



RICHTLIJNEN MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE

*verloofde → w9
sept 2002*

1201-48

RICHTLIJNEN VOOR HET MILIEUEFFECTRAPPORT

OOST-WESTVERBINDING N22-N206

1201-48

RICHTLIJNEN VOOR HET MILIEUEFFECTRAPPORT

OOST-WESTVERBINDING N22-N206

PROVINCIE NOORD-HOLLAND

PROVINCIE ZUID-HOLLAND

APRIL 2002

INHOUDSOPGAVE

- I INLEIDING
- II RICHTLIJNEN
- III INSPRAAKREACTIES (SAMENVATTING + OPMERKINGEN)
- IV ADVIES VOOR RICHTLIJNEN VOOR HET MER VAN DE
COMMISSIE VOOR DE MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

I. INLEIDING

De provincies Noord-Holland en Zuid-Holland zijn het erover eens dat de aanleg van een nieuwe oost-westverbinding tussen de N22 en de N206 mogelijk een oplossing kan bieden voor de verkeersproblematiek in het noordwestelijk deel van de Duin- en Bollenstreek en in de dorpen Zwaanshoek en Beinsdorp.

Ter onderbouwing van de besluitvorming in de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland over een eventuele streekplanwijziging of -uitwerking wordt een milieueffectrapportage uitgevoerd, conform het Besluit milieueffectrapportage 1994, bijlage C categorie 1.2.

Beide provincies zullen in samenwerking met de gemeenten in de regio mogelijke alternatieven voor de oplossing van de problematiek nader onderzoeken. Dit onderzoek moet uiteindelijk leiden tot een besluit van Provinciale Staten van beide provincies, ofwel over de aanleg van een nieuwe verbinding tussen de N22 en de N206, ofwel voor verkeersremmende maatregelen in combinatie met extra openbaar vervoer.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en Zuid-Holland zijn initiatiefnemer voor dit project.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland treden daarbij op als coördinerend initiatiefnemer.

Provinciale Staten van beide provincies vormen het bevoegd gezag. Het bestuur van de provincie Zuid-Holland treedt daar bij op als coördinerend bevoegd gezag.

De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant van 24 oktober 2001. De startnotitie heeft van 29 oktober 2001 tot en met 26 november ter inzage gelegen.

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft op 21 december 2001 haar advies uitgebracht over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER). Tevens zijn 34 inspraakreacties ontvangen. Deze staan vermeld in hoofdstuk III.

II RICHTLIJNEN

Het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage is van een zodanige kwaliteit, dat wij het advies vaststellen als zijnde de richtlijnen voor het op te stellen MER. Het advies wordt in hoofdstuk IV integraal opgenomen.

Als aanvulling op en in samenhang met het advies van de Commissie dienen de volgende richtlijnen in acht te worden genomen.

4. Voorgenomen activiteit en alternatieven

Voor het inperken van alternatieven dient een integrale kwalitatieve argumentatie te worden gegeven. De onderbouwing zal zo veel mogelijk gestoeld moeten zijn op kwantitatieve gegevens.

5. Bestaande milieutoestand en milieugevolgen

Er dient aangegeven te worden wat de consequenties van de alternatieven en varianten zijn voor:

- het beleidsdoel uit de PKB '5^e baan Schiphol', om 500 ha geluidsbelast recreatiegebied te
- compenseren in het toekomstig recreatiegebied Haarlemmermeer Groen;
- de geplande recreatieve wandel- en fietsroutes;
- de geplande hydrologische bufferzone in het gebied.

III INSPRAAKREACTIES

A. Samenvatting van de ingediende inspraakreacties

1. VVD Afdeling Bennebroek, Bennebroek +3 eensluitende reacties

De VVD is van mening dat het MER-onderzoek, zoals in de startnotitie is beschreven te beperkt van opzet is. Zij verzoekt extra alternatieven in het MER uit te werken:

- een noordelijke variant, maar dan ter hoogte van de Oosteinderlaan;
- de streekplanvariant;
- alternatieven met en zonder aansluiting van de N22 op de Aziëweg;
- een andere dosering van het verkeer op andere uitvalswegen van en naar Zuid-Kennemerland richting de Haarlemmermeer;
- verlengen van de N207 naar de N206;
- het achterwege laten van een afslag van de nieuwe weg naar de N208.

Verder vraagt het bestuur om aandacht te schenken aan de barrièrewerking van een toename van het verkeer op de noord-zuidroute in het dorp, te onderzoeken wat de effecten zijn op de bereikbaarheid van voorzieningen en de verkeersveiligheid in Bennebroek en de gevolgen voor de milieukwaliteit (geluidhinder en luchtkwaliteit). De noordelijke variant van de weg bezuiden Bennebroek, zoals omschreven in de startnotitie vindt men niet acceptabel.

2. Westelijke Land en Tuinbouw Organisatie (WLTO), Haarlem

De WLTO pleit ervoor om in het kader van landschap ook de gevolgen van de alternatieven voor het areaal bollenteelt te inventariseren en rekening te houden met de afspraken uit het Pact van Teylingen. In het kader van de bereikbaarheid dienen ook de gevolgen voor de bereikbaarheid van de verschillende landbouwgebieden in het studiegebied te worden meegenomen. Dit geldt ook voor de barrièrewerking van alternatieven voor de landbouwfunctie. Tenslotte wordt gepleit in aanvulling op het MER, een Landbouw Effect Rapportage op te stellen.

3. A.J.M. Lommerse, Hillegom

Inspreker wijst op de zijns inziens onevenwichtige wijze van plannen: het gebied werd twaalf tot vijftien jaar geleden agrarisch landelijk gebied en nu verandert dat weer. Verder wenst hij in het vervolg tijdig geïnformeerd te worden over de ontwikkelingen.

4. Waterschap Groot Haarlemmermeer, Hoofddorp

Het waterschap wijst erop dat de aanleg c.q. voorbereiding van de nieuwe infrastructuur, de mogelijke bergingsfunctie, die onderzocht wordt binnen het Strategisch Groenproject Haarlemmermeer Groen, niet mag frustreren. Verder dient er in het MER voldoende aandacht te zijn voor de opbarstproblematiek en kwelgevoeligheid in het gebied.

5. Vereniging Onderzoek Flora en Fauna, Wageningen

In het gebied zijn volgens de beschikbare databestanden, belangrijke natuurwaarden aanwezig. De vereniging dringt er dan ook op aan om binnen het MER de gegevens over de soorten serieus mee te wegen. Voor een aantal soorten kunnen mitigerende en compenserende maatregelen genomen worden. De vereniging en een aantal particuliere gegevensbeherende organisaties hebben voor een aantal soortgroepen gegevens beschikbaar. Voor de soortgroepen waarvan gegevens ontbreken, beveelt de vereniging aan om een basisinventarisatie te laten uitvoeren.

6. Hoogheemraadschap van Rijnland, Leiden

Het hoogheemraadschap verzoekt de functies van de polder- en boezemwatersystemen en de gevolgen voor deze functies bij wijzigingen in de zone van de oost-westverbinding expliciet te laten beschrijven in het MER. Ook de gevolgen van de weg voor eventuele nieuwe functies in de gebieden van het Strategisch Groenproject (onder andere seizoensberging en piekberging) dienen te worden meegenomen. Verder wordt gevraagd om in de paragraaf Bodem en Water specifieke aandacht te besteden aan de (her)inrichting van het watersysteem. Men stelt onder andere voor dat:

- ten aanzien van de compensatie van het verhard oppervalk uitgegaan moet worden van het creëren van ten minste 10% extra open water;
- het te dempen boezemwater in ieder geval gecompenseerd dient te worden;
- de bermen langs de weg moeten ten minste 7 m breed worden in verband met de diffuse verontreiniging van het wegverkeer;
- de nieuw te graven watergangen voorzien dienen te worden van natuurvriendelijke oevers.

Ten aanzien van de waterkwaliteit wordt onder andere opgemerkt dat het hoogheemraadschap graag ziet dat de waterkwaliteitseffecten van de run-off van de oost-westverbinding, verzilting, kweltoename en daarmee ontoelaatbare nutriëntenbelasting, expliciet in kaart worden gebracht. Tenslotte wordt speciale aandacht gevraagd voor de effecten op de waterkwaliteit die de aanpassingen (met lozingen van bemalingswater) tijdens en na de aanleg van de verbinding met zich mee brengen en deze in het MER te laten benoemen.

7. S.J. Spijker BV, Hillegom

Inspreker heeft de nodige bedenkingen over een variant die over de Oosteinderlaan loopt, omdat deze consequenties heeft voor zijn bedrijf en het woongenot in de omgeving.

8. J.G.Th. de Groot, De Zilk

Inspreker maakt bezwaar tegen de variant, waarbij een aansluiting op de N206 wordt gemaakt ter hoogte van de Zilkerduinweg te De Zilk, waardoor enkele woningen mogelijk zouden moeten verdwijnen. Er wordt gewezen op de geluidsoverlast en luchtverontreiniging, indien de woningen niet zullen verdwijnen. Ook voor het cultuurhistorische aspect moet aandacht zijn. Gepleit wordt voor een onderzoek naar de mogelijkheden in de totale omgeving waar de problemen zich afspelen. Tenslotte wil inspreker graag tijdig geïnformeerd worden over de ontwikkelingen.

9. Bouwbedrijf de Groot, De Zilk

De bezwaren komen op hetzelfde neer als gesteld onder 8) met dien verstande dat het nu om een bedrijf gaat wat mogelijk zou moeten verdwijnen.

10. Royal van Zanten, Hillegom

De inspreker is verheugd over het initiatief in verband met de mogelijke ontsluiting van het bedrijf, maar maakt zich zorgen over een variant, die het bedrijf in tweeën zou splitsen. Men verzoekt in het vervolg van het project zoveel mogelijk betrokken te worden bij de tracé-bepaling.

11. J.B.A.M. Christoffels, M.P.J. Vester en H.C. van Saase, Zwaanshoek
De insprekers maken bezwaar tegen de wijze waarop de startnotitie ter inzage is gelegd, waarbij zij niet tijdig zijn geïnformeerd over de ter visielegging, ondanks een toezegging. Tevens maken zij bezwaar tegen de noordelijke variant, waarbij bedrijven worden gesplitst en een goede bedrijfsvoering onmogelijk wordt gemaakt. Ook wordt de rust in broedgebieden ernstig verstoord. Zij vragen om de doortrekking van de N207 nader te onderzoeken.
12. Fractie VVD-Hillegom, Hillegom
De fractie vraagt om zowel het studiegebied als het plangebied te vergroten en extra varianten in het onderzoek mee te nemen:
- een zuidnoordverbinding direct langs het spoor, hierop aangesloten de doorgetrokken N 207 naar de N206;
 - een variant hierop is om de N206 ten noorden van De Zilk te verbinden met de weg langs het spoor.
- Verder is men van mening dat de informatie naar de Hillegomse burger te kort is geschoten.
13. NV Nederlandse Gasunie, Groningen
De Gasunie geeft aan dat in het plangebied aan de zuidkant, een regionale gastransportleiding is gelegen. De ligging hiervan is van wezenlijke invloed op de te maken keuze voor aanleg van de weg.
14. T. Kroft, namens Leidse Vaart Landelijk, Heemstede
De inspreker verbaast zich erover dat de gemeente Heemstede kennelijk niet is betrokken bij het project.
15. Vereniging Meerwijk-Bennebroek, Bennebroek
De vereniging geeft aan dat de in de startnotitie opgenomen tracés een belasting vormen voor zowel het natuurlijk milieu als het leefmilieu in de woonkernen van Bennebroek en Hillegom. Zij vraagt in het MER de effecten te onderzoeken:
- alternatieve tracés tussen Bennebroek en Hillegom in bijvoorbeeld in de omgeving van de Oosteindervaart;
 - het achterwege laten van een afslag van de nieuwe weg naar de N208;
 - een nieuw aan te leggen verbinding tussen de westelijke randweg en de N206 in De Zilk;
 - de oostwest verkeersstromen die in Bennebroek ontstaan om de Rijksstraatweg te ontwijken.
16. C.A.N.M. Heemskerk, Hillegom
Inspreker geeft aan dat de oost-westverbinding in strijd is met het Pact van Teylingen. Hij pleit voor een noord-zuidverbinding parallel aan de Rijksstraatweg.
17. E.A.A.M. de Groot, De Zilk
De reactie komt overeen met hetgeen onder 8 is aangegeven.
18. H.N.M. Verhaar, Hillegom
Er wordt gevraagd om in het MER te onderzoeken wat de bestemming is van het verkeer, komende van de N207 naar de N208 richting Hillegom.
19. Bouwkundig bureau de Groot, De Zilk
De reactie komt overeen met hetgeen onder 8 is aangegeven.

20. Wijkraad Oostduin, Hillegom
De wijkraad vindt het tracé door 'de Polders', onaanvaardbaar. In het bestemmingsplan is vastgelegd dat het om een landschappelijk zeer waardevol gebied gaat. De problematiek ligt volgens de raad meer bij de noord-zuidverbinding en het doodlopen van de N206 bij De Zilk. Een zuidelijke verbinding naar de N22 (bijvoorbeeld bij Sassenheim of via de N207) zou een oplossing kunnen zijn, in combinatie met verkeersremmende maatregelen. De wijkraad wil graag op de hoogte gehouden worden van de ontwikkelingen.
21. P.J. Verhoef, namens Meiland Pallets BV, Ter Aar
Er wordt bezwaar gemaakt tegen de aanleg van een tracé op of direct grenzend aan de Oosteinderlaan te Hillegom, omdat dat grote nadelige gevolgen heeft voor het bedrijf Meiland Pallets.
22. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Zuidwest, Dordrecht
De wettelijke adviseur geeft aan dat:
- voor het bepalen van tracévarianten rekening gehouden dient te worden met de effecten op het beschermd natuurmonument Duinen bij Vogelenzang. Daarnaast wordt gevraagd om mitigerende maatregelen mee te nemen bij het uitwerken van de varianten die negatieve effecten hebben op het gebied;
 - voor het Strategisch Groenproject Haarlemmermeer een raamplan is opgesteld, wat uitgangspunt moet zijn voor de mer-studie. Verzocht wordt om rekening te houden met barrièrewerking en geluidshinder voor recreatie, alsmede met versnippering van het gebied.
23. Bloemisterij C.A.M. Granneman, Hillegom
Ten aanzien van het noordelijke tracé wordt aangegeven dat een uniek stukje landschap wordt doorkruist. Het is in tegenspraak met het pas vastgestelde bestemmingsplan en het Strategisch Groenproject Haarlemmermeer. Te kiezen valt voor de nuloptie of een meer zuidelijk gelegen tracé, het liefst ten zuiden van Hillegom, in aansluiting op bestaande wegen. Een goede ontsluiting van het station van Hillegom is daarbij zeer gewenst.
24. J.W.L. Abrahamsen en F.E. Steenwinkel, Bennebroek
Namens een groep bewoners van zuid-Bennebroek wordt nut en noodzaak van de nieuwe verbinding in twijfel getrokken. Het noordwest verkeer in Bennebroek zal door de verbinding aanzienlijk toenemen. De Bennebroek-variant zal flora en fauna doen verdwijnen, geluids- en stankoverlast te weeg brengen en aantrekkelijk werken voor verkeer uit de richting Haarlem. Als er toch voor een verbinding wordt gekozen, lijkt de noord-Hillegomvariant het meest in aanmerking te komen. De bewoners willen op de hoogte gehouden worden van de ontwikkelingen.
25. Burgemeester en Wethouders van Bennebroek, Bennebroek
De gemeenteraad spreekt zijn bezorgdheid uit over de mogelijke geluidseffecten op de woonbebouwing in het zuidelijke gedeelte van Bennebroek, indien zou worden gekozen voor het meest noordelijke tracé. Verder vraagt de raad om de Oosteindervaartvariant in het MER te onderzoeken.
26. Stichting Het Zuid-Hollands Landschap, Rotterdam
De Stichting dringt er op aan om in het MER uitgebreid aandacht te geven aan onderzoek naar de mogelijkheden voor het nemen van verkeersremmende maatregelen, in combinatie met extra openbaar vervoer.

Men heeft onoverkomelijke bezwaren tegen de varianten die de Oosteinderpolder en de Vosse- en Weerlaner polder doorkruisen. Onderzoek naar de huidige en potentiële waarden (gezien de toekomstige bestemming) van deze polders zal moeten plaatsvinden. De huidige varianten zullen een zeer negatieve invloed hebben op deze waarden.

Tenslotte wordt een onderbouwing gevraagd in het MER, waarom het verlengen van de N22 naar de A44 een onvoldoende bijdrage levert aan het oplossen van de problematiek.

27. Milieu Overleg Duin- en Bollenstreek (MODB), Noordwijk
Het overleg geeft aan dat bij diverse leden van bij hen aangesloten verenigingen, veel kennis van zaken is over flora, fauna en vegetatie in het gebied. Het overleg wil graag op de hoogte gehouden blijven van de ontwikkelingen.
28. Burgemeester en Wethouders van Bloemendaal, Bloemendaal
De gemeente geeft als belangrijk aandachtspunt aan, de mogelijke doorsnijding van het open agrarisch gebied van de binnenduinrand.
29. Kees van Haaster & Zn., Vogelenzang
Inspreker ziet weinig verlichting door de maatregelen voor het dorp Vogelenzang, omdat veel mensen geen andere route zullen nemen; doortrekking van de N206 naar de Rijksstraatweg geeft veel schade aan het open karakter van het gebied en de bollenteelt. Er wordt gepleit voor alleen een verbinding tussen de Rijksstraatweg en de N22.
30. Dorpsraad Zwaanshoek, Zwaanshoek
De dorpsraad spreekt haar waardering uit over de inhoud van de startnotitie en hoopt op een snelle realisering van de oost-westverbinding.
31. Bewoners van de Harp, Bennebroek
De bewoners geven aan dat de Bennebroekvariant zeer ingrijpende gevolgen zal hebben voor de kwaliteit van de woonsituatie (geluidsoverlast, luchtverontreiniging).
32. Global Garden BV Bomencentrum, Zwaanshoek
De inspreker is verontrust over de mogelijkheid dat de verbinding over zijn 5 ha groot groencentrum zal gaan lopen. Hierin staan zeldzame boomsoorten en er is een ransuilpopulatie.
33. Bewoners van de Oosteinderlaan, Hillegom
De bewoners maken zich zorgen over een eventuele variant over de Oosteinderlaan. Zij willen op de hoogte gehouden worden.
34. Buurtbewoners Hillegommerdijk en Spieringweg, Zwaanshoek
De verbindingsweg doorsnijdt volgens de bewoners 'het groene hart' van Zwaanshoek. Zij wijzen daarbij onder andere op het bomencentrum met uilenpopulatie (inventarisaties bijgevoegd).
Verder wordt gewezen op de geluidsoverlast en het zicht op een eventueel viaduct over de Ringvaart. De Hillegomvariant zou een betere oplossing kunnen zijn.

B. Algemene opmerkingen met betrekking tot de inspraakreacties

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft de inspraakreacties bij haar advies betrokken.

Alternatieven

Uit de inspraakreacties blijkt dat de inperking van de alternatieven niet voor iedereen afdoende is gemotiveerd. Om te kunnen afwegen of bij de inperking van alternatieven in de startnotitie geen relevante alternatieven over het hoofd zijn gezien, dient in het MER een structuurvisie op het studiegebied te worden gegeven, alsmede een analyse van de problemen en de mogelijke oplossingen daarvoor (peiljaar 2020).

Milieugevolgen

Uit de inspraakreacties komt naar voren dat gevreesd wordt voor grote effecten op het woon- en leefmilieu. In de richtlijnen worden onder andere geluid, trillingen, luchtkwaliteit, veiligheid, visuele effecten en bereikbaarheid als belangrijke in het MER te onderzoeken items aangemerkt.

Ook wijzen verschillende insprekers op de invloed van de ingreep op de bestaande en potentiële waarden van bodem, water, cultuurhistorie, landschap en natuur. De richtlijnen geven aan dat de invloed van de alternatieven en varianten op deze aspecten, duidelijk in het MER moet worden beschreven.

Degenen die schriftelijk opmerkingen hebben gemaakt, zullen een exemplaar van de richtlijnen toegestuurd krijgen.

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Oost-Westverbinding N22-N206

21 december 2001

1201-43

ISBN 90-421-0923-8
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieueffectrapportage

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG

uw kenmerk
DWM2001/9759

uw brief
23 oktober 2001

ons kenmerk
1201-38/vE/eh

onderwerp
Advies voor richtlijnen Oost-Westverbin-
ding N22-N206

doorkiesnummer
(030) 234 76 25

Utrecht,
21 december 2001

Geacht college,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de Oost-Westverbinding N22-N206. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

drs. J.G.M. van Rhijn
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Oost-Westverbinding N22-N206

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Oost-Westverbinding N22 – N206

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffect-
rapport over de Oost-Westverbinding N22 – N206,

uitgebracht aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland (coördinerend) door de
Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.
Oost-Westverbinding N22 – N206,

de secretaris



drs. M. van Eck

de voorzitter



drs. J.G.M. van Rhijn

Utrecht, 21 december 2001

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES	2
3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING.....	3
3.1 Probleemstelling en doel.....	3
3.2 Besluitvorming.....	4
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	5
4.1 Algemeen	5
4.2 Beschrijving van de alternatieven	7
4.3 Meest milieuvriendelijk alternatief	8
5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN MILIEUGEVOLGEN.....	9
5.1 Algemeen	9
5.2 Mobiliteit	10
5.3 Woon- en leefmilieu.....	10
5.4 Bodem, water, landschap en natuur	12
6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN.....	14
7. LEEMTEN IN INFORMATIE.....	14
8. EVALUATIEPROGRAMMA	15
9. VORM EN PRESENTATIE.....	15

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 23 oktober 2001 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 206 d.d. 24 oktober 2001
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

De provincies Noord-Holland en Zuid-Holland overwegen een nieuwe oost-westverbinding aan te leggen tussen de N22 en de N206 in het gebied tussen Hillegom en Bennebroek. Ter onderbouwing van de besluitvorming over een eventuele streekplanwijziging of -uitwerking wordt milieueffectrapportage uitgevoerd, conform het Besluit m.e.r. bijlage C categorie 1.2.

Bij brief van 23 oktober 2001 heeft Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport¹. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant van 24 oktober 2001².

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze bijvoorbeeld naar haar oordeel:

- * informatie bevat die in het MER opgenomen moet worden of die nader onderzocht moet worden, zoals informatie over specifieke lokale milieumstandigheden;
- * belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt, zoals over te onderzoeken alternatieven.

De Commissie is van mening dat de startnotitie al veel relevante informatie bevat voor de richtlijnen en het MER. Dit advies richt zich vooral op aanvullende punten.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

⁴ Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

2.

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

In het MER moet aan de hand van een analyse van achterliggende oorzaken en een structuurvisie op het plangebied een concreet meetbare **doelstelling** worden opgesteld inzake leefbaarheid en verkeer. Daarbij moet duidelijk worden of het afronden van de regionale hoofdstructuur door het maken van een verbinding tussen de N22 en de N206 als een min of meer zelfstandige neven-doelstelling wordt beschouwd, of dat het uitsluitend gaat om het oplossen van de verkeersleefbaarheidsproblemen in het plangebied.

Overige doelstellingen die voortvloeien uit het vigerende beleid, bijvoorbeeld inzake natuur en landschap, kunnen in de vorm van randvoorwaarden in het MER worden opgenomen.

De Commissie adviseert een aantal alternatieve **structuurbeelden** voor de functionele hiërarchie van het wegennet in een verkeersmodel door te rekenen. De resultaten kunnen worden gebruikt om te toetsen in hoeverre het gebruik van het wegennet overeenkomt met de functionele hiërarchie van de wegen. Vanuit deze analyse kan tot een goed gemotiveerde inperking van alternatieven worden gekomen die in de MER verder wordt uitgewerkt.

Relevante **alternatieven en varianten**, die na deze nadere motivering overblijven, moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. De alternatieven zullen in principe bestaan uit een combinatie van aanleg van nieuwe weggedeelten met verkeersgeleidende maatregelen op de bestaande wegen, tenzij blijkt dat ook met alleen dit laatste het doel kan worden bereikt. De alternatieven moeten worden getoetst op hun robuustheid in het licht van mogelijke toekomstige ontwikkelingen (no-regret-toets).

Het voorkeurs- en meest milieuvriendelijke tracé, respectievelijk de uitvoering van eventueel nieuw aan te leggen wegverbindingen moet worden gemotiveerd door varianten onderling te vergelijken.

De Commissie acht in dit MER vooral de **afweging** van belang tussen de effecten voor de bewoners in het plangebied en de effecten op de ontwikkelingsmogelijkheden van het natuur- en recreatiegebied Strategisch Groenproject Haarlemmermeer (met inbegrip van de polders tussen Hillegom en Bennebroek).

De verkeersberekeningen vormen een belangrijke basis bij de effectbeschrijving voor bereikbaarheid, geluid, veiligheid en luchtverontreiniging.

Bij de effectbeschrijving voor het onderdeel **woon- en leefmilieu** gaat het om de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieuaspecten als geluid, trillingen, luchtverontreiniging, veiligheid, barrièrewerking, voorzieningenniveau, visuele hinder en gedwongen vertrek door sloop van huizen op de gezondheid en de sociale omstandigheden van mensen.

Bij de effectbeschrijving voor het onderdeel **natuur** gaat het eveneens om de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieuaspecten: areaalverandering, versnippering en barrièrewerking, verstoring door geluid en betreding, verandering in grond- en oppervlaktewaterkwantiteit en -kwaliteit en eutrofiëring. Deze moeten in onderlinge samenhang worden beschouwd.

Het MER dient een systeembeschrijving te bevatten van het studiegebied, waarin op hoofdlijnen wordt ingegaan op de relatie tussen enerzijds de bodempopbouw en de ontstaansgeschiedenis van het gebied en anderzijds de bestaande en potentiële waarden op het gebied van water, bodem, natuur, cultuurhistorie en landschap.

De **samenvatting** is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn voor een brede doelgroep van belangstellenden en belanghebbenden en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. De samenvatting moet duidelijk kaartmateriaal bevatten.

3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

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

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

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 bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

3.1 Probleemstelling en doel

Probleemstelling

In de probleemstelling moet worden beschreven voor welke knelpunten het voornemen een oplossing moet bieden en welke aanleiding en ontwikkelingen tot het initiatief hebben geleid. De startnotitie geeft alleen een kwalitatieve beschrijving daarvan. De probleemstelling zal specifiekere moeten worden uitgewerkt. Daarbij moet ook expliciet aandacht worden besteed aan de achterliggende oorzaken voor de problemen. Duidelijk moet worden:

- ° welke verkeersstromen door het gebied gaan en moeten gaan;
- ° of deze stromen zich bevinden op wegen die daarvoor qua functie bedoeld en geschikt zijn;
- ° wat de verhouding lokaal intern, lokaal extern en doorgaand verkeer is;
- ° wat de aard (woon-werk, zakelijk, recreatief) van het verkeer is, de herkomst en bestemming en het aandeel vrachtverkeer;
- ° wat de plaats, tijdstippen, frequenties, aard en omvang van de problemen zijn, zoals congestie, geluidsniveaus, ongevallen etc.

In de startnotitie ligt bij de probleemstelling het accent op de verkeers/leefbaarheidsproblemen in de kernen in het plangebied. Uit de titel van de startnotitie en uit de aard van de belangrijkste oplossingrichting in de startnotitie kan worden afgeleid dat het ook als een probleem wordt beschouwd dat de N206 min of meer doodloopt en geen logische doorlopende verbinding heeft met de N22. Het MER dient aan te geven of het inderdaad een nevendoeelstelling is deze ontbrekende verbinding aan te leggen.

Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel (of de doelen) worden afgeleid. Daarbij moeten ook de doelen ten aanzien van milieubescherming en -verbetering worden aangegeven.

De doelen zijn in de startnotitie nog niet expliciet vermeld. Gegeven de voorlopige probleemstelling zouden aspecten als verkeersafwikkeling, leefbaarheid en veiligheid een rol moeten spelen. De doelen moeten in relatie tot de probleemstelling (zie §3.1) en de structuurvisie (zie §4.1) expliciet en meetbaar worden beschreven, zodat ze kunnen dienen voor het kiezen en beoordelen van de te beschrijven alternatieven.

3.2

Besluitvorming

In de startnotitie staat aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) te ontleen zijn aan beleidsnota's, plannen en wetten. Dit overzicht is op hoofdlijnen afdoende. De Commissie acht echter specifiekere informatie nodig over het Pact van Teylingen (in verband met mogelijke aantasting van het areaal aan bollenteeltgronden), het Raamplan Haarlemmermeêr Groen en de waterhuishoudingsplannen die voor het gebied zijn vastgesteld.

In de startnotitie staat nog niet duidelijk of er in (de omgeving van) het studiegebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen⁵, zoals bodembeschermingsgebieden, stiltegebieden, waardevolle cultuurlandschappen, GEA-objecten, archeologische vindplaatsen, of onderdelen van de ecologische hoofdstructuur. In het MER dient dit te worden aangegeven.

Tevens moet nog worden beschreven worden welke maatstaven voor de beoordeling van alternatieven (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid worden ontleend. Daarbij vraagt de Commissie speciale aandacht voor de Europese kaderrichtlijn luchtkwaliteit⁶ die geïmplementeerd is in het Besluit luchtkwaliteit.

In het MER dient te staan voor welke besluiten het is opgesteld. Tevens kan worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

⁵ De Directie LNV, bijlage 4 nummer 22, wijst op het Beschermd natuurmonument Duinen bij Vogelenzang. Wanneer risico bestaat op aantasting van wezenlijke waarden daarbinnen (waaronder ook de functie als stiltegebied) dienen de natuurbeschermingsformules te worden doorlopen uit het Structuurschema Groene Ruimte.

⁶ De eerste dochterrichtlijn is de Richtlijn 1999/30/EG van de Raad van 22 april 1999 betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht.

4.

VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

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, en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."*

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

4.1

Algemeen

Volgens de startnotitie betreft de voorgenomen activiteit het nemen van maatregelen ter verbetering van de verkeerssituatie in en rondom Beinsdorp, Bennebroek, Hillegom, Vogelenzang en Zwaanshoek. Een belangrijk in beschouwing te nemen maatregel is de aanleg van een oostwestverbinding tussen de N22 en de N206 in het gebied tussen Hillegom en Bennebroek. Voor de ligging en aansluiting van de weg zijn diverse varianten mogelijk. Verder worden verkeersremmende, capaciteitsvergrotenende, gebruik-van-openbaar-vervoer-bevorderende maatregelen voor het gebied in beschouwing genomen, alsmede flankerende beleid.

Inperking van alternatieven

Uit de inspraak blijkt dat de inperking van alternatieven niet voor een ieder afdoende is gemotiveerd⁷. Om te kunnen afwegen en beoordelen of bij de inperking van alternatieven in de startnotitie geen relevante alternatieven over het hoofd zijn gezien, acht de Commissie het nodig dat er in het MER een structuurvisie op het studiegebied wordt gegeven.

Het studiegebied is namelijk een complex gebied vanuit verkeerskundig oogpunt. Een duidelijke hoofdstructuur in de vorm van bijvoorbeeld een rijkswegennet ontbreekt. Bovendien is de ruimtelijke ontwikkeling fragmentarisch en verspreid. De oorspronkelijke noordzuidoriëntatie verandert steeds sterker naar een oostwestoriëntatie (o.a. door meer extern verkeer en de ontwikkeling van Schiphol). De gesignaleerde problemen zijn zo het gevolg van:

- ° het ontbreken van een heldere hoofdstructuur;
- ° een fragmentarische en niet op de wegenstructuur afgestemde ruimtelijke ontwikkeling (zo veroorzaakt volgens de startnotitie het industriegebied Hillegom-Noord problemen met vrachtverkeer);
- ° veranderende vervoerpatronen.

Structuurproblemen zijn moeilijk te bestrijden met ad-hoc verkeersoplossingen. Elke oplossing veroorzaakt elders weer andere problemen. Het gevaar is groot dat een 'lappendeken' ontstaat, waarin maatregelen elkaar onvoldoende versterken en waarin nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen steeds opnieuw voor knelpunten zorgen.

⁷ In de reacties nummer 1, 11, 12, 15, 25 en 26 worden bijvoorbeeld opmerkingen gemaakt over de motivering van alternatieven en wordt gevraagd bepaalde alternatieven alsnog in het MER mee te nemen.

Visie

Om ad-hoc ingrepen te voorkomen is behoefte aan een helder kaartbeeld met daarop aangegeven de gewenste functionele hiërarchie van hoofdwegen in relatie tot de bevolkingsconcentraties en andere verkeersaantrekkende centra. Aan de hand van dit kaartbeeld dient te worden bepaald:

- * wat het gewenste gebruik van de verkeersvoorzieningen zou moeten zijn;
- * welke schakels daarin ontbreken en van welk functioneel niveau de betreffende schakels zijn;
- * welke bestaande schakels overbodig⁸ zijn, dan wel in functie kunnen worden teruggebracht.

Aan de hand van deze visie dient op structuurniveau een analyse te worden gegeven van de problemen en mogelijke oplossingen daarvoor (peiljaar 2020).

Wanneer uit een dergelijke analyse blijkt dat verkeersproblemen in belangrijke mate worden veroorzaakt door het ontbreken van een verbinding tussen de N206 en de N22, dan zou het voor de hand liggen een verbinding ten zuiden van Hillegom via de N207 nog eens opnieuw te bezien in combinatie met aanvullende maatregelen noordelijker. Als er echter het doorgaande verkeer minder problemen veroorzaakt dan het eigen verkeer van de kernen Hillegom en Bennebroek, ligt het voor de hand (ook) naar oplossingen te kijken waarin bijvoorbeeld het verkeer van en naar Hillegom en Bennebroek via nieuwe lokale verbindingen zo snel mogelijk naar de N22 wordt geleid.

Mogelijk is een belangrijk onderdeel van het probleem dat de N206 aantrekkelijk werkt op verkeer dat verderop vastloopt. Dan kan tevens worden gezocht naar oplossingen waarbij (een deel van) deze weg wordt 'afgewaardeerd' in combinatie met de eerder genoemde maatregelen.

Er is naar de mening van de Commissie derhalve aanleiding om in de samenstelling van de varianten ruimte te laten voor varianten waarbij het oostelijke deel van de verbinding (tussen N22 en N208) en het westelijke deel (tussen N208 en N206) verschillend worden benaderd, bijvoorbeeld door alleen het oostelijke deel aan te leggen.

Getrapte aanpak

De Commissie adviseert een aantal alternatieve structuurbeelden voor de functionele hiërarchie van het wegennet in een verkeersmodel door te rekenen. De resultaten kunnen worden gebruikt om te toetsen in hoeverre het gebruik van het wegennet overeenkomt met de functionele hiërarchie van de wegen. Vanuit deze analyse kan tot een goed gemotiveerde inperking van alternatieven worden gekomen die in de MER verder wordt uitgewerkt.

Relevante alternatieven en varianten, die na deze nadere motivering overblijven, moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. De alternatieven zullen in principe bestaan uit een combinatie van aanleg van nieuwe weggedeelten met verkeersgeleidende maatregelen op de bestaande wegen, tenzij blijkt dat ook met alleen dit laatste het doel kan worden bereikt.

In alle gevallen dient de samenhang van maatregelen binnen een variant goed te worden benoemd (nieuwe schakels, verkeersgeleidende maatregelen, aansluitingen en functionele hiërarchie).

⁸ Hiermee wordt bedoeld dat een ruim gedimensioneerd stuk weg verkeer aantrekt dat elders vastloopt in een wegenstructuur die niet geschikt is voor een dergelijk aanbod.

De mogelijke ontwikkelingen op langere termijn moeten ook worden meegenomen bij de afweging van de alternatieve structuurbeelden voor de hiërarchie van het wegennet.

In het MER moet ruim aandacht worden besteed aan de vraag of de op dit moment te kiezen oplossing bij verschillende denkbare ontwikkelingsrichtingen in de toekomst ook nog steeds de meest optimale is (no-regret-toets).

Bij elk alternatief moet worden aangegeven of mitigerende en compenserende maatregelen nodig zijn en zo ja, waar deze worden getroffen

De keuze van de alternatieven moet in het MER worden gemotiveerd in relatie tot de gestelde doelen. Als er een voorkeursalternatief wordt aangegeven, moet worden toegelicht waarop deze voorkeur is gebaseerd. In het MER moet in ieder geval een meest milieuvriendelijke alternatief worden geïdentificeerd.

De Commissie stemt in met het voorstel in de startnotitie om het nulalternatief (=niets doen) als referentiesituatie in het MER te beschrijven, zie ook hoofdstuk 6.

4.2 Beschrijving van de alternatieven

Alternatieven met nieuwe wegtracés

Het voorkeurs- en meest milieuvriendelijke tracé van eventueel nieuw aan te leggen wegverbindingen moet worden gemotiveerd door varianten onderling te vergelijken. In verband met duidelijke vragen uit de inspraak daarover geeft de Commissie in overweging het Oosteindervaarttracé ook in beschouwing te nemen.

In de startnotitie ligt sterk de nadruk op de traceringsvarianten. De Commissie vraagt daarnaast aandacht voor varianten in het wegontwerp, de aansluitingen en het snelheidsregime van de weg. Hiermee kan een lokaal of regionaal karakter van de schakel worden benadrukt. Het snelheidsregime bijvoorbeeld kan van belang zijn voor het verminderen van de geluidhinder in Bennebroek, maar een lager snelheidsregime zal ook effect hebben op het gebruik en derhalve de effectiviteit van de maatregel.

Ook moeten relevante varianten worden vergeleken voor de wijze waarop de bestaande (en eventueel toekomstige) infrastructuur (wegen, spoor, water) wordt gekruist (hoogteligging). Per variant moet worden aangegeven:

- een basisprofiel van de weg (inclusief eventuele parallelwegen) en het beoogde snelheidsregime op basis van de verkeersfunctie;
- principeoplossingen voor bijzondere situaties, bijvoorbeeld de kruisingen met andere infrastructuur;
- principeoplossingen voor lokale ontsluitingswegen en erfontsluitingen die niet (meer) op de huidige of de nieuwe infrastructuur kunnen aansluiten en de eventuele noodzaak van omrijden;
- de oplossing voor het langzaam verkeer en de verkeersveiligheid daarvan;
- het lengteprofiel van de weg, waarin opgenomen de hoogteligging, diepte van in- en ontgraving⁹ en mogelijke noodzaak tot blijvende bemaling, met name bij kruisingen met andere infrastructuur;
- eventuele mitigerende maatregelen en voorzieningen zoals geluidwerende voorzieningen, ecologische verbindingen bij kruisingen van watergangen,

⁹ In verband met hydrologische problemen bij het vergraven van slecht doorlatende lagen.

aanleg van wegbeplanting en uitvoering van bermen, extra aanleg van oppervlaktewater¹⁰ ter compensatie e.d.

- de mogelijke oplossingen bij knelpunten, zoals nabijgelegen woonbebouwing; hoeveelheid te slopen bebouwing.

Aangegeven moet worden welke verticale en horizontale bandbreedte bij het nemen besluit nog resteert en welke variatie dat nog kan hebben bij het bepalen van de milieugevolgen.

Om te komen tot een volwaardig integraal alternatief moet in ieder geval worden aangegeven welke aanvullende maatregelen zowel elders in het plangebied als op het direct aansluitende wegennet nodig zijn om tot een goede oplossing te komen (denk bij dit laatste bijvoorbeeld aan verdubbeling van de nieuwe Bennebroekerweg).

Nulplusalternatief

Het nulplusalternatief vervult een belangrijke functie in het motiveren van nut en noodzaak van nieuwe wegaanleg en dient daarom zo breed mogelijk van opzet te zijn. Tegelijkertijd acht de Commissie het niet zinvol te anticiperen op maatregelen die pas op de langere termijn (na 2020) mogelijk zijn, omdat het onderhavige MER zich richt op het oplossen van huidige problemen. Het studiegebied is zo in ontwikkeling, dat de toereikendheid van de wegenstructuur op termijn opnieuw zal moeten worden bekeken.

4.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:

- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu;
- binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen.

Uit de startnotitie komt naar voren dat bij het zoeken naar oplossingen voor de verkeersproblematiek een strijdigheid kan optreden tussen de belangen van de bestaande bewoners (beperken van hinder) en de belangen die zijn gemoeid met een optimale ontwikkeling (op het gebied van natuurontwikkeling, waterhuishouding en recreatie) van het Strategische Groenproject Haarlemmermeer en de ecologische verbindingen naar het duingebied. De Commissie adviseert daarom bij het ontwikkelen/identificeren van het meest milieuvriendelijke alternatief vanuit ieder van deze twee invalshoeken te zoeken naar een oplossing voor het gesignaleerde verkeersprobleem, waarbij aan genoemde belangen zoveel wordt recht gedaan. Vervolgens kan worden beoordeeld of er combinatiemogelijkheden zijn en welk alternatief uiteindelijk voor het predikaat "meest milieuvriendelijk" in aanmerking komt. Het gaat daarbij om een meest gunstig tracé van een nieuwe wegverbinding, als deze nodig zou zijn in combinatie met overige verkeersgeleidende maatregelen.

¹⁰ Het Hoogheemraadschap Rijnland geeft in reactie nummer 6 aan dat bij extra verharding compensatie nodig zal zijn.

5.

BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN MILIEUGEVOLGEN

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

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 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

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

Bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied¹¹, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij gaat het om de onderwerpen en beschrijvingsmethoden die zijn vermeld in de paragrafen 5.2 tot en met 5.4. De Commissie stemt in met de invulling die de startnotitie geeft aan de autonome ontwikkeling. Als daarnaast niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, dan kunnen hiervoor verschillende scenario's worden gebruikt.

Op kaart moet een overzicht worden gegeven van de in het studiegebied gelegen gevoelige gebieden en objecten.

Milieugevolgen

Bij de beschrijving van de milieugevolgen dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- * bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet, waar nodig, de ernst worden bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid;
- * onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld; zo nodig moet een worst-case scenario worden beschreven;
- * de manier waarop milieugevolgen zijn bepaald dient inzichtelijk en controleerbaar te zijn door het opnemen van basisgegevens in bijlagen of expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal.

De Commissie stemt in met het overzicht van milieueffecten dat in de startnotitie staat aangegeven. Zij acht in dit MER vooral de afweging van belang tussen de effecten voor de bewoners in het plangebied en de effecten op de ontwikkelingsmogelijkheden van het natuur- en recreatiegebied Strategisch Groenproject¹² Haarlemmermeer (met inbegrip van de polders tussen Hillegom en Bennebroek).

¹¹ Het plangebied is volgens de Commissie te krap in de startnotitie op afbeelding 6 aangegeven.

¹² Met de ontwikkeling van dit gebied is tevens gemoeid het belang om verdere aantasting door betreding van het duinengebied en het bossengebied in het strandwallenlandschap te beperken.

5.2 Mobiliteit

De verkeersberekeningen vormen een belangrijke basis bij de effectbeschrijving voor bereikbaarheid, geluid, veiligheid en luchtverontreiniging. Daarom worden ze in de eerste paragraaf van dit hoofdstuk opgenomen.

De Commissie beveelt aan om een modelmatige analyse uit te voeren op alternatieve structuurbeelden voor de functionele hiërarchie van wegen in het studiegebied. In deze analyse wordt beschreven:

- mobiliteitseffecten uitgedrukt in vervoerswijzekeuze (modal split) voor de relatie in het plangebied en met de rest van de relevante omgeving;
- omvang van het gebruik van de verschillende delen van het wegennet;
- samenstelling van het verkeer (intern, extern, doorgaand);
- (resterend) aandeel van (doorgaand, vracht)verkeer op wegen die daarvoor qua functie niet geschikt zijn;
- bereikbaarheid van de economische centra;
- bereikbaarheid van recreatieve voorzieningen en beïnvloeding van recreatieve routes.

Zoals gezegd kan deze structuuranalyse bijdragen aan een goed gemotiveerde inperking van de in de MER te beschouwen alternatieven.

De alternatieven voor inrichting en tracering die in de tweede stap van de analyse overblijven kunnen nadere worden geanalyseerd op de omvang van het verkeer bij diverse vormen van inrichting en aansluiting van de weg. De effecten ervan moeten worden beschreven in de volgende termen:

- omvang en samenstelling van het verkeer op de nieuwe schakel;
- effecten ten aanzien van het gebruik op andere delen¹³ van het wegennet.

Deze effecten moeten vervolgens worden vertaald in effecten op geluid, hinder en verkeersveiligheid in het studiegebied, zie §5.3.

5.3 Woon- en leefmilieu

Bij de effectbeschrijving voor het onderdeel woon- en leefmilieu gaat het om de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieuaspecten als geluid, trillingen, luchtverontreiniging, veiligheid, barrièrewerking, voorzieningenniveau, visuele hinder en gedwongen vertrek door sloop van huizen op de gezondheid en de sociale omstandigheden van mensen.

Deze effecten dienen integraal en afzonderlijk in beeld te worden gebracht. Bij de beschrijving dient duidelijk te worden waar positieve effecten ontstaan onder invloed van de alternatieven en waar negatieve effecten ontstaan.

Voor de alternatieven en varianten moet het volgende worden beschreven.

Geluid

Voor geluidgevoelige objecten (woningen, ziekenhuizen, scholen) binnen de geluidzone van de weg dient de geluidbelasting ten gevolge van de nieuwe weg te worden bepaald. Tevens dient inzicht in het aantal nieuwe "gehinderden" te worden gegeven, waarbij klassen van 5 dB(A) kunnen worden gehanteerd. Daartoe dienen de geluidcontouren vanaf 50 dB(A) te worden bepaald.

¹³ Aansluitende wegen buiten het plan/studiegebied moeten worden beschouwd wanneer er sprake is van een significante verandering in intensiteiten. Als richtlijn daarvoor wordt een toename van 30% of een afname in intensiteit van 20% aangehouden omdat dat ongeveer overeen zou komen met een verschil in geluidbelasting van maximaal 1 dB(A).

In het MER moet staan voor hoeveel woningen er een hogere grenswaarde dient te worden aangevraagd.

Daar waar relevant dienen cumulatie-effecten (ten gevolge van meerdere wegen, industrielawaai, railverkeerslawaai) te worden beschouwd.

Het aantal nieuwe "gehinderden" zal dienen te worden afgezet tegen de verandering van het aantal "gehinderden" als gevolg wijziging van de verkeersintensiteit van bestaande wegen.

De berekeningen kunnen in eerste aanleg uitgevoerd worden volgens Standaard Rekenmethode (SRM) I uit het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai. Alleen in die gevallen waarin verwacht kan worden dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden of SRM I niet gebruikt kan worden, dient de meer gedetailleerde SRM II te worden toegepast.

Trillingen

Inzicht dient te worden verkregen in de optredende trillingen en aantal "gehinderden"¹⁴ in trillinggevoelige bestemmingen ten gevolge van de nieuwe weg alsmede in eventuele verandering van het huidige aantal trilling"gehinderden" als gevolg van wijziging van verkeersintensiteiten.

Lokale luchtkwaliteit

Inzicht dient te worden verkregen in de te verwachten stoffenconcentraties in de (woon)-omgeving ten gevolge van nieuwe wegtracés. Dit betreft de relevante stoffen NO₂ en fijn stof. Overige stoffen worden (op langere termijn) niet maatgevend geacht. Naast de bijdrage van de weg zelf dient de reeds heersende (stads)achtergrondconcentratie te worden beschouwd. Tevens dient inzicht verkregen te worden in verandering van de stoffenconcentraties als gevolg van wijziging van verkeersintensiteiten van de bestaande wegen.

Veiligheid

De Commissie is van oordeel dat het beschouwen van de externe veiligheid op zowel de bestaande wegen als de nieuwe weg in het aandachtsgebied niet relevant lijkt, omdat er waarschijnlijk weinig doorgaand verkeer met gevaarlijke stoffen op deze routes is. Wanneer in het MER (door kwantificering) aannemelijk is gemaakt dat dit verkeer beperkt is, behoeven geen IR en GR (contour)berekeningen te worden uitgewerkt.

Wel dient te worden ingegaan op de veranderingen in de verkeersveiligheid(s-beleving) onder invloed van de voorgenomen verkeersmaatregelen.

Visuele effecten

In het MER moet een beeld worden gegeven van de visuele hinder voor aanwonenden die ontstaat door eventuele nieuwe wegtracés als gevolg van de verhoogde ligging van tracégedeelten, bruggen, viaducten en geluidschermen.

Overige effecten

Tot slot moet worden ingegaan op:

- ° veranderingen in de bereikbaarheid van de verschillende bestemmingen in het plangebied, waaronder het station van Hillegom;
- ° aantallen te slopen woningen en bedrijven;

¹⁴ Indien de gevellijn van woningen op een grotere afstand ligt dan 20 m vanaf de weg van een tweebaansweg en er is geen sprake van verkeersremmende maatregelen in de vorm van drempels kan volgens de Commissie redelijkerwijs worden aangenomen dat er geen sprake zal zijn van trillinghinder.

- ° effecten op de bedrijfsvoering van o.a. agrarische bedrijven; afname van het areaal bollenteeltgebied;
- ° veranderingen in de kwaliteit en gebruiksmogelijkheden van de aan te leggen natuur- en recreatiegebieden in de polder Vosse- en Weerland, de Oosteinderpolder en de Haarlemmermeerpolder.

Hinder tijdens de aanleg

Aangenomen wordt dat alle in aanmerking komende maatregelen om overlast in de aanlegfase te beperken worden genomen. Deze maatregelen kunnen in het MER vast kort worden aangeduid.

5.4 Bodem, water, landschap en natuur

Het MER dient een systeembeschrijving te bevatten van het studiegebied, waarin op hoofdlijnen wordt ingegaan op de relatie tussen enerzijds de bodemopbouw en de ontstaansgeschiedenis van het gebied en anderzijds de bestaande en potentiële waarden op het gebied van water, bodem¹⁵, natuur, cultuurhistorie en landschap. Duidelijk moet in beeld worden gebracht welke samenhangende bijzondere kenmerken en elementen aanwezig zijn in dit gebied met een overgang van bos- en duinlandschap, geestgronden, veenweidegebied naar droogmakerij.

In het MER moet worden beschreven wat de invloed van de alternatieven en varianten hierop is aan de hand van de volgende aandachtspunten.

Bodem en water

- ° beïnvloeding grondwaterstand en -stromingen;
- ° verandering in kwelsituatie;
- ° toename oppervlakte verharding; beïnvloeding van het waterbergend (seizoen en piek) vermogen;
- ° beïnvloeding van bodem-, grondwater- en oppervlaktewaterkwaliteit; effecten van 'runoff';
- ° wijziging in de oppervlaktewaterhuishouding door aanleg, verplaatsen of vergraven van waterlopen;
- ° wijzigingen in de bodemprofielopbouw en de hydrologische eigenschappen daarvan, bijvoorbeeld eventuele doorbreking van afsluitende lagen en de effecten daarvan;
- ° optreden van klink en bodemdaling als gevolg van belasting en het te hanteren peil;
- ° benodigd ophoogmateriaal en herkomst daarvan.

In ieder geval dient met de "Watertoets"¹⁶ rekening te worden gehouden.

Voor de realisatiefase moet worden aangeduid wat blijvende effecten kunnen zijn van bronbemaling van bouwputten op oppervlaktewaterkwaliteit en grondwater.

¹⁵ De Commissie wijst er daarbij op dat de bodemopbouw van de Haarlemmermeer complexer en verscheidener is dan vaak wordt onderkend: de "Beinsdorpaafzetting", fossiele kwelderlandschappen, restveengebieden en andere verschillen in de ondergrond hebben in het verleden invloed gehad op de levensvatbaarheid van boerenbedrijven, maar kunnen ook invloed hebben op de geschiktheid voor aanleg van nieuwe functies (weg, natuur, waterpartij).

¹⁶ Zie bijvoorbeeld "Handreiking Watertoets", oktober 2001.

Culturele en historische geografie en landschap

In het MER moet mede op basis van een korte beschrijving van de ontginningsgeschiedenis het volgende worden beschreven:

- aantasting dan wel inpassing van waardevolle landschappelijke, cultuurhistorische, archeologische en aardkundige elementen en patronen;
- invloed op de visueel-ruimtelijke structuur met de belangrijkste beeldbepalende of structurerende elementen zoals karakteristieke open ruimten, wegenstructuren en laanbeplantingen. (Aanbevolen wordt om hierbij gebruik te maken van kaartmateriaal en foto's waarop de nieuwe situatie kan worden ingetekend en de veranderingen als gevolg van de nieuwe wegtracés zichtbaar worden.)

Natuur(ontwikkeling)

Bij de effectbeschrijving voor het onderdeel natuur gaat het eveneens om de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieuaspecten: areaalverandering, versnippering en barrièrewerking, verstoring door geluid en betreding, verandering in grond- en oppervlaktewaterkwantiteit en -kwaliteit en eutrofiëring. De belangrijkste aspecten, waaraan aandacht moet worden besteed bij het beschrijven van de gevolgen van de alternatieven, zijn de negatieve of positieve invloeden op:

- beschermde natuurgebieden, dier- en plantensoorten¹⁷;
- potentiële natuurwaarden in het plangebied
- de organismen waarvoor de ecologische verbinding tussen de Haarlemmermeer en het duingebied was gepland.

Eventuele nieuwe wegtracés liggen volgens de startnotitie voor het overgrote deel in het Strategisch groenproject Haarlemmermeer. Omdat het Strategisch Groenproject Haarlemmermeer als vastgesteld beleid kan worden beschouwd, dient te worden nagegaan welke invloed ieder van de alternatieven heeft op de geplande kwaliteiten in dit plan. Daarbij dient te worden ingegaan op de natuurtechnische eisen die in het plan zijn gesteld om de natuurontwikkeling tot stand te brengen en op de vraag of deze door de voorgenomen activiteit worden beïnvloed.

¹⁷ In de inspraakreactie van de Vereniging Onderzoek Flora en Fauna, bijlage 4 nummer 5, wordt een overzicht gegeven van de in het gebied aanwezige beschermde soorten. Verder wijzen enkele inspraakreacties op de aanwezigheid van een populatie uilen. Wanneer aantasting dreigt van het voortbestaan van populaties van beschermde soorten onder invloed van de voorgenomen activiteit, dienen de passende stappenschema's van de beschermingsformules te worden doorlopen.

6.

VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

De milieueffecten van de alternatieven en varianten moeten onderling én met de referentie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten verschillen. Tevens moet inzicht worden gegeven in het doelbereik. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden.

Desgewenst kan een indicatie worden gegeven van de kosten van de verschillende alternatieven.

De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen. Bij het opstellen van de tabellen dient voor de volgende punten aandacht te zijn:

- er moet een duidelijke en controleerbare koppeling zijn tussen de achtergrondinformatie en de inhoud van de tabellen;
- in de eindtabel moeten integrale alternatieven worden vergeleken, varianten kunnen beter apart worden vergeleken;
- de punten waarop de alternatieven worden gescoord dienen (zo nodig na clustering van meerdere kleinere aspecten) ongeveer gelijkwaardig te zijn qua ernst en reikwijdte, zodat een evenwichtig beeld ontstaat;
- de tabel moet zelfstandig leesbaar zijn (vermijd onbegrijpelijke codes of licht deze in een legenda toe).

7.

LEEMTEN IN INFORMATIE

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieueffecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

8. EVALUATIEPROGRAMMA

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

De provincies Zuid- en Noord-Holland moeten bij de besluiten aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling, dat in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek staat, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onze kerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

9. VORM EN PRESENTATIE

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn voor een brede doelgroep van belangstellenden en belanghebbenden en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de milieueffecten van de meest relevante alternatieven en varianten;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het mma en eventueel het voorkeursalternatief;
- een toelichting op de procedure en de inspraakmogelijkheden daarbij.

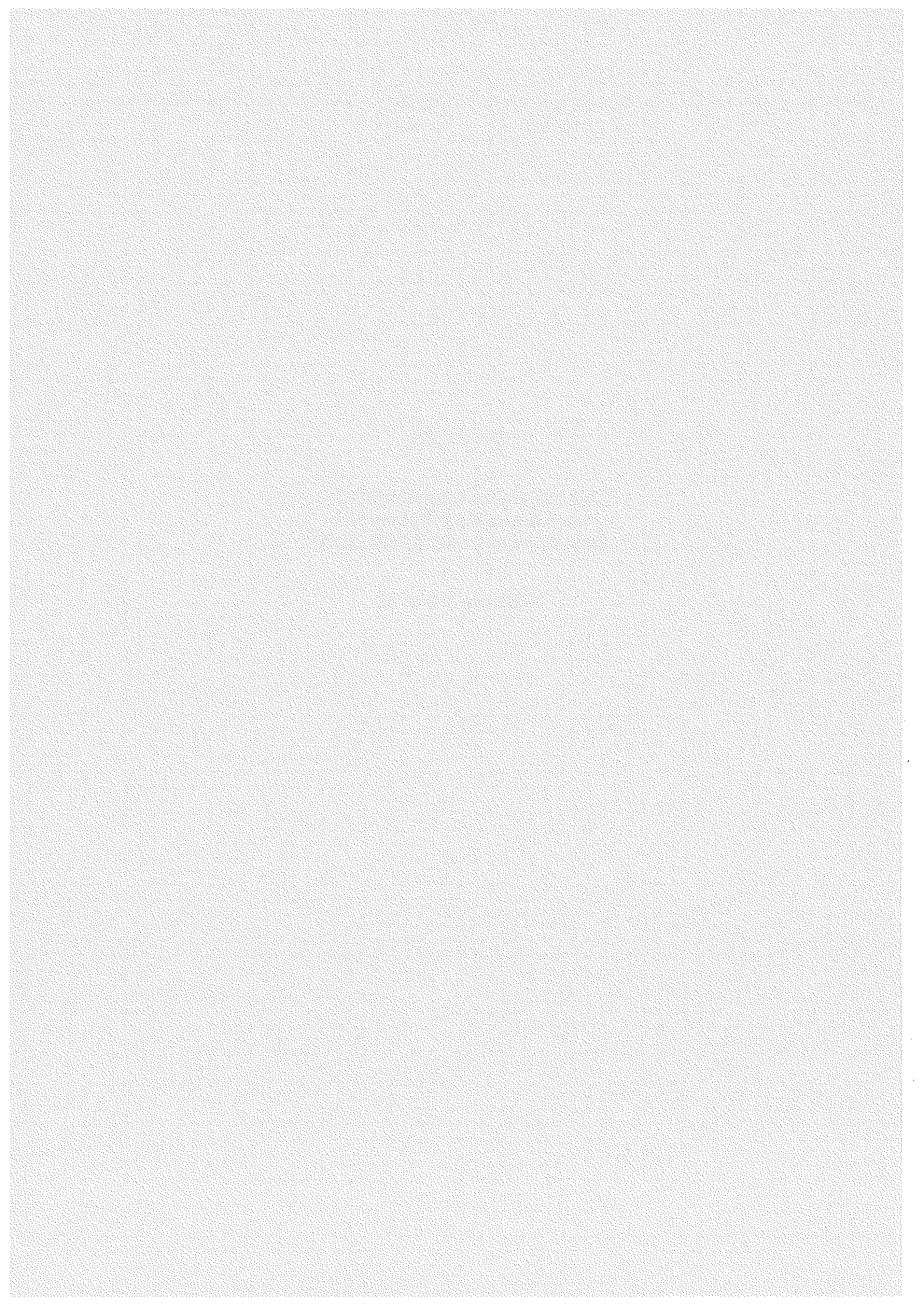
Voor de presentatie van het MER beveelt de Commissie aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondonderbouwing in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- recent kaartmateriaal te gebruiken, een duidelijke legenda erbij te voegen en (net als in de startnotitie) ten minste een kaart op te nemen waarop alle in het MER gebruikte topografische namen goed leesbaar zijn weergegeven.

BIJLAGEN

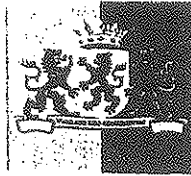
bij het advies voor richtlijnen
voor het milieueffectrapport
Oost-Westverbinding N22-N206

(bijlagen 1 t/m 4)



BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 23 oktober 2001 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.



provincie **HOLLAND**
ZUID

DIRECTIE GROEN, WATER EN
MILIEU
afdeling Algemeen Beleid en
Coördinatie

CONTACTPERSOON
A.W.H. van de Heijden
DOORKIESNUMMER
070 - 441 72 17
E-MAIL
heijden@pzh.nl

PROVINCIEHUIS
Zuid-Hollandplein 1
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

TELEFOON
070 - 441 73 27
FAX
070 - 441 78 15
WEBSITE
www.pzh.nl

Tram 1 en 9 en
bus 65 en 88 stoppen
bij het provinciehuis
Vanaf station Den Haag CS
is het tien minuten lopen
De parkeertuin voor
auto's is beperkt

	Commissie voor de milieueffectrapportage
ingefloten :	24 OKT. 2001
nummer	
dossier	120 / - 08 / m 3
kopie naar	Sh H/V/A (7x)

Commissie voor de milieueffectrapportage
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

ONS KENMERK	UW KENMERK	BIJLAGEN	DATUM
DWM 2001/9759	-	7	23 oktober 2001

ONDERWERP

startnotitie van de provincie Noord-Holland voor een op te stellen Milieueffectrapport ten behoeve van de aanleg van een nieuwe oost-west verbinding tussen de N22 en de N206 in het gebied tussen Hillegom en Bennebroek.

Namens Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland zend ik u 7 exemplaren van de op 9 oktober 2001 ontvangen startnotitie met betrekking tot bovengenoemd onderwerp.

Gelet op artikel 7.14, tweede lid van de Wet milieubeheer zie ik uw advies ten aanzien van de op te stellen richtlijnen uiterlijk 31 december 2001 tegemoet. Een exemplaar van de kennisgeving is te uwer informatie bijgevoegd

De directeur Directie Groen, Water en Milieu.

Voor deze,

mw. mr. J.M. Grasveld-Beijnen
hoofd bureau Coördinatie Vergunningen en Milieueffectrapportage

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 206 d.d. 24 oktober 2001.

Kennisgeving



INSPRAAK STARTNOTITIE MILIEUEFFECTRAPPORTAGE OOST-WESTVERBINDING N22-N206

ONDERWERP

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben ten behoeve van een op te stellen Milieueffectrapport, op 9 oktober 2001 een startnotitie ingevolge de Wet milieubeheer ontvangen van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Het initiatief betreft de aanleg van een nieuwe oost-west verbinding tussen de N22 en de N206 in het gebied tussen Hillegom en Bennebroek. De verkeersproblematiek in het noord-westelijk deel van de Duin- en Bollenstreek en in de dorpen Zwaanshoek en Beinsdorp wordt in hoofdlijnen veroorzaakt door het noord-zuid verkeer op de N206 en de N208 met herkomstbestemming in de Duin- en Bollenstreek. De matige verkeersafwikkeling op deze routes in combinatie met het ontbreken van voldoende geschikte oost-west verbindingen leidt tot sluitverkeer, verkeershindering en verkeersonveiligheid in de kernten van Beinsdorp, Bennebroek, Hillegom, Vogelenzang en Zwaanshoek. Daarvan hebben de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland in samenwerking met de gemeenten in de regio het initiatief genomen om mogelijke alternatieven voor de oplossing van de problematiek nader te onderzoeken. Dit onderzoek moet uiteindelijk leiden tot een besluit over aanleg, tracé en uitvoeringsvorm van de nieuwe verbinding tussen de N22 en de N206 ten noorden van Hillegom en ten zuiden van Bennebroek, ofwel verkeersremmende maatregelen in combinatie met extra openbaar vervoer.

PROCEDURE, INITIATIEFNEMERS EN BEVOEGDE GEZAGEN

Het onderzoek naar en de eventuele aanleg van een nieuwe weg valt onder de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de provincie Zuid-Holland en de provincie Noord-Holland. Gedeputeerde Staten van beide provincies zijn daarom initiatiefnemer voor dit project. Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland treden daarbij op als coördinerend initiatiefnemer. De bevoegde gezagen zullen gezamenlijk de richtlijnen opstellen waaraan het MER zal moeten worden voldoen. Indien wordt besloten tot aanleg van een nieuwe verbinding tussen de N22 en de N206 wordt dat een provinciale weg. De provinciale besturen van zowel Zuid-Holland en Noord-Holland moeten, om de aanleg mogelijk te maken, een zogenaamd streekplanbesluit nemen. Provinciale Staten van beide provincies vormen daarom het Bevoegd Gezag. Het bestuur van de provincie Zuid-Holland treedt daarbij op als coördinerend Bevoegd Gezag.

MER OP MAAT

Door de provincie Zuid-Holland wordt een 'Mer op maat' beleid gevoerd. De grondgedachte hiervan is dat inhoud en procedure worden toegesneden op de belangrijkste gevolgen voor het milieu, de keuzemogelijkheden van de initiatiefnemer en de beleidsvrijheid van de bevoegde instanties.

INSPRAAK

Eenieder kan opmerkingen met betrekking tot de inhoud van de nog op te stellen richtlijnen kenbaar maken aan het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland. Dit college coördineert de voorbereiding en de behandeling van deze m.e.r.-procedure.

Opmerkingen kunnen tot en met 26 november 2001 schriftelijk worden ingediend bij het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, Postbus 90602, 2500 LP 's-Gravenhage onder vermelding van DWM 2001/9759.

Uw persoonlijke gegevens worden niet bekendgemaakt als u daar in een aparte brief bij de, van persoonlijke gegevens ontdane, schriftelijke opmerkingen om vraagt.

INZAGE

De startnotitie voor de m.e.r.-procedure ligt met ingang van 29 oktober 2001 tot en met 26 november 2001 op werkdagen tijdens kantooruren ter inzage:

- bij de Directie Groen, Water en Milieu van de provincie Zuid-Holland, kamer DS16, Zuid-Hollandplein 3 te Den Haag, tel.nr. (070) 441 73 17;
 - bij de Afdeling Economie, Landbouw en Milieu van de provincie Noord-Holland, kamer 3131, Houtplein 33 te Haarlem, tel.nr. (023) 514 46 49/514 38 45;
 - in het gemeentehuis van Hillegom, afdeling Milieu, Hoofdstraat 115 te Hillegom, tel.nr. (0252) 53 72 22;
 - in het gemeentehuis van Noordwijkerhout, eenheid Bouwen en Milieu, Heerenweg 4 te Noordwijkerhout, tel.nr. (0252) 34 37 37;
 - in het gemeentehuis van Bennebroek, Bennebroekerlaan 5 te Bennebroek, tel.nr. (023) 584 77 71;
 - in het gemeentehuis van Bloemendaal, Bloemendaalseweg 158 te Overschoten, tel.nr. (023) 522 55 55;
 - in het gemeentehuis van Haarlemmermeer, Raadhuisplein 1 te Hoofddorp, tel.nr. (023) 567 65 43;
 - in de Openbare Bibliotheek van Bennebroek, Bennebroekerlaan 3 te Bennebroek, tel.nr. (023) 584 77 12;
 - in de Openbare Bibliotheek van Bloemendaal, Korte Kieverlaan 9 te Bloemendaal, tel.nr. (023) 526 33 52;
 - in de Openbare Bibliotheek van Haarlemmermeer, Binnenweg 20 te Hoofddorp, tel.nr. (023) 566 48 50;
 - in de Openbare Bibliotheek van Nieuw Venneep, Gelevinkstraat 81 A te Nieuw Venneep, tel.nr. (0252) 62 03 21;
 - in de Openbare Bibliotheek van Vogelenzang, Deken Zondaglaan 104 te Vogelenzang, tel.nr. (023) 584 61 38.
- Buiten kantooruren is inzage van de stukken mogelijk na telefonische afspraak.

INLICHTINGEN

Voor vragen over de inhoud van het project kunt u zich wenden tot de heer D. Winter van de provincie Noord-Holland, tel.nr. (023) 514 52 23. Voor opmerkingen met betrekking tot deze procedure kunt u contact opnemen met de heer A.W.H. van de Heijden, tel.nr. (070) 441 72 17.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (coördinerend)

Bevoegd gezag: Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland (coördinerend)

Besluit: wijziging en uitwerking van streekplannen

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.2

Activiteit: aanleg van een nieuwe wegverbinding en uitvoering van overige verkeersmaatregelen

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 24 oktober 2001

richtlijnenadvies uitgebracht: 21 december 2001

Bijzonderheden:

De Commissie adviseerde een visie op de ruimtelijke/verkeerskundige structuur te ontwikkelen en aan de hand daarvan te komen tot een gemotiveerde inperking van alternatieven. Zij was er niet op voorhand van overtuigd dat bij de inperking in de startnotitie geen mogelijk relevante alternatieven over het hoofd gezien waren. Bij het vergelijken van de alternatieven op milieugevolgen adviseerde de Commissie het accent te leggen op de effecten op het leefmilieu van de bewoners in het plangebied enerzijds en de effecten op de ontwikkelingsmogelijkheden van het natuur- en recreatiegebied Strategisch Groenproject Haarlemmermeer anderzijds.

Samenstelling van de werkgroep:

drs. G.J. Baaijens

ir. B. Govers

ir. J.A. Huizer

drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

ir. K.A.A. van der Spek

Secretaris van de werkgroep: drs. M. van Eck

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
24.	20011122	J.W.L. Abrahamsen en F.E. Steenwinkel	Bennebroek	20011207
25.	20011023	B & W Gemeente Bennebroek	Bennebroek	20011207
26.	20011121	Stichting Het Zuid-Hollands Landschap	Rotterdam	20011207
27.	20011117	Milieu Overleg Duin- en Bollenstreek (MODB)	Noordwijk	20011207
28.	20011116	B & W Gemeente Bloemendaal	Overveen	20011207
29.	20011116	Kees van Haaster & Zn.	Vogelenzang	20011207
30.	20011117	Dorpsraad Zwaanshoek	Zwaanshoek	20011207
31.	20011206	Bewoners van de Harp	Bennebroek	20011213
32.	20011206	Global Garden BV Bomencentrum	Zwaanshoek	20011213
33.	20011122	Bewoners van de Oosteinderlaan	Hillegom	20011213
34.	20011205	Buurtbewoners Hillegommerdijk en Spieringweg	Zwaanshoek	20011213

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20011123	VVD Afdeling Bennebroek, 3 eensluitende reacties	Bennebroek	20011207
2.	20011126	Westelijke Land- en Tuinbouw Organisatie (WLTO), afdelingen De Zilk-Vogelenzang en Lisse-Hillegom, mede namens de Agrarische Commissie Hillegom	Haarlem	20011207
3.	20011125	A.J.M. Lammerse	Hillegom	20011207
4.	20011106	Waterschap Groot-Haarlemmermeer	Hoofddorp	20011207
5.	20011122	Vereniging Onderzoek Flora en Fauna	Wageningen	20011207
6.	20011126	Hoogheemraadschap van Rijnland	Leiden	20011207
7.	20011121	S.J. Spijker B.V.	Hillegom	20011207
8.	20011123	J.Th.G. de Groot	De Zilk	20011207
9.	20011123	Bouwbedrijf De Groot	De Zilk	20011207
10.	20011126	vertrouwelijk	Hillegom	20011207
11.	20011123	J.B.A.M. Christoffels, M.P.J. Vester en H.C. van Saase	Zwaanshoek	20011207
12.	20011123	Fractie VVD-Hillegom	Hillegom	20011207
13.	20011108	N.V. Nederlandse Gasunie	Groningen	20011207
14.	20011123	T. Kroft, namens Leidse Vaart Landelijk	Heemstede	20011207
15.	20011123	Vereniging Meerwijk-Bennebroek	Bennebroek	20011207
16.	20011121	C.A.N.M. Heemskerk	Hillegom	20011207
17.	20011123	E.A.A.M. de Groot	De Zilk	20011207
18.	20011125	H.N.M. Verhaar	Hillegom	20011207
19.	20011123	Bouwkundig Bureau De Groot	De Zilk	20011207
20.	20011122	Wijkraad "Oostduin"	Hillegom	20011207
21.	20011122	P.J. Verhoef, namens Meiland Pallets B.V.	Ter Aar	20011207
22.	20011122	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Zuidwest	Dordrecht	20011207
23.	20011120	Bloemisterij C.A.M. Granneman	Hillegom	20011207

