

RICHTLIJNEN VOOR
DE INHOUD VAN HET MILIEU-EFFECTRAPPORT
STREEKPLANHERZIENING WONING-
BOUWLOCATIES HAL-GEBIED
(HEERHUGOWAARD, ALKMAAR, LANGEDIJK)

Haarlem, juni 1991

Gedeputeerde Staten van
Noord-Holland

1. INLEIDING

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben besloten in samenwerking met de gemeenten Alkmaar, Heerhugowaard en Langedijk een milieu-effectrapport (MER) op te stellen ten behoeve van de streekplanherziening voor Noord-Kennemerland. Het MER wordt opgesteld voor locaties voor de bouw van 12000 tot 15000 woningen en de daarmee samenhangende voorzieningen en infrastructuur op het grondgebied van genoemde gemeenten.

De m.e.r. (milieu-effectrapportage) -procedure is aangevangen met het opstellen van een startnotitie. Deze is op 12-2-'91 vastgesteld door het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.

Publikaties van de startnotitie vond plaats op 14 februari 1991 in de staatscourant en de Alkmaarder Courant. Daarbij is een ieder de gelegenheid geboden opmerkingen te maken over de vast te stellen richtlijnen inzake de inhoud van het MER. Voorts zijn de wettelijke adviseurs in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over de vast te stellen richtlijnen.

In totaal zijn 30 inspraakreacties en adviezen ontvangen. Deze zijn in beschouwing genomen en voor zover relevant bij de voorbereiding van de richtlijnen betrokken. Voor een overzicht van de ontvangen inspraakreacties en adviezen zij verwezen naar de bijlagen.

Het doel van de richtlijnen is de milieu-aspecten van de voorgenomen activiteiten af te bakenen en de gewenste inhoud van het MER aan te geven. Hierbij zijn de inhoudseisen voor een MER volgens artikel 41j van de Wabm gevolgd.

Reeds hier wordt opgemerkt dat het schaalniveau van het MER moet worden gerelateerd aan het relatief globale schaalniveau van het streekplan (de regionale schaal).

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL, BELEID EN BESLUITEN

2.1 Probleemstelling en doel

Een duidelijke omschrijving van probleemstelling en doel dient als onderbouwing van de noodzaak voor de aanleg van nieuwe woongebieden en aanvullende verkeersinfrastructuur.

Achtergrondgegevens

De probleemstelling en het doel kan worden verduidelijkt aan de hand van een beschrijving van de ontwikkeling van het plangebied in de afgelopen tien jaar, waarbij globaal wordt ingegaan op:

- de bevolkingsontwikkeling in omvang en samenstelling,
- aantallen gebouwde woningen per jaar,
- ontwikkeling van verkeersstromen en de verkeersinfrastructuur,
- ontwikkeling van werkgelegenheid en forensisme,
- de groei van industrieterreinen,
- de groeirichting van de dorpen en steden in het gebied,
- ontwikkelingen in land-, tuinbouw en veehouderij,
- recreatieve ontwikkelingen,
- veranderingsprocessen in de ecologische hoofdstructuur (met inbegrip van het water) en het landschap.

Aangegeven dient te worden welke visie op de functie van (onderdelen van) het plangebied bestaat voor de planperiode (tot 2005) en de langere termijn (tot 2015) en in hoeverre deze aansluit bij de geschetste ontwikkeling in het verleden ten aanzien van genoemde aspecten.

Provinciaal volkshuisvestingsbeleid

In de nota Bouwen en Wonen en de structuurvisie Noord-Holland 2015 van de provincie Noord-Holland is het provinciaal volkshuisvestingsbeleid vastgelegd. Uit dit vastgestelde beleid blijkt hoeveel woningen in het zgn. HAL-gebied de komende jaren gebouwd dienen te worden. In het MER dient het volkshuisvestingsbeleid t.a.v. zowel de regio als het HAL-gebied uiteen te worden gezet. Voorts moet worden aangegeven welke marges dit beleid kent ten aanzien van het aantal te bouwen woningen en waarvan het exacte aantal te bouwen woningen afhankelijk is.

Motivering van de gebiedsbegrenzing

De begrenzing van het studiegebied dient met inachtneming van het vorenstaande in het MER te worden gemotiveerd. Liggen er grenzend aan (locaties in) de gemeenten Alkmaar, Heerhugowaard en Langedijk deelgebieden, die redelijkerwijs in de beschouwing kunnen worden betrokken?

Uit de beschrijving dient duidelijk te worden binnen welke grenzen alternatieve bouwlocaties voor het voorzien van de geraamde woningbehoefte in het MER als meest milieu vriendelijk alternatief behandeld moeten worden.

Motivering van de aan te leggen infrastructuur

In verband met de motivering van de aanleg van nieuwe hoofdverkeersinfrastructuur dient te worden aangegeven, welke (mogelijke) wegverbindingen in het MER in beschouwing worden genomen, welke aanleg noodzakelijk is zonder de bouw van nieuwe woningen en welke aanleg direct met de woningbouwplannen samenhangt.

Het MER dient verkeersprognoses voor beide situaties te bevatten. Uitgangspunten voor bijvoorbeeld de ritproductie per woning en (zo mogelijk) de modal split en de route- en vervoerskeuze expliciet dienen te worden vermeld.

2.2 VIGEREND BELEID EN (GENOMEN) BESLUITEN

Vervolgens dient het initiatief te worden geplaatst tegen de achtergrond van de vigerende planologische kaders. Daarbij dient een overzicht te worden gegeven van relevante gemaakte afspraken, genomen besluiten en geformuleerde beleidsvoornemens op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau met betrekking tot de stedelijke ontwikkeling, in het bijzonder de woningbouw en de infrastructuur.

In dit verband dient ten minste ingegaan te worden op:

- de Vierde Nota Extra, het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, de voorgenomen wijziging van het Besluit m.e.r.;
- de Structuurvisie Noord-Holland 2015, de Beleidsnota Bouwen en Wonen in Noord-Holland 1990-2000, Beleidsvisie en programma Openbaar Vervoer, het vigerende Streekplan voor het plangebied;
- de Nota Ontwikkelingsmogelijkheden HAL-gebied, de Structuurschets Heerhugowaard, het Structuurplan Langedijk, het Beleidsplan Ruimtelijke Ontwikkeling Alkmaar, vigerende gemeentelijke bestemmingsplannen;
- het ruimtelijk plan voor het landelijk gebied van Heerhugowaard;

en verdere mogelijk relevante nota's en stukken, die voor het plangebied van belang zijn.

2.3. VIGEREND MILIEUBELEID

In het MER dient een beeld te worden gegeven van (voor de voorgenomen activiteit) relevante aspecten van milieubeleid, zoals geformuleerd in documenten van de rijks-, provinciale en gemeentelijke overheid (NMP+, provinciaal Milieubeleidsplan, Intentieprogramma stiltegebieden, Agrarische nota, Beleidsnota natuur en landschap, Provinciaal Waterhuishoudingsplan, Ecologisch beleidsplan Alkmaar etc.). Aan de hand hiervan dienen normen te worden ontwikkeld die zullen worden gehanteerd bij het beoordelen van de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en het vergelijken van de alternatieven. Hierbij dienen ook doelstellingen, normen en streefwaarden te worden verwerkt, zoals deze zijn geformuleerd in diverse wetten en maatregelen van bestuur op het gebied van milieuzorg. In dit verband zij verwezen naar het rapport van de VNG getiteld "Bedrijven en Milieuzonering" en naar het rapport "Inventarisatie ruimtelijke relevante milieunormen t.b.v. ruimtelijke plannen" van juli 1990 van het Ministerie van VROM.

2.4 BESLUITVORMINGSPROCEDURE

Vermeld dient te worden ten behoeve van welk besluit het MER is opgesteld en welke voor de m.e.r.-procedure relevante afspraken tussen provincie en gemeenten zijn gemaakt met betrekking tot het vervolgtraject van de besluitvorming.

Tevens kan kort worden beschreven volgens welke procedure en via welk tijdpad het besluit zal worden voorbereid en genomen en welke advies-organen en -instanties daarbij formeel en informeel betrokken zijn.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEITEN EN ALTERNATIEVEN

3.1 WONINGBOUWLOCATIES

3.1.1 ALGEMEEN

In het MER dienen ten behoeve van het meest milieuvriendelijke alternatief op basis van milieuhygiënische criteria potentiële bouwlocaties in het HAL-gebied te worden geselecteerd. Daarnaast dienen in ieder geval te worden beschouwd de in de startnotitie genoemde potentiële bouwlocaties en varianten. De in de startnotitie genoemde varianten zijn tot stand gekomen na een bestuurlijke en planologische afweging. In het kader van het meest milieuvriendelijk alternatief is het noodzakelijk dat een selectie van alle potentiële bouwlocaties plaats vindt op milieuhygiënische gronden.

In de volgende paragrafen wordt aangegeven op welke wijze het selectieproces dient plaats te vinden.

Door de richtlijnen te volgen wordt inzichtelijk op welke wijze in milieuhygiënisch opzicht de potentiële bouwlocaties worden geselecteerd. De richtlijnen herbergen een opzet die uitgaat van grof naar fijn. Door het selectieproces zal het aantal potentiële bouwlocaties gaandeweg beperkt worden, zodat bij de uiteindelijke vergelijking van alternatieven een overzichtelijk aantal locaties resteert.

3.1.2 Basisgegevens

Programma van eisen en ruimtebeslag

In het MER dienen allereerst de programmatische aspecten van de voorgenomen activiteit te worden beschreven:

- het te bouwen aantal woningen (in de minimum- en maximumraming),
- uitgangspunten voor het aantal te bouwen woningen per hectare,
- uitbreiding van voorzieningen (winkels, scholen, sociaal-medische en recreatieve,
- te realiseren oppervlakte aan terrein voor bedrijven en kantoren,
- het totale ruimtebeslag met mogelijke variaties daarin.

Locaties, randvoorwaarden en bouwcapaciteit

Vervolgens dient een overzicht te worden gegeven van de locaties in het plangebied die voor bebouwing in aanmerking zouden komen. (Geef aan welke criteria bij de selectie en begrenzingskeuzen zijn gehanteerd.)

Per locatie dient te worden aangegeven hoe groot de bruto bebouwingsoppervlakte is en welke beperkingen aan de bebouwingsmogelijkheden worden gesteld wat betreft bebouwingsoppervlakte en aard van de bebouwing door:

- aanwezige en te handhaven (archeologische, landschappelijke, natuurwetenschappelijke en/of cultuurhistorische) waardevolle elementen of structuren;
- eventueel aanwezige bodemverontreinigingen;
- overlast veroorzakende bodemgebruiksvormen in de omgeving (spoorlijn, agrarische bedrijfsbebouwing, bestaande bedrijven met aan- en afvoerkeer;

- industrieterreinen;
- de aanwezigheid van objecten rondom de locatie, die gevoelig zijn voor mogelijke milieu-invloeden van ingebruikneming als woongebied.

Tot slot dient te worden ingegaan op de civieltechnische aspecten: welke ingrepen moeten in ieder van de locaties worden verricht voor het in gebruik nemen als woningbouwlocatie (grondwaterpeilverlaging, graven van waterpartijen, of overige drainage, toepassen van ophoogzand en dergelijke).

Relaties tussen locaties

Vervolgens dient per locatie te worden aangegeven:

- voor- of nadelen, die verbonden zijn met het bebouwen van combinaties van locaties bijvoorbeeld in verband met drempelwaarden voor bestaande en/of te realiseren voorzieningen (haltes van openbaar railvervoer, winkelcentra etc.);
- welke relaties met bestaande bebouwing mogelijk of onmogelijk zijn gegeven de structuur en functie van aangrenzende bestaande bebouwde gebieden (bijvoorbeeld gezamenlijk gebruik van (groen)voorzieningen, woon-werkrelaties, routes en barrières).

Tevens dient per locatie te worden behandeld wat de ontsluitingsmogelijkheden en bereikbaarheid voor auto, langzaam verkeer (routes, afstanden, barrières en doorsteken) en openbaar vervoer zijn, inclusief de verwachte modal split.

Potenties van de locaties voor milieuvriendelijk bouwen

Mede in verband met het vaststellen van het meest milieuvriendelijke alternatief, dat in ieder MER dient te worden beschreven, zou per locatie in hoofdlijnen dienen te worden aangegeven, welke mogelijkheden bij bebouwing van deze locatie aanwezig zijn voor:

- beperking van de automobiliteit door beperking van de vervoersbehoefte dan wel door de mogelijkheid om goede voorzieningen te creëren voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (let daarbij op ligging ten opzichte van werkgebieden en voorzieningencentra);
- optimaal gebruik dan wel ondersteuning en draagvlakvergroting van bestaande voorzieningen;
- optimaal gebruik van reeds bestaande infrastructuur en voorzieningen voor openbaar vervoer;
- bundeling van verkeer- en vervoersvoorzieningen in corridors;
- inpassing van ecologische gegevens en benutten van landschappelijke kenmerken ter vergroting van de gebruiks- en belevingswaarde;
- beperken van de hoeveelheid te verrichten (geo)hydrologische ingrepen;
- minimaliseren van de overlast van de aan te leggen woongebieden voor de omgeving (geluidproductie, verkeersdruk, luchtverontreiniging, visuele overlast, verontreiniging van grond- en oppervlaktewater)(ook tijdens de bouw));
- creëren van overgangszones met natuurbouw naar het buitengebied met oog op tegengaan van uitstralingseffecten van onder andere de recreatieve druk op waardevolle kwetsbare elementen;
- routing vervoer gevaarlijke stoffen;
- toepassing van milieuvriendelijke methoden van energievoorziening (zoals (passieve) zonne-, wind-energie, stadsverwarming, warmte-krachtkoppeling) en beperking energieverbruik;

- beperken van hoeveelheid te gebruiken grondstoffen, waaronder ophoogzand;
- het toepassen van milieuvriendelijke systemen voor berging van schoon regenwater en zuivering van oppervlaktewater;
- het creëren van een optimaal leefmilieu in de nieuwe woongebieden wat betreft geluidsoverlast, hinder van luchtverontreiniging en stank, verkeersveiligheid en veiligheid (risico van calamiteiten).

3.1.3 ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

Algemeen

Gebruikmakend van de hiervoor genoemde gegevens dienen de in het MER te behandelen alternatieven te worden gemotiveerd en beschreven. Bij de motivering van de selectie verdienen vooral milieu-aspecten de aandacht.

Bij de beschrijving van de alternatieven dient ingegaan te worden op visueel-ruimtelijke, functionele en ecologische aspecten en zal een benadering vanuit stedelijk en vanuit landelijk gebied gegeven moeten worden.

Voor zover noodzakelijk voor de onderbouwing van het alternatief dient per locatie en per alternatief op kaart worden gevisualiseerd: de hoofdstructuur, zonering, het ontsluitingsprincipe, aan te leggen en in te passen landschappelijke elementen, buffers en grenzen.

Alternatieve ontwikkelingsmodellen

In het MER dient duidelijk te zijn welke visie of welk uitgangspunt ten grondslag heeft gelegen aan de ontwikkelde alternatieven (zie 3.1.1). Het meest milieuvriendelijk alternatief moet systematisch worden ontwikkeld vanuit de volgende thema's.

Deze thema's dienen aan de volgende milieudoelstellingen te worden ontleend:

- beperking van de automobiliteit (let hierbij ook op de verkeersopropende effecten van woningbouwlocaties);
- beperking van het ruimtebeslag (let hierbij ook op varianten in bebouwingsdichtheid en optimaal gecombineerd gebruik van voorzieningen);
- een maximaal behoud van ecologische en landschappelijke waarden (let hierbij ook op mogelijkheden voor natuurbouw);
- optimale mogelijkheden voor een ecologische inrichting gericht op beperking energie- en grondstoffenverbruik en toepassing van zelfreinigende systemen;
- creëren en behouden van een aantrekkelijk en gedifferentieerd woonmilieu voor de bestaande en toekomstige bewoners van het gebied;
- instandhouden en/of verbeteren van bestaande woon- en leefmilieus.

Het systematisch benaderen van het meest milieuvriendelijke alternatief aan de hand van genoemde thema's of combinaties van thema's verbetert de inzichtelijkheid van dit alternatief en maakt de effectbeschrijving en de vergelijking van de overige alternatieven overzichtelijker.

Faseringsvarianten

Tot slot dient te worden bekeken welke fasering in de bebouwing per alternatief het gunstigst is vanuit milieu-overwegingen. Daarbij zouden locaties met de meest ongunstige milieugevolgen pas in een later stadium bebouwd dienen te worden. Eveneens zou moeten worden bekeken welke fasering het meest flexibel is ten aanzien van wijzigingen in de woningbehoefte op langere termijn. Voorts moet rekening gehouden worden met mogelijke toekomstige (nieuwe) beleidsontwikkelingen met betrekking tot nieuwbouw, milieu en ruimtelijke ordening.

Het meest milieuvriendelijke alternatief

Het zogeheten meest milieu-vriendelijke alternatief dient in ieder MER te worden beschreven. Dit alternatief komt in de regel tot stand door combinatie van hiervoor behandelde alternatieven en varianten, die de meest gunstige voorwaarden voor het milieu bevatten.

Bij het opstellen en motiveren van het meest milieuvriendelijke alternatief dient gebruik te worden gemaakt van het opgestelde overzicht van potenties voor milieuvriendelijk bouwen per locatie (zie overigens 3.1.1 en 3.1.2).

Het meest milieuvriendelijke alternatief bevat niet alleen de meest milieuvriendelijke locaties met de gunstigste potenties voor een milieuvriendelijke inrichting. Er zijn ook niet-locatie gebonden aspecten die tot een milieuvriendelijke inrichting bijdragen. Het MER kan hierover reeds aanbevelingen bevatten; de inrichtingsaspecten zullen echter voornamelijk in gemeentelijk plannen worden vastgelegd.

Nulalternatief

Ter vergelijking dient te worden beschreven wat er zou gebeuren als de voorgenomen activiteit niet zou plaatsvinden.

Hierbij moet bijvoorbeeld rekening gehouden worden met autonome ontwikkelingen in het agrarisch ruimtegebruik en (gevolgen van) plannen die reeds bestuurlijk zijn vastgelegd.

Het nulalternatief fungeert echter gezien het vastgestelde volkshuisvestingsbeleid van de provincie uitsluitend als referentiekader.

3.2 AAN TE LEGGEN WEGEN

In deze paragraaf dient met name te worden ingegaan op de aan te leggen wegen welke vallen onder de huidige MER-plicht, alsmede de wegen welke vallen onder de in de Staatscourant van 3-1-91 gepubliceerde ontwerp-AMvB tot herziening van het Besluit-m.e.r. De aan te leggen wegen kunnen in het verlengde van de woningbouwlocaties, of als een apart onderdeel in het MER worden behandeld.

Functie van de wegen

De functie van de wegen in het omliggende wegenstelsel dient in kwantitatief en kwalitatief opzicht te worden gemotiveerd. Daarbij dient ingegaan te worden op de verwachte verandering in intensiteiten op de S7 en tevens een relatie te worden gelegd naar de eventuele aanleg van de Westfrisiaweg en de verlenging van de S4 naar de Rijksweg 9.

Duidelijk moet zijn welke aansluitpunten tussen nieuwe en bestaande wegen worden aangelegd en hoe de eventuele oostelijke randweg in de toekomst wordt gebruikt (doorgaand verkeer of ook ontsluiting van woningbouwlocaties).

Programma en randvoorwaarden

Geef aan hoe de opzet van de wegen is (dwarsprofiel, reservering, hoogteligging) en welk ruimtebeslag daarvoor nodig is.

Geef tevens:

- randvoorwaarden die voortvloeien uit aanwezige en te handhaven (archeologische, landschappelijke, natuurwetenschappelijke en/of cultuurhistorische) waardevolle elementen of structuren;
- randvoorwaarden die voortvloeien uit de aanwezigheid van objecten rondom het tracé, die gevoelig zijn voor milieu-invloeden bij aanleg van de weg.

Alternatieve tracés en aanleg

In het MER moet worden aangegeven of en in hoeverre alternatieve tracés voor de wegen mogelijk zijn en wat de aanleg impliceert met betrekking tot:

- de afstand tot bestaande en toekomstige bebouwing,
- voorkomen en aard van aansluitpunten, kruisingen en overgangen,
- amovering van bestaande weggedeelten, beplanting en of afgraving en afvoer van grond,
- ontwatering, zandwinning (herkomst) en ophoging,
- het aan te brengen wegdek,
- aanleg of herziening van verkeerstechnische voorzieningen (bewegwijzering, verkeerslichten, geluidswallen),
- voorzieningen voor langzaam verkeer.

Nulalternatief

Het MER dient te beschrijven welke situatie ontstaat als de wegen niet worden aangelegd en welke situatie ontstaat als het verkeersaanbod zoveel mogelijk op andere wijzen wordt opgevangen, waaronder onder andere door optimale mobiliteitsbegeleidende maatregelen, zoals:

- bevordering van het gebruik van openbaar vervoer en fiets door het zo sterk mogelijk reduceren van de reistijdverhouding tussen openbaar vervoer/auto en fiets/auto;
- verbetering van de gebruiksmogelijkheden van bestaande wegen;
- door middel van ruimtelijk beleid een zo groot mogelijke

verschuiving van wonen en arbeids- c.q. bezoekers-intensieve bedrijvigheid naar stationsomgevingen en van veel goederenverkeer oproepende bedrijvigheid naar terreinen dicht bij snelwegen;

- het opzetten van een Vervoerscoördinatiepunt voor het personenvervoer en het goederenverkeer van en naar de werkgebieden met als taak het gebruik van fiets, openbaar vervoer en carpools te vergroten en zo nodig het organiseren van groepsvervoer.

- een optimaal gebruik van de spoor- en vaarwegen.

Daar het nulalternatief voor de woningbouw uitsluitend fungeert als referentiesituatie zal ook onderhavig nulalternatief in hoofdzaak dienen als referentiekader.

Het meest milieuvriendelijke alternatief

Aangegeven dient te worden welk alternatief (met eventueel aan te brengen milieubescherpende maatregelen) de volgende effecten zoveel mogelijk vermijdt:

- belasting van objecten of gebieden, die gevoelig zijn voor geluid, trillingen en/of luchtverontreiniging;

- ruimtebeslag;

- doorsnijding van open gebieden (rustverstoring, biotoopvernietiging, visuele verstoring);

- versnippering, barrièrewerking en biotoopverkleining;

- aantasting van geomorfologisch, of cultuurhistorisch waardevolle objecten en structuren;

- ingrepen in de waterhuishouding;

- aantasting en kap van bomen en bossen.

Hierbij kunnen naast bovengenoemde alternatieven en varianten ook faserings- en programmavarianten bekeken worden.

4. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

4.1. ALGEMEEN

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

De bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling, dat is de ontwikkeling die plaats vindt in de toestand van het milieu zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt uitgevoerd, dienen te worden beschreven voor zover van belang voor de voorspelling van de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en alternatieven.

Bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling moet er van worden uitgegaan dat in beleidsplannen vastgelegde ontwikkelingen ook daadwerkelijk uitgevoerd worden.

Onzekerheden dienen duidelijk te worden aangegeven. Bestaande literatuur en bestaande veldbeschrijvingen, aangevuld met eventueel te verrichten onderzoek vormen de basis voor de beschrijving van de huidige situatie.

Als studiegebied wordt aangemerkt de te bebouwen locaties met hun directe omgeving en de aangrenzende gebieden die door de voorgenomen activiteit of de alternatieven kunnen worden beïnvloed. Per milieu-aspect (bodem, lucht, flora/fauna, grondwater, geluidhinder) zal de omvang van het beïnvloedingsgebied verschillen. De beschrijving dient die gebiedsdelen te omvatten, waar meetbare of bespeurbare veranderingen in de toestand van het milieu kunnen worden verwacht ten gevolge van de voorgenomen activiteit inclusief de alternatieve oplossingen. Gebieden die belangrijke waterhuishoudkundige, ecologische, planologische of verkeerskundige relaties hebben met het directe beïnvloedingsgebied rondom de locatie dienen tot het studiegebied te worden gerekend.

Gevolgen voor het milieu

Ten behoeve van de effectbeschrijving kunnen de volgende algemene richtlijnen in acht worden genomen:

- De wijze, waarop de milieu-effecten bepaald en beschreven zijn, dient te worden gemotiveerd. Het gaat hierbij in het bijzonder om de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van zowel de basisgegevens, als de gebruikte methoden voor voorspelling van milieu-effecten.
- Het kan aanbeveling verdienen de milieugevolgen eerst per locatie en dan per model in kaart te brengen.
- De milieugevolgen van de aanleg van wegen dienen apart en opgeteld bij die van de woningbouwlocaties behandeld te worden.
- Bijzondere aandacht moet worden besteed aan die milieu-gevolgen die per locatie, alternatief of variant verschillen.
- Aangegeven moet worden of de effecten tijdelijk of permanent, ophefbaar of onomkeerbaar zijn; of deze op de korte of lange termijn spelen en in hoeverre cumulatie van effecten kan optreden ook door activiteiten buiten het projectgebied.
- Het te verwachten resultaat en de effectiviteit van mitigerende maatregelen, om de negatieve gevolgen te beperken of te compenseren, dient te worden aangeduid.
- Naast de negatieve effecten, dient te worden aangegeven (in woord en beeld) welke positieve ontwikkelingsmogelijkheden daar tegenoverstaan.

- Naast de beschrijving per milieu-aspect afzonderlijk dient aandacht te zijn voor de samenhang tussen de milieu-effecten en de totaalinvloed op (onderdelen van) het studiegebied.

In het MER moet aan de volgende aspecten van het milieu aandacht worden besteed. Hierbij zijn de aandachtspunten voor de bestaande situatie en de gevolgen kortheidshalve in één hoofdstuk ondergebracht met de volgende codering:

- h de huidige situatie,
- a de autonome ontwikkeling,
- g de gevolgen.

Per paragraaf worden eerst aandachtspunten voor de huidige situatie en autonome ontwikkeling en dan voor de gevolgen behandeld.

4.2 BODEM EN WATER

- h bodemgesteldheid en geomorfologie (bodemtypen, geologie, bestaande hoogteverschillen);
- g gevolgen van het geschikt maken voor bebouwing en aanleg wegcunetten (toepassen van ophoogzand, nivellering, gevoeligheid voor en schade door zettingen);
- h aanwezige bodemverontreinigingen en aard ervan;
- g gevolgen van uit te voeren ingrepen op en rondom plekken met eventuele bodemverontreiniging in verband met verspreiding van mogelijke verontreinigingen via bodem, grondwater en oppervlaktewater;
- h/a oppervlaktewater (aanwezigheid en kwaliteit), grondwater (peil en kwaliteit), relatie tussen het ondiepe grondwater en het oppervlaktewater, kwel- en infiltratiegebieden;
- g kwaliteitsveranderingen in bodem, grondwater en/of oppervlaktewater door de aanleg en het gebruik van de locaties voor woningbouw (positief en negatief) en door de aanleg en het gebruik van hoofdverkeerswegen (depositie van verontreinigingen);
- g tijdelijke en permanente effecten op kwelsituaties en grondwaterpeil in en om het studiegebied;
- g schade aan dijken, wegen, funderingen, ondergrondse kabels en leidingen bij blijvende grondwaterpeilverlagingen.

De uitgebreidheid, waarmee deze aspecten dienen te worden behandeld is afhankelijk van de vraag of er sprake is van gebieden die kwetsbaar zijn voor verandering in de geomorfologische gesteldheid, de waterkwaliteit en grondwaterstand in het studiegebied en welke hydrologische relatie tussen deze gebieden en te bebouwen gebieden bestaat (zie ook 4.3).

4.3 FLORA, VEGETATIE EN FAUNA

- h/a aquatische en terrestrische flora, vegetatie en fauna (bijv. amfiënen, zoogdieren, reptielen, broedvogels, trek- en wintervogels en voedselorganismen voor deze); het voorkomen van bijzondere biotooptypen, soortenrijkdom, zeldzame soorten, indicatorsoorten;

- h/a landschapsecologische relaties binnen het plangebied en met het omringende gebied (ecohydrologie, broed-, fourageer-, rust- en ruigebieden), de plaats van de locaties in een ecologische hoofdstructuur;
- h/a aanwezige natuurgebieden zoals de gebieden Kleimeer en Oosterdel (Maak onderscheid tussen te bebouwen gebied en immissiegevoelige objecten in de omgeving.)
- g verandering van de terrestrische en aquatische flora, fauna en belangrijke biotopen door de bestemmingsverandering of indirect als gevolg van een mogelijke verandering van de grondwaterstand, verandering van de kwel, verandering van de waterkwaliteit, luchtverontreiniging en rustverstoring (tijdens en na de aanleg en inrichting als woongebied en tijdens en na de wegaanleg);
- g verdwijnen en ontstaan van vegetatie (typen, oppervlakten);
- g aantasting van natuurgebieden;
- g beïnvloeding van ecologische relaties met het omringende gebied en gevolgen hiervan;
- g (positieve en negatieve) effecten voor de natuur door toepassing van natuurbouw (aanleg van groen- en overgangsgebieden en de inrichting van waterpartijen, waaronder zelfreinigende watersystemen).

4.4 LANDSCHAP, ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE

- h bestaande landschappelijke archeologische en cultuurhistorische elementen in het gebied (verkavelingspatronen, open of gesloten ruimten, archeologische vindplaatsen);
- h visueel-ruimtelijke werking van deze elementen (openheid, doorzichten, reliëf);
- g aangeven of en hoe waardevolle elementen zonder schade zijn in te passen of zelfs een bijdrage aan de inrichting kunnen leveren;
- g aanduiden en beoordelen van de visueel-ruimtelijke werking die de heringerichte gebieden op hun omgeving zal hebben (positief en negatief).

Het verdient aanbeveling deze effecten niet alleen te beschrijven, maar vooral zo goed mogelijk te visualiseren met tekeningen en/of fotomontages. Bij aanwezigheid van archeologische vindplaatsen dient te worden aangegeven, welke maatregelen worden getroffen ter veiligstelling ervan.

4.5 GELUID

Voor de geplande wegverbinding(en) zal een akoestisch onderzoek moeten worden verricht. Dit dient te geschieden overeenkomstig de voorschriften en richtlijnen uit de nadere regelingen bij de Wet geluidhinder, zoals het Reken- en meetvoorschrift verkeerslawaai. Nabij woongebieden verdient het aanbeveling niet alleen aan te geven op welke wijze aan de eisen van de Wet geluidhinder kan worden voldaan, maar ook welke meetbare wijzigingen van het geluidniveau zullen optreden buiten de 50 dB(A) etmaalwaardecontour langs de nieuwe wegen en op welke wijze deze van invloed kunnen zijn op daar aanwezige personen en gevoelige objecten.

Wat zijn de mogelijkheden voor het treffen van maatregelen om de geluidhinder te voorkomen of te beperken bij de verschillende alternatieven voor nieuwe wegen? Het verdient aanbeveling de invloedsgebieden weer te geven in kaartvorm b.v. met behulp van geluidcontourlijnen. Per alternatief dient een overzicht te worden gegeven van het aantal woningen in de invloedsgebieden. De tijdelijk optredende geluidhinder tijdens de aanlegfase op aanvoer- en werkwegen dient ook te worden behandeld.

Met betrekking tot de bestaande wegen en de woningbouw zijn in het MER de volgende gegevens van belang:

- h/a geluidgevoelige bestemmingen, voor zover niet reeds behandeld in het akoestisch onderzoek, waaronder bestaande woongebieden, stiltegebieden, natuurgebieden etc.;
- h/a geluidcontouren van bestaande doorgaande wegen, railverbindingen en industriegebieden;
- g nieuwe geluidgevoelige bestemmingen;
- g verandering in geluidbelasting voor bestaande geluidgevoelige bestemmingen en ontstaan van geluidbelasting in nieuwe geluidgevoelige bestemmingen door veranderingen in het aantal verkeersbewegingen op bestaande wegen, verandering in het railverkeer en veranderingen op bedrijventerreinen.

4.5 LUCHT

- h/a uitstoot van luchtverontreinigende stoffen ten gevolge van het gemotoriseerde wegverkeer en bedrijven 12];
- h/a concentraties van luchtverontreinigende stoffen in verhouding tot de heersende achtergrondconcentratie.
- g uitstoot van CO₂ en vergelijking met het emissieplafond uit het NMP en het NMP+;
- g bijdrage aan verzuring en fotochemische luchtverontreiniging;
- g immis­sieconcentraties van de milieubelastende stoffen zoals stikstofdioxide, koolmonoxyde, benzeen, benzo(a)pyreen (als vertegenwoordiger van de polycyclische aromatische koolwaterstoffen), lood, zwaveldioxide en aerosolen (roet, zwarte rook).

4.7 VOLKSGEZONDHEID, LEEFKLI­MAAT EN VEILIGHEID

Het milieu-aspect volksgezondheid, leefklimaat en veiligheid moet worden gezien als het geheel van omgevingsinvloeden, dat inwerkt op de lichamelijke en geestelijke gezondheid van mensen. Het gaat hierbij om de volgende invloeden:

- geluidhinder en trillingen
- luchtverontreiniging
- stof- en stankhinder
- leefbaarheid
- vervoer van gevaarlijke stoffen
- veiligheid.

In het MER dient te worden aangegeven of en in welke bestaande woon- en verblijfsgebieden verbetering danwel verslechtering optreedt ten aanzien van de totaliteit van deze aspecten onder invloed van de voorgenomen activiteit. Bovendien dient te worden ingegaan op de situatie in de nieuwe woongebieden.

4.8 PLANOLOGISCHE EFFECTEN

In het MER dient tevens aandacht te worden besteed aan de effecten van de voorgenomen bestemmingsveranderingen op;

- het functioneren van het bestaande stedelijke gebied (in het bijzonder de voorzieningencentra) in termen van bloei en verval;
- het instandhouden van de differentiatie tussen stedelijke, tuinstedelijke en landelijke woonmilieus 11].

Tevens dient te worden aangegeven welke druk ontstaat op bestaande recreatieve voorzieningen (duingebied, recreatiegebied Geestmerambacht) en of danwel hoe deze wordt beperkt.

4.9 OVERIGE ASPECTEN

Tot slot dient te worden beschreven of de voorgenomen activiteit tot gevolg heeft dat huizen of gebouwen moeten worden gesloopt of bedrijven verplaatst of aan strengere voorwaarden onderworpen.

5. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

In het MER dient een vergelijking te worden gemaakt tussen de gevolgen van de ontwikkelde alternatieven. Tevens dient een vergelijking met de referentiesituatie plaats te vinden. De vergelijking moet in ieder geval (mede) gebaseerd zijn op in het kader van hoofdstuk 2 ontwikkelde en geformuleerde normen en streefwaarden van het milieubeleid. Duidelijk moet worden aangetoond hoe in de verschillende alternatieven aan de doelstelling kan worden voldaan.

6. LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE

In het MER moet worden aangegeven welke van de gevraagde informatie niet kan worden geleverd en waardoor dit wordt veroorzaakt. Ook de betekenis van deze leemten voor de besluitvorming moet worden aangegeven. Daarnaast kunnen ook worden vermeld:

- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens (b.v. inventarisaties en karteringen);
 - gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden;
 - andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden met betrekking tot milieugevolgen op korte en langere termijn.
- Informatie die voor de besluitvorming essentieel zal zijn, kan niet onder leemten in kennis worden aangegeven, maar dient met prioriteit te worden geïdentificeerd en in het MER opgenomen.

7. PRESENTATIE VAN HET MER

De samenvatting van het MER dient de belangrijkste elementen van het rapport te presenteren:

- motivering van het doel en het belang van het voornemen;
- de besluitvorming waarvoor het MER dient;
- keuze en motivering van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven, waaronder het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast;
- beschrijving van de uitgangssituatie van het milieu;
- beschrijving van de voorspelde effecten van de verschillende alternatieven;
- een vergelijkende beoordeling van de alternatieven tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid.

De samenvatting dient voor een algemeen publiek als een zelfstandig stuk leesbaar en begrijpbaar te zijn en een goede afspiegeling te vormen van de inhoud van het MER.

Voor de overige presentatie wordt aanbevolen:

- het aantal pagina's van het MER zo mogelijk te beperken tot maximaal 100 pagina's (excl. samenvatting);
- de alternatieven op kaart aan te geven en kaartmateriaal goed leesbaar te presenteren;
- keuze-elementen, die van belang zijn geweest bij het opstellen van het MER duidelijk gemotiveerd naar voren te brengen;
- eventuele afwijkingen van de richtlijnen te motiveren;
- achtergrondgegevens niet in het MER zelf te vermelden, maar in bijlagen op te nemen;
- een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst in het MER op te nemen.

Bijlage

Commissie voor milieu-effectrapportage
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

Noord-Zuid-Hollandse Vervoer Maatschappij NV
Ir D.H. Corzilius
Postbus 514
2003 RM Haarlem

Kamer van Koophandel en Fabrieken
Hollands Noorderkwartier
Ir J.W. Schuurman
Postbus 68
1800 AB Alkmaar

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland
J.F.H. Hurkens
Postbus 3119
2001 DC Haarlem

B.P.E. de Vries
Postbus 26
1742 ZG Oudkarspel

NV Nederlandse Spoorwegen
Drs W.A. Vriesendorp
Postbus 1283
1000 BG Amsterdam

Smiths Food Group BV
W.L. van der Mee
Maarssebroeksedijk 4
3606 AN Maarssen

Landbouwschap
Gewestelijke Raad voor Noord-Holland
Ing A.J. Olthaar
Kruisweg 70
211 LG Haarlem

Inspectie van de volksgezondheid
voor de hygiëne van het milieu voor Noord-Holland
Dr H. Copier
Postbus 1182
2001 DB Haarlem

Fietsersbond E.N.F.B.
werkgroep Langedijk/afd. West-Friesland
A. Barten/A.T. Heijer/A.W. Zuidema
p/a Voorburggracht 77
1722 GA Zuid-Scharwoude

Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij
Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie
in de provincie Noord-Holland
Ir H.R.M. Mentink
Postbus 3005
2001 DA Haarlem

Nederlandse Bond van Plattelandsvrouwen
M.D. Beek
Twuyverweg 25
1834 AA Sint-Pancras

Hart & Co BV
Voorburggracht 489
1724 ZG Oudkarspel

Werkgroep Langedijk
Landelijk Agrarische en Zelfstandig
J.H.J. Wokke
Postbus 42
1834 ZG Sint-Pancras

Milieufederatie Noord-Holland
D.J. Booij
Nicolaasstraat 2b
1506 BB Zaandam

Vereniging Oud Sint-Pancras
J.J. Meyles
Daalmeerpadij 11
Sint-Pancras

Kalos BV
B.J. bos
Kerkplein 9
1834 AD Sint-Pancras

Winkeliersvereniging
Dorpsstraat midden Noord-Scharwoude
W.B.J. Koomen
Dorpsstraat 564
1723 HH Noord-Scharwoude

Ing R.J. Struyk
Terrastraat 35
1829 XM Oudorp

Gemeente Alkmaar
J. Brouwer
Postbus 53
1800 BC Alkmaar

Werkgroep HAL/Stichting Kleimeer
Drs G.J. van Os
Kanaaldijk 30
1832 AB Koedijk

Volkspartij voor Vrijheid en Democratie
T. Tak
Voorweg 84
1871 CR Schoorl

H. Raat
Fröbelstraat 10
1834 VG Sint-Pancras

P. Timmer
Veertweg 28
Zuid-Scharwoude

J. Beers
Westerweg 60
Heerhugowaard

P.A. Stoop
Veertweg 18
Noord-Scharwoude

J. Jonker
Veertweg 24
Zuid-Scharwoude

M. Lijster
Van Harenlaan 34
1813 KG Alkmaar

Gemeente Langedijk
Postbus 15
1723 ZG Noord-Scharwoude

G. Kramer & Zonen BV
Drs F.J.N. Kramer
Postbus 100
1722 ZJ Zuid-Scharwoude

Gemeente Heerhugowaard
A.J.N. Dennekamp
Postbus 390
1700 AJ Heerhugowaard

P.P.C. in Noord-Holland
De heer J. Rensing
Dienst Ruimte en Groen
Houtplein 33
2012 DE Haarlem