. de Vries

ir. P.P.A. van Vugt

ir. J.H. de Zeeuw

**Werkwijze Commissie bij toetsing:**

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot

duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*

**Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Aanvulling MER bestemmingsplan A4 Zone West, gemeente Haarlemmermeer, Adviesbureau Willie Fikken, 3 oktober 2013;
- Aanvullend geluidonderzoek MER bestemmingsplan Schiphol Trade Park (voorheen A4 Zone West), Witteveen + Bos, 6 september 2013;
- Aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek MER bestemmingsplan Schiphol Trade Park (voorheen A4 Zone West), Witteveen + Bos, 6 september 2013;
- Stikstofdepositieonderzoek MER Bestemmingsplan Schiphol Trade Park (voorheen A4 Zone West), Witteveen + Bos, 17 september 2013;
- Aanvullend verkeersonderzoek MER Bestemmingsplan Schiphol Trade Park (voorheen A4 Zone West), Goudappel Coffeng, 17 september 2013.



**Aanvullend toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
A4 Zone West, gemeente Haarlemmermeer**

ISBN: 978-90-421-3881-0



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

W [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

