

Advies voor richtlijnen voor het
milieueffectrapport Overslagterminal
Schans-Oost en omlegging
N207-noord te Alphen aan den Rijn

3 februari 2003

ISBN 90-421-1125-9
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieueffectrapportage

De Gemeenteraad van Alphen aan den Rijn
Postbus 13
2400 AA ALPHEN AAN DEN RIJN

uw kenmerk
2002/19926

uw brief
2 december 2002

ons kenmerk
1318-70/Od/as

onderwerp
Advies voor richtlijnen Overslagterminal
Schans-Oost en omlegging N207-noord
te Alphen aan den Rijn

doorkiesnummer
(030) 234 76 22

Utrecht,
3 februari 2003

Geachte Raad,

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 Overslagterminal Schans-Oost en omlegging N207-noord te Alphen aan den Rijn.

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. H.G. Ouwerkerk
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Overslagterminal Schans-Oost en omlegging
N207-noord te Alphen aan den Rijn

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Overslagterminal Schans-Oost en omlegging N207-noord
te Alphen aan den Rijn

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffect-
rapport over Overslagterminal Schans-Oost en omlegging N207-noord te Alphen
aan den Rijn,

uitgebracht aan De gemeenteraad van Alphen aan den Rijn door de Commissie
voor de milieueffectrapportage; namens deze

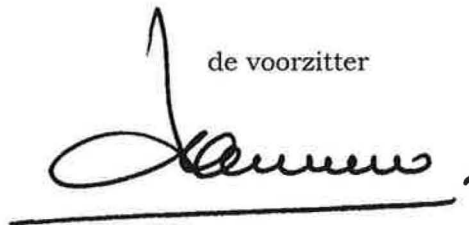
de werkgroep m.e.r.
Overslagterminal Schans-Oost en
omlegging N207-noord te Alphen aan den Rijn,

de secretaris



drs. M. Odijk

de voorzitter



drs. H.G. Ouwerkerk

Utrecht, 3 februari 2003

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES	2
3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING.....	2
3.1 Probleemstelling en doel	2
3.2 Besluitvorming	4
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	5
4.1 Algemeen.....	5
4.2 Te beschouwen aspecten.....	5
4.2.1 Locatie-/tracékeuze	5
4.2.2 Omvang en fasering	6
4.2.3 Inrichting	6
4.2.4 Beheer en gebruik	7
4.2.5 Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen....	7
4.3 Alternatieven	8
4.3.1 Nulalternatief/referentie	8
4.3.2 Meest milieuvriendelijk alternatief.....	8
4.3.3 Voorkeursalternatief	9
5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUEFFECTEN	9
5.1 Levende natuur	10
5.2 Archeologie en cultuurhistorie	10
5.3 Veiligheid	10
5.4 Geluid	11
5.5 Bodem en water.....	11
5.6 Landschap en recreatie.....	11
5.7 Luchtkwaliteit	12
6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN	12
7. LEEMTEN IN INFORMATIE	12
8. EVALUATIEPROGRAMMA	13
9. VORM EN PRESENTATIE	13
10. SAMENVATTING VAN HET MER.....	13

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 2 december 2002 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in het huis-aan-huisblad "Het Witte Weekblad" d.d. 27 november 2002
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

De Van Uden Group B.V. heeft het plan om een overslagterminal aan te leggen en te exploiteren in Alphen aan den Rijn, op het terrein Schans-Oost. De ontsluiting, vorm en inrichting zullen nauw samenhangen met de tracering van de noordelijke tak van de te verbreden en om te leggen provinciale weg N207.

Voor de besluitvorming moeten in ieder geval de bestemmingsplannen 'Rijksweg 11' en 'Steekterweg' worden herzien. Voor de herziening van deze bestemmingsplannen wordt milieueffectrapportage (m.e.r.) gebruikt. Daarbij is de gemeente Alphen aan den Rijn het bevoegde gezag.

Bij brief van 2 december 2002 is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER)¹. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in het huis-aan-huisblad "Het Witte Weekblad"².

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 naar haar oordeel:

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

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

Het MER moet

- een heldere onderbouwing van de locatiekeuze voor de containerterminal en van de tracering en capaciteitsvergroting van de N207-noord leveren, en daarbij de milieuvoordelen en -nadelen benoemen;
- de samenhang aangeven – procedureel en inhoudelijk – tussen de terminal en de N207-noord;
- (varianten van) de activiteiten (overslagterminal én tracering van de nieuwe N207-noord) in samenhang beschrijven;
- aangeven welke formele consequenties er zitten aan het feit dat dit initiatief de plannen voor het natuurontwikkelingsgebied tussen N11 en spoorlijn (met een verbinding over de Gouwe) doorkruist, en het stappenschema van de beschermingsformule volgen;
- bij de formulering van alternatieven maatregelen overwegen om eventuele archeologische objecten of patronen zo veel mogelijk te ontzien;
- de effecten van de beide samenhangende voornemens in beeld brengen;
- een goede samenvatting bevatten.

3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wet milieubeheer (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

In een probleemstelling moet worden beschreven voor welke (bestaande en/of toekomstige) knelpunten het voornemen een oplossing moet bieden.

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 startnotitie vermeldt als doelen verbetering van de bereikbaarheid van de regio en verbetering van de milieuhygiënische situatie rond de wegen in de regio. In het kader van Govera⁵ is ook sprake van logistieke verbeteringen die zowel vermindering van congestiekansen als milieuvoordelen zouden moeten opleveren (bijvoorbeeld in de zin van vermindering van CO₂-uitstoot).

Het is zinvol om de doelstelling voor het voornemen zo concreet mogelijk te formuleren. Daarbij dient als achtergrond een korte schets te worden gegeven van de huidige problemen met de bereikbaarheid en de milieuhygiënische si-

⁵ Het project **Goederenvervoer Randstad**.

tuatie rond de wegen⁶. Dit laatste is uiteraard ook onderdeel van de informatie over de bestaande milieusituatie⁷.

Concretiseer zo veel mogelijk wat de startnotitie als doelen stelt:

- a) vervanging van transport over de weg (modal shift);
- b) voorkoming van het transport van lege containers door bundeling van transportstromen.

De startnotitie refereert aan de 'gestelde randvoorwaarden' voor de overslag-terminal. Het MER dient aan te geven welke randvoorwaarden met een wettig gebaseerd besluit zijn vastgelegd en welke niet (hardheid), en in hoeverre de randvoorwaarden een belemmering vormen bij het zoeken naar de meest milieuvriendelijke oplossing.

Uit de startnotitie en het overleg met vertegenwoordigers van de gemeente, de provincie en de Van Uden Group heeft de Commissie geconcludeerd dat ook de tracering en capaciteitsuitbreiding van de N207-noord – als samenhangende activiteit waarover een besluit zal worden genomen via de bestemmingsplanherzieningen – in het MER zal worden beschreven⁸. Dit houdt in dat het MER ook de probleem- en doelstelling⁹ van het N207-plan zal moeten aangeven¹⁰.

Door de overslagterminal zal het natuurontwikkelingsgebied tussen N11 en spoorlijn waartoe in het kader van het tracébesluit over rijksweg 11 was besloten, niet zo kan worden uitgevoerd als gepland. Het MER dient ook aan te geven wat de doelstelling is voor dit natuurontwikkelingsgebied en welke kaders gelden voor uitwerking van een compensatieplan¹¹.

De uit de algemene doelen afgeleide operationele criteria kunnen dienen enerzijds voor de *afbakening* van alternatieven¹², anderzijds voor de *rangschikking*¹³ van alternatieven.

⁶ De Stichting Zuid-Hollands Landschap (reactie 3; zie bijlage 4) vraagt of de dubbele doelstelling gehandhaafd wordt waarvan sprake was bij Schans-Zuid. De Commissie gaat ervan uit dat deze twee milieuelementen – het milieudoel op het niveau van Govera en het milieudoel dat de startnotitie schetst – een rol zullen spelen bij de formulering van de doelstelling van het project.

⁷ Zie hoofdstuk 5 van dit advies.

⁸ Het MER kan aangeven dat het daarom niet belangrijk is of deze capaciteitsuitbreiding en tracering m.e.r.(beoordelings)-plichtig is. De provincie zal officieel als tweede initiatiefnemer optreden in de m.e.r.-procedure.

⁹ Dit houdt in dat ook de tracering/capaciteitsuitbreiding van de N207-noord zal moeten worden gemotiveerd.

¹⁰ De startnotitie vermeldt ook ideeën over een bedrijventerrein. De Commissie heeft vernomen dat de besluitvorming daarover niet nu aan de orde is.

¹¹ De Commissie meent dat het voor de hand ligt om bij een dubbele doelstelling (naast logistieke doelen ook milieu-/natuurdoelen) – als het tweede deel van die doelstelling méér inhoudt dan besparing van emissies door efficiënter logistiek – niet alleen de huidige particuliere initiatiefnemer, maar tevens een of meer overheden als initiatiefnemer te laten fungeren.

¹² Zie hoofdstuk 4 van dit advies.

¹³ Zie hoofdstuk 6 van dit advies.

3.2

Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij dit voorneemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd. Het is niet de bedoeling dat het MER samenvattingen van beleidsnota's bevat¹⁴.

Ten aanzien van het Europees beleid zou naar het oordeel van de Commissie ook een korte verwijzing naar het internationale Limes-project¹⁵ gepast zijn.

In § 3.1 is gewezen op het natuurontwikkelingsgebied. Aangegeven moet worden of er daarnaast in (de omgeving van) het plangebied of langs het wegennet dat invloed van de ontwikkelingen in het plangebied ondervindt¹⁶, gebieden liggen die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen (bijvoorbeeld andere onderdelen van de ecologische hoofdstructuur).

De consequenties hiervan voor de ontwikkeling van alternatieven moeten eveneens worden aangegeven: voor de meeste elementen van de ecologische hoofdstructuur moet het stappenschema¹⁷ worden gevolgd.

Tevens moet beschreven worden welke maatstaven voor de afweging van alternatieven¹⁸ (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid worden ontleend, o.a. de nieuwe luchtkwaliteitsnormen.

Het MER moet vermelden dat het is opgesteld voor een besluit over herziening van twee bestemmingsplannen door de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn voor twee initiatieven. Het moet duidelijk maken hoe de besluitvorming over de omlegging en capaciteitsuitbreiding van de N207-noord verloopt en moet aangeven dat de provincie als wegbeheerder een rol als mede-initiatiefnemer speelt.

Vermeld bij de samenhangende procedures zo goed mogelijk volgens welk tijdspad de besluitvorming hierover geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Geef de besluiten aan die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren. De startnotitie maakt gewag van de streekplanherziening. Maak duidelijk hoe de procedure voor de herziening van de beide Alphenese bestemmingsplannen, die ter herziening van het streekplan, en andere relevante procedures, op elkaar worden afgestemd.

¹⁴ Uit blz. 12 van de startnotitie zou kunnen worden afgeleid dat het MER uitwerkingen van beleidsdocumenten zou gaan bevatten.

¹⁵ Hierbij is Nederland overigens weliswaar op dit moment geen deelnemer; wel kan de relevantie op Europese schaal uit het project worden afgeleid.

¹⁶ Een wijziging van de verkeersintensiteit met 20 % afname of 30 % toename lijkt daarbij een redelijk criterium.

¹⁷ Op basis van het Structuurschema Groene Ruimte (-I) zal voorafgaand aan een besluit dat het natuurontwikkelingsgebied zou kunnen beïnvloeden duidelijk moeten worden gemaakt:

1. Leiden de voornemens tot het onomkeerbaar verloren gaan van ontwikkelingsmogelijkheden?
2. Zo ja, kunnen de voornemens dan elders of op andere wijze worden uitgevoerd om deze ontwikkelingsmogelijkheden te behouden?
3. Zo nee, is er dan een zwaarwegend maatschappelijk belang dat rechtvaardigen kan dat de ontwikkelingsmogelijkheden toch onomkeerbaar verloren gaan?
4. Zo ja, welke compenserende maatregelen worden dan getroffen?

De Commissie wijst erop dat stap 1,2 en 4 (ook) in het MER aan de orde dienen te komen. Voor uitwerking van compensatie geldt ook het provinciaal compensatiebeleid.

¹⁸ Zie ook hoofdstuk 6 van dit advies.

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

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Hieronder worden aspecten aangegeven voor de beschrijving van alternatieven; bij elk aspect kunnen varianten worden overwogen – vooral als die tot milieuwinst leiden.

Bij de keuze van alternatieven moet worden aangegeven in hoeverre de mogelijke vestiging van een bedrijventerrein een rol speelt.

4.2 Te beschouwen aspecten

4.2.1 Locatie-/tracékeuze

De startnotitie stelt dat de procedure gestart is voor de inrichting van een overslagterminal op Schans-Oost. De informatie over de locatiekeuze is echter in de startnotitie niet duidelijk; het MER zal meer informatie moeten geven. De Commissie gaat ervan uit, dat de overslagterminal invloed kan hebben op de ecologische hoofdstructuur en/of op gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarde. Daarom is het voor de besluitvorming des te belangrijker om gedegen argumenten te presenteren voor de terminal op deze plek¹⁹.

De Commissie beveelt aan om op globaal niveau de afweging van locaties (trechtering) in het MER op te nemen, met de argumenten waarom andere locaties geen alternatieven vormen: eerst globaal in te gaan waarom Alphen een geschikte plek is, vervolgens aan te geven waarom binnen Alphen Schans-Oost is gekozen. Op die manier moet ook de stelling worden onderbouwd dat de locatie Schans-Oost uit oogpunt van planologische, landschappelijke, ecologische en milieuhygiënische inpassing te prefereren is boven Schans-Zuid. Bij de argumentatie is ook de samenhang met de N207-noord-plannen te betrekken en de mogelijkheid ook het spoor te gebruiken om wegtransport te vervangen²⁰.

¹⁹ Wanneer zou blijken dat de terminal leidt tot aantasting van de ecologische hoofdstructuur is een beschouwing van alternatieven die géén aantasting veroorzaken, en een onderbouwing van het zwaarwegend maatschappelijk belang zelfs een verplicht onderdeel van de afweging op grond van het (eerste) Structuurschema Groene Ruimte. Zie ook voetnoot 17.

²⁰ De Commissie heeft begrepen dat hier een verkenning naar is gepleegd. Het MER dient de perspectieven te onderbouwen aan de hand van deze verkenning.

Bij de onderbouwing van de locatiekeuze van de terminal dienen de transportroutes en volumina (goederenstromen) nauwkeurig te worden beschreven, inclusief de passages van bruggen en sluizen (en het geschatte oponthoud daarbij). Ook moeten de gevolgen van het bewegen van bruggen ten behoeve van het beoogde containertransport op het wegverkeer in de argumentatie worden betrokken.

Als tijdens de opstelling van het MER zou blijken dat de argumenten voor situering in Alphen, en binnen Alphen op de locatie De Schans-Oost minder zwaarwegend zijn dan bij de start van de procedure werd gedacht, dan dienen de consequenties in het MER te worden beschouwd.

Welke tracéalternatieven zijn voor de N207-noord nog in beeld, welke zijn inmiddels afgeschreven en op grond waarvan?

4.2.2 Omvang en fasering

De startnotitie vermeldt een omvang van de **terminal** van 6 hectare, exclusief landschappelijke inpassing. Het MER dient aan te geven waarop deze omvang is gebaseerd. Als door deze omvang ecologische of archeologische waarden dreigen te worden aangetast, moet het motiveren in hoeverre van deze 6 hectare kan worden afgeweken (*omvangsalternatieven*).

Ook wordt vermeld dat bij de terminal wordt *“gestart met 60.000 containers/jaar”* – 115.000 TEU²¹/jaar. Het MER moet aangeven waarop dit aantal is gebaseerd. Als er plannen zijn voor uitbreiding, dan moet dat in het MER verhelderd worden²². Aangegeven moet worden of er *capaciteitsalternatieven* kunnen worden beschouwd en zo nee, waarom niet. Wat zijn de consequenties voor de omvang?

Voor omvangsvarianten voor de **N207-noord** is relevant hoe breed de weg op verschillende punten wordt gedacht en welk profiel de weg krijgt (binnen- en buitenbermen).

In verband met verstoring van dierpopulaties kan relevant zijn in welke seizoenen de werkzaamheden worden gepland.

4.2.3 Inrichting

Bij de beschouwing van (mogelijke) inrichtingsvarianten voor de **terminal** moet de nadruk liggen op:

- de vorm en afmetingen (ook bouwhoogte) van de haven, de zwaairom²³ en de afmeervoorzieningen;
- het oppervlaktebeslag en de landschappelijke inpassing;

²¹ TEU = twenty feet equivalent unit. 1 TEU staat voor de vrachtcapaciteit van een standaard-container van 20 voet (= 6,1 m) lang, 8 voet breed, en meestal net iets meer dan 8 voet hoog. 1 TEU komt ongeveer overeen met 12 bruto registerton of met 34 kubieke meter.

²² De Commissie gaat er van uit dat de bestemmingsplanherziening zal worden aangevraagd voor een initiatief op basis van 60.000 containers/jaar; mocht de Van Uden Group echter al flexibiliteit in deze bestemmingsplanherziening willen inbouwen, dan dient het MER daar ook voldoende argumenten voor te geven en dient zowel voor basisalternatief met 60.000 containers/jaar als voor de groeisituatie informatie te worden opgenomen (zowel qua inrichting e.d. als qua milieugevolgen).

²³ De startnotitie bevat zowel een overzichtstekening als een artist's impression; de Commissie heeft inmiddels begrepen dat de overzichtstekening het dichtst komt bij de voorkeursvormgeving.

- de hoeveelheden te verwijderen grond- en/of bodemslib, alsmede de samenstelling (inclusief de gehalten aan verontreinigingen) en de wijze van verwijdering en de bestemming daarvan;
- geotechnische aspecten bij ophogen en funderen;
- maatregelen ter voorkoming van verstoring of verontreiniging van het grond- of oppervlaktewatersysteem;
- de manier waarop de waterkerende functie van de boezemkades wordt gehandhaafd, zowel tijdens de aanleg als bij gebruik;
- de ontsluiting vanaf de weg en de mogelijkheden om in de toekomst ook via het spoor te ontsluiten;
- de uitbreidingsmogelijkheden.

Bij de beschouwing van (mogelijke) inrichtingsvarianten voor de **N207-noord** moet de nadruk liggen op:

- alternatieve route(s) voor het snelverkeer dat nu de parallelweg van de oude N207 gebruikt;
- (alternatieve/aanvullende) fiets- en wandelverbindingen²⁴;
- de maaiveldligging en het evt. gebruik van grondlichaam of palen;
- de vormgeving van de aansluitingen;
- evt. aanpassingen in het bestaande wegennet van Alphen;
- wegmeubilair zoals verlichting en wegdek;
- verkeersveiligheidsmaatregelen.

4.2.4 **Beheer en gebruik**

Voor de **overslagterminal** dienen aan de orde te komen:

- voorkoming van uitstoot naar oppervlakte-/grondwater, waterbodem en lucht;
- de stapelingshoogte;
- de hoeveelheid onderhoudsspecie die zal vrijkomen.

De startnotitie geeft aan dat aan de locatie Schans-Oost nautische bezwaren kleven. In het MER dienen die bezwaren te worden beschreven. Ook moeten oplossingen worden uitgewerkt.

Voor de **N207-noord** verwacht de Commissie dat het beheer nauwelijks relevant zal zijn in de milieuoverwegingen.

4.2.5 **Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen**

Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen (bijvoorbeeld kunstmatige maaiveldhoging om aanwezige archeologische patronen niet te verstoren).

Als het voornemen een meetbaar effect kan hebben op geluidsgevoelige bestemmingen, dienen in het MER mitigerende maatregelen voor geluid te worden beschouwd, zoals andere indeling, de plaatsing van afschermingen of logistieke varianten.

Het MER zal – als laatste stap van de beschermingsformule van het SGR, én op basis van het provinciaal beleid – een concreet compensatieplan bij de aantasting van het natuurontwikkelingsgebied tussen rijksweg 11 en spoor-

²⁴ De Fietzersbond (reactie 5, zie bijlage 4) geeft een aantal suggesties hierbij.

lijn moeten omvatten²⁵. Belangrijk uitgangspunt zal moeten zijn: hoe kunnen deze vervangende gebieden zo worden ingericht dat ze effectief kunnen functioneren voor de migratie van doelsoorten in het natuurontwikkelingsgebied? Als het voornemen leidt tot aantasting van andere onderdelen van de ecologische hoofdstructuur of andere gevoelige gebieden zoals aangeduid in het Structuurschema Groene Ruimte, dan moet ook daarvoor het zogeheten stapenschema worden doorlopen waarbij het compensatiebeginsel de laatste stap is.

4.3 Alternatieven

De keuze van de alternatieven moet worden gemotiveerd evenals de selectie van het voorkeursalternatief.

In het MER zijn vooral de milieuelementen voor deze keuze van belang. Voor onderlinge vergelijking moeten de milieueffecten van de alternatieven volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau worden beschreven. Beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief is verplicht.

4.3.1 Nulalternatief/referentie

Als het mogelijk is om de doelen te realiseren zonder dat de voorgenomen activiteit – of een vergelijkbare activiteit – wordt uitgevoerd, is er een reëel nulalternatief. Dit hoeft niet per se ‘niets doen’ te zijn. Het kan ook gaan om het halen van de doelen door het treffen van maatregelen die een ander karakter hebben dan het voornemen.

Gelet op doelstelling ziet de Commissie geen reëel nulalternatief. Volstaan kan worden met het beschrijven van de huidige situatie plus de autonome ontwikkelingen.

4.3.2 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 initiatiefnemers liggen.

Het is belangrijk om doelgericht een mma te ontwikkelen. Dit vraagt een open en creatieve houding. De Commissie adviseert om eerst de milieuvriendelijkste oplossingen voor de terminal en de weg afzonderlijk te ontwikkelen, en vervolgens te bezien in hoeverre deze oplossingen zijn te combineren tot een mma. Eventueel kunnen bij het combineren nog nieuwe aanvullende maatregelen in beeld komen.

Het mma zal in ieder geval – naast de beste landschappelijke en ecologische inpassing – ook de situatie moeten omvatten waarin zo min mogelijk archeologisch waardevol gebied wordt aangetast, dan wel waarin archeologische vondsten een rol spelen in de inrichting. Ook moet worden bezien zo min mogelijk onveiligheid en hinder in het leefmilieu kan worden bereikt.

²⁵ De betrokken overheden hebben duidelijk gemaakt dat dit plan al vóór het MER klaar moet zijn; het kan dan natuurlijk als bijlage bij het MER worden gebruikt waarbij het hoofdrapport de kernpunten uit het plan geeft.

Het mma zal even ver moeten worden uitgewerkt als andere alternatieven. De startnotitie suggereert dat er thematische mma's zouden worden ontwikkeld. De Commissie adviseert om wel de afweging aan te geven hoe tot een mma is gekomen.

4.3.3 Voorkeursalternatief

De Commissie acht de aanpak om uit het mma het voorkeursalternatief af te leiden, zinvol.

5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUEFFECTEN

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."*

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, evenals de autonome ontwikkeling hiervan, moeten worden beschreven als referenties voor de te verwachten milieueffecten.

Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten. Hierbij kan worden gedacht aan de aanleg van rijksweg 11 en van de N207-zuid²⁶ als onderdeel van de omlegging en capaciteitsuitbreiding van de N207.

Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, dan kunnen hiervoor verschillende scenario's worden gebruikt.

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat de omgeving van het plangebied voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (lucht, bodem, water, enz.) kan de omvang van het studiegebied verschillen. Tevens moet op kaart een overzicht worden gegeven van de in het studiegebied gelegen gevoelige gebieden en objecten zoals het bodembeschermingsgebied en de (geplande) ecologische hoofdstructuur.

Bij de beschrijving van de milieugevolgen dient:

- waar nodig, de ernst te worden bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid;
- expliciet te worden ingegaan op cumulatie van geluid en van luchtverontreiniging uit verschillende bronnen;
- vooral aandacht besteed te worden aan die effecten die per alternatief verschillen of die normen (bijna) overschrijden.

²⁶ De Commissie gaat ervan uit dat de besluitvorming over het zuidelijk deel (via een artikel-19-procedure) als afgerond mag worden beschouwd.

De Commissie vraagt in dit MER met name aandacht voor een kwantitatieve beschrijving van geluidsaspecten, luchtkwaliteit en veiligheid, een kwalitatieve beschrijving van ecologische en archeologische aspecten en een kwalitatieve en globale beschouwing van landschappelijke aspecten.

5.1 Levende natuur

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- aanwezigheid, respectievelijk aantasting/uitbreidingsmogelijkheden van gevoelige gebieden²⁷;
- (toekomstige) aanwezigheid van doelsoorten.

Bij de beschrijving van de effecten dient rekening gehouden te worden met de invloeden van directe vernietiging, verdroging, verstoring, versnippering, verlichting en eutrofiëring.

Als in het plangebied planten- of diersoorten voorkomen die beschermd worden op grond van de Flora- en Faunawet, dienen deze soorten – eventueel door middel van het opsommen van doelsoorten – in het MER vermeld te worden. Ook moet worden vermeld of de voornemens leiden tot in de Flora- en Faunawet genoemde verboden gedragingen. Als dat het geval is, zal er een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en Faunawet moeten worden aangevraagd. Dan moet het MER aangeven op welke gronden de initiatiefnemer meent om voor een ontheffing in aanmerking te komen.

Speciaal bij biologische effecten kan sprake zijn van veranderingen, die zich pas op lange termijn manifesteren.

5.2 Archeologie en cultuurhistorie

Het oostelijk deel van de locatie Schans-Oost is aangewezen als bodembeschermingsgebied. Ook geeft de ROB aan dat het gebied onderdeel uitmaakt van de Romeinse Limes²⁸. De aanwezigheid en mogelijke aantasting van archeologisch waardevolle objecten en patronen dient in het MER een belangrijk onderdeel te zijn.

5.3 Veiligheid

Het MER dient in te gaan op:

- (veranderingen in) de verkeersveiligheid op de weg;
- de nautische veiligheid (en de drukte van het scheepvaartverkeer op de Gouwe);
- het overstromingsrisico;

²⁷ Zie ook § 3.2 van dit advies.

²⁸ De Limes, de Romeinse rijksgrens, bestond uit een reeks forten en andere versterkingen met de bijbehorende burgerlijke nederzettingen, die onderling waren verbonden door wegen. In voorbereiding is een aanwijzing van de Limes als Nationaal Cultuurhistorisch Project, waarmee deze in het rijksbeleid eenzelfde status krijgt als de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

- de externe veiligheid (in verband met vervoer en overslag van gevaarlijke stoffen²⁹).

Op grond van de huidige vraag vanuit de verladers moet het MER aangeven welk type producten wordt verwacht op de containerterminal en in hoeverre – eventueel doordat verschillende producttypen gelijktijdig worden overgeslagen – sprake kan zijn van eventuele verontreiniging of andere risico's.

5.4 Geluid

Het MER moet geluidsgevoelige bestemmingen aangeven op kaart en aangeven of de cumulatieve geluidsniveaus³⁰ tot knelpunten (kunnen) leiden (en zo ja, welke). Aandachtspunten bij de beschrijving van de heersende en de te verwachten geluidssituatie zijn:

- het laagfrequent geluid (trillingen) van scheepsmotoren;
- de (vermindering van de) geluidemissies van het wegverkeer³¹;
- het geluid van de bedrijvigheid langs de Gouwe;
- het geluid van de los- en laadinstallaties.

5.5 Bodem en water

Aspecten van bodem en water die van de bestaande en toekomstige milieutoestand beschreven dienen te worden zijn:

- bodemopbouw, structuur en geotechnische eigenschappen;
- grondwatersystemen (verticaal en horizontaal) en geohydrologische kenmerken van de ondergrond;
- bodem-, grondwater- en oppervlaktewaterkwaliteit (ook in relatie tot ecohydrologische invloeden en locaties met bodemverontreiniging);
- oppervlaktewatersystemen, grondwater- en oppervlaktewaterpeilen (afwatering, ontwatering en waterberging) (mede in relatie tot ecohydrologische invloeden);
- grondmechanische veranderingen (met eventuele maatregelen tegen onregelmatige maaiveldsdaling als complete afgraving/ophoging) en (natte of droge) mineralisatie.

5.6 Landschap en recreatie

Het MER dient

- een schets te geven van het landschapsbeeld na realisatie van de overslagterminal;
- een beeld van de inpassing en de vormgeving van fiets- en wandelpaden te schetsen;

²⁹ Tijdens het locatiebezoek is gebleken dat de initiatiefnemer niet uitsluit dat er gevaarlijke stoffen tot de lading zullen kunnen behoren – overigens in dat geval naar verwachting slechts in kleine hoeveelheden.

³⁰ De berekeningen dienen te geschieden conform de Handleiding meten en rekenen industrielaai, rapport IL-HR-13-01 (maart 1981) uit de ICG-reeks.

³¹ Lokaal is een toename te verwachten; het MER dient in relatie tot de doelstelling te beschrijven welke afname bovenlokaal wordt verwacht.

- de consequenties aan te geven voor het gebruik van de Gouwe voor recreatievaart.

5.7 Luchtkwaliteit

Het MER moet aangeven

- of er door emissies van scheepvaart, wegverkeer en bedrijven overschrijdingen kunnen optreden van grenswaarden en of hierbij eventueel gezondheidseffecten kunnen ontstaan;
- (in relatie tot de doelstelling): wat de emissies van kooldioxide zijn.

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 voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referenties 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 van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, beveelt de Commissie aan een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven.

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. Zo 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 gemeente zal bij het besluit resp. de besluiten moeten 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 het MER al een aanzet tot een programma voor dit onderzoek bevat, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

9. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal met schaal 1:10.000 of gedetailleerder, te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

10. SAMENVATTING VAN HET MER

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 en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het mma en het voorkeursalternatief;
- belangrijke leemten in kennis.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het
milieueffectrapport Overslagterminal Schans-Oost
en omlegging N207-noord te Alphen aan den Rijn

(bijlagen 1 t/m 4)

groot

23

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 2 december 2002 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

			
GEMEENTE			
Alphen aan den Rijn STAD IN HET GROENE HART			
Aan Commissie voor de milieueffectrapportage t.a.v. mevrouw F. Wiersma Postbus 2345 3500 GH UTRECHT			
Grondgebied Stadhuisplein 1 Postbus 13 2400 AA Alphen aan den Rijn Telefoon: 0900 4811111 Fax: 0172 465564 E-mail: gemeente@alphenaanrijn.nl Website: www.alphenaanrijn.nl			
Uw kenmerk	Uw brief van	Ons kenmerk 2002/19926	Datum 2 december 2002
Inlichtingen bij dhr. P.A.W. Commissaris		Doorkiesnummer 0172 - 46 54 09 Fax 0172 - 46 5421	Afdeling Ruimtelijke ordening en volkshuisvesting
Onderwerp Startnotitie inrichtings-MER Overslagterminal Alphen aan den Rijn			
 Geachte mevrouw Wiersma,			
Naar aanleiding van uw telefoongesprek met P.A.W. Commissaris van vorige week zend ik u hierbij:			
- 9 extra exemplaren van de startnotitie; - een afschrift de advertentie zoals geplaatst in het huis-aan-huis-blad in Alphen aan den Rijn;			
Artikel 7.14 van de Wet milieubeheer stelt dat uw commissie binnen 9 weken na openbare kennisgeving van de startnotitie advies uitbrengt. Uit meegezonden afschrift van de advertentie blijkt dat deze is geplaatst op 27 november 2002. De termijn van 9 weken loopt daarom af op 30 januari 2003.			
De reactietermijn genoemd in mijn brief van 26 november (2002/19648) is derhalve onjuist.			
 Hoogachtend, burgemeester en wethouders van Alphen aan den Rijn, namens dozn, het hoofd van de afdeling Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting,			
			
mw. ir. M.K. de Wit-Roukes			
 Winnaar goud 'Internationale groenwedstrijd Entente Florale 2002'			

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie
in het huis-aan-huisblad "Het Witte Weekblad" d.d. 27 november 2002

Bekendmaking startnotitie milieu-effectrapportage Overslagterminal

De Van Uden Group heeft een startnotitie ingediend om te komen tot een Milieueffectrapportage (MER) ten behoeve van de aanleg van een overslagterminal op de locatie Schans-Oost in de gemeente Alphen aan den Rijn. De overslagterminal zal bestaan uit twee delen: een havenbassin en een haventerrein.

Het bevoegd gezag voor de vaststelling van richtlijnen voor de op te stellen MER is de gemeenteraad. Alvorens de gemeenteraad de richtlijnen vaststelt, moet advies worden ingewonnen bij de Commissie MER, bij de Inspectie voor de Volksgezondheid en bij de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en andere adviseurs.

Daarnaast wordt aan iedereen de mogelijkheid geboden om inspraak te leveren op de ingediende startnotitie. Deze inspraak is bedoeld om adviezen en reacties te ontvangen die van belang kunnen zijn bij het formuleren van de richtlijnen.

De startnotitie ligt daartoe met ingang van 28 november gedurende vier weken (dus tot en met 26 december) ter inzage in het Servicecentrum van het Stadhuis, Ontvangstbalie, Stadhuisplein 1 en in de openbare bibliotheek, Thorbeckestraat 1A.

Reacties met betrekking tot de startnotitie kunnen tot en met 26 december door een ieder schriftelijk worden ingediend bij de Gemeenteraad van Alphen aan den Rijn, Postbus 13, 2400 AA Alphen aan den Rijn.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemers: Van Uden Group B.V. (terminal) en Provincie Zuid-Holland (weg)

Bevoegd gezag: gemeenteraad van Alphen aan den Rijn

Besluit: herziening van de bestemmingsplannen "Rijksweg 11" en "Steekterweg

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: in ieder geval C4

Activiteit: In 1996 hebben GS van Zuid-Holland en Govera¹ een plek onderzocht voor een binnenvaartcontainerterminal in Alphen aan den Rijn; hier kwam de locatie Schans-Zuid als gunstigst uit. Nadat een m.e.r.-procedure hiervoor was gestart in 1997² en zelfs een concept-MER was opgesteld, bleek de grondverwerving dermate moeilijk dat het plan is afgeblazen.

Toen een minimumvariant van de terminal op de locatie Schans-Zuid in discussie kwam nam de Van Uden Group in 2001 het voortouw in een initiatief voor een kleinere overslagterminal op een nieuwe locatie: Schans-Oost, tegen de spoorlijn aan, met een omvang van 6 hectare exclusief landschappelijke inpassing. De haven zal dienen voor schepen met een laadvermogen groter of gelijk aan 1.350 ton. De plannen voor Schans-Oost hangen samen met die voor de verbreding en omlegging van de provinciale weg N207. Voor het zuidelijk deel van de verbreding en omlegging en de aansluiting op de rijksweg 11³ was bij de start van de m.e.r. al een tracé gekozen; de alternatieven voor en effecten van noordtak zullen in de m.e.r. in samenhang met de overslagterminal worden onderzocht.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 27 november 2002

richtlijnenadvies uitgebracht: 3 februari 2003

Bijzonderheden: De Commissie adviseert in het MER vooral de locatie/tracékeuze goed te onderbouwen, en (varianten voor) beide activiteiten in samenhang te beschrijven. Vooral de ecologische en de cultuurhistorische aspecten vereisen bijzondere aandacht.

Samenstelling van de werkgroep:

ir. C. van der Giessen

ir. J.E.M. Lax

drs. H.R.J. van Maanen

drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

dr. J. Renes

Secretaris van de werkgroep: drs. M. Odijk.

¹ Govera = Goederenvervoer Randstad; een samenwerkingsverband tussen de Randstadprovincies, de randstaddirecties van Rijkswaterstaat en brancheorganisaties dat zich richt op modal shift in het goederentransport.

² Project 925.

³ Project 753.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20021211	IVN Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie	Alphen aan den Rijn	20030110
2.	20021219	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directie Zuid-Holland	Rotterdam	20030110
3.	20021118	Stichting Het Zuid-Hollands Landschap	Rotterdam	20030110
4.	20021211	Provincie Zuid-Holland	Den Haag	20030110
5.	20021220	Fietsersbond, afdeling Alphen aan den Rijn	Alphen aan den Rijn	20030110
6.	20021202	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	20030110
7.	20021224	Zuid-Hollandse Milieufederatie	Rotterdam	20030110