

Advies voor richtlijnen voor  
de inhoud van het Milieu-effectrapport  
streekplanherziening woning-  
bouwlocaties HAL-gebied  
(Heerhugowaard, Alkmaar, Langedijk)

16 april 1991

339-27

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

**Advies**

Advies voor richtlijnen voor de inhoud van het Milieu-effectrapport streekplanherziening woningbouwlocaties HAL-gebied (Heerhugowaard, Alkmaar, Langedijk) / [Commissie voor de Milieu-effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de Milieu-effectrapportage  
ISBN 90-5237-240-3  
Trefw.: milieu-effectrapportage ; Noord-Kennemerland / woningbouw ; Noord-Kennemerland.



Aan Gedeputeerde Staten  
van Noord-Holland  
Postbus 123  
2000 MD HAARLEM

uw kenmerk  
91-510555

uw brief  
11 februari 1991

ons kenmerk  
U483-91/vE/nm/339-26

onderwerp  
Advies voor richtlijnen voor de  
inhoud van MER HAL-gebied

Utrecht,  
16 april 1991

Met bovengenoemde brief werd de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER) inzake het vastleggen van locaties voor 12000 tot 15000 woningen en de daarmee samenhangende voorzieningen en infrastructuur op het grondgebied van de gemeenten Alkmaar, Heerhugowaard en Langedijk (HAL-gebied).

Overeenkomstig artikel 41n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne bied ik U hierbij het advies van de Commissie aan. Naar aanleiding van het advies wil ik het volgende onder Uw aandacht brengen:

1. In de startnotitie worden vier varianten onderscheiden. De Commissie is van oordeel dat de varianten of alternatieven, die in het MER worden beschreven en vergeleken, vanuit duidelijke concepten of (milieu)thema's ontwikkeld moeten worden. Een dergelijke aanpak leidt tot herbezinning op de in de startnotitie genoemde varianten. De twee volgende aandachtspunten gaan hierop verder in.
2. Het nieuwe overheidsbeleid inzake verkeer, ruimtelijke ordening en milieu vraagt om expliciete aandacht voor de mobiliteitseffecten van locatiekeuzen. Met name het autogebruik dient te worden teruggedrongen. Omdat de werkgelegenheid in Noord-Holland geconcentreerd ligt ten zuiden van het Noordzeekanaal, verdienen de perspectieven voor werkgelegenheids-groei in het HAL-gebied in deze milieu-effectrapportage de aandacht.

Uitgaande van het provinciale standpunt dat het forensisme in dit gebied niet verder mag groeien, dienen bouwplannen in samenhang met werkgelegenheidsplannen te worden ontwikkeld. Dit zou ook in het MER tot uitdrukking moeten komen.

In de tweede plaats dient in relatie tot het voorafgaande optimale ontwikkeling van openbaar vervoer en langzaam verkeer in het MER te worden beschreven. De Commissie beveelt aan hier een aparte variant aan te wijzen.

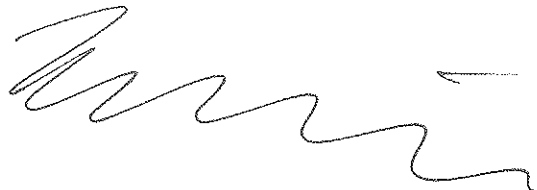
3. Om het gebruik van de trein te stimuleren kan ervoor worden gekozen de toekomstige bebouwing te concentreren bij de spoorlijn tussen Alkmaar en Heerhugowaard en in de buurt van bestaande en toekomstige stations in hoge dichtheden te bouwen.

De kwaliteit van het woonmilieu moet echter ook in de beschouwing worden betrokken. Is er voldoende draagkracht voor nieuwe centrumvoorzieningen in deze dichter bebouwde gebieden? Wordt voldoende aangesloten op bestaande kwaliteiten en potenties van het studiegebied zoals aanwezigheid van groen, rust, visueel-ruimtelijke en ecologische waarden en differentiatie in woonmilieus?

In het MER zullen naar het oordeel van de Commissie mobiliteit en zuinig ruimtegebruik aan de ene kant en differentiatie en kwaliteit van woonmilieus aan de andere kant belangrijke invalshoeken zijn, waartussen keuzen noodzakelijk zullen blijken.

4. Tot slot zou het MER bij leemten in kennis en evaluatie achteraf naar het oordeel van de Commissie in moeten gaan op de wijze waarop wordt omgegaan met onzekerheden omtrent de plannen voor groei van de werkgelegenheid en uitbreiding van de voorzieningen voor openbaar vervoer. Welke mogelijkheden zijn er om in een later stadium in het planproces ontwikkelingen bij te sturen?

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen op welke wijze U gebruik heeft gemaakt van haar aanbevelingen.



Mr. A.A.M.F. Staatsen  
voorzitter van de werkgroep  
m.e.r. HAL-gebied

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

Advies op grond van artikel 41n, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage) inzake het MER streekplanherziening woningbouwlocaties HAL-gebied (Heerhugowaard, Alkmaar, Langedijk;

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


de werkgroep milieu-effectrapportage  
streekplanherziening woningbouwlocaties HAL-gebied,

de secretaris,

de voorzitter,



drs. M. van Eck



mr. A.A.M.F. Staatsen

Utrecht, 16 april 1991

## INHOUDSOPGAVE

	Pagina
SAMENVATTING	1
1. INLEIDING	3
2. PROBLEEMSTELLING, DOEL, BELEID EN BESLUITEN	4
2.1    Probleemstelling en doel	4
2.2    Vigerend beleid en (genomen) besluiten	5
2.3    Milieubeleid en toetsingscriteria	6
2.4    Besluitvormingsprocedures	6
3. VOORGENOMEN ACTIVITEITEN EN ALTERNATIEVEN	7
3.1    Woningbouwlocaties	7
3.1.1    Basisgegevens	7
3.1.2    Alternatieven en varianten	9
3.2    Aan te leggen wegen	11
4. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	13
4.1    Algemeen	13
4.2    Bodem en water	14
4.3    Flora, vegetatie en fauna	15
4.4    Landschap, archeologie en cultuurhistorie	15
4.5    Geluid	16
4.6    Lucht	17
4.7    Volksgezondheid, leefklimaat en veiligheid	17
4.8    Planologische effecten	17
4.9    Overige aspecten	18
5. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	18
6. LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE	19
7. EVALUATIE ACHTERAF	19
8. PRESENTATIE VAN HET MER	20

## Bijlagen

1. Brief d.d. 11 februari 1991 van Bevoegd Gezag waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
2. Openbare bekendmaking van de start van de procedure van milieu-effect-rapportage in de Staatscourant nr. 32 d.d. 14 februari 1991.
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties.

## **SAMENVATTING**

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 bouw van 12000 tot 15000 woningen en de daarmee samenhangende infrastructuur op het grondgebied van genoemde gemeenten.

### **Probleemstelling, doel, beleid en besluiten**

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

Dit kan geschieden aan de hand van een beschrijving van en visie op de ontwikkeling van het plangebied op langere termijn, een kwantitatieve onderbouwing van het bouwprogramma en een motivering van de in aanmerking te nemen locaties en tracés.

Het initiatief dient te worden geplaatst tegen de achtergrond van vigerende planologische kaders. Op basis van wetten en overheidsnota's met betrekking tot het milieubeleid dienen toetsingscriteria te worden ontwikkeld, die worden gehanteerd bij het beoordelen van de gevolgen voor het milieu en het vergelijken van de alternatieven.

### **Voorgenomen activiteit en alternatieven**

In het MER dient bij de beschrijving van de voorgenomen activiteit meer in detail en specifiek te worden uitgewerkt welk (bouw)programma wordt gehanteerd.

Vervolgens dient een overzicht te worden gegeven van alle locaties die voor bebouwing in aanmerking zouden komen, wat betreft: bebouwingmogelijkheden, randvoorwaarden voor bebouwing en potenties voor milieuvriendelijke bebouwing.

Aan de hand van dit overzicht kunnen alternatieve ontwikkelingsmodellen worden samengesteld voor het plangebied. De Commissie is van oordeel dat deze modellen systematisch vanuit milieu-thema's dienen te worden ontwikkeld.

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

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.

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

Op dezelfde wijze als voor de woningbouwlocaties dient de aanleg van de aanvullende weginfrastructuur in het MER te worden behandeld.

Afhankelijk van de mate van samenhang tussen de activiteiten kan gekozen worden voor gekoppelde of gescheiden behandeling.



### **Bestaande milieu en gevolgen voor het milieu**

De bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarvan, als de voorgenomen activiteit niet wordt ondernomen, dient te worden beschreven voor zover van belang voor de voorspelling van de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en alternatieven.

In hoofdstuk 4 zijn voor de volgende onderwerpen aandachtspunten geformuleerd:

- bodem en water (gevolgen van geohydrologische ingrepen en verontreiniging),
- flora, vegetatie en fauna (aantasting, versterking),
- landschap, archeologie en cultuurhistorie (aantasting, bescherming van waardevolle elementen),
- geluid (overlast voor bestaande en nieuwe woongebieden),
- lucht (uitstoot van verontreinigende stoffen en immissieconcentraties),
- volksgezondheid, leefklimaat en veiligheid (totale verbetering of verslechtering in woon- en verblijfsgebieden),
- planologische effecten (functioneren van stedelijk gebied, differentiatie in woonmilieus, overbelasting van voorzieningen).

### **Vergelijking van de alternatieven**

De gevolgen voor het milieu van de verschillende alternatieven en de voorgenomen activiteit moeten met elkaar en met de autonome ontwikkeling van het milieu vergeleken worden. Bij deze vergelijking dienen de in hoofdstuk 2 van dit advies genoemde criteria te worden betrokken.

### **Leemten in kennis en evaluatie achteraf**

Het MER kan zonodig een overzicht bevatten van aangetroffen leemten in kennis en tevens een aanzet voor het door het bevoegd gezag op te stellen evaluatieprogramma. Bij het evaluatieprogramma dient de toetsing van de gevolgen voor de (auto)mobiliteit in relatie tot de groei van de werkgelegenheid en het gebruik van openbaar vervoer betrokken te worden.

### **Samenvatting van het MER**

Het MER moet een samenvatting bevatten, die voor een algemeen publiek goed leesbaar is en de belangrijkste elementen uit het rapport presenteert.

## 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.

Nog niet duidelijk is welke wegverbindingen precies worden aangelegd en in welke uitvoering, zodat niet vaststaat in hoeverre daarvoor de plicht voor het toepassen van milieu-effectrapportage (m.e.r.) geldt.

In de Startnotitie wordt o.a. gesproken van een oostelijke randweg bij Heerhugowaard, die in een uitvoering van 2x2 rijstroken onder de huidige m.e.r.-plicht zou vallen.

De huidige regeling van de m.e.r.-plicht voor wegverbindingen is echter strijdig met de Europese richtlijnen. Bij brief van 30 augustus heeft de regering toegezegd dat de Nederlandse wetgeving zo spoedig mogelijk conform de Europese richtlijnen zal worden aangepast. Dit betreft onder meer een partiële herzieningen van het Besluit m.e.r., waarin categorie 1.2 als volgt gewijzigd zal worden:

- voor de omschrijving van autoweg zal worden verwezen naar de Europese overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen;
- de in kolom 2 opgenomen drempelwaarde zal voor de aanleg van auto(snel)wegen komen te vervallen;
- in kolom 3 zal naast een provinciaal ook een gemeentelijk besluit tot wegaanleg worden opgenomen.

Verwacht wordt dat deze wijziging medio 1991 in werking zal treden.

In dit advies voor richtlijnen zijn, voor zover relevant, aparte paragrafen gewijd aan de aanleg van de oostelijke randweg. De Commissie beveelt aan op de voorgenomen wijziging van het Besluit m.e.r. te anticiperen, zowel voor het eventuele voornemen tot aanleg van de oostelijke randweg als voor eventuele aanleg van andere wegen, die onder de toekomstige m.e.r.-plicht zouden vallen. Voor deze andere wegen zouden dezelfde richtlijnen gelden als voor de oostelijke randweg.

Per brief van 11 februari 1991 (bijlage 1) heeft het College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het MER.

Bijlage 2 bevat de tekst van de openbare bekendmaking, de belangrijkste projectgegevens zijn opgenomen in bijlage 3.

Het onderhavige advies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r. De samenstelling van deze werkgroep is eveneens weergegeven in bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies "de Commissie" genoemd.

Het doel van het advies van de Commissie is de milieu-aspecten van de voorgenomen activiteit 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.

Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie de via het bevoegd gezag ontvangen schriftelijke reacties mede in beschouwing genomen. Een lijst van deze reacties is opgenomen in bijlage 4.

## 2. PROBLEEMSTELLING, DOEL, BELEID EN BESLUITEN

Artikel 41j, lid 1, onder a van de Wabm:

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

Artikel 41j, lid 1, onder c van de Wabm:

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

### 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**

Dit kan onder andere geschieden aan de hand van een beschrijving van de ontwikkeling van het plangebied in de afgelopen tien jaar, waarbij 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.

(Met uitzondering van de eerste vier punten kan worden volstaan met een globale kwalitatieve beschrijving.)

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.

Welke problemen of knelpunten spelen in de regio en op welke wijze of in welke mate worden deze door de voorgenomen activiteiten opgelost.

#### **Motivering van het bouwprogramma**

Het bouwprogramma dat in de startnotitie is opgenomen, dient te worden gemotiveerd met behulp van een woningbehoefteraming. Hierin kan tevens aangegeven worden hoe de bouw kan worden gefaseerd.

De Commissie acht het volgende van belang met betrekking tot de woningbehoefteraming:

- duidelijk moet zijn in hoeverre de woningbehoefte van niet HAL-gemeenten wordt meegerekend en in welke mate deze gemeenten zijn aangewezen op woningbouw in het HAL-gebied,

- uitgangspunten met name voor migratie en woningbehoeftepercentages moeten expliciet (in principe in leeftijdsspecifieke cijfers) worden vermeld,
- de onzekerheidsmarges dienen te worden aangegeven, bijvoorbeeld door een minimum- en maximumraming,
- mede gezien de (ook landelijke) discussies over de omvang van de bouwopgave dienen de cijfers zo actueel mogelijk te zijn.

#### **Motivering van de gebiedsbegrenzing**

De begrenzing van het studiegebied dient in het MER te worden gemotiveerd. Liggen er grenzend aan (locaties in) de gemeenten Alkmaar, Heerhugowaard en Langedijk of in gemeenten waarvoor in het HAL-gebied wordt gebouwd, locaties, die redelijkerwijs in de beschouwing zouden kunnen worden betrokken?

Uit de beschrijving dient duidelijk te worden binnen welke grenzen alternatieve bouwprogramma's en bouwlocaties voor het voorzien van de geraamde woningbehoefte in het MER als een volwaardig 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, waarbij ten minste onderscheid wordt gemaakt in autoverkeer, langzaam verkeer en openbaar vervoer, doorgaand en bestemmingsverkeer en vracht- en personenverkeer. Evenals bij de woningbehoefteraming dienen uitgangspunten bijvoorbeeld voor de ritproductie per woning en de modal split expliciet 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;  
en verdere mogelijk relevante nota's en stukken, die voor het plangebied van belang zijn.

## 2.3 Milieubeleid en toetsingscriteria

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 toetsingscriteria 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<sup>1</sup> en maatregelen van bestuur op het gebied van milieuzorg.

## 2.4 Besluitvormingsprocedures

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 tijdspad het besluit zal worden voorbereid en genomen en welke adviesorganen en -instanties daarbij formeel en informeel betrokken zijn.

---

<sup>1</sup> Vanzelfsprekend dient ook te worden aangegeven, waar het streven verder gaat dan de gehanteerde wettelijke normen.

### 3. VOORGENOMEN ACTIVITEITEN EN ALTERNATIEVEN

Artikel 41j, lid 1, onder b van de Wabm:

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

Artikel 41j, lid 3 van de Wabm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast."

#### 3.1 Woningbouwlocaties

##### 3.1.1 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<sup>2</sup>],
- uitbreiding van voorzieningen (winkels, scholen, sociaal-medische en recreatieve<sup>3</sup> ]),
- 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 alle mogelijke locaties in het plangebied die voor bebouwing in aanmerking zouden komen.<sup>4</sup>] (Geef aan welke criteria bij de selectie en begrenzingskeuzen zijn gehanteerd.)

Per locatie dient te worden aangegeven hoe groot de bruto en netto 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 afvoer<sup>5</sup>verkeer ];

---

2 Milieufederatie en NS achten de in de startnotitie genoemde 25 woningen per hectare aan de lage kant.  
3 In diverse inspraakreacties wordt gewezen op de noodzaak tot aanleg van voldoende recreatieve voorzieningen vanwege het risico van overbelasting van Geestmerambacht en het duinengebied.  
4 In verschillende inspraakreacties wordt ervoor gepleit Sint Maarten als locatie in het MER mee te nemen. Denk echter ook aan bestemmingverandering van bijvoorbeeld centraal gelegen extensief gebruikte bedrijfsterreinen of van het pas ingeplante bos bij Heerhugowaard.  
5 Zie ook inspraakreactie 11, 12, 14 en 26.

- 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 deellocatie dienen te worden aangegeven, welke mogelijkheden bij bebouwing van deze locatie aanwezig zijn voor:

- vermindering van de automobilititeit door vermindering 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);
- creëren van overgangszones met natuurbouw naar het buitengebied met oog op tegengaan van uitstralingseffecten van onder andere de recreatieve druk op waardevolle kwetsbare elementen;

- toepassing van milieuvriendelijke methoden van energievoorziening (zonne-, wind-energie, stadsverwarming, warmte-krachtkoppeling) en beperking energieverbruik;
- beperken van hoeveelheid te gebruiken grondstoffen, waaronder op-hoogzand;
- beperken van drinkwatergebruik en toepassen van milieuvriendelijke systemen voor berging van schoon regenwater en zuivering van oppervlaktewater<sup>6</sup>];
- het creëren van een optimaal leefmilieu in de nieuwe woongebieden wat betreft geluidoverlast, hinder van luchtverontreiniging en stank, verkeersveiligheid en veiligheid (risico van calamiteiten).

### 3.1.2 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, zonerings, het ontsluitingsprincipe, aan te leggen en in te passen landschappelijke elementen, buffers en grenzen.

#### **Alternatieve ontwikkelingsmodellen**

In de startnotitie worden vier varianten onderscheiden.

In het MER dient (beter dan in de startnotitie) duidelijk te zijn welke visie of welk uitgangspunt ten grondslag heeft gelegen aan een alternatief ontwikkelingsmodel.

De Commissie is van oordeel dat een aanpak, waarbij de alternatieven systematisch worden ontwikkeld vanuit een bepaald thema, onontbeerlijk is in dit MER.<sup>7</sup>]

Deze thema's zouden aan de gehanteerde milieudoelstellingen kunnen worden ontleend, zoals:

- beperking van de automobiliteit (let hierbij ook op de verkeersop-roepende effecten van woningbouwlocaties);
- beperking van het ruimtebeslag (let hierbij ook op varianten in bebouwingsdichtheid en optimaal gekombineerd gebruik van voorzieningen);

---

<sup>6</sup> Zie o.a. Landschap 1990 7/4: H. Ducl en R. During, Helofytenfilters; en Landschap 1991/1: S.P. Tjallingii, Waterrijk ontwerp.

<sup>7</sup> Zie ook de reactie van de NS.



- 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 zelf-reinigende systemen;
  - creëren en behouden van een aantrekkelijk en gedifferentieerd woon-milieu voor de bestaande en toekomstige bewoners van het gebied;
  - instandhouden en/of verbeteren van bestaande woon- en leefmilieus.
- Het systematisch benaderen van alternatieven aan de hand van thema's of combinaties van thema's verbetert de inzichtelijkheid van het MER en maakt de effectbeschrijving en de vergelijking van alternatieven overzichtelijker.

#### **Programmavarianten**

Wat betreft het bouwprogramma kan het relevant zijn na te gaan welke milieu-voordelen verbonden zijn aan het bouwen van meer en met name minder woningen in het bijzonder in relatie tot de ontwikkeling van de werkgelegenheid.

#### **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.

#### **Het meest milieuvriendelijke alternatief**

Het zogeheten meest milieuvriendelijke 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.

Het is ook mogelijk dat meerdere alternatieven worden aangegeven, die vanuit verschillende invalshoeken het meest milieuvriendelijk zijn.

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

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. Uit de resultaten van de in hoofdstuk 2 van dit advies gevraagde ramingen zal moeten blijken of het nulalternatief als een reëel alternatief moet worden beschouwd. Mocht blijken dat het nulalternatief geen alternatief is in de betekenis van een middel om het gestelde doel te bereiken, dan kan het, tegen de achtergrond van hetgeen in het MER naar voren kan komen over de milieu-implicaties van de voorgenomen activiteit en van de alternatieven, als referentiesituatie een rol spelen in de besluitvorming.

## 3.2 Aan te leggen wegen

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 wegensysteem dient in kwantitatief en kwalitatief opzicht te worden gemotiveerd.

Daarbij dient ingegaan te worden op de verwachte verandering in intensiteiten op de S7<sup>8</sup> en tevens een relatie te worden gelegd naar de eventuele aanleg van de Westfrisiaweg en de verlenging van de S4.

Duidelijk moet zijn welke aansluitpunten tussen nieuwe en bestaande wegen worden aangelegd en hoe de 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 welke 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,

---

8 Wat is de hoeveelheid doorgaand verkeer op de huidige S7, wat zijn de herkomsten en bestemmingen?

- aanleg of herziening van verkeerstechnische voorzieningen (verkeersgeleiding, bewegwijzering, verkeerslichten, geluidwallen),
- 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 carpoools te vergroten en zo nodig het organiseren van groepsvervoer.

#### **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

Artikel 41j, lid 1, onder d van de Wabm:

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

Artikel 41j, lid 1, onder c van de Wabm:

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

### 4.1 Algemeen

#### **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. 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 deellocatie en dan per alternatief 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.

De Commissie vraagt in het MER voor de volgende aspecten van het milieu de aandacht. 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 wegnetten (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. amfibieën, 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<sup>9</sup>].  
(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 (verkevelingspatronen, open<sup>10</sup>] of gesloten ruimten, archeologische vindplaatsen);
- h visueel-ruimtelijke werking van deze elementen (openheid, doorzichten, reliëf);

---

<sup>9</sup> Besteed hierbij ten minste aandacht aan de gebieden Kleimeer en Oosterdel.

<sup>10</sup> In diverse inspraakreacties wordt de Vronermeer met het gebied ten noorden daarvan en het gebied Daalmeer-noord-noord als een groene long in het plangebied beschouwd.

