

Advies voor richtlijnen voor  
de inhoud van het milieu-effectrapport  
Woningbouwlocatie Haarlemmermeer-West

27 mei 1992

412-33

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

**Advies**

Advies voor richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport  
Woningbouwlocatie Haarlemmermeer-West / [ Commissie voor de milieu-  
effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de milieu-  
effectrapportage

ISBN 90-5237-370-1

Trefw.: milieu-effectrapportage ; Haarlemmermeer-West/woningbouw;  
Haarlemmermeer-West.



Aan het College van Burgemeester en  
Wethouders van de Gemeente  
Haarlemmermeer  
Postbus 75  
2130 AB HOOFDDORP

uw kenmerk  
922282

uw brief  
d.d. 10-03-92

ons kenmerk  
U668-92/Sc/sb/ab/412-32

onderwerp  
advies voor richtlijnen MER  
woningbouwlocatie Haarlemmermeer-West

Utrecht,  
27 mei 1992

Met bovengenoemde brief stelde het College van Burgemeester en Wethouders van uw Gemeente de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid om op grond van artikel 41n van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) te adviseren voor de door uw Raad vast te stellen richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER) woningbouwlocatie Haarlemmermeer-West. Met bijgevoegd advies maakt de Commissie voor de m.e.r. gebruik van de door uw College gegeven gelegenheid. Het advies is gebaseerd op de volgorde van inhoudseisen die ingevolge artikel 41j van de Wabm tenminste aan een MER moeten worden gesteld. Daarnaast vraagt de Commissie nog uw aandacht voor het volgende.

#### 1. MER voor het Structuurplan

De m.e.r. wordt door de Gemeente Haarlemmermeer uitgevoerd voor de vaststelling van het structuurplan voor het plangebied Haarlemmermeer-West ten behoeve van *het bepalen van een locatie waar ruimte kan worden gevonden om te voldoen aan de woningbehoefte vanuit Haarlemmermeer en Zuid-Kennemerland* (startnotitie, blz. 6). In de startnotitie op blz. 15 is als één van vier ruimtelijke/planologische randvoorwaarden het uitgangspunt geformuleerd dat de ontwikkeling van mogelijke verstedelijkingsrichtingen in de Haarlemmermeer moet plaatsvinden met *gelijke hectares woningbouw-groen-bedrijvigheid*. Dit betekent dat het structuurplan zich uitstrekt over de verstedelijking van het plangebied Haarlemmermeer-West met aanduiding van de te bebouwen oppervlakken, de bedrijfsterreinen en de groengebieden. Dit is in lijn met de aard van een structuurplan dat (evenals een streekplan) het integratiekader biedt voor verschillende functies met de mogelijkheid om vanuit de relaties tussen de functies tot een goede afweging ten behoeve van keuzes te komen. Het MER dat dient ter onderbouwing van het structuurplan zal zich naar de mening van de Commissie derhalve niet mogen

beperven tot de milieu-gevolgen van de woningbouwlocaties maar ook moeten ingaan op de bedrijfsterreinen en de groengebieden.

## 2. Structuurplan en Streekplan

In de startnotitie staat dat het MER zal worden opgesteld voor het structuurplan van de Gemeente. Tevens staat vermeld (op blz. 10 van de startnotitie) dat het ontwerp (van de partiële herziening) streekplan (Amsterdam-Noordzeekanaalgebied) gelijktijdig met het voorontwerp structuurplan zal worden uitgebracht, maar dat de vaststelling van het structuurplan plaatsvindt voor die van het streekplan. De voorgenomen ontwikkelingen binnen het plangebied van het structuurplan zullen directe consequenties hebben voor daaraan gerelateerde ontwikkelingen buiten dat plangebied en vice versa (zoals bijvoorbeeld ten aanzien van het totale tracé van de zogeheten Zuidtangent). Uit de startnotitie moet worden afgeleid dat het streekplan volgend is ten opzichte van het structuurplan. Weliswaar vindt de opstelling van het structuurplan en het MER plaats in overleg met de provincie Noord-Holland, maar dat neemt niet weg dat voor dit MER op structuurplanniveau het bredere integratiekader behorend bij het streekplan ontbreekt. De Commissie heeft daarom, tot haar spijt, in dit advies niet voldoende kunnen ingaan op de ruimtelijke- en milieurelaties van het voornemen op het grondgebied van Haarlemmermeer met ontwikkelingen in de buiten de gemeente gelegen regio.

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

Hoogachtend,



dr. H. Cohen,  
voorzitter

Advies voor richtlijnen voor de inhoud  
van het milieu-effectrapport  
Woningbouwlocatie Haarlemmermeer-West

Advies op grond van artikel 41n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne voor de richtlijnen voor het milieu-effectrapport over Woningbouwlocatie Haarlemmermeer,

uitgebracht aan het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Haarlemmermeer door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

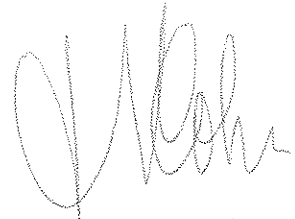
de werkgroep m.e.r. Woningbouwlocatie Haarlemmermeer-West

de secretaris



drs. J.J. Scholten

de voorzitter



dr. H. Cohen

Utrecht, 27 mei 1992

## INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING	2
3. PROBLEEMSTELLING, DOEL, BELEID EN BESLUITEN	4
3.1 Probleemstelling	4
3.1.1 Probleemstelling in breder kader	4
3.1.2 Kwantificering	5
3.1.3 Locatiekeuze	6
3.2 Doel van de voorgenomen activiteit	6
3.3 Besluiten	6
3.3.1 Vigerend beleid en genomen besluiten	6
3.3.2 Besluitvormingsprocedures	8
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	9
4.1 Algemeen	9
4.2 Basisgegevens	9
4.3 Alternatieven en varianten	11
4.3.1 Alternatieven met betrekking tot ontwikkelings- richting en model	11
4.3.2 Inrichtingsaspecten	12
4.3.3 Programmavarianten	13
4.3.4 Faseringsvarianten	14
4.3.5 Meest milieuvriendelijk alternatief	14
4.3.6 Nulalternatief	16
5. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	16
5.1 Algemeen	16
5.1.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling	16
5.1.2 Studiegebied	16
5.1.3 Gevolgen voor het milieu	17
5.2 Bodem, grond- en oppervlaktewater	18
5.3 Flora, vegetatie en fauna	19
5.4 Landschap en cultuurhistorie	20
5.5 Geluid, lucht, veiligheid en gezondheid	20
5.6 Indirecte effecten	23
6. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	24
7. LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE	24
8. EVALUTATIE ACHTERAF	25
9. PRESENTATIE VAN HET MER	25

## BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag, d.d. 10 maart 1992, waarin de Commissie in de gelegenheid gesteld wordt om advies uit te brengen.
2. Openbare bekendmaking uit het "Nieuwsblad Haarlemmermeer" d.d. 17 maart 1992.
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

## 1. INLEIDING

De gemeente Haarlemmermeer heeft besloten een milieu-effectrapport (MER) op te stellen ten behoeve van het structuurplan Haarlemmermeer-West, zulks in overleg met de provincie Noord-Holland. Dit omdat het voornemen is het structuurplan en een partiële herziening van het streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (ANZKG) betreffende het plangebied op elkaar af te stemmen, waarbij de vaststelling van het structuurplan zal plaatsvinden voorafgaand aan de vaststelling van de herziening van het streekplan. Het MER wordt opgesteld ter onderbouwing van de locatiekeuze en het stedelijk model van de uitbreiding van de kernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep met 10.000 tot 15.000 woningen voor de periode 1995 - 2005 met een uitbreidingsmogelijkheid tot 20.000 - 25.000 woningen tot 2015 en de daarmee samenhangende voorzieningen, infrastructuur, groenvoorzieningen en bedrijfsterreinen in Haarlemmermeer-West.

In deze procedure is het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente initiatiefnemer en treedt de Raad van de Gemeente op als bevoegd gezag.

Per brief van 10 maart 1992 (bijlage 1 bij dit advies) heeft het College van Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen met het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het MER. Met de openbare bekendmaking op 17 maart 1992 (bijlage 2) werd aangekondigd dat de startnotitie vanaf 19 maart 1992 gedurende één maand ter visie ligt.

Het op te stellen MER zal dienen ter onderbouwing van de besluitvorming. Het doel van het advies van de Commissie is de daartoe te beschouwen milieu-aspecten van de voorgenoemde activiteit af te bakenen en de gewenste inhoud van het MER aan te geven.

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

Bij het opstellen van het advies heeft de Commissie de via het bevoegd gezag ontvangen schriftelijke reacties mede in beschouwing genomen voor zover deze tijdig door de Commissie werden ontvangen. Een lijst van de verwerkte reacties is opgenomen in bijlage 4.



## 2.

### **SAMENVATTING**

De Gemeente Haarlemmermeer zal het structuurplan voor de voorgenomen verstedelijking van Haarlemmermeer-West vaststellen met behulp van milieu-effectrapportage (m.e.r.). Het gaat om een uitbreiding ter grootte van 10.000-15.000 woningen voor de periode 1995-2005 met een uitbreidingsmogelijkheid tot 20.000-25.000 woningen tot 2015. Verder zijn er bedrijfsterreinen en groenvoorzieningen gepland ieder met een gelijk aandeel in de oppervlakte van het plangebied als het te bebouwen gebied. Het onderhavige advies van de Commissie voor de m.e.r. dient om de milieu-aspecten van de voorgenomen activiteit af te bakenen en de gewenste inhoud van het door Haarlemmermeer op te stellen milieu-effectrapport (MER) aan te geven.

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

Een duidelijke omschrijving van de probleemstelling dient als onderbouwing van de noodzaak voor de aanleg van het nieuwe stedelijke gebied. Deze zal moeten aansluiten bij de ontwikkeling van de Haarlemmermeer in de afgelopen 10 jaar. Het MER dient aan te geven hoe de aantallen te bouwen woningen tot stand zijn gekomen aan de hand van de meest recente ramingen en hoe de gelijke verdeling in oppervlakken over woningbouw, groenvoorziening en bedrijvigheid als een uitgangspunt voor de verstedelijking is ontwikkeld. Inzicht moet worden gegeven in de mate waarin de geboden gelegenheid om met behulp van de realisatie van een groot aantal woningen (en bedrijfsterreinen, recreatiegebieden) een reductie van de (auto)mobiliteit te bereiken, zal worden benut. In de probleemstelling dient de keuze van de beide ontwikkelingsinrichtingen (bandstedelijk en geconcentreerd) gemotiveerd te worden. Het initiatief tot de verstedelijking dient te worden geplaatst tegen de achtergrond van relevante gemaakte afspraken, genomen besluiten en geformuleerde beleidsvoornemens. Met het oog op de veelheid aan activiteiten die gepland zijn in de omgeving van het plangebied Haarlemmermeer-West, is het gewenst inzicht te hebben in de hardheid en status van de relevante afspraken, besluiten en beleidsvoornemens tegen de tijd van de vaststelling van het structuurplan. Aan de hand van de probleemstelling en het beleidskader kunnen de criteria en randvoorwaarden worden ontwikkeld die zullen worden gehanteerd bij het vergelijken van de alternatieven. Het MER moet het besluit en de procedure vermelden, waarvoor het wordt opgesteld alsook de relatie tot de partiële herziening van het streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied, die tegelijkertijd wordt ondernomen.

#### **Voorgenomen activiteit en alternatieven**

De twee modellen zijn vooral op pragmatische gronden met ruimtelijke, functionele en economische uitgangspunten gekozen. Een thematische aanpak (met aandacht voor automobilititeit, ruimtebeslag, landschappelijke en ecologische waarden, energie- en grondstoffengebruik en kwaliteit van het leefmilieu) kan worden gebruikt om de milieu-aspecten goed in beeld te brengen. De toepassing daarvan leidt tot de ontwikkeling van verschillende mogelijkheden voor het alternatief waarbij de

beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast. Het is mogelijk dat dit alternatief elementen van beide modellen zal bevatten. Gezien het grote aantal woningen is het goed denkbaar om met deellocaties heldere, consequente concepten te realiseren die ook kunnen inspelen op de mogelijkheid van fasering. Een bijzonder punt van aandacht is aanwezig in de geplande woningbouw bij Vijfhuizen. Deze loopt uiteen van enkele honderden tot enkele duizenden woningen. De bouw van enkele honderden woningen bij Vijfhuizen is te beschouwen als een kleine aanvulling op een ieder van de beide modellen terwijl de bouw van enkele duizenden woningen aldaar aanzienlijke betekenis heeft voor de ontwikkeling van beide modellen. In het advies staan aanbevelingen voor de uitgangspunten, het programma van eisen en ruimtebeslag voor de onderdelen woningbouw, groenvoorziening en bedrijvigheid. Verder besteedt het advies aandacht aan de inrichtingsaspecten (waarbij onder meer wordt ingegaan op de voor- en nadelen in milieu-opzicht van ophoging met zand van de te bebouwen oppervlakken en bedrijfsterreinen), programmavarianten, faseringsvarianten, het meest milieuvriendelijke alternatief (met accent op de diverse hiervoor genoemde thema's) en het nulalternatief.

#### **Bestaande toestand van het milieu en de gevolgen voor het milieu**

Als studiegebied wordt aangemerkt de locatie (plangebied) met directe omgeving en de aangrenzende gebieden die door de voorgenomen activiteit of de alternatieven kunnen worden beïnvloed. Bij de beschrijving van de gevolgen moet rekening worden gehouden met de hinder die zal optreden als gevolg van aanleg en gebruik van de locatie als stedelijk gebied op de omgeving, met de hinder van buiten het plangebied aanwezige bronnen voor het stedelijk gebied alsook met hinder binnen het plangebied.

In het advies is aangegeven welke aspecten de aandacht verdienen in het MER met betrekking tot de huidige situatie, de autonome ontwikkeling en de gevolgen van de activiteit en alternatieven voor bodem, grond- en oppervlaktewater; flora, vegetatie en fauna; landschap en cultuurhistorie; geluid, lucht, veiligheid en gezondheid en indirecte effecten.

Het advies bevat tenslotte aanbevelingen over de vergelijking van de alternatieven onderling en met de referentiesituatie, de leemten in kennis, de evaluatie achteraf en de presentatie van het MER.

### 3. PROBLEEMSTELLING, DOEL, BELEID EN BESLUITEN

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

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

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

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

#### 3.1 Probleemstelling

##### 3.1.1 Probleemstelling in breder kader

Een duidelijke omschrijving van de probleemstelling dient als onderbouwing van de noodzaak voor de aanleg van het nieuwe stedelijke gebied.

Dit kan onder andere geschieden aan de hand van een beschrijving van de ontwikkeling van de Haarlemmermeer in de afgelopen tien jaar, waarbij wordt ingegaan op:

- de bevolkingsontwikkeling in omvang en samenstelling,
- aantallen gebouwde woningen per jaar,
- ontwikkeling van verkeersstromen en de verkeersinfrastructuur,
- ontwikkeling van werkgelegenheid en forensisme (met name de relatie tot Schiphol en Haarlem),
- de stedelijke ontwikkelingsrichting,
- ontwikkelingen op het gebied van milieu, natuur, landschap en recreatie,
- ontwikkeling van land- en tuinbouw.

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

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

Welk woon-werkverkeer en welke overige verkeersstromen roept de voorgenomen uitbreiding van de woningvoorraad in Haarlemmermeer-West op en hoe verhouden deze zich tot de uitbreiding van de werkgelegenheid op de geplande nieuwe bedrijfsterreinen en aanvulling van de verkeersinfrastructuur? Welke rol speelt de locatiekeuze van de bedrijfsterreinen rondom Schiphol die plaats vindt in het kader van de integrale m.e.r. Schiphol en omgeving?

Uit de nota 'Verstedelijking Haarlemmermeer-West' die de basis vormt voor de Startnotitie voor de milieu-effectrapportage voor de woningbouwlocatie blijkt dat er een duidelijke relatie bestaat tussen de modellen voor de woningbouwontwikkeling en de infrastructuur, de groenvoorzieningen en de bedrijfsterreinen. Dit heeft tot gevolg dat bij de

keuze voor één van de modellen automatisch gekozen wordt voor de invulling van de rest van het plangebied en zelfs voor delen van de Haarlemmermeer buiten het plangebied. Bij de uitwerking van de probleemstelling zal aan de andere functies die als gevolg van de woningbouw worden vastgelegd aandacht besteed moeten worden. In het "Startconvenant en Spoorboekje Ontwikkeling Stadsgewest Amsterdam 1995 - 2005" worden het traject van de Zuidtangent, de onderliggende infrastructuur en de Randstadgroenstructuur als belangrijke aandachtspunten genoemd.

### 3.1.2

#### Kwantificering

In de startnotitie staat dat de locatie(s) gelijkelijk ingevuld wordt (worden) met woningbouw, groen en bedrijvigheid. Niet duidelijk is of het hier gaat om de stedelijke groenvoorzieningen binnen de woonwijken of om de meer grootschalige groenelementen die voor een deel behoren tot de Randstadgroenstructuur. Indien dit laatste het geval is ligt een deel van de groenvoorzieningen buiten het plangebied. Hetzelfde geldt voor de bedrijfsterreinen. Uit de door Haarlemmermeer verstrekte informatie lijkt te kunnen worden opgemaakt dat (althans gedeeltelijk) de bedrijfsterreinen buiten het plangebied zijn gesitueerd.

In de startnotitie is aangegeven dat de gemeente Haarlemmermeer de woningbouwbehoefte tot 2005 schat op maximaal 15.000 met een verdere behoefte tot aan 2015 van nog eens maximaal 10.000 woningen. Het MER dient aan te geven hoe deze aantallen tot stand zijn gekomen door middel van de meest recente ramingen. Tevens dient inzicht te worden gegeven in de specifieke lokale behoefte van Schiphol en Haarlemmermeer in aard en omvang van de drie verschillende functies. In hoeverre wordt het belangrijk geacht bedrijfsterreinen die niet typisch aan Schiphol of Haarlemmermeer gebonden zijn, te weren in verband, met efficiënt grondgebruik nu en in de toekomst, omdat verwacht mag worden dat ook in de verdere toekomst de vraag naar ruimte in de omgeving van Schiphol groot zal zijn?

Hierin kan tevens aangegeven worden hoe de bouw kan worden gefaseerd.

Bij de raming is van belang dat:

- duidelijk is voor wie de te bouwen woningen en bedrijfsterreinen en aan te leggen groenvoorzieningen zijn bedoeld (eigen behoefte, behoefte van economische gebonden en de behoefte van Zuid-Kennemerland),
- duidelijk wordt aan welke marktvraag voldaan dient te worden, mate van mogelijke stapeling,
- uitgangspunten met name voor migratie en woningbehoeftepercentages (zo mogelijk in leeftijdsspecifieke cijfers) worden vermeld,
- onzekerheidsmarges worden aangegeven, bijvoorbeeld door een minimum- en maximumraming.

Gezien de breed gedragen overtuiging dat ruimtelijke ordening en inrichting een belangrijke rol kunnen spelen bij het terugdringen van de (auto)mobiliteit, dient aangegeven te worden op welke wijze gebruik gemaakt wordt van de door het realiseren van een groot aantal woningen

(alsmede bedrijfsterreinen) geboden gelegenheid om aan de wens tot mobiliteitsbeperking tegemoet te komen.

Deze vraag heeft met name betrekking op de locatie in algemene zin. Indien de onderscheiden inrichtingsmodellen tot verschillen in mobiliteitseffecten leiden, ware ook daarover enig inzicht te verschaffen.

### **3.1.3 Locatiekeuze**

In de startnotitie worden twee ontwikkelingsrichtingen en -modellen genoemd, te weten één geconcentreerde ontwikkeling met een richting zuidwest-noordoost en een bandstedelijke ontwikkeling ten noordwesten van Hoofddorp en Nieuw-Vennep met als variabele aanvulling woningbouw bij Vijfhuizen. De Commissie beveelt aan om de motivering die heeft geleid tot de keuze van de ontwikkelingsrichtingen en -modellen en de begrenzing ervan in het MER op te nemen en het accent te leggen op de milieu-afweging, met medebesouwing van zowel milieuhygiënische als ecologische en landschappelijke factoren.

In de afweging tussen de verschillende potentiële bouwlocaties dienen ook de bodemkundige, geotechnische en waterhuishoudkundige aspecten te worden betrokken voor zover deze aspecten onderscheidend zijn.

## **3.2 Doel van de voorgenomen activiteit**

In het MER moet op grond van het bovenstaande het doel van de voorgenomen activiteit worden beschreven. Hierin dienen ook doelstellingen, normen en streefwaarden te worden verwerkt, zoals deze zijn geformuleerd in diverse beleidsdocumenten en voornemens<sup>1</sup>].

Aan de hand hiervan kunnen criteria en randvoorwaarden worden ontwikkeld die zullen worden gehanteerd bij het vergelijken van de alternatieven.

## **3.3 Besluiten**

### **3.3.1 Vigerend beleid en genomen besluiten**

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

---

1 Vanzelfsprekend dient ook te worden aangegeven, waar het streven verder gaat dan de gehanteerde wettelijke normen. Dit is bijvoorbeeld het geval bij het streven van Noord-Holland naar de instelling van een zogeheten vrijwaringszone voor woningbouw in de schil tussen de 35 en 30 Ke-contouren rondom de luchthaven Schiphol. (Zie de startnotitie, blz. 15 : Een toegevoegde randvoorwaarde is dat binnen de toekomstige 30 Ke-contouren van Schiphol in beginsel geen woningbouw wordt ontwikkeld).

de woningbouw, de infrastructuur en bedrijfsterreinen alsook de groenstructuur. Met het oog op de veelheid aan activiteiten die gepland zijn in de omgeving van het plangebied is het gewenst inzicht te hebben in de hardheid en status van de relevante afspraken, genomen besluiten en geformuleerde beleidsvoornemens tegen de tijd van de vaststelling van het structuurplan met m.e.r..

In het bijzonder worden in dit advies genoemd:

- de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) waarin de ontwikkelingsrichting ten aanzien van woningbouw in de Haarlemmermeer-West<sup>2]</sup> is aangegeven alsook de aanleg van een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding Haarlem-Hoofddorp-Schiphol-Amstelveen (de zogeheten Zuidtangent);

- Het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving en de lopende besluitvorming met m.e.r. over Schiphol en omgeving in het kader van de partiële herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen en het Streekplan ANZKG met betrekking tot Schiphol<sup>3]</sup>.

Bij de uitwerking van de alternatieve ontwikkelingsrichtingen en modellen voor woningbouw moet rekening worden gehouden met de randvoorwaarden, die de verschillende alternatieven en varianten ten aanzien van het gebruik van Schiphol in vier- en vijfbanenstelsels zullen stellen aan de uitbreiding in Haarlemmermeer-West<sup>4]</sup>. Het gaat met name om de geluidzones 30-35 Ke, meer dan 35 Ke, de contouren die de grens- en streefwaarden aangeven voor respectievelijk ontwaken en slaapverstoring in de nachtperiode en verder om externe veiligheidszones, e.d. Zolang geen definitieve besluitvorming over de uitbreiding van Schiphol heeft plaatsgevonden moet het MER uitgaan van die ontwikkeling van Schiphol die de meest strikte randvoorwaarden zal opleggen aan woningbouw in Haarlemmermeer-West, in termen van de vier parameters (geluid, stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid) die worden toegepast in de uitwerking van de doelstelling ten aanzien van de kwaliteit van het leefmilieu in het kader van de besluitvorming over Schiphol en omgeving.

- het "Startconvenant en Spoorboekje Ontwikkeling Stadsgewest Amsterdam 1995-2005" dat voortbouwt op VINEX en dat procedurele en programmatische afspraken maakt over het starten van een aantal activiteiten waaronder woningbouw in de Haarlemmermeer-West;

- Gemeentelijke plannen van Haarlemmermeer, waaronder het Gemeentelijk Milieubeleidsplan waarin ondermeer is geformuleerd dat ten aanzien van de woningbouwlocatie Haarlemmermeer-West dient te worden uitge-

---

2 Zie ook Bijlage 4, inspraakreactie nr. 13, blz. 1 met de vraag *welke beweegredenen ertoe geleid hebben in het in de startnotitie neergelegde voornemen na het jaar 2005 uit te gaan boven de in de VINEX genoemde taakstelling*. Zie ook inspraakreactie nr. 19.

3 De in de integrale m.e.r. Schiphol en omgeving geformuleerde milieudoelstelling heeft echter geen operationele gevolgen voor het voornemen ten aanzien van woningbouw in de Haarlemmermeer-West omdat bij die milieudoelstelling wordt uitgegaan van de eind 1990 in het studiegebied rondom Schiphol aanwezige bebouwing. Nieuwe woningbouwlocaties spelen daarbij dus geen rol. (Zie vastgestelde richtlijnen voor het integrale MER, d.d. februari 1992, blz. 4, par. 2.3.1).

4 Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr. 2, 3, 4, 8, 13, 14, 16.

gaan van een zo compact mogelijke groeiwijze met het oog op de mobiliteitsbeperking. In deze visie wordt dus uitgegaan van een ontwikkelingsmodel dat het accent legt op milieuhygiënisch bouwen<sup>5</sup>]. Bij de uitwerking van de alternatieve ontwikkelingsrichtlijnen en modellen moet aangegeven worden op welke wijze, uit oogpunt van efficiënt ruimtegebruik, wellicht op niet-conventionele wijzen, gebouwd kan worden<sup>6</sup>].

- Nadere uitwerking Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening, Plan van Aanpak ROM-beleid Groene Hart (blz. 114-115), met de aanduiding van aanleg van een boscomplex van ongeveer 1500 ha in het zuidwestelijk deel van de Haarlemmermeer. Dit boscomplex (Kernbos Haarlemmermeer) is omschreven als multifunctioneel en goed door openbaar vervoer ontsloten. Het moet worden gezien in samenhang met de toekomstige verstedelijking van de Haarlemmermeer<sup>7</sup>]
- Ontwerp-Waterkwantiteitsbeheersplan van het Waterschap Groot-Haarlemmermeer<sup>8</sup>].

### 3.3.2 Besluitvormingsprocedures

Vermeld dient te worden ten behoeve van welk(e) besluit(en) het MER is opgesteld en welke vergunningen voor de uitvoering van het plan moeten worden verleend.

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

Hierbij is de relatie met de besluitvorming over de partiële herzieningen van het streekplan ANZKG van belang die zijn voorzien voor hetzelfde plangebied als dat van het structuurplan alsook voor het plangebied van Schiphol en omgeving, met name waar het de locatiekeuze van bedrijfsterreinen (totaal 150 ha) betreft. Welke rol zal het MER voor de Woningbouwlocatie Haarlemmermeer-West spelen in de vaststelling van de partiële herziening van het streekplan ANZKG voor de Haarlemmermeer-West?

---

5 In het milieubeleidsplan van Haarlemmermeer (op blz. 30 en 31) is ook gesteld dat vanaf 1995 "duurzaam bouwen" volledig zal zijn geïntegreerd. Zie verder ook de milieurandvoorwaarden voor ruimtelijke ordening in de bijlage op blz. 71 van het milieubeleidsplan.

6 Efficiënt grondgebruik kan gerealiseerd worden door multifunctioneel gebruik van ruimten en gebouwen en door dubbel grondgebruik. De mate van te realiseren stapeling zal sterk afhangen van de marktvraag. In de woningbouw en bedrijvensector valt op dat er nu weinig stapeling is. De vraag dient dan ook beantwoord te worden in welke mate gestapelde bouwvormen aansluiten bij de marktvraag. Tevens kan nagedacht worden over niet-conventionele manieren van stapeling, bijvoorbeeld bovenwoningen met daktuinen, kleine tuinen met gemeenschappelijk privé groen en stapeling van bedrijfshallen en ondergronds en dak parkeren. Indien de meeste woningen bestaan uit huis plus tuin, dan is de dichtheid zeer beperkt beïnvloedbaar.

7 Bijlage 4, reactie nr. 18, blz. 2.

8 Bijlage 4, inspraakreactie nr. 17.

## 4. 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".

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."

### 4.1 Algemeen

De keuze van de nader in beschouwing genomen alternatieven en varianten moet in het MER zorgvuldig worden gemotiveerd, alsook het selectieproces waaruit het eventuele voorkeursalternatief (combinatie tussen voorkeursmodel en voorkeursinrichting) naar voren is gekomen. Bij deze motivering verdienen vooral de milieu-argumenten de aandacht. In het MER moet worden aangegeven hoe het gestelde doel van het voorstellen kan worden bereikt met behulp van de beschouwde alternatieven.

### 4.2 Basisgegevens

#### **Uitgangspunten**

In de startnotitie wordt uitgegaan van de bouw van 10.000 tot 15.000 woningen met bijbehorende voorzieningen en infrastructuur voor de periode 1995-2005. Bij de realisering staan twee opties open:

- de geconcentreerde ontwikkeling met uitbreiding van Nieuw-Vennep aan de noordwestzijde en bebouwing van het gebied gelegen tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep,
- de bandstedelijke ontwikkeling met bebouwing aan de noordwestzijde van zowel Hoofddorp als Nieuw-Vennep.

Onafhankelijk van deze modellen is woningbouw voorzien bij Vijfhuizen. De daar geprojecteerde aantallen lopen in grote mate uiteen van 300 tot ca. 2000 woningen. De bouw van enkele honderden woningen is te beschouwen als een kleine aanvulling op een ieder van de beide modellen en beïnvloedt deze modellen nauwelijks. De bouw van enkele duizenden woningen bij Vijfhuizen heeft aanzienlijke betekenis voor de ontwikkeling van beide opties.

De twee modellen zijn vooral op pragmatische gronden met ruimtelijke, functionele en economische uitgangspunten gekozen. Een thematische aanpak (met aandacht voor thema's zoals automobilité<sup>9</sup>), ruimtebeslag, landschappelijke en ecologische waarden, energie- en grondstofgebruik en kwaliteit van het leefmilieu) kan worden gebruikt om de

---

9 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 5, blz. 2 en 3 en inspraakreactie nr. 16, blz. 2, 3.



milieu-aspecten goed in beeld te brengen. De toepassing daarvan leidt tot de ontwikkeling van verschillende mogelijkheden voor het zogeheten meest milieuvriendelijke alternatief (zie § 3.3.5. van dit advies). Het is mogelijk dat dit alternatief elementen van beide modellen zal bevatten. Gezien het grote aantal woningen is het goed denkbaar om met deellocaties meerdere heldere, consequente concepten te realiseren die ook kunnen inspelen op de mogelijkheid van fasering<sup>10</sup>].

Wat betreft de inrichting van de woongebieden zijn in de startnotitie de uitgangspunten beschreven uit het Gemeentelijke Milieubeleidsplan.

De uitgangspunten voor de bedrijfslocaties betreffen minimum- en maximumoppervlakte per locatie, één of meer locaties, de afstand tot bestaande bedrijfsterreinen, tot woongebieden en Schiphol en verder de relatie met luchthavenactiviteiten en de geplande nieuwe bedrijfsterreinen op Schiphol, alsook de aard van de te vestigen bedrijven.

#### **Programma van eisen en ruimtebeslag**

In het MER dienen de programmatische aspecten van de voorgenomen activiteit te worden beschreven. Dit betreft in de eerste plaats de woningbouw, de bedrijfs en de voorzieningen (winkels, scholen, sociaal-medische, culturele en recreatieve), zowel absoluut als naar type per ha. Tevens dient aangegeven te worden in welke mate bestaande voorzieningen overcapaciteit bezitten. De omvang van het voorzieningenapparaat en de kwaliteit ervan dienen te worden getypeerd naar de mate waarin zij bijdragen aan zelfvoorziening van het stadsdeel. Hierbij verdient de fasering extra aandacht: in hoeverre zal de realisatie van de voorzieningen achter lopen bij de realisatie van de woningen en op welk moment zal het voorzieningenniveau zodanig zijn dat de verkeersstromen naar andere delen van de stad worden gereduceerd? Ook moet worden aangegeven op welke wijze fasen afgerond kunnen worden.

Het programma van eisen voor woningen en voorzieningen dient te worden vertaald in het ruimtebeslag met zijn variaties.

Vanwege het belang van de tijdige ontwikkeling van een toereikende verkeers- en vervoersinfrastructuur voor de drie functies: wonen, werken en recreatie, in de verschillende locaties en modellen dient de benodigde verkeers- en vervoersinfrastructuur te worden uitgewerkt en gekwantificeerd in het programma van eisen.

---

10 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 5.

## 4.3 Alternatieven en varianten

### 4.3.1 Alternatieven met betrekking tot ontwikkelingsrichting en model

Voor de twee in aanmerking komende ontwikkelingsrichtingen en modellen dient een overzicht te worden gegeven van de in beschouwing te nemen bebouwingmogelijkheden. Aangegeven moet worden hoe groot de bruto en netto bebouwingsoppervlakte is met aftrek van gebieden die liggen binnen de diverse geluidzones die behoren bij Schiphol, wegen, spoorweg, industrieën en bedrijfsterreinen. Voor zover relevant dient hierbij onderscheid gemaakt te worden tussen de bestemmingen (wonen, werken en recreatie).

Tevens moet worden aangegeven welke beperkingen door de gebiedskenmerken aan de bebouwingmogelijkheden (aard en oppervlakte) worden gesteld en in hoeverre hiermee rekening wordt gehouden; hierbij wordt met name gedacht aan:

- aanwezige en te handhaven waardevolle (cultuur-historische, visueel-ruimtelijke en/of ecologische en landschappelijke) elementen of structuren. In dit kader behoort een beschrijving van de gewenste inpassing van de stadsrand en de ontwikkeling van de geplande Randstadgroenstructuur in het westelijk deel van de Haarlemmermeer;
- eventueel aanwezige of te verwachten bodem- en grondwaterverontreiniging en de potentiële verspreiding daarvan.

De hierboven gevraagde aandachtspunten en randvoorwaarden dienen te worden ontleend aan de analyse van de bestaande toestand van het milieu. In hoofdstuk 4 van dit advies wordt nader op de te beschrijven gebiedskenmerken ingegaan.

Aangegeven moet worden welke mobiliteitsbeïnvloedende relaties met bestaande en geplande bebouwing mogelijk of onmogelijk zijn gegeven de structuur en functie van aangrenzende bestaande bebouwde gebieden (bijvoorbeeld gezamenlijk gebruik van groenvoorzieningen, winkelvoorzieningen zowel voor dagelijkse goederen als niet-dagelijkse goederen, onderwijsvoorzieningen, sociaal-culturele voorzieningen, de te creëren woon-werkrelaties, de aanwezigheid van routes en barrières). In dit kader kunnen ook de consequenties voor de totale stedenbouwkundige structuur (waaronder de woonmilieudifferentiatie) worden beschreven.

Het is van belang de uitgangspunten te beschrijven ten aanzien van de aansluiting op het bestaande en toekomstige (stedelijk) netwerk van verkeer (langzaam verkeer, gemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer) en een prognose te geven voor het verkeer op dit netwerk voor de planperiode. Daarbij behoort een aanduiding van de uitwisselingsmogelijkheden tussen de diverse bestemmingen (wonen, werken en recreatie) en de mate van flexibiliteit in relatie tot geplande en gerealiseerde bovenwijkse en wijkvoorzieningen (points of no return).

In dit verband is van belang dat de plannen voor de ontwikkeling van wegen en openbaarvervoersverbindingen die een rol spelen bij de aansluiting van de twee ontwikkelingsmodellen niet alle in een even gevorderd stadium zijn. Dit geldt voor de Zuidtangent die al is genoemd in VINEX en in PASO en de zogeheten bollensprinter die pas naar

voren is gekomen in het kader van de onderhavige m.e.r. en het structuurplan<sup>11</sup>). Aandacht is ook nodig voor de plannen ten aanzien van N22, S20 en S21 en hun betekenis voor de nieuwe woningbouwlocaties<sup>12</sup>], alsmede de extra belasting die de bouwlocaties op de omringende infrastructuur veroorzaken.

#### 4.3.2 Inrichtingsaspecten

Aanbevolen wordt om voor de vergelijking en afweging van de modellen in globale lijnen na te gaan wat hun potenties zijn voor een milieuvriendelijke inrichting. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een meer ecologische inrichting met aandacht voor zonne- en windenergie, integratie in het landschap, zelfreinigende watersystemen en aan methoden tot intensiever ruimtegebruik door middel van onconventionele stapeling, het beperken van de verharding, een inrichting als verkeersvrije wijk met optimale openbaar vervoerverbindingen, hogere dichtheden en stadsverwarming alsook de plaats van interne geluidbronnen zoals de bevoorrading van winkels, recreatie-inrichtingen en sportterreinen. Zie ook hetgeen wordt vermeld bij het "meest milieuvriendelijke alternatief".

Tenminste zou aangegeven dienen te worden welke inrichtingsaspecten logisch uit de beide modellen voortvloeien.

De bodemkundige en geohydrologische omstandigheden van de bouwlocaties zijn van dien aard dat zowel milieuaspecten als kostenoverwegingen om een afweging van de voor- en nadelen van integrale dan wel selectieve ophoging van de te bebouwen oppervlakken en bedrijfsterreinen met een laag zand vragen<sup>13</sup>].

Als mogelijke pluspunten komen o.a. de volgende factoren naar voren:

- \* vermindering i.p.v. toename van kwel en hiermee van verdroging en verzilting elders (westelijk duingebied).

Toelichting: De Haarlemmermeerpolder veroorzaakt vanwege zijn relatief diepe maaiveldligging reeds een aanzienlijke kwelstroming. Omdat stedelijk bodemgebruik een grotere ontwateringsdiepte vereist dan landbouwkundig bodemgebruik, zal de intensiteit van de kwel en de daarmee samenhangende verdroging en verzilting elders nog toenemen tenzij de maaiveldligging in het toekomstig stedelijk gebied door ophoging met een zandlaag op een hoger niveau wordt gebracht.

- \* waar de bodem uit kleigrond of een slempgevoelige zavel bestaat, heeft het opbrengen van een zandlaag (mits opnieuw gedraineerd) tot

---

11 De Zuidtangent is gepland als Schiphol-snelbus Haarlem-Hoofddorp-Amstelveen in de eerste fase van PASO en als hoogwaardige railverbinding op regionaal niveau IJmond-Haarlem-Hoofddorp-Schiphol-Amstelveen-Weesp, in de tweede fase (maatregel 75, paragraaf 4.3.1.2. van het PASO). Zie verder de opmerkingen hierover in inspraakreactie nr. 16 (bijlage 4).

12 Bijlage 4, inspraakreactie nr. 16, blz. 3.

13 Er zal moeten worden nagegaan in hoeverre dit strookt met de milieuraandvoorwaarden ten aanzien van het multifunctionaliteitsprincipe onder de milieuraandvoorwaarden voor ruimtelijke ordening, zoals vermeld in de bijlage op blz. 71 van het milieubeleidsplan gemeente Haarlemmermeer 1992-1995. Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr. 2.

