



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

29 november 2021 / projectnummer: 3555



35 JAAR

onafhankelijk en deskundig advies



1 Advies voor de inhoud van het MER

De provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer en de Vervoerregio Amsterdam willen de doorstroming en de verkeersveiligheid op de (Nieuwe) Bennebroekerweg (verder: NBBW) verbeteren. Het gaat om het deel tussen de A4 en de N205. Mogelijke oplossingen voor het opwaarderen zijn het geheel of deels verbreden naar 2x2 rijstroken en het aanpassen van bestaande kruisingen. De verbreding omvat voor een deel van het tracé mogelijk verlegging van de rijbaan. Voor het bepalen van de voorkeursoplossing en voor het eventueel benodigde bestemmingsplan wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De gemeente Haarlemmermeer vervult de rol van bevoegd gezag en heeft de Commissie gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen MER.

Essentiële informatie voor het MER

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over de opwaardering van de NBBW het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

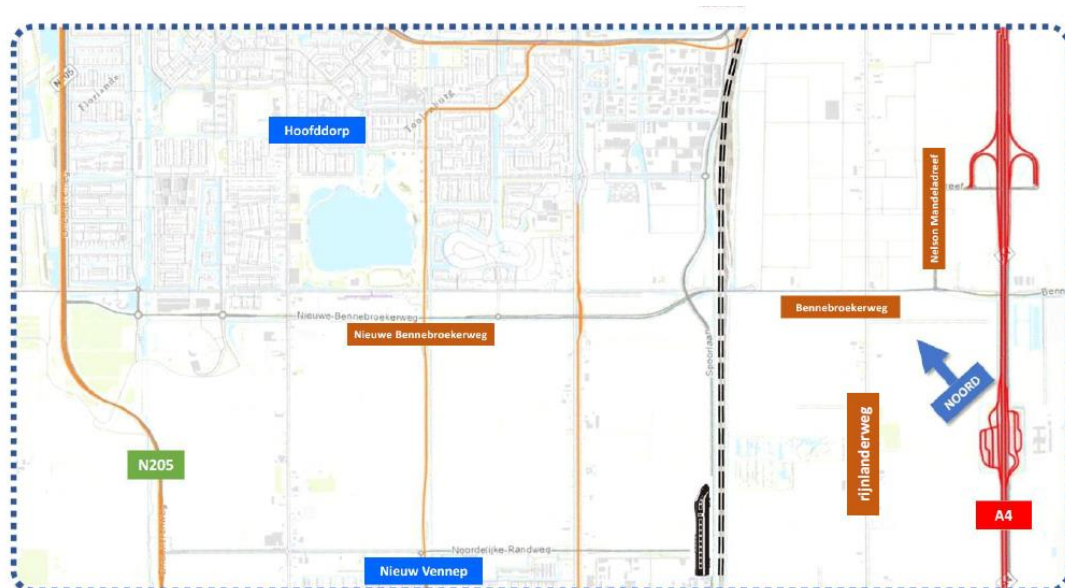
- Een probleemanalyse die inzicht geeft in de onzekerheden van de mobiliteitsbehoefte in de regio en wat deze betekenen voor het toekomstige verkeer dat van de NBBW gebruik gaat maken. Vertaal dit naar een hoog en een laag scenario voor de verkeersintensiteit.
- Een vertaling van de twee hoofddoelen (het faciliteren van de ruimtelijk-economische activiteiten door een verbeterde bereikbaarheid en het verminderen van de verkeershinder) naar concrete doelen zodat duidelijk is in welke mate de alternatieven daar aan bijdragen.
- Een beschrijving van alternatieven en varianten om de doelen te bereiken, waaronder een alternatief waarin maximaal wordt ingezet op mobiliteitsmaatregelen (in lijn met de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040¹).
- Het doelbereik en de milieugevolgen van alle alternatieven. Onderzoek dit voor het scenario met een hoge verkeersintensiteit en laat vervolgens zien in hoeverre een laag scenario tot andere uitkomsten zal leiden.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. Ze bouwt in haar advies voort op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg² (verder: NRD). Ze herhaalt slechts punten die al in de NRD aan de orde komen als dat voor een goed begrip van het advies nodig is of als ze voorstelt de aanpak op onderdelen aan te passen.

¹ *Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040*. Gemeente Haarlemmermeer, Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam, juni 2021.

² *Opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg. Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de milieueffectrapportage*. Vervoerregio Amsterdam, Gemeente Haarlemmermeer, Provincie Noord-Holland, oktober 2021.



Figuur 1 Huidige situatie Bennebroekerweg en Nieuwe Bennebroekerweg (bron: NRD)

Aanleiding MER

De opwaardering van de NBBW kan naar verwachting niet over de gehele lengte plaatsvinden binnen de vigerende bestemmingsplannen. Afhankelijk van het voorkeursalternatief kan daarom een nieuw ruimtelijk besluit nodig zijn. In dat geval ligt het voor de hand om het gehele tracé van de NBBW in één ruimtelijk plan op te nemen, zo staat in de NRD. Voor het besluit over het bestemmingsplan moet een plan-MER opgesteld worden op grond van categorie D1.2 van het Besluit milieueffectrapportage (verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken, niet zijnde een autosnelweg of autoweg, over een lengte van meer dan 5 kilometer).

De provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer en de Vervoerregio Amsterdam werken gezamenlijk aan de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg. De gemeente Haarlemmermeer neemt de coördinerende rol van de provincie Noord-Holland over, zo heeft de gemeente op 14 oktober 2021 in een toelichtend gesprek met de Commissie aangegeven.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraad van Haarlemmermeer – besluit over de opwaardering van de NBBW.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer 3555 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Probleemanalyse, doelen en beleidskader

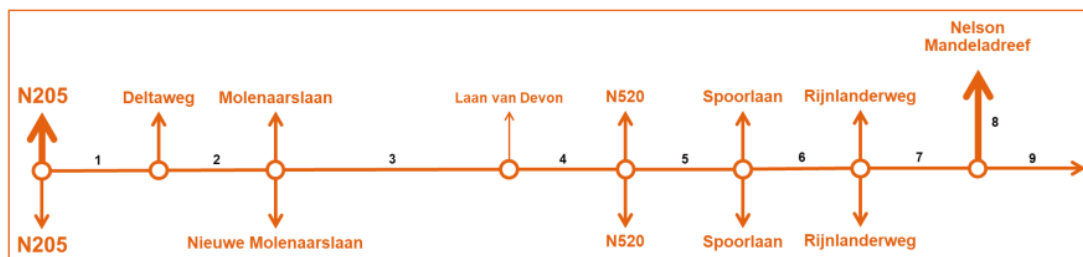
2.1 Probleemanalyse

Omvang van de knelpunten

Huidige situatie en in de NRD beschreven knelpunten

De verkeerskundige gegevens brengen de huidige situatie, voor wat betreft doorstroming en wegcapaciteit, goed in beeld. Daarmee wordt duidelijk dat de verkeersintensiteit op vooral de wegvakken 6 en 7 in de huidige situatie hoog is (zie figuur 2). Dat is nu, in termen van IC-verhouding³, nog geen knelpunt, wel laat het zien dat een toename van het verkeer tot problemen zal leiden in de doorstroming.

Met het gebruikte verkeers- en vervoersmodel zijn een maximale en een minimale variant van het verkeer in 2040 doorgerekend. De verwachte groei van inwoners en arbeidsplaatsen is in lijn met wat regulier in de provincie Noord-Holland wordt toegepast. Op grond van deze maximale variant laat het model zien dat op twee wegvakken de IC-verhouding in de spits boven de 0,9 komt (vak 6 en 7), of deze benadert (vak 3 en 4). De maximale variant is vervolgens gebruikt om tot hoofdoplossingen en varianten te komen voor de opwaardering van de NBBW.



Figuur 2 Nummering van de wegvakken (bron: Memo Berekeningen verkeersmodel Nieuwe Bennebroekerweg. Arcadis, 5 juli 2021)

Planologische en economische onzekerheden

De Commissie constateert dat aan de planologische en economische ontwikkelingen onzekerheden zijn verbonden. Deze zijn echter niet meegenomen in de verwachte verandering van het verkeer op de NBBW. Hierdoor is er bij de voorgestelde hoofdoplossingen en varianten (nog) geen rekening mee gehouden. Het gaat bijvoorbeeld om:

- De omvang van de groei van de woningvoorraad in de Bollenstreek in relatie tot het aantal arbeidsplaatsen in de MRA⁴ en daarmee de omvang van woon-werkverkeer. Het is niet duidelijk van welke groei het model uitgaat.
- De fasering van de woningbouw (en daarmee de groei van het aantal inwoners) en de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen. Als de snelheid waarmee woningen worden gerealiseerd achterblijft ten opzichte van de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen neemt de afstand en daarmee de hoeveelheid van het woon-werkverkeer toe.

³ De verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit op een weg(vak).

⁴ Metropoolregio Amsterdam.

- De ontwikkeling van verkeer van en naar Schiphol en de veiling in Aalsmeer dat over de NBBW gaat: het model bevat geen groei voor de periode tussen 2030 en 2040. Dit is wel relevant, omdat de aanpassingen aan de NBBW naar verwachting niet eerder dan 2029⁵ gereed zullen zijn.

Daarnaast zijn er diverse (landelijke) scenario's voor de groei van de economie en mobiliteit. Denk aan het hoog en laag economisch WLO⁶-groei-scenario en scenariostudies van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). De Commissie adviseert om deze ontwikkelingen en hun onzekerheden een plek te geven in de probleemanalyse.

Knelpunten op grond van een hoog en een laag scenario

Gebruik de onzekerheden om de totale bandbreedte van het toekomstige wegverkeer op de NBBW in beeld te brengen. Vertaal dit naar een hoog en een laag scenario. Bepaal daarbij de gevoeligheid van de gevolgen voor aannames over voertuiginnovaties (intelligente besturing), nieuwe mobiliteitsdiensten (deelmobiliteit, openbaar vervoer, MaaS⁷), logistieke optimalisatie en substitutie van fysieke verplaatsingen door digitalisering.

Laat vervolgens zien wat deze scenario's betekenen voor de benodigde capaciteit van de NBBW en in hoeverre dit leidt tot knelpunten op de huidige weg en de kruispuntinrichting. Maak ook inzichtelijk, aan de hand van de ontwikkeling in de tijd, op welke locaties maatregelen op korte termijn nodig zijn en waar dit pas op de lange termijn geldt.

Verkeersveiligheid en leefomgeving

Verkeersveiligheid

Geef inzicht in de ongevallenstatistieken op de NBBW, de belangrijkste oorzaken van de ongevallen en waar ze hebben plaatsgevonden. Geef aan welke maatregelen zijn genomen of nog mogelijk zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren zonder de opwaardering van de weg uit te voeren. Ga daarbij ook in op de omliggende woonwijken gezien de beoogde aanpassingen: wanneer gaan in deze gebieden aanpassingen plaatsvinden (zoals beschreven in de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040, verder: Netwerkstudie) en wat betekent dit voor de verkeersveiligheid op de NBBW en in de verblijfsgebieden? Zo zal het verkeer op de doorgaande infrastructuur toenemen wanneer in de woonwijken minder doorgaand verkeer mogelijk is. De veiligheid in de wijken neemt daardoor toe, maar op de doorgaande wegen mogelijk af.

Leefomgeving

Geef inzicht in de aard en omvang van de verkeershinder in de leefomgeving in de huidige situatie en in de autonome ontwikkeling. Laat zien hoe tot welke knelpunten dit leidt en hoe dit samenhangt met de NBBW. Het gaat daarbij om factoren zoals geluidbelasting en luchtkwaliteit.

⁵ Zo heeft de gemeente in een toelichtend gesprek aan de Commissie vermeld.

⁶ Welvaarts- en Leefomgevingsscenario's.

⁷ Mobility as a Service.

Landbouwverkeer

Besteed aandacht aan de bestaande relaties voor landbouwverkeer, de mate waarin deze veranderen door de voorgestelde maatregelen en waar knelpunten optreden (in de huidige situatie en de autonome ontwikkeling). De verkeersveiligheid van fietsers op smalle wegen waar ook landbouwverkeer rijdt is een belangrijk aandachtspunt. Daarnaast verdienen de economische gevolgen voor de agrarische bedrijven ten gevolge van omrijroutes aandacht.⁸

2.2 Doelen

Het project heeft twee hoofddoelen: het faciliteren van de ruimtelijk-economische activiteiten en ontwikkelingen door het verbeteren van de bereikbaarheid van Haarlemmermeer en daarnaast het verminderen van de verkeershinder in de leefomgeving. Maak deze doelen zo concreet en meetbaar mogelijk zodat (verschillen) in doelbereik van de verschillende alternatieven, varianten en eventuele afzonderlijke maatregelen goed kunnen worden beoordeeld.

De berekeningen met het verkeersmodel hanteren een IC-verhouding van 0,8 als grens tussen een goede en een matig tot slechte doorstroming. Maak duidelijk welke IC-verhouding nagestreefd wordt en onderbouw deze keuze. Geef ook aan welke verbetering nagestreefd wordt qua reistijden op het traject omdat dit een goede indicatie geeft van de aantrekkelijkheid van een weg en eventuele fileproblemen.

2.3 Beleidskader

Beschrijf de relevante nationale en provinciale beleidskaders op het gebied van doorstroming, verkeersveiligheid, leefbaarheid, natuur en duurzaamheid. Ga ook in op relevante plannen vanuit de MRA. Geef aan welke eisen en randvoorwaarden hieruit naar voren komen voor het project. De Commissie wijst in dit verband bijvoorbeeld op de recent aangescherpte WHO-advieswaarden luchtkwaliteit.⁹

2.4 Te nemen besluit(en)

De procedure voor de milieueffectrapportage wordt doorlopen voor een bestemmingsplan. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de planning is.

⁸ Verschillende zienswijzen vragen aandacht voor de veiligheid van (langzaam) verkeer in combinatie met landbouwverkeer en voor de bereikbaarheid van agrarische bedrijven voor landbouwverkeer.

⁹ Zo is de PM_{2,5}-advieswaarde verlaagd van 10 naar 5 µg/m³ jaargemiddeld en de NO₂-advieswaarde van 40 naar 10 µg/m³ jaargemiddeld. Zie: [WHO global air quality guidelines: particulate matter \(PM_{2.5} and PM₁₀\), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide](#), 22 september 2021.

3 Alternatieven en varianten

Inzet op mobiliteitsmaatregelen

Het toekomstige mobiliteitsbeleid heeft de gemeente onlangs vastgelegd in de Netwerkstudie. Deze studie bevat maatregelen die tot een andere modal split leiden (bijvoorbeeld door beter openbaar vervoer en verbetering van de fietsinfrastructuur). Het doel hiervan is het gebruik van de auto te verminderen. Dit kan tot een lagere intensiteit op de NBBW leiden. Daartegenover staan maatregelen om het leefklimaat in de woongebieden te verbeteren: het inrichten van 30 km/uur-gebieden en beperkingen aan doorgaand verkeer kunnen juist leiden tot meer verkeer op de NBBW en andere stroomwegen. De NRD benoemt de eventuele inpassing van een busvoorziening voor (hoogwaardig) openbaar vervoer als specifiek onderdeel van de alternatievenontwikkeling. Andere mobiliteitsmaatregelen komen niet aan bod.

In de Netwerkstudie noemt de gemeente het STOMP-principe¹⁰ en de Ladder van Verdaas. Ontwikkel daarom, naast de al voorgestelde hoofdoplossingen, een alternatief waarin deze mobiliteitsmaatregelen maximaal worden doorgevoerd, zonder fysieke maatregelen aan de NBBW door te voeren. Laat hiermee zien wat het maximaal inzetten op mobiliteitsmaatregelen op kan leveren voor de milieugevolgen en het doelbereik. Logischerwijs kan in dit alternatief wel onderzocht worden wat de effecten zijn van een aanpassing van de NBBW op de wegvakken 6 en 7, vanaf de aansluiting met de A4 tot en met de kruising met de Spoorlaan, gezien de huidige knelpunten op dit traject.

Inbreng vanuit de omgeving

De bewoners van woonwijk Floriande, van Aquaradius en van Zwaanshoek hebben een alternatieve aansluiting van de NBBW op de N205 voorgesteld.¹¹ Werk ook deze oplossing uit en maak duidelijk of dit een volwaardig alternatief of een variant is. Laat zien in hoeverre eventuele andere oplossingen vanuit het participatietraject een plek hebben gekregen in de alternatieven.

Referentiesituatie en autonome ontwikkeling

De referentiesituatie voor het onderzoek van de effecten is de situatie in 2040, zo staat in de NRD. Beschrijf daarvoor de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en laat zien wat de te verwachten milieutoestand in 2040 is als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige milieutoestand zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Maak duidelijk onderscheid met het toekomstscenario dat ook in het MER wordt beschouwd en waarin nog niet in ruimtelijke plannen vastgelegde ontwikkelingen zijn opgenomen.

¹⁰ Het principe Stappen, Trappen, Openbaar vervoer (OV), Mobility as a Service, Personenauto. Oplossingen worden bekeken vanuit de actieve vervoerswijzen en het openbaar vervoer tot wegverkeer. Bron: Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040.

¹¹ Dit voorstel is al ingebracht bij het project Duinpolderweg, in het voortraject op de opwaardering van de NBBW, zo blijkt uit de zienwijzen.

4 Doelbereik en milieugevolgen

4.1 Algemeen

Het hoge en het lage scenario zijn relevant

Onderzoek voor het hoge scenario (zie paragraaf 2.1 van dit advies) wat de milieugevolgen van de alternatieven zijn. Met dit scenario worden de gevolgen van de worst-case situatie, in termen van maximale verkeersintensiteit, in beeld gebracht. Geef daarnaast voor ieder van de alternatieven aan in welke mate de gestelde doelen kunnen worden gerealiseerd. Gebruik ook hiervoor eenduidige en, zo veel als mogelijk, kwantificeerbare toetsingscriteria.

Bepaal vervolgens, bijvoorbeeld met een gevoeligheidsanalyse, in hoeverre het lage scenario leidt tot andere conclusies. Beargumenteer hiermee wat het lage scenario betekent voor doelbereik, de te maken keuzes en belangrijke milieugevolgen van de alternatieven. Blijft bijvoorbeeld in het lage scenario de noodzaak tot verbreding bestaan? Houd daarbij rekening met het gegeven dat een lagere verkeersintensiteit juist een verkeersaantrekkende werking kan hebben, en daardoor tot meer effect op de (leef)omgeving leiden.

Vergelijking van alternatieven

De milieueffecten van de alternatieven moeten onderling én met de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is laten zien in hoeverre de alternatieven andere effecten veroorzaken.

Aanleg- en gebruiksfase

Omdat de gevolgen van de aanleg- de gebruiksfase verschillend zijn, adviseert de Commissie om bij de beschrijving van de gevolgen helder onderscheid te maken tussen beide fasen. Besteed in relatie tot de aanlegfase bijvoorbeeld aandacht aan de effecten van omrijdend verkeer.

Mitigerende maatregelen

Benoem mogelijke mitigerende maatregelen waarmee de effecten beperkt of voorkomen kunnen worden.

4.2 Leefomgeving

Besteed specifiek aandacht aan de gevolgen voor de woningen aan de Hof van Pampus (waaronder appartementencomplex Aquaradius). Deze woningen grenzen aan de huidige NBBW en zijn, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de woningen aan de Laan van Zuiderhoeven, niet afgeschermd door een geluidwal met scherm. Wanneer sprake is van positieve effecten op de ene en negatieve effecten op de andere locatie, breng dit dan afzonderlijk in beeld zodat overzicht ontstaat voor te maken keuzes.

PARK21, direct ten zuidwesten van de NBBW, moet onder andere ruimte bieden voor sport, ontspanning, educatie en veel groen. Het park wordt in fases aangelegd waarbij de inrichting stukje bij beetje vorm krijgt.¹² Breng in beeld wat het plan betekent voor de beoogde kwaliteit en beleving van het park. Zo doorkruist de door de omgeving voorgestelde alternatieve aansluiting op de N205 een deel van PARK21: wat betekent dit voor de gewenste belevingswaarde van dit gebied?

Luchtkwaliteit

Beschrijf de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en NO₂, ook onder de grenswaarden. Presenteer contourenkaarten en geef per contour de ligging van gevoelige bestemmingen weer in het gebied. Beoordeel de bijdrage aan de achtergrondconcentratie en de toe- en afname van luchtconcentraties in het gebied voor het plan en de alternatieven, vergeleken met de referentiesituatie. Toets de luchtconcentraties aan de grenswaarden en de WHO-advieswaarden.

Recent zijn in de 'Nationale nota 2020-2024: Gezondheid breed op de agenda' en het 'Schone Lucht Akkoord' aangescherpte doelen voor een gezondere leefomgeving geformuleerd. Specifiek gerefereerd wordt aan de negatieve gezondheidseffecten die optreden onder de wettelijke grenswaarden voor de geluidbelasting en de luchtkwaliteit en aan bevorderen van actieve mobiliteit (fietsen, wandelen). Geef in het MER aan welke leefbaarheids- en gezondheidsknelpunten in het studiegebied optreden en in hoeverre dit project kan bijdragen aan het oplossen daarvan.

Geluidhinder

Beschrijf de (cumulatieve) effecten op de geluidbelasting door het wegverkeer, ook onder grenswaarden. Betrek bij de beoordeling ook eventuele andere akoestisch relevante activiteiten die binnen het studiegebied plaatsvinden (bijvoorbeeld het geluid van Schiphol, rijksweg, spoor en dergelijke). Voor de indirecte effecten dienen ten minste alle wegen betrokken te worden waar sprake is van een afname van minimaal 20% of een toename van minimaal 30% van de verkeersintensiteiten als gevolg van het voornemen. Presenteer contourkaarten en geef per contour de hoeveelheid en ligging van geluidgevoelige bestemmingen aan en ook het geluidbelast oppervlak. Laat zien wat het te verwachten aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden is.

Beoordeel de toe- en afname in geluidbelasting en de gezondheidseffecten in het studiegebied voor het plan in vergelijking met de referentiesituatie en alternatieven. Toets daarnaast de geluidbelastingen aan de grenswaarden. Onderzoek welke mogelijkheden er zijn om geluidhinder te minimaliseren.

Gezondheid

Gezondheid heeft zowel betrekking op de fysieke als de sociale omgeving. Een gezonde leefomgeving heeft bijvoorbeeld een goede milieukwaliteit (geluid, lucht, trillingen, veiligheid), nodigt uit tot fietsen en wandelen, stimuleert het gebruik van het openbaar vervoer, zorgt voor een goede bereikbaarheid, is groen, heeft goede recreatiemogelijkheden en houdt rekening met de behoeften van specifieke bevolkingsgroepen (kinderen, ouderen, chronisch zieken, lagere inkomensgroepen).

¹² Het bestemmingsplan voor PARK21 wordt naar verwachting in 2022 vastgesteld (bron: [Bestemmingsplan | PARK 21](#)).

Toepassing van de zogeheten Milieu Gezondheid Risico (MGR)–indicator maakt het mogelijk het milieugezondheidsrisico kwantitatief weer te geven op een specifiek woonadres. Verwacht kan worden dat bij woningen op korte afstand van de weg, zoals het appartementencomplex Aquaradius ter hoogte van wegvak 1, de MGR–indicator onderscheidend is voor de verschillende alternatieven en varianten en om die reden van meerwaarde kan zijn in het MER. De MGR–indicator is voor een belangrijk deel nog gericht op geluidhinder en luchtverontreiniging. Het RIVM is deze momenteel wel aan het uitbreiden met andere omgevingsfactoren die de gezondheid in positieve zin kunnen beïnvloeden, zoals stimulatie van bewegen en de aanwezigheid van groen. De Commissie beveelt daarom aan om de ontwikkeling van de MGR–indicator te volgen en in te zetten. Geef in het MER aan welke leefbaarheids– en gezondheidsknelpunten in het studiegebied optreden en in hoeverre dit project kan bijdragen aan het oplossen daarvan.

Externe veiligheid

Eén zienswijze gaat in op de buisleidingen die het tracé van de NBBW doorkruisen. Onderzoek in het MER wat de mogelijke gevolgen voor externe veiligheid zijn in de aanleg– en gebruiksfase.

4.3 Natuur

Natura 2000

In de omgeving ligt Natura 2000–gebied Kennemerland–Zuid. Hier komen soorten en Habitattypen voor die gevoelig zijn stikstofdepositie, zoals Witte Duinen en Grijze Duinen. In een Passende beoordeling moet worden beoordeeld of aantasting van natuurlijke kenmerken kan worden uitgesloten. Bij deze beoordeling kunnen mitigerende maatregelen worden meegenomen. Maak bij de berekeningen gebruik van de allerlaatste versie van AERIUS.

Het gaat hier om inzicht in de effecten van stikstofdepositie in de bouw– en gebruiksfase en inzicht in maatregelen waarmee de mogelijke effecten verminderd kunnen worden (bronmaatregelen, extern salderen).¹³

Natuur Netwerk Nederland (NNN)

Langs de Driemerenweg (N205) ligt een aantal percelen die deel uitmaken van het Noord–Hollandse deel van het NNN. Iets verder van het plangebied, nabij Bennebroek, ligt een gebied dat de provincie Zuid–Holland heeft opgenomen in het NNN. Beschrijf wat de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden zijn en onderzoek welke gevolgen het initiatief daarop heeft. Houd rekening met mogelijk aanzienlijke milieueffecten door externe werking, zoals depositie van stikstof. Geef aan hoe het NNN provinciaal is uitgewerkt en in hoeverre dit tot randvoorwaarden leidt voor het plan. Beschrijf maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen en laat zien welke kansen de opwaardering van de weg biedt voor de kwaliteit van het NNN.

¹³ Op 1 juli 2021 is artikel 2.9a van de Wet natuurbescherming in werking getreden, en tegelijk artikel 2.5 Besluit natuurbescherming. Hierin wordt bepaald dat de stikstofeffecten uit de bouwfase niet betrokken hoeven te worden bij het besluit over een natuurvergunning. Deze wetswijziging heeft geen betrekking op de inhoud van een MER en ook niet op besluitvorming over plannen zoals bestemmingsplannen.

Beschermde soorten

Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor beschermde soorten en bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats. Geef, indien verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, aan of en in hoeverre de staat van instandhouding van de betreffende soort verslechtert. Beschrijf mogelijke en/of nodige mitigerende en/of compenserende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen.

4.4 Landschap en cultuurhistorie

Beschrijf voor het studiegebied systematisch de aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Maak gebruik van bijvoorbeeld de provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie waarin de kernwaarden en landschappelijke karakteristieken zijn benoemd.¹⁴ Beschrijf hoe deze en andere waarden door het voornemen zullen worden beïnvloed, welke kansen het plan biedt om deze waarden te versterken en welke mogelijkheden er zijn om eventuele negatieve gevolgen voor landschap en cultuurhistorie te minimaliseren.

Maak zoveel mogelijk gebruik van kaartmateriaal, visualisaties en foto's waarmee de karakteristieke ruimtelijke structuren, zichtlijnen en de belangrijkste beeld dragers worden vastgelegd. Geef op basis hiervan een beschrijving en beoordeling van de effecten van het voornemen en van de manier waarop deze effecten door fysieke inpassing van de weg kunnen worden gemitigeerd of gecompenseerd. Laat bijvoorbeeld zien of en hoe bestaande bomen langs de weg gehandhaafd blijven of niet, wat dit betekent voor het aanzicht en hoe deze effecten kunnen worden verzacht door bijvoorbeeld nieuwe aanplant.

4.5 Duurzaamheid

Klimaat

Geef aan wat de risico's en kwetsbaarheden van het gebied zijn voor klimaatverandering. Maak daarbij gebruik van de kennis uit de al uitgevoerde gemeentelijke en provinciale klimaatstresstesten. Beschrijf wat het voornemen kan bijdragen aan het verminderen van deze risico's en kwetsbaarheden.

Laat voor ieder alternatief zien wat de gevolgen zijn voor de CO₂-uitstoot, zodat duidelijk wordt wat de inzet op mobiliteitsmaatregelen bijdraagt aan het terugbrengen daarvan.

Circulaire economie

Geef aan hoe bestaande materialen benut kunnen worden om zo het gebruik van primaire grondstoffen te voorkomen of te verminderen. Geef ook aan hoe rekening wordt gehouden met de toekomstige herbruikbaarheid van grondstoffen. Beschrijf daarvoor de mogelijkheden voor hergebruik, recycling en terugwinning. Geef aan hoe het project zich verhoudt tot de doelen gesteld voor de GWW-sector.¹⁵ Beschrijf ook hoe het voornemen past in de verschillende voorkeursconcepten voor circulariteit, vaak aangeduid met de R-ladder.¹⁶

¹⁴ [Haarlemmermeerpolder | Leidraad Landschap en Cultuurhistorie \(noord-holland.nl\)](#).

¹⁵ GGW staat voor Grond-, Weg- en Waterbouw.

¹⁶ Cramer, J. (2014), Milieu, Elementaire Deeltjes 16, Amsterdam University Press.

5 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers 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 voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van het plan en de alternatieven, de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het voorkeursalternatief.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Advies van de Commissie over het op te stellen MER

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ing. Eugène de Beer

drs. Aletta Lüchtenborg (secretaris)

drs. Marieke van Rhijn (voorzitter)

ir. Jan Termorshuizen

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld

Bestemmingsplan.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D1.2, "verrlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken, niet zijnde een autosnelweg of autoweg, over een lengte van meer dan 5 kilometer".

Bevoegd gezag besluit

Gemeenteraad van Haarlemmermeer.

Initiatiefnemer besluit

College van burgemeester en wethouders van Haarlemmermeer.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot en met 4 november 2021 heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3555](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

