

Toetsingsadvies over de
inhoud van het
Milieu-effectrapport
en Aanvulling daarop
Oostboog-Flevolijn

2 december 1992

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Toetsingsadvies

Toetsingsadvies over de inhoud van het milieu-effectrapport
Oostboog-Flevolijn / [Commissie voor de milieu-effectrapportage]. -
Utrecht : Commissie voor de Milieu-effectrapportage
ISBN 90-5237-381-7
Trefw.: milieu-effectrapportage ; Gooi / milieu-effectrapportage ;
Vechtstreek / Flevolijn (Spoorweg)



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

uw kenmerk
92-511645 en 92-514149

uw brief
7-4-1992 + 22-9-1992

ons kenmerk
U1742-92/Sc/nm/341-93

onderwerp
Toetsingsadvies MER Oostboog Flevolijn

Utrecht,
2 december 1992

Per brief van 7 april 1992 en daarna per brief van 22 september 1992 verzocht u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) te adviseren over het milieueffectrapport (MER) en over de aanvulling op het MER die door u op respectievelijk 16 april en 24 september 1992 werden bekend gemaakt. Hierbij bied ik u op grond van artikel 41z van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne het toetsingsadvies van de Commissie aan.

Het toetsingsadvies heeft overeenkomstig uw verzoek de beide documenten plus de inspraak daarover tot onderwerp van bestudering.

De aanvulling op het MER heeft de kritiek die de Commissie aanvankelijk had op het MER in belangrijke mate weggenomen. De Commissie is nu van oordeel dat beide documenten te zamen voldoende milieu-informatie bieden om te dienen als basis voor de besluitvorming over de planologische inpassing van het voornemen.

Voor het overige verwijs ik u naar de inhoud van het toetsingsadvies.

Verder geeft de Commissie u de aanbeveling in het programma van de evaluatie waaraan in de aanvulling op het MER (op blz. 55) wordt gerefereerd aandacht te schenken aan:

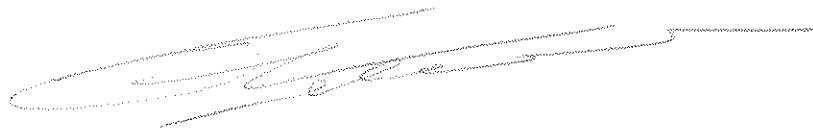
- de ontwikkelingen in de ecologische inpassing van de uitvoering van de Oostboog
- de ontwikkelingen in flora en fauna en de hydrologische situatie als gevolg van de aanleg van de Oostboog.

Deze aanbeveling is gebaseerd op de volgende overwegingen. De natuurtechnische inrichting van de voorgenomen activiteit is onderbelicht gebleven in de beschouwing van het meest milieuvriendelijke alternatief in de opstelling van het MER en de aanvulling daarop. Via de evaluatie achteraf kan daaruit informatie naar voren komen die bij soortgelijke projecten in de toekomst kan leiden tot een meer actieve aanpak van de opstelling van het meest milieuvriendelijke alternatief dan in de onderhavige m.e.r. is gebeurd. Verder kunnen de resultaten van het evaluatieprogramma

een belangrijke rol spelen bij een eventuele toekomstige m.e.r. voor de doortrekking van de Flevolijn (Hanzelijn) en/of voor het partieel viersporig maken van de Gooilijn.

De Commissie hoopt met dit advies een constructieve bijdrage aan de besluitvorming te hebben geleverd.

Zij zal gaarne van u vernemen op welke wijze u gebruik zult maken van dit advies, ook in verband met de opstelling van het evaluatieprogramma.



ir. K.H. Veldhuis
voorzitter werkgroep m.e.r.
Oostboog Flevolijn

Toetsingsadvies over de
inhoud van het milieu-
effectrapport
Oostboog-Flevolijn

Advies op grond van artikel 41z, eerste en tweede lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne over de inhoud van het milieu-effectrapport over de aanleg van een verbindingstuk (Oostboog) tussen de Flevospoorlijn en de Gooispoorlijn in de gemeente Weesp,

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

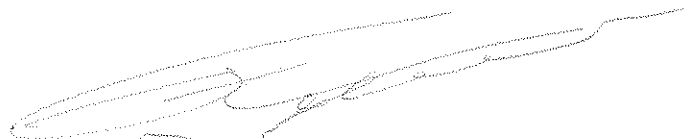
de werkgroep m.e.r. Oostboog Flevolijn

de secretaris



drs. J.J. Scholten

de voorzitter



ir. K.H. Veldhuis

Utrecht, 2 december 1992

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. INLEIDING	1
2. TOETSING OP HOOFDLIJNEN VAN HET MER	3
3. TOETSING OP ONDERDELEN	4
3.1 Nulplussituatie	4
3.2 Voorgenomen activiteit, alternatieven en hun onderlinge vergelijking	5
3.3 Het meest milieuvriendelijke alternatief	7
3.4 Bestaande toestand en de milieugevolgen	8
3.4.1 De kwelsituatie	8
3.4.2 Geluid	9
3.5 Leemten in kennis, evaluatieprogramma	9

Bijlagen

1. Tekst van de openbare bekendmaking van de start van de m.e.r. procedure, Staatscourant d.d. 16 april 1992
2. Brief van het provinciebestuur van Noord-Holland d.d. 14 april 1992 (kenmerk 92-511645) aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage met verzoek om advies.
3. Brief van het bevoegd gezag d.d. 11 juni 1992 met het verzoek aan de Commissie haar toetsingsadvies op te schorten totdat de aanvulling op het MER beschikbaar is
4. Tekst van de openbare bekendmaking omtrent de aanvulling op het MER in Staatscourant nr. 185 d.d. 24 september 1992
5. Brief van het bevoegd gezag d.d. 22 september 1992 waarin de Commissie op de hoogte wordt gesteld over de bekendmaking van de aanvulling en de tervisielegging
6. Projektgegevens
7. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

1.

INLEIDING

De N.V. Nederlandse Spoorwegen is van plan om, in overeenstemming met het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat op 6 juni 1978, een verbinding (Oostboog genoemd) aan te leggen tussen de Flevolijn en de Gooilijn waardoor rechtstreeks treinverkeer mogelijk wordt tussen Lelystad/Almere en Hilversum en verder.

Met de gewijzigde tracévaststelling van de Flevolijn op 19 juni 1980 door de Minister werd ook het tracé van de Oostboog (enigszins gewijzigd) opnieuw vastgelegd.

Het tracé van de Oostboog is opgenomen in het Streekplan voor het Gooi en de Vechtstreek dat op 13 mei 1985 werd vastgesteld evenwel 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".

In verband met de ontwikkeling van de vervoersbehoefte tussen Flevoland en Midden-Nederland heeft de N.V. Nederlandse Spoorwegen kenbaar gemaakt thans te willen overgaan tot de aanleg van de Oostboog. Daartoe werd op 21 februari 1991 een milieu-effectrapportage (m.e.r.)-procedure gestart ten behoeve van de planologische inpassing van de Oostboog. 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 de m.e.r.-procedure uitgevoerd ten behoeve van een aanwijzing ex artikel 37, lid 4 en lid 5 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 de m.e.r. door Noord-Holland worden gebruikt bij het uitoefenen van de goedkeuringsbevoegdheid van bestemmingsplannen. De richtlijnen voor het MER werden vastgesteld in mei 1991.

Op 16 april 1992 werd het MER bekend gemaakt (zie bijlage 2 bij dit advies). Per brief van 7 april 1992 (bijlage 1 bij dit advies) verzocht het provinciale bestuur de Commissie voor de m.e.r. te adviseren over het MER Oostboog Flevolijn dat is opgesteld door de N.V. Nederlandse Spoorwegen.

Het is de bedoeling dat de Commissie voor de m.e.r. een beoordeling geeft van de kwaliteit van het MER. Meer formeel gesteld, moet het MER door de Commissie voor de m.e.r. worden beoordeeld in hoeverre wordt voldaan aan de in de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) gestelde regels voor de inhoud van het MER (ex art. 41j) mede gelet op:

- de richtlijnen van mei 1991
- de eis dat het MER geen onjuistheden bevat (art. 41w, tweede lid), en de benodigde milieu-informatie verschaft als onderbouwing van het besluit (art. 41 ai, eerste lid)

Na bestudering van het MER en nadat op 11 mei 1992 de openbare zitting had plaatsgevonden en de Commissie voor de m.e.r. ook kennis had genomen van de schriftelijk inspraakreacties, kwam de Commissie tot de voorlopige conclusie dat sinds de vaststelling van de richtlijnen een nieuwe ontwikkeling had plaatsgevonden waarop in de richtlijnen reeds

was geweest en die van invloed is op de aard van de aansluiting van de Oostboog op de Flevolijn. Het betreft de mogelijke doortrekking van de Flevolijn naar Zwolle (de zgn. Hanzelijn). Met deze ontwikkeling werd in het MER geen rekening gehouden. De Commissie beschouwde dit als een belangrijke tekortkoming in het MER.

De initiatiefnemer besloot daarop alsnog het MER aan te vullen. Per brief van 11 juni 1992 vroeg het bevoegd gezag de Commissie haar toetsingsadvies op te schorten totdat de aanvulling op het MER beschikbaar zou zijn (bijlage 3). De provincie Noord-Holland had de initiatiefnemer verzocht het MER aan te vullen op de volgende punten:

- een ongelijkvloerse aansluiting van de Oostboog op de Flevolijn als extra alternatief
- eventuele verbeteringen op onderdelen (zoals het akoestische gedeelte).

Op 24 september 1992 werd de aanvulling op het MER bekend gemaakt in de Staatscourant. Insprekers werden opnieuw uitgenodigd in te spreken (bijlage 4). Per brief van 22 september 1992 (bijlage 5) informeerde het bevoegd gezag de Commissie over de bekendmaking van de aanvulling en tervisielegging.

Het hierbij uitgebrachte toetsingsadvies is opgesteld door de werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. die ook het advies voor richtlijnen uitbracht op 19 april 1991. De samenstelling van de werkgroep is gegeven in bijlage 6 bij dit advies te zamen met de overige projectgegevens. In de beoordeling vertegenwoordigt de werkgroep de Commissie voor de m.e.r. Zij wordt verder in dit advies aangeduid als "de Commissie".

In overeenstemming met artikel 41z, tweede lid van de Wabm heeft de Commissie alle ontvangen commentaren, opmerkingen en adviezen in beschouwing genomen die in de inspraak over dit MER werden ingebracht. Daartoe behoren ook de opmerkingen die zijn gemaakt over het MER op de hoorzitting die de provincie belegde op 11 mei 1992 te Weesp. Voor zover de inspraakreacties die zijn vermeld in bijlage 7 bij dit advies, betrekking hebben op dit MER zijn zij in het toetsingsadvies verwerkt.

De indeling van dit toetsingsadvies is als volgt.

In hoofdstuk 2 wordt een toetsing van het MER en de aanvulling daarop op hoofdlijnen gegeven. Hierin spreekt de Commissie haar oordeel uit over de toereikendheid van de beide documenten als onderbouwing van het besluit. Hoofdstuk 3 bevat een toetsing op onderdelen van het MER. Hieronder bevinden zich ook onderwerpen die bij de verdere stappen in het besluitvormingsproces naar de mening van de Commissie nog aandacht behoeven.

2.

TOETSING OP HOOFDLIJNEN VAN HET MER

Het MER dat op 16 april 1992 werd bekend gemaakt ging uit van de aanleg van de Oostboog volgens het tracé van 19 juni 1980 met een ongelijkvloerse aansluiting op de Gooilijn en een gelijkvloerse aansluiting op de Flevolijn. In het MER (op blz. 24) werd verder aangegeven dat in het in 1991 bijgestelde plan "Rail 21" van de NS is voorzien in het op termijn doortrekken van de Flevolijn als zogeheten Hanzelijn naar Zwolle. Daarmee wordt de Flevolijn onderdeel van het landelijke spoorwegenwet (hoofdtransportas) met als gevolg dat een (deels) ongelijkvloerse aansluiting van de Oostboog op de Flevolijn in beeld komt. Desondanks werd in het MER geen rekening gehouden met de mogelijke aanleg van een ongelijkvloerse aansluiting aldaar.

In een eerste en voorlopige beoordeling beschouwde de Commissie dit als een ernstige tekortkoming die naar haar mening zou moeten worden aangevuld alvorens een besluit over de planologische inpassing van de Oostboog genomen zou kunnen worden. De Commissie kwam hiertoe mede op basis van de richtlijnen voor het MER waarin werd gevraagd naar eventuele ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de wijze van uitvoering van de aansluiting op de Flevolijn. Tijdens een gesprek op 12 juni 1992 deelde de Commissie dit voorlopige oordeel mede aan de provincie Noord-Holland en de Nederlandse Spoorwegen. Omdat ook enkele insprekers zich kritisch hadden uitgelaten over het ontbreken van deze informatie in het MER¹⁾ besloot de provincie Noord-Holland de Nederlandse Spoorwegen te vragen het MER aan te vullen op het punt van de ongelijkvloerse aansluiting op de Flevolijn en in te gaan op nog enkele andere onduidelijkheden in het MER. De Nederlandse Spoorwegen gaf hieraan gehoor en aldus kwam de aanvulling op het MER tot stand.

Het doet de Commissie genoegen te constateren dat de aanvulling in belangrijke mate tegemoet komt aan de kritiek die de Commissie had op het MER. Het MER en de aanvulling daarop bieden te zamen voldoende milieu-informatie als basis voor het besluit over de planologische inpassing van de Oostboog.

In de volgende paragraaf gaat dit advies in op enkele onderdelen van beide documenten.

Bij sommige daarvan plaatst de Commissie kritische kanttekeningen met de bedoeling deze onderwerpen nadere aandacht te geven tijdens de volgende stappen in de besluitvorming.

1 Bijlage 7, inspraakreacties nrs. 1, 2 en 6

3. TOETSING OP ONDERDELEN

3.1 Nulplussituatie

In de richtlijnen is aangegeven dat niet alleen een "nulalternatief" maar ook een "nulplussituatie" beschouwd moet worden die inhoudt "een verbetering in de huidige situatie onder andere met betrekking tot overstapmogelijkheden en snelbusverbindingen" (blz. 5 van de richtlijnen).

Naar de mening van de Commissie is in het MER op bevredigende wijze aangetoond dat dit alternatief (alternatief 2000-nulplus) geen reëel alternatief is omdat:

- een verbeterde overstapmogelijkheid te Weesp niet goed in staat is automobilisten ertoe te bewegen voor het vervoer tussen Lelystad/Almere en het Gooi/Hilversum te kiezen voor de trein en
- een rechtstreekse treinverbinding tussen Lelystad/Almere en het Gooi/Hilversum een betere openbaar vervoersverbinding is dan een aanvullend (snel)busnet, zowel qua vervoerswaarde als qua rentabiliteit.

In de inspraak over het MER kwam naar voren dat het MER op onvoldoende wijze aandacht zou hebben besteed aan het verbeteren van de overstapmogelijkheid te Weesp waarmee de noodzaak van de aanleg van de Oostboog niet zou zijn aangetoond²].

In verband met het fundamentele karakter van deze kritiek heeft de Commissie de betreffende passages in het MER (in de hoofdstukken 2 en 3 en in de bijlage A bij het MER) alsook de "Actualisatie Vervoersprognose en financiële evaluatie" die in opdracht van de initiatiefnemer is uitgevoerd door Hofstra Verkeersadviseurs BV in 1991 aan een zorgvuldig onderzoek onderworpen. Tevens heeft zij zich met medeweten van het bevoegd gezag, laten voorlichten door de afdeling Dienstregelingontwikkeling van de Nederlandse Spoorwegen over de mogelijkheid de overstapsituatie in Weesp te optimaliseren om aldus de reistijd via de Oostboog zo goed mogelijk te kunnen benaderen.

Daaruit bleek het volgende. De minimaal noodzakelijke overstap te Weesp zou 4 minuten moeten bedragen. De landelijke dienstregelingopzet gaat uit van goede en snelle aansluitingen op de grote knooppuntstations van de lange afstand IC-treinen op elkaar en op de regionale stopdiensten. Het hoofdnet en de aansluitingsmogelijkheden bepalen in feite de dienstregeling voor het gehele net. Regionale treinen en stoptreinen moeten daarin worden ingepast. De mogelijkheden daartoe worden mede bepaald door de geografische ligging van de tussenstations ten opzichte van de grote knooppunten zoals Amsterdam, Utrecht en Amersfoort. Voor de kleinere tussenstations zijn de aansluitingsmoge-

2 Bijlage 7, inspraakreacties nrs. 1, 2, 3, 4, 6, 8, 9, 15 en H1, H2, H3 en H6.

lijkheden afhankelijk van hun ligging in het landelijk net en eventuele belemmeringen. De geografische ligging van Weesp en de rijtijden naar de omliggende stations zijn ongunstig en bovendien hebben de lijnen Amsterdam-Amersfoort en Weesp - Lelystad een extra belemmering door de verplichte openingen van de Vechtbrug.

Het blijkt dat een verbetering van de overstapsituatie alleen kan worden bereikt met een onaanvaardbare verstoring van het landelijk dienstregelingsstelsel en een ernstige verslechtering van andere diensten met belangrijk grotere reizigersstromen dan de huidige stopdienst via Weesp. Daarnaast zou een verlegging van de zogeheten halterings-tijden in Weesp elders langere keertijden veroorzaken waardoor inzet van extra materieel noodzakelijk wordt. Bovendien moet worden opgemerkt dat het effect van een geoptimaliseerde overstapmogelijkheid ten opzichte van de huidige situatie een winst zou kunnen opleveren van slechts 9 minuten ³⁾ hetgeen nauwelijks een hoger reizigersaanbod oplevert met een geringe invloed op de modal-split. De baten van een dergelijke verbeterde overstapsituatie wegen dan ook niet op tegen de verslechtering op andere diensten en de hogere exploitatiekosten.

3.2 Voorgenomen activiteit, alternatieven en hun onderlinge vergelijking

Zoals hiervoor vermeld bestaat volgens het MER (van 16 april 1992) de voorgenomen activiteit uit de aanleg van de Oostboog overeenkomstig het op 19 juni 1980 vastgestelde tracé met een ongelijkvloerse aansluiting van de Oostboog op de Gooilijn en een gelijkvloerse aansluiting op de Flevolijn. Varianten zijn mogelijk in de uitvoering van de ongelijkvloerse aansluiting op de Gooilijn in de vorm van een fly-over of van een tunnel. Nadat tijdens de beoordeling van dit MER de mogelijkheid van de doortrekking van de Flevolijn van Lelystad naar Zwolle (Hanzelijn) naar voren was gekomen, werd het MER op dit onderdeel bijgesteld. Uit de eerste 10 bladzijden en uit de samenvatting van de aanvulling op het MER blijkt dat het voornemen nog steeds bestaat uit de aanleg van de Oostboog met een ongelijkvloerse aansluiting op de Gooilijn en een gelijkvloerse aansluiting op de Flevolijn, met dien verstande dat laatst genoemde aansluiting later ongelijkvloers moet worden gemaakt, wanneer de aanleg van de Hanzelijn of een toename van het reizigersvervoer in Flevoland dit noodzakelijk maken.

De mogelijkheid van een latere ongelijkvloerse uitvoering van de aansluiting op de Flevolijn kan dus worden opgevat als een aanpassing op termijn van het voornemen. In het verzoek om aanvulling van het MER

3 In vergelijking met een reistijd tussen Almere en Hilversum in de huidige situatie van 45 minuten is de totale reistijd met een geoptimaliseerde overstapsituatie in Weesp 36 minuten. In beide situaties is rekening gehouden met de weerstand van reizigers tegen overstappen, die wordt uitgedrukt in een reistijdverlenging van 4 minuten. Beide situaties moeten worden vergeleken met een reistijd via de Oostboog van 24 minuten.

verzocht het bestuur van de provincie Noord-Holland de NS om deze mogelijkheid uit te werken als *extra alternatief*.⁴]

Vanwege de mogelijkheden om de aansluiting op de Flevolijn op den duur uit te voeren als fly-over of als tunnel zijn op dat tijdstip eveneens verscheidene varianten mogelijk, inclusief een hoogliggend spoor als twee fly-overs worden aangelegd en een diepliggend spoor als beide aansluitingen in de vorm van tunnels worden aangelegd.

In het MER en in de aanvulling op het MER worden de milieu-gevolgen van de verschillende mogelijke aansluitingsvormen voldoende besproken. De kwaliteit van het MER is ook verbeterd omdat in de aanvulling op het MER tevens enkele tekortkomingen van het oorspronkelijke MER in de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en de gevolgen voor het milieu zijn gecorrigeerd.

Desondanks is de aanvulling op het MER er minder goed in geslaagd op consistente wijze de benodigde helderheid te scheppen op het punt van het eventueel pas later- en dus niet gelijktijdig -aanleggen van een tweede ongelijkvloerse aansluiting.

Dit komt omdat de aanvulling op het MER de indruk wekt te hinken op twee gedachten. Weliswaar wordt op verschillende plaatsen⁵] duidelijk gesteld dat een ongelijkvloerse aansluiting op de Flevolijn pas op termijn in beeld zou kunnen komen, maar wordt op een aantal andere plaatsen in de aanvulling op het MER⁶] gewezen op de gevolgen die zullen optreden bij gelijktijdige aanleg van twee ongelijkvloerse aansluitingen. Dit is verwarrend.

Verder moet aandacht worden geschonken aan een inspraakreactie⁷] die ingaat op verscheidene aspecten van de uitvoering van de Oostboog wanneer de aansluiting op de Flevolijn ook ongelijkvloers zou worden gemaakt. In deze inspraakreactie wordt gesteld dat:

- in de aanvulling op het MER ten onrechte is aangenomen dat er bij twee ongelijkvloerse aansluitingen geen overlapping behoeft op te treden ook al worden beide als tunnel of als fly-over uitgevoerd;
- bij "fly-over met tunnel combinaties" de tussenliggende helling meer dan 1,3 % zou zijn, hetgeen te steil is voor een spoorlijn, zeker indien hierop ook goederentreinen komen te rijden;
- de aanvulling op het MER geen inzicht biedt in de mogelijkheid om bij tunnelconstructies de tijdelijke effecten op de grondwaterstand te beperken door toepassing van plastic folies zonder bemaling, zoals dat is gebeurd bij de verdiept liggende A27 bij Amelisweerd.

Tijdens een gesprek op 23 november 1992 met vertegenwoordigers van de initiatiefnemer en van het bevoegd gezag heeft de Commissie zich laten

4 Zie brief van het provinciebestuur van Noord-Holland d.d. 11 juni 1992 die als bijlage 3 bij dit advies is opgenomen.

5 In de samenvatting en op blz. 1, 2, 9 en 10

6 Op blz. 14, 17 (voetnoten 4 en 5), 41.

7 Bijlage 7, nr. 12

inlichten over deze technische punten. Het ontwerp voorziet in hellingen van 1,69%. Deze hellingen zijn zeker niet te steil, ook niet voor goederentreinen, want maximaal toelaatbaar is een helling van 2,5%. Met deze hellingen zijn de beide aansluitingen onafhankelijk van elkaar te bouwen en zij zullen elkaar dus niet overlappen. Het is echter op zich juist dat deze conclusies niet zijn af te leiden uit het MER noch uit de aanvulling op het MER. Ten aanzien van de mogelijke toepassing van plastic folies die het mogelijk zouden moeten maken om tijdelijke effecten op de grondwaterstand bij tunnel-constructies te beperken, heeft de Commissie de volgende mening. Deze mogelijkheid is weliswaar niet in het MER noch in de aanvulling daarop aan bod gekomen, doch zij biedt geen beter alternatief aan de in het MER genoemde methoden van retour-bemaling en het onder water storten van tunnelonderdelen, ook niet in termen van kosten.

3.3 Het meest milieuvriendelijke alternatief

De aanvulling op het MER heeft verbetering gebracht in de beschrijving van het alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden voor de bescherming van het milieu worden toegepast (het zogeheten meest milieuvriendelijke alternatief). Op blz. 43 van de aanvulling op het MER wordt geconstateerd dat voor de aansluiting midden in de polder (op de Flevolijn) een kruising met uitvoering als onderdoorgang als het meest milieuvriendelijke alternatief kan worden gezien. Op blz. 2 van de samenvatting staat dat de Oostboog uitgevoerd met twee onderdoorgangen als het meest milieu-vriendelijke alternatief kan worden gekenschetst. Voor het overige wordt het aan de lezer overgelaten om zelf dit alternatief samen te stellen uit de op verschillende plaatsen in het MER en de aanvulling gepresenteerde gegevens over flora, fauna, landschap en geluid (zie ook par. 3.4.2 van dit advies).

Zo is het jammer dat de beschouwingen in het kader van dit alternatief in de aanvulling op het MER niet ingaan op het milieuvoordeel dat zou kunnen worden behaald bij een directe uitvoering van de aansluiting op de Flevolijn in een ongelijkvloerse uitvoering, omdat daarmee ter plaatse van deze aansluiting slechts eenmaal een ingreep nodig is in plaats van de voorgenomen twee ingrepen met een interval van 10 - 15 jaren.

Weliswaar wordt in par. 6.2.3. op blz. 14 van de aanvulling op het MER op grond van de criteria verontreinigingen, aanpassingen waterhuishouding en peilbeheer bij de tijdelijke effecten negatief geoordeeld over het tegelijk aanleggen van twee tunnels maar er wordt niet nagegaan in hoeverre dit opweegt tegen het voordeel van een eenmalige ingreep. De Commissie begrijpt overigens de invloed van het criterium verontreinigingen in dit verband niet goed.

De eventuele gevolgen van het over een groter deel van het traject ongelijkvloers aanleggen van één spoor zijn volgens de Commissie onderbelicht gebleven. De Commissie sluit niet uit dat een dergelijke uitvoering ook in positieve zin aan het meest milieuvriendelijk alternatief kan bijdragen.

Een pluspunt bij de aarzelend en defensieve presentatie van het meest milieuvriendelijke alternatief is de beschouwing van wat mogelijk is in de sfeer van compenserende maatregelen, met betrekking tot een natuurtechnische inrichting. Een brede (plas)berm langs de spoorbaan is een nieuw element. De Commissie vindt dit onderwerp echter van zodanig belang dat het haar spijt dat hierop niet meer in detail in de aanvulling op het MER is ingegaan en dat wordt volstaan met te verwijzen (op blz. 53 van de aanvulling op het MER) naar de uitvoering van een concrete inpassingsstudie die antwoord moet geven op de maatregelen die in het kader van ecologische bermbeheer nodig zijn. Nu voor deze aanpak is gekozen, beveelt de Commissie aan om de ecologische inpassing op te nemen in het evaluatieprogramma dat is aangekondigd op blz. 55 van de aanvulling op het MER.

Al met al is de kritiek die de Commissie had op de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijke alternatief na bestudering van het MER voordat de aanvulling tot stand kwam niet geheel weggenomen. De onderdelen van het meest milieuvriendelijke alternatief zijn op een passieve wijze gepresenteerd en nemen in de uitvoering van de activiteit een volgende positie in die daardoor geen directe invloed hebben kunnen uitoefenen op het ontwerp van de Oostboog.

3.4 Bestaande toestand en de milieugevolgen

3.4.1 De kwelsituatie

De aanvulling op het MER gaat in deel B, par. 5.2.3 (blz. 50 en 51) in op de kritiek over de beschrijving van de kwelsituatie die de Commissie had na bestudering van het MER. De Commissie begrijpt uit de aanvulling dat de lokale kwelstromen vooreerst reeds in de polder aanwezig brak water aan de oppervlakte brengen. Het brakke karakter van het ondiepe grondwater was aldaar ontstaan tijdens het Holoceen door vermenging van binnentredend zout zeewater met onderliggend zoet grondwater. De in het MER benadrukte kwel van zoet en relatief voedselarm water is kennelijk niet aanwezig. De desbetreffende grondwaterstroming loopt onder het gebied door. De nu gepresenteerde beschrijving had beter kunnen plaatsvinden met behulp van een schematische illustratie van de hydrologische systemen (regionaal, met het daarin ingebedde lokale systeem), de grondwaterstromingen en de waterkwaliteit in de stroombanen. Nu de nadruk is gelegd op het veranderend karakter van het gebied (oude brakke invloeden die door kwel van zoet water worden uitgedreven) komt de vraag op in hoeverre het beschreven karakter van de polder duurzaam is en wat de ingrepen van de aanleg van de Oostboog hiervoor betekenen. Deze opmerkingen ten spijt levert de tekst van de aanvulling een duidelijker beeld op van het hydrologisch gebiedskarakter dan in het MER naar voren kwam. (Zie verder par. 3.5 van dit advies).

De opmerkingen over de kwel indicerende plantensoorten blijven vaag. Volgens de gegevens van de studie van L. de Lange die als literatuur-referentie is aangegeven in de aanvulling op het MER op blz. 51, zijn Haarfonteinkruid en Kleine egelskop als kwelindicatoren op te vatten, in die zin dat zij, als er ergens kwel is, een grotere kans op voorkomen blijken te hebben. Zelfs voor deze in tabel 3 op blz. 13 van de aanvulling op het MER genoemde soorten geldt overigens dat, als zij ergens voorkomen, de kans dat daar geen kwel is nog altijd groter is dan dat er wel kwel is.

3.4.2 Geluid

De analyses en de voorspelling van effecten als gevolg van de aanleg van de Oostboog zijn op basis van de vigerende reken- en meetvoorschriften en het Besluit Geluidhinder Spoorwegen (BGS) op een juiste en volledige wijze uitgevoerd.

De geluidminderende invloed van een met absorberende zijwanden uitgevoerde tunnel wordt geschat op een extra reductie van 1 à 2 dB(A) in termen van het L en op 9 dB(A) in termen van het piekniveau. De absorberende bekleding van de tunnel is helaas niet meegenomen in de vergelijking van de alternatieven. Ook wordt deze maatregel als bouwsteen in het meest milieuvriendelijke alternatief ondergewaardeerd.

Op de mogelijkheid om de absorberende tunnelbekleding te combineren met een scherm dat tussen de bestaande hoog gelegen sporen van de Gooilijn en het nieuwe laag gelegen spoor wordt geplaatst, wordt slechts in het hoofdstuk over leemten in kennis en informatie in de aanvulling op het MER (blz. 55) ingegaan. Deze mogelijkheid had, naar de mening van de Commissie niet als een leemte in kennis behandeld mogen worden maar als een reël te beschouwen maatregel om bij de sterkst belaste huizen nog een extra reductie te bereiken van de gecombineerde geluidbelasting van de bestaande Gooilijn en de Oostboog⁸].

3.5 Leemten in kennis, evaluatieprogramma

Door enkele insprekers is opgemerkt⁹] dat het MER en de aanvulling op het MER onvoldoende inzicht bieden in de complexe bodemopbouw en de waterhuishouding van het gebied waardoor geen toereikende effectvoorspelling mogelijk zou zijn. De Commissie is het met deze inspraakreac-

8 De aanleg van een geluidscherm tussen de Gooilijn en het laag gelegen spoor van de aansluiting van de Oostboog (indien deze als tunnel wordt uitgevoerd), kan worden gezien als een compenserende maatregel in de zin van de voorgestelde wijziging van de Wet Milieubeheer ten aanzien van de regeling voor compenserende maatregelen. Deze wetswijziging zal naar verwachting in 1993 van kracht worden.

9 Bijlage 7, reacties nrs. 12, 14 en 15

ties in zoverre eens dat zij als leemten in kennis in het MER aangeduid hadden moeten zijn. De Commissie is echter van mening dat deze leemten in kennis niet gemakkelijk zouden kunnen worden opgevuld door nu alsnog aanvullend onderzoek uit te voeren. Ten einde toch te kunnen inspelen op mogelijke andere ontwikkelingen dan die zijn voorspeld in het MER en in de aanvulling op het MER, is het van belang dat de ontwikkeling in de hydrologische situatie als gevolg van de aanleg van de Oostboog met de eventueel daaruit voortkomende effecten op flora en fauna wordt gevolgd in een op te zetten evaluatieprogramma in het kader van deze m.e.r. Dit aspect groeit in belangrijkheid naarmate een mogelijk verdiepte ligging van het verbindingsstuk plaatsvindt over een groter traject, zoals bij de aanleg van een tweede ongelijkvloerse aansluiting te zijner tijd aan de orde kan komen.





BIJLAGEN

bij het Toetsingsadvies
over de inhoud van het
milieu-effectrapport
en Aanvulling daarop
Oostboog-Flevolijn

(bijlagen 1 t/m 7)

BIJLAGE 1


Brief van het bevoegd gezag d.d. 14 april 1992, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

		 Commissie voor de milieu-effectrapportage		PROVINCIE  Noord-Holland	
Datum: 7 april 1992 nr. 92-511645		ingekomen: 15 APR. 1992		Gedeputeerde Staten	
Onderwerp: MER; Oostboog Flevovlijn.		nummer: 1090-92		Provinciehoof Dreef 3 2012 HR Haarlem	
		dossier: 341-48		Postadres Postbus 123 2000 MD Haarlem	
		kopie naar: Sc./Proc./Bil.e.		Telefoon 023-14 31 43 Telefax 023-31 44 82 Tolax 41736 PBNH	
Commissie voor de Milieu-effectrapportage Postbus 2345 3500 GH UTRECHT		Telefoon 023 -143776		Afdeling 1A	
Behandelende dienst: Milieu en Water		Uw kenmerk		Bijlagen: div.	
Behandeld door: mw. I.N. Wildeboer					
VERZONDEN 14 APR. 1992					
Geachte heer/mevrouw,					
Ingevolge artikel 41t van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne zenden wij u het Milieu-effectrapport inzake de Oostboog van de Flevovlijn. Dit MER is op 3 maart 1992 bij ons ingediend door de N.V. Nederlandse Spoorwegen.					
Het MER en het "voornemen van gedeputeerde staten om aanwijzingen ingevolge de Wet op de Ruimtelijke Ordening te geven aan de gemeente Weesp" liggen vanaf 21 april 1992 een maand ter inzage. Een bekendmaking van het MER verschijnt vóór of op 16 april 1992 in de Staatscourant en enkele week- en dagbladen.					
Graag zien wij uw advies, conform de bepalingen in de Wabm tegemoet.					
Hoogachtend, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,					
		griffier.		voorzitter.	
					
De provincie heeft vijf diensten					
Centrale Bestuursdienst					
Milieu en Water					
Ruimte en Groen					
Wegen, Verkeer en Vervoer					
Welzijn, Economie en Bestuur					
CB 240		Bereikbaarheid per openbaar vervoer			
		Vanaf station Haarlem buslijnen 1, 2, 3, 71, 72, 92 en 93 van de NZit en de lijnen 140, 174, 176 en 191 van Centraal Nederland			

BIJLAGE 2

Openbare bekendmaking in Staatscourant nr. 76 d.d. 16 april 1992

PROVINCIE



**MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE
OOSTBOOG**

Gedeputeerde staten hebben het voornemen een procedure te starten, waarbij de gemeente Weesp kan worden verplicht het tracé van de Oostboog op te nemen in een bestemmingsplan. Deze procedure betreft een aanwijzing volgens de Wet op de Ruimtelijke Ordening. De te realiseren Oostboog is een verbindingsboog tussen de spoorlijn Weesp-Lelystad en de spoorlijn Weesp-Hilversum. Ten behoeve van de besluitvorming rond de planologische inpassing van deze spoorlijn is door de N.V. Nederlandse Spoorwegen een milieu-effectrapport (MER) opgesteld. Het MER is op 3 maart j.l. bij Gedeputeerde Staten binnen gekomen.

Ter inzage
Het MER zal nu, te zamen met het voornemen van Gedeputeerde staten om een aanwijzingsprocedure te starten, vanaf dinsdag 21 april gedurende een maand ter inzage liggen bij:

- de Dienst Milieu en Water van de provincie Noord-Holland, tegenover kamer 3045, Houtplein 33 te Haarlem, tijdens kantooruren;
- de gemeente Weesp, Nieuwstraat 41 te Weesp in het Informatiecentrum van 8.15 uur tot 12.00 uur.

Tevens liggen de stukken ook buiten de kantooruren ter inzage bij de Openbare Bibliotheek, Oudegracht 67 te Weesp, op maandag, woensdag, vrijdag van 13.30 uur tot 20.30 uur en op dinsdag van 9.00 uur tot 20.30 uur.

Inspraak
Opmerkingen over het milieu-effectrapport dienen betrekking te hebben op de onvolledigheid of de onjuistheid ervan (samen met het MER zullen de Richtlijnen voor het MER ter

inzage worden gelegd). Dit kan op twee manieren:

a) schriftelijk binnen een maand vanaf 21 april 1992 bij:
het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Postbus 123
2000 MD Haarlem
De persoonlijke gegevens van degene die opmerkingen heeft ingediend, worden, indien hij/zij daarom verzoekt, niet bekendgemaakt. Het verzoek daartoe dient tegelijkertijd met de opmerkingen te worden ingediend.

b) mondeling tijdens de openbare zitting die op 11 mei zal worden gehouden in de Raadszaal van de gemeente Weesp, Nieuwstraat 41, Weesp. Aanvang is 19.30 uur.

U kunt voor het opstellen van een reactie beroep doen op het Ondersteuningsinstituut van Noord-Holland, een onafhankelijke instantie die kosteloos assistentie kan verlenen. Bel of schrijf hiervoor naar:

Ondersteuningsinstituut Noord-Holland
Kleine Houtstraat 32
2112 CD Haarlem
(tel: 023-319130)

Een samenvatting van het MER is op verzoek verkrijgbaar bij de dienst Milieu en Water van de provincie Noord-Holland (tel. 023-143776). Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met mw. I.N. Wildeboer van deze dienst (tel. 023-143776).

