

**RICHTLIJNEN VOOR HET
MILIEU-EFFECTRAPPORT VOOR
DE AANLEG VAN DE
OOSTBOOG VAN DE FLEVOLIJN**

Haarlem, mei 1991

* Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk 1.	Inleiding.	1
Hoofdstuk 2.	Doel en probleemstelling.	2
2.1.	Doel	2
2.2.	Probleemstelling	2
Hoofdstuk 3.	Voorgenomen activiteit en alternatieven.	4
3.1.	Voorgenomen activiteit	4
3.2.	Alternatieven	4
3.3.	Nulalternatief	5
3.4.	Meest milieu-vriendelijke alternatief.	5
Hoofdstuk 4.	Te nemen en eerder genomen besluiten.	6
Hoofdstuk 5.	Bestaande toestand van het milieu en de gevolgen voor het milieu	7
5.1.	Algemeen;	7
5.1.1	Bestaande toestand en autonome ontwikkeling	7
5.1.2	Gevolgen voor het milieu	7
5.2.	Bodem en water	8
5.3.	Flora en fauna	8
5.4.	Landschap en cultuurhistorie	9
5.5.	Geluid en trillingen	9
5.6.	Veiligheid	10
5.7	Overige gevolgen en secundaire gevolgen	10
Hoofdstuk 6.	Vergelijking van de alternatieven.	11
Hoofdstuk 7.	Leemten in kennis en evaluatie	11
Hoofdstuk 8.	Presentatie van het MER	12
Hoofdstuk 9.	Samenvatting van het MER	12
Bijlage 1:	Lijst van inspraakreacties en adviezen	

1. INLEIDING

De voorgenomen activiteit betreft de aanleg van een verbindingsstuk (Oostboog) tussen de Flevolijn en de Gooilijn dat rechtstreeks treinverkeer mogelijk maakt tussen Lelystad/Almere en Midden-Nederland v.v. (via Hilversum).

Met de definitieve tracévaststelling van de Flevolijn op 19 juni 1980 door de Minister van Verkeer en Waterstaat werd ook de plaats van de Oostboog vastgelegd. Indertijd werd echter besloten met de aanleg van de Flevolijn niet direct ook de Oostboog te realiseren. Het tracé van de Oostboog is opgenomen in het Streekplan voor het Gooi en de Vechtstreek dat op 13 mei 1985 werd vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland, evenwel met de bepaling dat "tenminste een milieu-effectrapport (MER), met zo nodig de provincie als initiatiefnemer, beschikbaar zal moeten zijn bij de besluitvorming over de nadere uitwerking van het tracé en tijdens de uitvoering te treffen maatregelen. In verband met de ontwikkeling van de vervoersbehoeften tussen Flevoland en Midden-Nederland heeft de N.V. Nederlandse Spoorwegen kenbaar gemaakt nu te willen overgaan tot de aanleg van de Oostboog.

Omdat de tracévaststelling van de Oostboog samen met die van de Flevolijn reeds plaatsvond, is formeel gezien, uitvoering van een milieu-effectrapportage (m.e.r.) voor de realisering van de Oostboog niet noodzakelijk. Mede met het oog op de bepaling in het Streekplan ten aanzien van het opstellen van een MER, is de N.V. Nederlandse Spoorwegen voor de planologische inpassing van de aanleg bereid vrijwillig een m.e.r. uit te voeren. Omdat de gemeente Weesp, op wier grondgebied het tracé van de Oostboog is gelegen, vooralsnog weigert de Oostboog in het bestemmingsplan op te nemen, wordt deze m.e.r. gemaakt ten behoeve van een aanwijzing ex artikel 37, lid 4 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening door het bestuur van de provincie Noord-Holland aan de gemeente Weesp om het tracé van de Oostboog in het bestemmingsplan op te nemen. Indien mocht blijken dat tijdens de m.e.r.-procedure Weesp alsnog planologisch wil meewerken, zal deze m.e.r. door gedeputeerde staten van Noord-Holland worden gebruikt bij het uitoefenen van de goedkeuringsbevoegdheid van bestemmingsplannen. Het voorafgaande houdt in dat de N.V. Nederlandse Spoorwegen initiatiefnemer is bij deze m.e.r., terwijl het bestuur van de provincie Noord-Holland als het bevoegd gezag optreedt.

De openbare bekendmaking van de start van de m.e.r. vond plaats op 21 februari 1991. Per brief van 12 maart 1991 stelden Gedeputeerde Staten van Noord-Holland de wettelijke adviseurs in de gelegenheid advies uit te brengen over de richtlijnen voor het door de initiatiefnemer op te stellen milieu-effectrapport (MER). Voorts werden de insprekers in de gelegenheid gesteld om opmerkingen te maken over de op te stellen richtlijnen. In totaal zijn 15 inspraakreacties en 2 adviezen, waaronder die van de Commissie voor de milieu-effectrapportage, binnengekomen. Bij het opstellen van de richtlijnen zijn, voor zover relevant, de ontvangen inspraakreacties en adviezen verwerkt (zie bijlage).

2. DOEL EN PROBLEEMSTELLING

2.1 Doel

Het doel van het MER is globaal als volgt te omschrijven: Bevorderen dat, door het aanreiken van een geargumenteed en samenhangend geheel van onderzoekgegevens en aanbevelingen een afstemming plaatsvindt tussen het openbaar vervoersbelang en de milieubelangen ten behoeve van de opname in het bestemmingsplan van de gemeente Weesp van een railverbinding tussen de zogeheten Flevolijn en de Gooilijn (de "Oostboog") en wel overeenkomstig het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 19 juni 1980 en in overeenstemming met hetgeen in het Streekplan voor het Gooi en de Vechtstreek van 13 mei 1985 van de provincie Noord-Holland dienaangaande nader is bepaald.

2.2 Probleemstelling

De aanleg van de Oostboog als zodanig alsook de tracering daarvan staan vast. Ons college is van mening dat de negatieve gevolgen voor het milieu als gevolg van de aanleg van de Oostboog, zo klein mogelijk moeten blijven. Anderzijds is ons college de mening toegedaan dat de voorgenomen aanleg zo belangrijk is voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer in dit deel van Nederland, dat aan de uitvoering van het project geen planologische hindernissen in de weg gelegd mogen worden.

In verband met een en ander wil ons college bereiken dat het tracé van de Oostboog in het bestemmingsplan van de gemeente Weesp wordt opgenomen, zoals in het Streekplan voor het Gooi en de Vechtstreek is aangegeven, eventueel met gebruikmaken van art. 37, lid 4 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, maar in elk geval na afweging van het openbaar vervoersbelang en het lokale milieubelang op basis van een m.e.r..

Bij die afweging gaat het niet om de tracering van de Oostboog, maar om de wijze waarop met het oog op het milieubelang moet worden uitgewerkt. Daarom dienen uitvoeringsalternatieven te worden opgesteld die een verantwoorde keuze daaruit mogelijk maken. Die afweging is de basis voor de te treffen planologische maatregelen. Een geactualiseerde beschouwing van het openbaar vervoersbelang is evenwel nodig, omdat de tracévaststelling van de Oostboog reeds meer dan 10 jaar geleden plaatsvond en omdat de laatste studie naar de vervoerswaarde voor het reizigersvervoer van de Oostboog dateert uit 1986. Bovendien moet de mogelijkheid voor het goederenvervoer over de Oostboog in beschouwing worden genomen.

De aanleg van de Oostboog kan worden aangegrepen om door natuurbouw het milieu te verbeteren ter (gedeeltelijke) compensatie, zowel voor verwachte schade als voor eerder geleden schade bij de aanleg van de Flevolijn. Hierbij is van belang dat het plangebied ligt in een "kerngebied in de ecologische hoofdstructuur van Nederland" volgens het Natuurbeleidsplan (deel regeringsbeslissing juni 1990).

Samenvattend is de probleemstelling van deze m.e.r. als volgt te beschrijven: een milieu-vriendelijke uitwerking van het tracé en het project Oostboog ter onderbouwing van de opname van het tracé in het bestemmingsplan van de gemeente Weesp, zoals aangeduid in

het Streekplan voor het Gooi en de Vechtstreek.

In de uitwerking van de probleemstelling moet het MER met het oog op de reeds eerder genoemde actualisering van de vervoerskundige waarde van de Oostboog ingaan op de volgende vragen:

- Welke invloed zal de aanleg van de Oostboog hebben op de modal-split¹? Kan dit ook bereikt worden door een verbetering in de huidige situatie onder andere ten aanzien van overstapmogelijkheden en snelbusverbindingen?
- Welke herkomst en bestemmingen van het personenvervoer en eventueel toekomstig goederenvervoer zijn er op het traject Lelystad/ Almere - Hilversum e.v.? en welke verkortingen in de reistijd per trein kunnen worden bereikt op dit traject met de aanleg van de Oostboog?
- Welke veranderingen zijn voorzien in de dienstverlening op het desbetreffende traject (onder andere in de frequenties)?
- Hoe zullen alle factoren inwerken op het reizigersaanbod en met welke prognoses dient aldus rekening te worden gehouden?

In deze actualisering moet ook aandacht worden gegeven aan bepaalde autonome ontwikkelingen in de regio, die kunnen leiden tot een toename in het reizigersaanbod en in het goederenvervoer op het traject tussen Flevoland en Midden-Nederland. Hierbij kan worden gedacht aan de mogelijke verplaatsing van bepaalde activiteiten van de Luchthaven Schiphol in de toekomst naar een uit te breiden vliegveld Lelystad, een eventuele doortrekking van de spoorlijn ten noordoosten van Lelystad naar Noord-Nederland (de Zuiderzeespoorlijn en de Hanzelijn). Kunnen nog andere grootschalige activiteiten worden voorzien in Flevoland? Wat voor gevolgen zouden deze ontwikkelingen kunnen hebben voor de capaciteit van het (personen- en goederen) treinverkeer op het baanvak tussen de Oostboog en Hilversum en de mogelijke noodzaak tot uitbreiding naar vier sporen op de Gooilijn?

¹ De modal-split is de verdeling van de personenverplaatsingen over de verschillende vervoerswijzen.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

In het MER moeten de voorgenomen activiteit en de alternatieven worden uitgewerkt. In het MER kan al een voorkeur worden aangegeven voor een alternatief. Daarnaast kan het MER ook volstaan met de presentatie van aan elkaar gelijkwaardige alternatieven.

3.1 De voorgenomen activiteit

De aan het doel en aan de probleemstelling verbonden activiteit betreft, in eerste aanleg, het beschrijven van uitvoeringsalternatieven voor de aanleg van de Oostboog, zowel met betrekking tot de uitwerking van het tracé als het project. Daarnaast is de activiteit gericht op de wenselijkheid om in het desbetreffende gebied compenserende maatregelen te treffen voor verwachte en eerder geleden schade aan het milieu, onder andere door natuurbouw. Die uitvoeringsalternatieven zijn nodig voor een nadere in planologisch kader te verrichten afweging van het openbaar vervoersbelang en het milieubelang.

3.2 De alternatieven

In de startnotitie (op blz. 5) worden twee uitvoeringsalternatieven van het baanvak zelf beschreven:

- een tweesporige verbindingsboog met gelijkvloerse aansluiting op de Flevolijn en ongelijkvloerse aansluiting over de Gooilijn door middel van een viaduct (fly-over) met een hoogste punt van 7.00 meter + NAP;
- een tweesporige verbindingsboog eveneens met gelijkvloerse aansluiting op de Flevolijn en ongelijkvloerse aansluiting onder de Gooilijn (ondertunneling) met een laagste punt van 6.40 meter - NAP.

In de startnotitie is dus voorzien dat een gelijkvloerse aansluiting van de Oostboog op de Flevolijn voldoende is. In hoeverre zouden de actualisering van de vervoerskundige waarde van de Oostboog en eventuele autonome ontwikkelingen in Flevoland, zoals geschetst in par.2, deze keuze kunnen nuanceren en doen overwegen om toch alternatieven met een fly-over of ondertunneling op de plaats van de aansluiting op de Flevolijn te ontwikkelen? Met andere woorden, hoe lang denkt de initiatiefnemer te kunnen volstaan met een gelijkvloerse aansluiting van de Oostboog op de Flevolijn?

Bij de nadere uitwerking van de alternatieven moet aandacht worden geschonken aan de diverse deel-ingrepen en de mogelijke toepassing van mitigerende maatregelen ter verzachting of compensatie van negatieve milieu-gevolgen daarvan:

- de benodigde hoeveelheid ophoog- en afdek materiaal en de aanvoer daarvan van elders;
- de hoeveelheid af te voeren bodemmateriaal en de bestemming daarvan;
- het aanleggen van hulpwegen voor de bouw;
- wijziging in de waterhuishouding ten behoeve van de aanleg van de verbindingsboog (bronbemaling);

- de eventuele aanpassingsinrichting van het landelijke gebied. Deze is mede afhankelijk van het toekomstig gebruik van het gebied dat zal worden ingesloten tussen de Oostboog, de Flevolijn en de Gooilijn (handhaving van het huidige agrarische gebruik of omzetting in natuurgebied);
- de aanleg van spoorwegovergangen of -onderdoorgangen;
- de beveiliging van spoorwegovergangen;
- de aanleg van duikers.

3.3 Het nul-alternatief

Het "nulalternatief" is een voortzetting van de huidige situatie waarbij zou worden afgezien van de aanleg van de Oostboog. De startnotitie geeft aan, dat de nulsituatie niet wordt gezien als een volwaardig alternatief. In het MER moet de nulsituatie (en de bijbehorende autonome ontwikkelingen in het plangebied) worden behandeld ten einde te kunnen dienen als referentiesituatie bij de vergelijking van de alternatieven. Daarbij moet ook beschouwd worden een verbetering in de huidige situatie onder andere met betrekking tot overstapmogelijkheden en snelbusverbindingen (nulplussituatie).

3.4 Het meest milieu-vriendelijke alternatief

Het zogeheten meest milieu-vriendelijke alternatief is te omschrijven als de optimale combinatie van een milieu-vriendelijke uitvoeringswijze van het baanvak van de verbindingsboog en van de aansluitingen op Gooilijn en Flevolijn, een milieu-vriendelijke inrichting van het gebied tussen de Oostboog, de Flevolijn en de Gooilijn en milieu-beschermende maatregelen ten aanzien van de waterhuishouding, de barrièrewerking en de veiligheid, alsook in de periode van de aanleg.

Daarbij moet worden bedacht dat sommige ingrepen en maatregelen voor de verschillende milieu-aspecten verschillend kunnen uitwerken. Zo zal de uitvoering van de aansluiting op de Gooilijn door middel van een ondertunneling een betere landschappelijke inpassing en een grotere geluidafscherming bieden dan een fly-over, maar daar staat tegenover dat een ondertunneling een grotere verstoring van de bodem en de waterhuishouding kan opleveren.

In het kader van dit alternatief kan in het bijzonder worden gedacht aan:

- een zo groot mogelijke afstemming van de technische vormgeving van de verbindingsboog op die van de Flevolijn met het oog op de inpassing van de Oostboog in het landschap van de Nieuwe Keverdijksche polder;
- bij het verrichten van de verschillende fasen in de uitvoering van de aanleg van de verbindingsboog dient zo veel mogelijk rekening gehouden te worden met het broedseizoen en de periode gedurende welke de kwel in het plangebied het grootst is;
- maatregelen die de scheiding van het gedeelte ten westen van de Oostboog van het gebied ten oosten van de Oostboog kunnen tegengaan, zoals de plaatsing van tunneltjes en duikers ter verbinding van de graslanden en de sloten aan weerszijden van het tracé waarbij rekening moet worden gehouden met een voor de

- natuurontwikkeling optimale waterdoorstroming;
- natuurbouw in de ca. 15 ha. van de driehoek tussen Oostboog, Flevolijn en Gooilijn in plaats van voortgezet agrarisch gebruik;
- indien voortzetting van het agrarisch gebruik van het gebied tussen Oostboog, Flevolijn en Gooilijn wordt overwogen, veilige spoorwegkruisingen voor landbouwverkeer;
- maatregelen tegen geluidhinder.

4. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN

In het MER moet het besluit waarvoor het MER wordt opgesteld, worden vermeld.

Tevens moet in het MER de keuze voor deze besluitvormingsprocedure worden omschreven en de procedure zelf met aanduiding welke adviesorganen daarbij zijn betrokken. Het MER zal ook inzicht moeten geven in eerder genomen besluiten en beleidsvoornemens die randvoorwaarden (kunnen) opleggen aan het te nemen besluit:

- de tracévaststellingsbesluiten van 6 juni 1978 en 19 juni 1980;
- het Streekplan voor het Gooi en de Vechtstreek van 1985 met de voorwaarde dat bij de besluitvorming over de nadere uitwerking van het tracé een MER beschikbaar zal moeten zijn;
- het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer;
- het vigerende bestemmingsplan en de Structuurvisie "Landelijk Gebied" van de gemeente Weesp;
- het Natuurbeleidsplan met daarin de aanduiding dat het plangebied de status van "Kerngebied" heeft;
- het Nationaal Milieubeleidsplan en het Nationaal Milieubeleidsplan plus;
- het provinciaal Milieubeleidsplan van Noord-Holland;
- Structuurvisie van Noord-Holland van 1989;
- Beleidsvisie en programma Openbaar Vervoer 1991 van Noord-Holland;
- Waterhuishoudingsplan Noord-Holland van 1991;
- Beleidsnota Natuur en Landschap in Noord-Holland van 1987;
- wettelijke normen voortvloeiende uit de Wet geluidhinder en de Wet op de bodembescherming;
- de status van het nabijgelegen natuurmonument en beschermd natuurgebied het Naardermeer.

Tenslotte zal nog moeten worden aangegeven welke andere besluiten later nog genomen zullen worden ten einde de realisering van de Oostboog te kunnen afronden.

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

5.1. Algemeen

5.1.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

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 bepaling van de te verwachten gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en alternatieven.

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

Als plangebied wordt aangemerkt het tracé van de Oostboog met de direct aangrenzende omgeving. Het studiegebied is groter dan het plangebied en kan per aspect in omvang 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 uitvoering van de activiteit of een van de alternatieven.

5.1.2 Gevolgen voor het milieu

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

- De wijze waarop de milieu-effecten bepaald en beschreven zijn, moet worden gemotiveerd. Het gaat hierbij om de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van zowel de basisgegevens als van de gebruikte methoden voor voorspelling van milieu-effecten.
- Bijzondere aandacht is nodig voor die milieu-gevolgen die per alternatief verschillen.
- Aangegeven moet worden of de effecten door de aanleg van de Oostboog tijdelijk of permanent zijn; of deze op de lange of op de korte termijn spelen en in hoeverre synergetische effecten kunnen optreden ook onder invloed van activiteiten buiten het gebied.
- Wat betreft de milieu-gevolgen voor vogels en voor de kwelsituatie in het gebied kan worden gebruik gemaakt van de verwachtingen die zijn uitgesproken in het Rapport "Ecologische Onderzoeken in het oude land, naar aanleiding van de Flevolijn" van juli 1981 in vergelijking met eventueel later gedane waarnemingen langs de Flevolijn in het studiegebied. Daarnaast is enig aanvullend onderzoek naar de mogelijkheden voor natuurbouw nodig in de driehoek tussen Oostboog, Flevolijn en Gooilijn.
- Het te verwachten resultaat en de effectiviteit van mitigerende maatregelen om de negatieve gevolgen te beperken of te compenseren dienen voor zover mogelijk kwantitatief te worden aangeduid.
- Naast de negatieve effecten dient te worden beschreven welke positieve gevolgen daar tegenoverstaan.
- De milieu-gevolgen moeten worden getoetst aan de geldende normen en grenswaarden van het milieubeleid.

Het MER dient aandacht te geven aan de onderstaande milieu-aspecten. Hierbij zijn de aandachtspunten voor de huidige situatie (h), de autonome ontwikkeling (a) en de gevolgen (g) kortheidshalve in één paragraaf bijeengebracht. Per subparagraaf worden zowel de aandachtspunten voor de huidige situatie en de autonome ontwikkeling alsook die voor de gevolgen aangestipt.

5.2 Bodem en Water

- (h) bodem en geomorfologie: opbouw en verspreiding van bodemtypen (laagveen, pleistocene zandopduikingen en laagveen op zand), relief;
- (h,a) geohydrologie: grondwaterstroming, verspreiding van kwel- en infiltratiegebieden, grondwaterpeil, grondwaterstijghoogten en grondwaterfluctuaties per seizoen en over de jaren;
- (h,a) kwaliteit van grond- en oppervlaktewater;
- (h,g) patronen en richting van sloten, oppervlaktewaterstroming;
- (g) bodemverstoring: oppervlak van de verschillende bodemtypen die zullen verdwijnen of worden verstoord, bodemzetting;
- (g) doorbreking van relief;
- (g) aanvoer van grond van elders en afvoer van grond uit het plangebied in verband met de aanleg van het baanlichaam;
- (g) de toekomstige waterhuishouding van het studiegebied en vooral de beïnvloeding van de kwelsituatie in kwantitatieve en kwalitatieve (zoutgehalte) zin in verband met grondwaterafhankelijke vegetaties en de eventuele gevolgen voor het Naardermeer.

5.3 Flora en fauna

- (h,a) het voorkomen, zowel aquatisch als terrestrisch van flora en fauna (amfibiën, reptielen, broedvogels, overwinterende, doortrekkende en fouragerende vogels en voedselorganismen voor deze);
- (h,a) het voorkomen van bijzondere biotooptypen;
- (h,a) soortenrijkdom, zeldzame soorten, indicatorsoorten (voor o.a. kwel) met waardering in regionale, nationale en internationale zin;
- (h,a) de landschapsecologische relaties binnen het plangebied en met het omringende studiegebied (ecohydrologie, broed-, fourageer-, rust en ruigebieden en trekroutes);
- (h,a) de plaats en de betekenis van het gebied in de ecologische hoofdstructuur;
- (g) verdwijnen van bepaalde vegetatietypen door ruimtebeslag en door verstoring;
- (g) aantasting of verandering van terrestrische en aquatische flora en belangrijke biotopen door de aanleg van de Oostboog of indirect als gevolg van veranderingen in grondwaterstand, kwel, waterkwaliteit (tijdens en na de aanleg en inrichting van het gebied);
- (g) verstoring van ecologische relaties (o.a. door barrièrewerking) met het omringende gebied en gevolgen hiervan;
- (g) verdwijning van diersoorten door verstoring vanwege geluidhinder en barrièrewerking (ook visueel) als gevolg van de aanleg en het gebruik van de Oostboog;
- (g) slachtoffers onder vogels en andere dieren door botsing met

- passerende treinen en voor vogels vanwege de bedrading;
- (g) positieve effecten voor natuur en landschap door toepassing van natuurbouw met name in het gebied tussen Oostboog, Flevolijn en Gooilijn.

5.4 Landschap en cultuurhistorie

- (h,a) beschrijven en waarderen van bestaande landschappelijke, archeologische en andere cultuurhistorische elementen in het studiegebied;
- (h,a) aangeven van de visueel-ruimtelijke werking van deze elementen;
- (g) verdwijnen van landschappelijke en cultuurhistorische elementen door ruimtebeslag en bodemverstoring.
- (g) visuele gevolgen van de aanleg en de inrichting van de Oostboog en de directe omgeving op het studiegebied; Het gebruik van tekeningen en fotomontages in het MER om deze effecten in beeld te brengen, is noodzakelijk.

5.5 Geluid en trillingen

De geluidaspecten moeten worden onderzocht overeenkomstig de voorschriften en richtlijnen uit de nadere regelingen bij de Wet geluidhinder, zoals het Besluit Geluidhinder Spoorweglawaaai (BGS).

Met betrekking tot de huidige situatie en de autonome ontwikkeling (h,a) dienen in ieder geval de volgende gegevens te worden verstrekt:

- de etmaalwaarden en de L_{eq} -waarden langs het tracé van de Flevolijn en de Gooilijn binnen het studiegebied;
- de piekniveau's tijdens treinpassages.

Met betrekking tot de situatie na aanleg van de Oostboog (g) dient per beschouwde variant te worden opgegeven:

- de wijzigingen met betrekking tot de etmaalwaarden, L_{eq} -waarden en piekniveau's, waarbij tevens aandacht dient te worden geschonken aan mogelijke wijzigingen buiten de 50 dB(A)-etmaalcontour en de mogelijke effecten hiervan op geluidgevoelige objecten en fauna, met name broedvogels².

Welke effecten zullen optreden als over de Oostboog ook goederenvervoer plaatsvindt?

De tijdelijk optredende geluidhinder tijdens de aanlegfase dient ook te worden behandeld, waarbij de aanvoer- en werkwegen mede dienen te worden betrokken.

² Naast het berekenen van de geluidaspecten volgens het BGS, dient hier dus de met norm van 50 dB(A) te worden gemeten. De huidige BGS norm bedraagt 60 dB(A), maar zal in 1998 worden verlaagd naar 57 dB(A). Aangezien de Oostboog rond die tijd in gebruik zal worden genomen, dient in het MER met deze waarde rekening gehouden te worden.

Indien trillingshinder als effect van betekenis is te verwachten dient dit gekwantificeerd te worden. Als indicatie dient in elk geval te worden opgegeven hoeveel woningen en mogelijke andere trillingsgevoelige objecten gelegen zijn binnen een zone van 50 m aan weerszijde van het tracé.

In Nederland is nog geen wettelijk kader aanwezig ten aanzien van trillingshinder. De provincie Noord-Holland toetst derhalve aan de Duitse norm DIN 4150.

5.6 Veiligheid

- (g) toegenomen veiligheidsrisico's voor landbouwverkeer dat de Oostboog moet kruisen;
- (g) veiligheidsrisico's als gevolg van eventueel toekomstig vervoer van gevaarlijke stoffen over de Oostboog.

5.7 Overige gevolgen en secundaire gevolgen

- (g) Zijn er huizen die kans lopen afgebroken te worden als gevolg van de aanleg van de Oostboog?
- (g) Welke positieve milieu-effecten worden verwacht van minder autogebruik door aanleg van de Oostboog (geluidhinder, luchtverontreiniging van autoverkeer)?
- (g) Welke kans bestaat er dat het aantal sporen op het traject Weesp-Hilversum toch moet worden uitgebreid tot vier als gevolg van de aanleg van de Oostboog en een toename van de vervoersbewegingen tussen Flevoland en Midden-Nederland, b.v. vanwege bepaalde ontwikkelingen in Flevoland? Wanneer zal uitbreiding nodig kunnen worden en wat zijn dan globaal de milieu-gevolgen (o.a. voor het Naardermeer en voor de situatie op het traject tot en met Hilversum bijvoorbeeld in verband met de veiligheid en wachttijden op spoorwegovergangen en de geluidhinder).

6. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

In het MER moet een vergelijking worden gemaakt tussen de ontwikkelde alternatieven en de nulsituatie. De vergelijking moet tevens gebaseerd zijn op de normen en streefwaarden die zijn geformuleerd in het milieubeleid.

De vergelijking tussen de alternatieven moet plaatsvinden per milieu-aspect, omdat een onderlinge afweging van ongelijksoortige milieu-aspecten niet goed mogelijk is. Eventuele wisselwerkingen tussen verschillende milieu-aspecten moeten daarbij worden aangegeven. De vergelijking zal zo veel mogelijk kwantitatief onderbouwd dienen te worden.

Op grond van de m.e.r.-regeling in de Wabm is de initiatiefnemer niet verplicht om in het MER de kostenaspecten van de verschillende alternatieven te behandelen. Omdat de kosten waarschijnlijk toch berekend zullen worden per alternatief kan overwogen worden een globale kostenvergelijking tussen de alternatieven op te nemen in het MER.

7. LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE EN EVALUATIE

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

- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in de gebruikte gegevens van b.v. inventarisaties en karteringen;
- gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden;
- andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden met betrekking tot milieugevolgen op korte en lange termijn.

Ons college dient te zijner tijd een evaluatieprogramma op te stellen teneinde de voorspelde effecten met de daadwerkelijke optredende gevolgen te kunnen vergelijken. Het evaluatieprogramma houdt verband met de taak van het bevoegd gezag om de effecten op het milieu duurzaam te volgen en te kunnen voorzien in eventuele aanvullende of mitigerende maatregelen. De onderdelen van een dergelijke evaluatie kunnen reeds in het MER worden aangegeven. Hierbij kunnen de vastgestelde leemten in kennis worden betrokken.

8. PRESENTATIE VAN HET MER

- Indien de inhoud van het MER op bepaalde punten afwijkt van de vastgestelde richtlijnen behoort daarvoor een duidelijke motivering te worden gegeven.
- Aanbevolen wordt om achtergrondgegevens, die conclusies, keuzes en voorspellingen hebben beïnvloed, in bijlagen bij het MER op te nemen. Achtergrondgegevens die noch in het MER, noch in bijlagen zijn opgenomen, behoren beschikbaar te zijn voor geïnteresseerden. In het MER en in eventuele bijlagen kan daar naar worden verwezen.
- Een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bevorderen de bruikbaarheid van het MER.
- Het MER dient een beperkte omvang te hebben (streven: 100 pagina's)

De doelstelling van dit MER brengt met zich mee dat het als een zelfstandig document moet worden opgesteld.

9. SAMENVATTING VAN HET MER

De samenvatting van het MER moet als zelfstandig stuk leesbaar zijn en de kern van de hoofdtekst van het MER weergeven. Wat betreft de onderlinge vergelijking van de alternatieven kan dit goed gebeuren met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

BIJLAGE 1

LIJST VAN INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN

1. 19-03-91 Vereniging van vrienden van het Gooi.
Naarden
2. 22-03-91 Vereniging tot behoud van karakteristiek Weesp
Weesp
3. 21-03-91 Stichting Natuur en Milieu
Utrecht
4. 21-03-91 Commissie voor de Vecht en het oostelijk en
westelijk plassengebied
Weesp
5. 21-03-91 N.V.Vervoersmaatschappij Centraal Nederland, regio
oost
Zeist
6. 26-02-91 D.C.M. Visser
Huizen
7. 04-03-91 F.G.J. Bühler
Bussum
8. 07-03-91 Vereniging leefmilieu het Gooi, de Vechtstreek en
omstreken
Hilversum
9. 27-02-91 J.A.R. Schimmel
Huizen
10. 18-03-91 dr. J.S. van Wieringen
Huizen
11. 18-03-91 Gemeente Weesp
Weesp
12. 20-03-91 Gemeente Hilversum
Hilversum
13. 26-03-91 Gewest Gooi en Vechtstreek
Huizen
14. 14-03-91 Vereniging tot behoud van Natuurmonumenten in
Nederland
's Gravenland
15. 31-03-91 ir. L.J.W. van Loon
Huizen
16. 11-04-91 Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie
in de provincie Noord-Holland
Haarlem
17. 19-04-91 Commissie voor de milieu-effectrapportage
Utrecht