

Aan

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

P.J. Labrijn/H.A.Grotenhuis

BEL/MOB

8 bijlagen

Rapportage oplossingsrichtingen RHDHV
Advies van de Adviesgroep Bereikbaarheid B'strek-H'meer/DPW
Verkeerskundige analyse Hillegoms alternatief
Advies van RHDHV op het advies van de AG
Brieven van Adviesgroep over uitstel en toetsingskader en v.v.

Doorkiesnummer

labrijnp@noord-
holland.nl/grotenhuish@noord-
holland.nl

22 augustus 2016

1|9

Betreft: Duinpolderweg, kansrijke oplossingsrichtingen

Memo**A. Inleiding**

Deze oplegnotitie moet worden gezien in samenhang met de bijlagen van het ingenieursbureau en het advies van de Adviesgroep (inclusief bijlagen).

Begin 2015 is op verzoek van Provinciale Staten van Zuid-Holland besloten om een tussenstap in te lassen in de planstudie, vooruitlopend op besluitvorming over de MER-alternatieven voor het project Duinpolderweg. De tussenstap bestaat uit twee delen: een Probleemanalyse (hierna: PA) en vervolgens besluitvorming over de te onderzoeken alternatieven in de PlanMER-procedure. Deze tussenstap is tevens bevestigd door de Staten van Noord-Holland in hun commissievergadering van 15 juni 2015.

De doelstelling van de huidige fase van de MER is te onderzoeken welk alternatief in de MER de voorkeur heeft, het z.g. voorkeursalternatief. Centraal in het onderzoek is daarbij het vergelijken van verschillende oplossingsrichtingen. Na vaststelling van een voorkeursalternatief wordt het voorkeursalternatief gedetailleerd uitgewerkt in een BesluitMER en wordt de ruimtelijke procedure ingezet.

Op 15 maart 2016 hebben GS van de provincies Zuid- en Noord-Holland de probleemanalyse van de Duinpolderweg vastgesteld. Bij brief aan PS van 15 maart 2016 hebben Gedeputeerde Staten de probleemanalyse, als onderdeel van de tussenstap ter beraadslaging aan de Staten van Zuid-Holland aangeboden. Parallel zijn deze resultaten aangeboden aan de Staten van Noord-Holland. De Staten van Zuid-Holland en Noord

Holland hebben hierover op 6 april (ZH) en 11 en 14 april (NH) en 20 april (gezamenlijk) vergaderd. In conclusie was er voldoende basis voor de GS-en om met een voorstel voor de inrichting van de MER te komen met in achtneming van een aantal voorwaarden. Beide colleges hebben besloten om in een MER te beoordelen of en met welke maatregelen de geconstateerde problemen kunnen worden opgelost.

RoyalHaskoning-DHV (RHDHV) heeft de rapportage "PlanMER Duinpolderweg, van probleemanalyse naar te onderzoeken oplossingsrichtingen" opgesteld (bijlage). Hierin doet RHDHV vanuit haar expertise een voorstel op basis van de voornoemde probleemanalyse en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Daarnaast is de adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/DPW gevraagd advies uit te brengen over mogelijke oplossingsrichtingen. Het advies is op 8 juli aan de beide gedeputeerden aangeboden (bijlage).

B. Ladder van Verdaas

Zoals verwoord in de notitie van RHDHV is in het vinden van oplossingsrichtingen in eerste instantie gekeken naar maatregelen anders dan nieuwe infrastructurele maatregelen. Daarvoor is gebruik gemaakt van de zogenaamde 'Ladder van Verdaas'. Door het toepassen van de ladder wordt in beeld gebracht of te verwachten is dat de gesignaleerde problemen voldoende gereduceerd kunnen worden door alternatieven voor asfalt, zoals openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement etcetera. De problemen lijken niet zonder optimalisering van het bestaande areaal en/of toevoeging van nieuwe infrastructuur te kunnen worden opgelost.

C. Werkwijze en uitgangspunten

De basis waarop de MER Duinpolderweg wordt uitgevoerd is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), waarin de reikwijdte van het onderzoek en het detailniveau van het onderzoek is beschreven. Deze is destijds in de inspraak gebracht en voorgelegd aan de commissie voor de m.e.r. waarna de Staten van beide provincies de NRD hebben besproken en vastgesteld in 2013. Bij het opstellen van de NRD heeft de commissie m.e.r., aanbevolen de hoofd- en nevendoelstellingen van de NRD te concretiseren. Dat is gebeurd in de PA. De PA is daarmee een verfijning van de hoofd- en nevendoelstellingen van de NRD zonder dat die daardoor is komen te vervallen. De Probleemanalyse beschrijft vooral een studiegebied (invloedsfeer), terwijl de NRD zowel studiegebied als plangebied (gebied waar de maatregelen worden voorzien) definieert. De NRD kan dus niet zonder de PA en andersom ook niet. Beide documenten zijn het startpunt voor de beoordeling van de MER alternatieven. De Staten hebben op 7 en 19 januari 2015 aangegeven zich te willen uitspreken over het toevoegen of laten afvallen van alternatieven na bespreking van de PA.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Duinpolderweg

De bevoegde gezagen hebben in 2013 de NRD vastgesteld. In december 2013 in PS van de provincie Zuid-Holland en in september 2013 in GS van de provincie Noord-Holland. In deze notitie zijn zes alternatieven opgenomen om in het MER gedetailleerd te onderzoeken en te vergelijken. Dit zijn: Nul alternatief, Noord, Midden, Zuid, NOG 1.0 (deels) en Combinatie. De alternatieven zijn gebaseerd op de conclusies uit de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek uit 2008, de MIRT-verkenning

'Van Greenport tot Mainport' en 'Huiswerkvarianten Duinpolderweg'. Dit laatste rapport doet verslag van een in 2012 georganiseerde inspraak- en participatieronde met de omgeving. Dit traject heeft geleid tot een groot aantal verkende alternatieven 'van buiten', die in de NRD zijn opgenomen.

Meccanodoos

Aangezien een MER-studie een omvangrijke, arbeidsintensieve en kostbare aangelegenheid is, is gekozen om zo efficiënt mogelijk met de onderzoekscapaciteit om te gaan in de voorstellen aan het bestuur en de gekozen vertegenwoordigers. Alternatieven dienen kansrijk en onderscheidend te zijn. Er is voor gekozen om niet van elk alternatief elke variant te onderzoeken, maar te werken met het principe van een meccanodoos. Als bijvoorbeeld bekend is wat de kosten en effecten van een aquaduct in het midden alternatief zijn, dan zal dat voor het zuidelijk alternatief niet anders zijn. Onderzoek last, doorlooptijd en kosten worden daarmee beperkt. Het betekent ook dat alternatieven niet kunnen worden geschrapt zonder de consequenties voor de meccanodoos goed in beeld te hebben.

D. Herkomst van andere alternatieven

Vergunbaarheid i.h.k.v. de Natuurbeschermingswet (PAS)

Medio 2014 bestond onduidelijkheid over de invoering van een landelijk programma om stikstofdepositie terug te dringen in Natura 2000 gebieden (PAS). De Spoorvariant is daarom ontworpen, omdat alle alternatieven in het kader van de natuurbeschermingswet onvergunbaar leken te zijn, terwijl de PAS op zich liet wachten. Inmiddels heeft de PAS medio 2015 zijn intrede gedaan. Daarmee zouden –behalve het deel tussen de N206 en de spoorlijn Haarlem-Leiden van het noordelijk alternatief- alle alternatieven vergunbaar zijn op basis van de PAS. Totdat bleek dat het rijk de Duinpolderweg qua effect had opgenomen voor 2030 i.p.v. 2020. De verwachting is dat de fout in de herziening van de PAS eind 2016 wordt hersteld.

De Spoorvariant is formeel niet toegevoegd als onderdeel van de MER. PS van de provincie Zuid-Holland en vervolgens van NH hebben besluitvorming over deze variant opgeschort vanwege de discussie over de verkeersproblematiek in het plangebied (de PA).

Zienswijze van de raad van Hillegom

Naar aanleiding van de mogelijkheid tot het geven van een zienswijze op de Spoorvariant heeft de gemeenteraad van Hillegom een zienswijze ingediend waarin een nieuw alternatief wordt gepresenteerd. Het betreft een alternatief dat uitgaat van doortrekking van de N207 naar de N206 gecombineerd met een doortrekking van de Nieuwe Bennebroekerweg tot de N208.

Advies van de adviesgroep

In opdracht van de stuurgroep Duinpolderweg heeft Jan Pieter Lokker een verkenning uitgevoerd naar het maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak voor het project. Dhr. Lokker stelde naar aanleiding hiervan o.a. voor een adviesgroep in het leven te roepen. Alle adviezen van dhr. Lokker zijn integraal overgenomen door de beide colleges. Om deze groep de gelegenheid te geven te adviseren voordat de inrichting van de PlanMER bepaald zou zijn (volgens de toenmalige planning voor de zomer 2016) is per omgaand overgegaan tot instelling. De adviesgroep heeft vervolgens extra tijd gevraagd en gekregen (zie bijgaande

briefen) om tot een advies te komen. De adviesgroep is in drie maanden tijd 8 keer bijeen geweest om te adviseren over de tot dan toe bekende alternatieven, waarbij de mogelijkheid bestond ook zelf alternatieven aan te dragen voor nadere bestudering in de PlanMER.

In deze notitie zijn standpunten van de adviesgroep verwoord. Om interpretatieverschillen te voorkomen is in de bijlage het advies van de adviesgroep en daarbij behorende producties onverkort toegevoegd. Hier wordt korthedshalve naar verwezen.

De groep adviseert om **in ieder geval** de volgende **nieuwe** alternatieven mee te nemen in het PlanMER onderzoek:

- * Parel Alternatief 2.0
- * Nieuwe N206
- * NOG Beter 2.0

De adviesgroep stelt voor om bepaalde alternatieven uit de lijst van de projectgroep **niet** te onderzoeken:

- * Noordelijk Alternatief
- * Zuidelijk Alternatief
- * Spoorvariant.

Zij adviseert in meerderheid de volgende alternatieven **wel** te onderzoeken:

- * Alternatief zienswijze Hillegom
- * Nul alternatief

E. Voorstel ten aanzien van op te nemen alternatieven in de MER

Hieronder volgt een beknopte opsomming van de alternatieven met een aantal opmerkingen daarover ook van de adviesgroep zelf gevolgd door een voorstel in samenspraak met het IB. Aan het eind is alles in een tabel geresumeerd.

Welke alternatieven zijn er en waar komen zij vandaan?

Naar aanleiding van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau

0. Nul alternatief - referentie
1. Noordelijk alternatief
2. Midden alternatief
3. Zuidelijk alternatief
4. NOG Beter alternatief
5. Combinatie alternatief

Naar aanleiding van de PAS

6. Spoorvariant

Naar aanleiding van inspraak

7. Zienswijze gemeenteraad van Hillegom

Naar aanleiding van de adviesgroep

8. Het Parelalternatief 2.0
9. De Nieuwe N206
10. NOG Beter 2.0

Naar aanleiding van de Statenbesprekingen

11. Nulplus alternatief

Ten aanzien van deze alternatieven merken wij het volgende op.

0 Nul alternatief

In de MER wordt gewerkt met een referentie. Dat is nodig om in beeld te brengen hoe het verkeer zich ontwikkelt tot 2030, inclusief de bijbehorende effecten indien er geen infrastructurele ingrepen plaatsvinden. Projectalternatieven worden daar tegen afgezet om te bepalen wat het effect van een alternatief in de toekomst is. Deze referentie wordt ook wel het Nul alternatief genoemd. In de Staten is gevraagd een dergelijk alternatief op te nemen in de MER. Ook enkele leden van de adviesgroep hebben gevraagd een Nul alternatief op te nemen en dit als volwaardig alternatief te behandelen. Wij stellen voor het nul alternatief op te nemen in de MER.

1 t/m 5: De NRD alternatieven

De Actualisatie van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek (2014) en de PA Duinpolderweg (2016) laten zien dat zowel in het zoekgebied van oplossingsrichtingen als in de geconstateerde problemen geen wezenlijke veranderingen zijn opgetreden ten opzichte van de uitkomsten uit de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek en dat op basis van al uitgevoerde analyses de in de NRD benoemde alternatieven nog steeds kansrijke oplossingsrichtingen lijken te zijn.

De adviesgroep adviseert het **Noordelijk alternatief** niet op te nemen in de MER.

Duidelijk is geworden dat het Noordelijk alternatief en dan specifiek het tracé tussen de N206 en de spoorlijn Haarlem – Leiden naar het zich laat aanzien niet vergunbaar is in het kader van de PAS en Natuurbeschermingswet. Het noordelijk tracé loopt nabij Vogelenzang (strandvlakte) over één van de meest ongerepte delen van de Bollenstreek en het langst (lees meest noordelijk) langs het Natura2000gebied. Op basis van onvergundheid wordt geadviseerd het noordelijk alternatief niet op te nemen in de MER.

De configuratie van het Noordelijk alternatief is echter uniek, omdat het zowel een aquaduct herbergt, als enige als stroomweg is ontworpen voor onderzoek en een passage van de HSL in het ontwerp heeft. Om dit mogelijke verlies aan kennis op te vangen worden genoemde elementen ondergebracht in andere alternatieven.

Midden alternatief. Dit alternatief is opgenomen in de vastgestelde NRD. De Adviesgroep adviseert dit alternatief op te nemen in de MER om een goede afweging te kunnen maken ten opzichte van andere alternatieven. Voorgesteld wordt dit alternatief op te nemen in de MER.

De adviesgroep adviseert eveneens het **Zuidelijk Alternatief** niet op te nemen in de MER. Behalve de verwachting dat het alternatief een verkeer aanzuigende werking heeft zijn er door de adviesgroep geen andere argumenten naar voren gebracht om dit alternatief niet te willen onderzoeken. RHDHV geeft in haar advies aan het alternatief wel te onderzoeken vanwege haar onderscheidendheid t.o.v. andere alternatieven. Dit alternatief doorsnijdt de Oosteinderpolder niet, heeft het een wezenlijk andere verkeerskundige werking dan het Noordelijk en Midden alternatief en levert informatie voor de mecano-doos. Geadviseerd wordt dit alternatief wel te onderzoeken in de MER.

Het oorspronkelijk **NOG Beter alternatief** uit de NRD (een verbinding tussen de Weerlaan en N205) maakt onderdeel uit van NOG Beter 2.0.

Door het werken met de meccanodoos is het daarom niet nodig om het NOG Beter alternatief uit de NRD als een apart alternatief op te nemen in de MER. De effecten van deze verbinding blijken ook uit de beoordeling van het NOG Beter 2.0. Daarmee kan het NOG Beter alternatief 1.0 vervallen.

Het **Combinatiealternatief** uit de NRD is onderdeel van het alternatief De Nieuwe N206 van de adviesgroep. Ook hiervoor geldt dat door te werken met de meccanodoos de effecten van een Combinatiealternatief kunnen worden afgeleid uit het effectenonderzoek van het alternatief De Nieuwe N206. Geadviseerd wordt daarom bij toevoeging van het Nieuwe N206 alternatief het Combinatiealternatief te laten vallen.

6. Spoorvariant

Met de intrede van de PAS in 2015 is er zicht gekomen op de vergunbaarheid van de NRD alternatieven, m.u.v. een deel van het Noordelijk alternatief.

Mocht onverhoopt blijken dat het herstel van de fout van het rijk voor het toekomstjaar niet het verwachte effect heeft, dan is de zienswijze van de gemeenteraad van Hillegom, als reactie op de Spoorvariant, een terugvaloptie, omdat dit alternatief op stikstofdepositie ongeveer dezelfde effecten heeft als de Spoorvariant.

Het advies van de adviesgroep sluit aan bij de stelling van de projectorganisatie om de Spoorvariant als alternatief te laten vervallen.

Voorgesteld wordt de Spoorvariant niet op te nemen in de PlanMER Duinpolderweg.

7. Zienswijze van de gemeenteraad van Hillegom

Dit alternatief is verkeerskundig geanalyseerd door RHDHV en als kansrijke oplossingsrichting beoordeeld. De stuurgroep Duinpolderweg heeft op 2 december 2015 geadviseerd het alternatief op basis van kansrijkheid op te nemen in de MER. Dit adviseert ook de Adviesgroep in meerderheid. Voorgesteld wordt dit alternatief op te nemen in de PlanMER.

8. Parelalternatief 2.0

Het Parelalternatief 2.0 is een combinatie van flankerende maatregelen en nieuwe infrastructuur. De indieners van dit alternatief brengen daarnaast een fasering aan, door eerst in te zetten op flankerende maatregelen en pas als de werkelijkheid aantoon dat de doelstellingen niet worden gehaald over te gaan tot lokale infrastructurele ingrepen.

Het aflopen van de Ladder van Verdaas laat zien dat alleen het toepassen van flankerende maatregelen de problemen in het gebied niet lijken te gaan oplossen.

Het Parelalternatief biedt interessante inzichten voor flankerende maatregelen die het waard zijn om op korte termijn op haalbaarheid te onderzoeken.

Het Parelalternatief gaat daarnaast uit van nieuwe infrastructuur rondom Lisse en de aansluiting van de Nieuwe Bennebroekerweg op de A4. Experts geven aan dat effecten van het alternatief zich vooral voor doen in de omgeving van Lisse en minder op het noordelijk deel van de Bollenstreek en Zuid-Kennemerland. Wij adviseren het alternatief op te nemen in de PlanMER als een volwaardig alternatief.

9. Alternatief Nieuwe N206

Dit alternatief omvat het Combinatie alternatief uit de NRD aangevuld met een Randweg om Lisse inclusief aansluiting op bestaande op/afrit A44 bij Kaag/Abbenes.

De verbinding tussen de N206 en de N205 via de Weerlaan in Hillegom heeft kans rijkheid om de geconstateerde problemen op te lossen.

De aanvulling van de Randweg Lisse met een aansluiting op de A44 is in de Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek onderzocht. De verbinding van de N205-A44-Lisse is in deel A van de Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek geanalyseerd als onderdeel van bouwsteen Zuid. Geconcludeerd kan worden dat deze maatregel een ontlasting van de N208 en aansluiting Sassenheim veroorzaakt en daarmee lokaal bijdraagt aan de problematiek in het studiegebied.

Gezien het oplossende vermogen van de combinatie van beide maatregelen en het draagvlak dat dit alternatief heeft wordt geadviseerd het alternatief toe te voegen aan de PlanMER.

10. NOG Beter 2.0

Bij de inspraak op de NRD is verzocht te onderzoeken of het NOG Beter pakket op kan worden genomen in de PlanMER. Het NOG Beter pakket is samengesteld uit gespreide/lokale maatregelen in de gehele grensstreekregio. In de NRD is één onderdeel van het NOG Beter pakket opgenomen, namelijk het gedeelte dat in de noordelijke bouwsteen valt, de verbinding tussen de Weerlaan (Hillegom) en de N205.

Op basis van de inzichten van de Actualisatie van de Bereikbaarheidsstudie en de probleemanalyse is van het NOG Beter een NOG Beter 2.0 ontwikkeld en ingebracht in de adviesgroep als pakket van het Platform NOG. Het bestaat onder meer uit 5 nieuwe infrastructurele verbindingen.

Een aantal kanttekeningen zijn te plaatsen bij het pakket, tav de aansluiting Rijsburg op de A44 en de randweg Zwaanshoek. Het onderdeel Noordelijke Randweg Rijsburg is onderzocht in deel A van de Actualisatie als onderdeel van de bouwsteen Gespreid. Van dit onderdeel is geconcludeerd dat het lokaal voor een verbetering zorgt maar in onvoldoende mate bijdraagt aan de opgaven van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek. NOG Beter 2.0 voorziet nabij Rijsburg in een nieuwe aansluiting op de A44. Het Rijk heeft aangegeven hier geen voorstander van te zijn en werken naar verwachting niet mee aan een dergelijke aansluiting tenzij een andere aansluiting uit het verkeer wordt gehaald. Naar aanleiding van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek realiseren de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat nu een aansluiting voor het vrachtverkeer van Flora Holland op de A44. Daarmee wordt de kern van Rijsburg minder belast van vrachtverkeer. De nieuwe Flora-Holland aansluiting maakt realisatie van de voorgestelde maatregel van Platform NOG moeilijker tot onmogelijk.

In de NRD en de probleemanalyse van de MER Duinpolderweg zijn voor het project de opgaven en doelstellingen geformuleerd. De focus van de NRD en probleemanalyse ligt op de problematiek in het noordelijke deel van de grensstreek: rondom de kernen Zwaanshoek, Beinsdorp,

Hillegom, Bennebroek, Vogelenzang, Heemstede en De Zilk. Andere delen van het Grensgebied worden aangepakt via andere projecten uit het maatregelenpakket van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek.

De randweg ten noorden van Zwaanshoek leidt tot verplaatsing van het verkeer tussen Bennebroek/Zuid-Kennemerland en de N205/A4 en daarmee een verplaatsing van het probleem naar de Spieringweg. De problematiek in Bennebroek wordt niet aangepakt.

Voorgesteld wordt vanwege draagvlak bij een aantal maatschappelijke stakeholders NOG Beter 2.0 op te nemen in de PlanMER Duinpolderweg.

11. Nulplusalternatief

Het nulplusalternatief heeft tot doel om te beoordelen in welke mate het mogelijk is om een bijdrage te leveren aan het oplossen van de problematiek zonder negatieve effecten op natuur, landschap en milieu te veroorzaken. In de NRD is dit alternatief beschreven aan de hand van een pakket van flankerende maatregelen. Geconstateerd is dat dit in onvoldoende mate bijdraagt aan de geformuleerde opgaven.

Door Provinciale Staten is benadrukt dat het waardevol is om te onderzoeken of alternatieven voor een nieuwe stroomweg door het gebied kunnen bijdragen aan het oplossen van de problematiek zonder het waardevolle en kenmerkende landschap van de Bollenstreek te doorsnijden met nieuwe infrastructuur. De Staten verzochten de adviesgroep mee te geven het nulplusalternatief, een alternatief met gespreide maatregelen of lokale maatregelen nader te onderzoeken.

In de voorstellen van de adviesgroep zijn twee alternatieven opgenomen, Pakket NOG 2.0 en het Parelalternatief die aansluiten bij de wensen en ambities van de statenleden om een alternatief voor een stroomweg te onderzoeken. Beide alternatieven bevatten naast flankerende maatregelen enkele over het algemeen kleinere infrastructuurele maatregelen welke afgestemd zijn op de geconstateerde problematiek.

Voorgesteld wordt om deze alternatieven te onderzoeken en te beschouwen als invulling van het nulplusalternatief. Een separaat nulplusalternatief is dan niet noodzakelijk om inzicht te krijgen in de mate waarin problemen opgelost kunnen worden als de doorsnijding van waardevolle landschappen/natuur (en landbouw) worden vermeden. De Staten kunnen deze informatie gebruiken om een afgewogen besluit te nemen.

F. Conclusie

Alles overziend wordt het voorstel gedaan om de PlanMER Duinpolderweg uit te voeren met de volgende alternatieven:

0. Nul alternatief
1. Midden alternatief
2. Zuidelijk alternatief
3. Zienswijze van de gemeenteraad van Hillegom
4. Het Parelalternatief 2.0
5. De Nieuwe N206
6. NOG Beter 2.0

In een tabel levert dit het volgend overzicht op:

Alternatief	NRD	PAS	Statencie 20/4	Adviesgroep	Advies t.b.v. PlanMER
Nul alternatief	X		X	X	X
Noordelijk alternatief	X				
Midden alternatief	X			X	X
Zuidelijk alternatief	X				X
NOG Beter alternatief	X				
Combinatie alternatief	X				
Spoorvariant		X			
Zienswijze Hillegom		X		X	X
Parelnalternatief 2.0				X	X
Nieuwe N206				X	X
NOG Beter 2.0				X	X

F. Tot slot: juridische consequenties van de scopeaanpassing NRD

De NRD is vanouds de basis voor het uit te voeren onderzoek. De PA borduurt daar op voort. Door toevoeging van nieuwe alternatieven van de adviesgroep wordt de scope van de NRD beïnvloed. Daar zitten zowel politiek-bestuurlijke vragen aan en in het verlengde daarvan mogelijk juridische.

De meest scherpe politiek-bestuurlijke vraag is: wenst het bevoegd gezag de scope en daarmee het toetsingskader in het licht van het vorenstaande te consolideren of te heroverwegen? Dat laatste zou een traject van het herformuleren van doelen in kunnen luiden, zet het gebied (en waarschijnlijk een groter gedeelte) voor onbepaalde tijd op slot en passeert dat het bestaande toetsingskader op democratische wijze tot stand is gebracht. In het verlengde daarvan ligt de vraag of dat op dit moment juridische consequenties heeft voor de NRD.

MER-specialisten geven hierover aan dat het niet nodig om een expliciet besluit over aanpassing van de scope in de NRD te laten opnemen. zolang die vanuit de oorspronkelijk in de NRD geformuleerde nut en noodzaak / probleemanalyse gelegitimeerd is.

De democratische beraadslaging en vaststelling van een uiteindelijk resultaat maakt dit impliciet duidelijk. Er zijn geen "juridische consequenties".

Wel is het wenselijk om het toevoegen van alternatieven te onderbouwen en de nieuwe omgeving te informeren dat in hun directe omgeving ook een alternatief ligt dat onderzocht wordt (rechtspositie waarborgen). Dit proces is voorzien nadat de bevoegde gezagen een besluit hebben genomen over de inrichting van de MER.

In conclusie is aanpassing van de NRD niet noodzakelijk mits de aanpassingen in de besluitvorming worden onderbouwd.