

Advies voor richtlijnen voor de
inhoud van het milieu-effectrapport
Aanleg van de Oostboog van de
Flevolijn

19 april 1991

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport Aanleg van de Oostboog van de Flevolijn / [Commissie voor de Milieu-effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de Milieu-effectrapportage
ISBN 90-5237-238-1

Trefw.: milieu-effectrapportage ; Gooi / milieu-effectrapportage ; Vechtstreek / Flevolijn (spoorweg).



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

uw kenmerk
91-510613, afd. 1A

uw brief
12 februari 1991

ons kenmerk
U488-91/Sc/bs//341-30

onderwerp
advies voor richtlijnen MER
Aanleg Oostboog van de Flevolijn

Utrecht,
19 april 1991

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid advies uit te brengen over de richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de aanleg van het verbindingsstuk tussen de Flevolijn en de Gooilijn (Oostboog).

Overeenkomstig artikel 41 n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne bied ik u hierbij het advies aan van de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Voor een overzicht van de inhoud van het advies verwijs ik u naar de samenvatting, waarin de belangrijkste punten uit het advies zijn bijeengebracht.

Daarnaast vraag ik uw bijzondere aandacht voor de volgende punten.

1. Het tracé van de Oostboog is reeds vastgesteld. Ook het vigerende streekplan heeft het tracé opgenomen. Het MER richt zich dus niet op de tracering, maar op de wijze waarop het tracé met het oog op de milieugevolgen wordt uitgewerkt. In het MER hoeft dus niet te worden ingegaan op de noodzaak van aanleg van het verbindingsstuk. Toch geeft de Commissie u de aanbeveling in het MER een actualisering van de vervoerswaarde van de Oostboog te doen opnemen. De laatste studie hierover dateert uit 1986 en is door latere beleidsvorming op een aantal punten achterhaald. Daarbij moeten mogelijke autonome ontwikkelingen in Flevoland worden betrokken, die wellicht duidelijk kunnen maken wanneer een ongelijkvloerse aansluiting op het punt van samenkomen van de Oostboog en de Flevolijn nodig zal zijn, respectievelijk of en wanneer een uitbreiding naar vier sporen op het traject Weesp-Hilversum in de Gooilijn noodzakelijk wordt. De resultaten van een dergelijke actualisering kunnen van invloed zijn op de uitwerking van de uitvoeringsalternatieven.
2. De startnotitie vermeldt (op blz. 5) dat in het milieu-onderzoek geen rekening wordt gehouden met goederenverkeer op de Oostboog, "omdat sinds de indienststelling van de Flevolijn hierop geen goederenverkeer heeft plaatsgevonden".

kenmerk : U488-91/Sc/bs/341-30

vervolgblad: 1

De Commissie acht dit een onvoldoende motief om in het milieu-effectrapport het mogelijke gebruik van de Oostboog door goederenvervoer en de daarmee samenhangende gevolgen voor het milieu achterwege te laten. Zij verzoekt u daarom te bevorderen dat dit standpunt wordt herzien.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan de totstandkoming van de richtlijnen. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik heeft gemaakt van haar aanbevelingen voor de inhoud van het op te stellen MER.



Ir. K.H. Veldhuis,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Aanleg van de Oostboog van de
Flevolijn

Advies voor richtlijnen voor de
inhoud van het milieu-effectrapport
Aanleg van de Oostboog van de
Flevolijn

Advies op grond van artikel 41n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage) inzake het milieu-effectrapport aanleg van de Oostboog van de Flevolijn.

Uitgebracht aan het bestuur van de provincie Noord-Holland door de Commissie voor de milieu-effectrapportage, namens deze,

de werkgroep m.e.r. aanleg van de Oostboog van de Flevolijn

de secretaris



drs. J.J. Scholten

de voorzitter



ir. K.H. Veldhuis

Utrecht, 19 april 1991

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
SAMENVATTING	1
1. INLEIDING	3
2. DOEL EN PROBLEEMSTELLING	5
2.1. Doel	5
2.2. Probleemstelling	5
3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	8
3.1. De voorgenomen activiteit	8
3.2. De alternatieven	8
3.3. Het nul-alternatief	9
3.4. Het meest milieu-vriendelijke alternatief	9
4. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN	11
5. DE BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	12
5.1. Algemeen	12
5.1.1. Bestaande toestand en autonome ontwikkeling	12
5.1.2. Gevolgen voor het milieu	12
5.2. Bodem en water	13
5.3. Flora en fauna	14
5.4. Landschap en cultuurhistorie	14
5.5. Geluid en trillingen	15
5.6. Veiligheid	15
5.7. Overige gevolgen en secundaire gevolgen	16
6. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	17
7. LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE EN EVALUATIE	17
8. PRESENTATIE VAN HET MILIEU-EFFECTRAPPORT	18
9. SAMENVATTING VAN HET MILIEU-EFFECTRAPPORT	18

BIJLAGEN

1. Brief van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland (kenm.nr. 91-510613, afd. 1A) van 12 februari 1991 aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
2. Tekst van de openbare bekendmaking van de start van de procedure voor de milieu-effectrapportage in de Staatscourant d.d. 21 februari 1991.
3. Projectgegevens.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

SAMENVATTING

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

Het tracé voor de Oostboog werd vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat in 1980. Het tracé werd ook opgenomen in het Streekplan voor het Gooi en de Vechtstreek van 1985 met de bepaling dat "tenminste een milieu-effectrapport (MER) beschikbaar zal moeten zijn bij de besluitvorming over de nadere uitwerking van het tracé en tijdens de uitvoering te treffen maatregelen". Dit geeft aan dat het bestuur van de provincie Noord-Holland van mening is dat de aanleg van de Oostboog belangrijk is voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer in dit deel van Nederland maar dat met die aanleg de gevolgen voor het milieu zo klein mogelijk dienen te blijven.

De gemeente Weesp weigert voorsnog het tracé van de Oostboog op te nemen in het bestemmingsplan. Derhalve is de provincie Noord-Holland voornemens een aanwijzing te geven ex artikel 37, lid 4 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. De N.V. Nederlandse Spoorwegen stelt een MER op ten behoeve van deze planologische inpassing.

Het doel van dit advies is de inhoud af te bakenen van het MER.

In dit MER gaat het dus niet om de tracering van de Oostboog als zodanig maar om de wijze waarop het tracé met het oog op het milieu moet worden uitgewerkt. Een geactualiseerde beschouwing van het openbaar vervoersbelang, die verder gaat dan dit beperkte kader, is nodig omdat de laatste studie naar de vervoerswaarde van de Oostboog dateert uit 1986.

Het voorafgaande houdt in, dat de inhoud van het MER zich verder dient te richten op de beschrijving van de uitvoeringsalternatieven voor de aanleg van de Oostboog en hun gevolgen voor het milieu, zodat een verantwoorde keuze daaruit mogelijk is. Bij de uitwerking van deze uitvoeringsalternatieven is het noodzakelijk aandacht te geven aan de wenselijkheid om in het desbetreffende gebied compenserende maatregelen te treffen voor verwachte en eerder geleden schade aan het milieu. Deze noodzaak is onder meer verbonden met de status die het plangebied heeft in het Natuurbeleidsplan als "kernegebied in de ecologische hoofdstructuur van Nederland".

In de startnotitie is aangegeven dat de aansluiting van de Oostboog op de Gooilijn ongelijkvloers gemaakt zal worden door middel van een ondertunneling of een fly-over en dat de aansluiting op de Flevolijn gelijkvloers zal zijn. In het MER moet worden nagegaan in hoeverre de actualisering van de vervoerskundige waarde van de Oostboog alsook eventuele autonome ontwikkelingen in Flevoland de ontwikkeling van alternatieven met een ongelijkvloerse aansluiting van de Oostboog op de Flevolijn toch nodig zouden kunnen maken.

In het MER moeten deze alternatieven worden uitgewerkt met inbegrip van het alternatief dat de best bestaande mogelijkheden biedt aan de

bescherming van het milieu. Bij het beschrijven van de alternatieven moet worden aangegeven welke aspecten daar een rol bij spelen. Wat betreft het meest milieu-vriendelijke alternatief ligt het voor de hand om de verbindingsboog naar zijn technische vormgeving af te stemmen op de Flevolijn. De mogelijkheid tot natuurbouw in de driehoek tussen Oostboog, Flevolijn en Gooilijn, moet worden onderzocht. Alnaar het toekomstige gebruik van de driehoek moeten maatregelen worden beschreven die de barrièrewerking van de Oostboog tegengaan.

Het MER moet uitvoerig aandacht geven aan de bestaande toestand van het milieu en de gevolgen van de uitvoering van het voorgenomen project voor het milieu. Het betreft de aspecten bodem en water, flora en fauna, landschap en cultuurhistorie, geluid en trillingen, veiligheid. Voorts moet aandacht worden gegeven aan secundaire gevolgen die verwacht dan wel mogelijk zijn. Een belangrijk punt in dit verband is de mogelijkheid dat de realisatie van de Oostboog in de toekomst met zich mee zal brengen dat het aantal sporen op het traject Weesp-Hilversum uitgebreid moet worden. De consequenties voor het milieu die dat met zich mee zou brengen moeten in beschouwing worden genomen. Mede in dat verband is het gewenst om ook aandacht te geven aan de positieve milieu-effecten van het project in relatie tot een matiging van het autogebruik.

In het MER moeten de milieu-gevolgen van de uitvoeringsalternatieven vergeleken worden, zowel onderling als met de nulsituatie als referentiepunt. Het MER moet tenslotte rekenschap geven van de resterende leemten in kennis en aangeven in hoeverre die van belang zijn voor de afweging van de alternatieven in het nemen van het besluit.

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.

Per brief van 12 februari 1991 (bijlage 1) heeft het bestuur van de provincie Noord-Holland de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport (MER). De openbare bekendmaking vond plaats op 21 februari 1991 (bijlage 2).

1 Streekplan voor het Gooi en de Vechtstreek, motie 20, blz. 7 en verder blz. 22.

Het op te stellen MER zal dienen ter onderbouwing van de besluitvorming over de planologische inpassing. Het doel van het advies van de Commissie voor de m.e.r. is de daartoe te beschouwen milieu-aspecten van de voorgenomen activiteit af te bakenen en de gewenste inhoud van het MER aan te geven.

Het onderhavige advies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r.. De samenstelling van deze werkgroep (met een samenvatting van de projectgegevens) is gegeven in bijlage 3 bij dit advies. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies de "Commissie" genoemd. De Commissie bracht op 20 maart 1991 een locatiebezoek aan het plangebied. Op 17 april 1991 wisselden vertegenwoordigers van het bevoegd gezag en de initiatiefnemer met de Commissie van gedachten aan de hand van een concept van het advies.

Bij het opstellen 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. DOEL EN PROBLEEMSTELLING

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

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

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. Het bestuur van de provincie Noord-Holland 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 de provincie 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 willen Gedeputeerde Staten van Noord-Holland 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 gebruik maken 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 het tracé 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 treffen planologische maatregelen. Een geactualiseerde beschouwing van het openbaar vervoersbelang die verder gaat dan dit beperkte kader 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 1986². Bovendien moet de mogelijkheid voor het goederenvervoer over de Oostboog in beschouwing worden genomen³.

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 in het studiegebied. Hierbij is van belang dat het plangebied ligt in een "kernegebied in de ecologische hoofdstructuur van Nederland" zoals aangeduid door het Natuurbeleidsplan (deel regeringsbeslissing juni 1990)⁴.

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 modalsplit⁵? Kan dit ook bereikt worden door een verbetering in de huidige situatie onder andere ten aanzien van overstapmogelijkheden en snelbusverbindingen⁶?
- 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,

2 "Vervoersprognose Oostboog Flevolijn 1982-2000". Hofstra Verkeersadviseurs b.v. Groningen, maart 1986.

3 Zie ook de inspraakreacties nrs. 1, 3, 10, 11, 13 en 16 als vermeld in Bijlage 4 bij dit advies.

4 Zie hierbij ook de opmerkingen van de directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie voor Noord-Holland van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (Bijlage 4, reactie nr. 16).

5 De modal-split is de verdeling van de personenverplaatsingen over de verschillende vervoerswijzen (openbaar vervoer of auto).

6 Zie ook de inspraakreacties nrs. 3, 4, 8, 10, 11, 13 en 15 als vermeld in Bijlage 4 bij dit advies.

de mogelijke aanleg van het themarecreatiepark Diamonda nabij Lelystad⁷, een eventuele doortrekking van de spoorlijn ten noordoosten van Lelystad naar Noord-Nederland (de Zuiderzeespoorlijn en de Hanzelijn)⁸ en de mogelijke bouw van een afvalverbrandingsinstallatie in Flevoland. Kunnen nog andere grootschalige activiteiten worden voorzien in Flevoland? Wat voor gevolgen zouden deze ontwikkelingen kunnen hebben voor de capaciteit van het treinverkeer op het baanvak tussen de Oostboog en Hilversum en de mogelijke noodzaak tot uitbreiding naar vier sporen op de Gooilijn⁹ ?

7 Het besluit hiertoe moet nog genomen worden en geschiedt met toepassing van m.e.r.

8 Zie ook inspraakreactie nr. 10 als vermeld in Bijlage 4 bij dit advies.

9 Inspraakreacties nrs. 1, 5, 7, 8, 10, 11, 12, 13 en 16 als vermeld in Bijlage 4 van dit advies gaan in op dit punt.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT 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".

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 van dit advies, 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 Flevolijn¹⁰?

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)¹¹.

3.4. Het meest milieu-vriendelijke alternatief

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."

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

10 Zie ook inspraakreactie nr. 10 als vermeld in Bijlage 4 bij dit advies.

11 Zoals aangestipt in inspraakreactie nrs. 3, 4, 8, 10, 11, 13 en 15 als vermeld in Bijlage 4 bij dit advies.

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 grote 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 Keverdijkse 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 is¹²;
- maatregelen die de scheiding van het gedeelte ten westen van de Oostboog van het gebied ten oosten van de Oostboog kunnen tegen gaan, 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 gebruik¹³;
- indien voortzetting van het agrarisch gebruik van het gebied tussen Oostboog, Flevolijn en Gooilijn wordt overwogen, veilige spoorwegkruisingen voor landbouwverkeer¹⁴;
- maatregelen tegen geluidhinder.

12 In het rapport "Ecologische Onderzoeken in het oude land naar aanleiding van de Flevolijn" van juli 1981 staat, dat de kwel in het gebied het grootst is in het voorjaar en daarna afneemt en aan het einde van de zomer het laagste is.

13 Zie de suggestie van de directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in Noord-Holland van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij hierbij te denken aan moeras(bos)vorming (Bijlage 4, reactie nr. 16).

14 Het Streekplan voor het Gooi en de Vechtstreek (op blz. 31) en de Toelichting (op blz.41) van 13 mei 1985 schrijven dat in het kavelruilproject van de Nieuwe Keverdijkse polder met de eventuele aanleg van de Oostboog al rekening is gehouden. Bij de uitwerking van de alternatieven in het MER betreffende voortgezet agrarisch gebruik of natuurbouw in de driehoek tussen Oostboog, Flevolijn en Gooilijn moet ook rekenschap worden gegeven van eventuele investeringen in de agrarische structuur in verband met het kavelruilproject. Zie ook reactie nr. 16, Bijlage 4 bij dit advies.

4.

TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN

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."

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" heeft¹⁵;
- 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 Naardermeer¹⁶.

15 Zie reactie nr. 16 als vermeld in Bijlage 4 bij dit advies. Daarin wordt gevraagd "wat de gevolgen zullen kunnen zijn van de aanleg van de Oostboog op het functioneren van het kerngebied (ervan uitgaande dat het instrument van de Relatienota zal worden toegepast)".

16 Het Streekplan voor het Gooi en de Vechtstreek stelt ten aanzien van het Naardermeer: Het Naardermeer is niet aangewezen als een stiltegebied, alhoewel het daartoe in principe behoort. Dit gebied is door het Rijk voorlopig op een lijst van uitzonderingen geplaatst vanwege de optredende verstoringen (blz. 32, par. 3.8 van het Streekplan).

Zie verder ook inspraakreactie nr. 4 als vermeld in Bijlage 4 bij dit advies. In deze inspraakreactie wordt gewezen op een in voorbereiding zijnd "Natuurconvenant Naardermeer". De Commissie heeft zich laten informeren dat recentelijk de provincie Noord-Holland, het Zuiveringsschap Amstel en Gooiland, het Hoogheemraadschap Amstel en Vecht en de Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland een voornemen hebben ondertekend te streven naar de totstandkoming van dit convenant aan het einde van 1991.

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

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 e 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."*

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 alternatieven¹⁷.

5.1.2. Gevolgen voor het milieu

Ten hoeve 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.

17 Zie bijvoorbeeld de inspraakreactie van de gemeente Hilversum ten aanzien van de gevolgen van het voornemen (Bijlage 4, inspraakreactie nr. 12).

- 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.

De Commissie vraagt in het MER 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;

