

RICHTLIJNEN MILIEU-EFFECTRAPPORT
ALS ONDERDEEL VAN DE PROJECT-STUDIES
HOOFDWEGENNET REGIO SCHIPHOL EN
WESTRANDWEG AMSTERDAM (A5)

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig artikel 410, eerste lid, van de wet van 23 april 1986 tot uitbreiding van de Wet Algemene Bepalingen Milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage).

's-Gravenhage, 10 juni 1988

Inhoudsopgave

	blz.
1. Inleiding	1
2. Vorm en presentatie van het MER	4
3. Probleemstelling en doel	5
4. De voorgenomen activiteit en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en varianten daarvan	9
5. Te nemen en eerder genomen besluiten	14
6. Bestaande toestand van het milieu en de te verwachten ontwikkelingen van dat milieu	15
7. Beschrijving van de gevolgen voor het milieu	18
8. Vergelijking van de alternatieven	25
9. Overzicht van leemten in kennis en informatie	26
10. Samenvatting van het MER	27

Bijlage 1: Commentaar op adviezen en inspraakreacties in het kader van de
MER-procedure ten behoeve van de projectstudies Hoofdwegennet
Regio Schiphol en Westrandwegverbinding Amsterdam

Bijlage 2: Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de
Commissie voor de Milieu-effectrapportage

1. INLEIDING

Het hoofdwegennet zowel aan de westelijke kant van Amsterdam als bij Schiphol raakt in de huidige situatie door de sterke groei van het autoverkeer overbelast.

Het betreft hier met name de rijksweg A10-west en de rijkswegen A4/A9 ter hoogte van Badhoevedorp en Schiphol.

Om tijdig in te kunnen spelen op de verkeersgroei en de verwachte economische ontwikkelingen in het gebied heeft Rijkswaterstaat plannen ontwikkeld voor nieuwe infrastructuur, te weten de projectstudie "Westrandwegverbinding" en de projectstudie "Hoofdwegennet Regio Schiphol".

Achtergrond van de twee projecten

a. Westrandweg

In september 1985 besloot de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de besturen van de provincie en de betrokken gemeenten, de capaciteit van de Coentunnel uit te breiden. Gekoppeld aan dat besluit was de toezegging aan de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam om medewerking te verlenen aan een onderzoek naar de wenselijkheid van een wegverbinding tussen rijksweg A10 nabij de Coentunnel en rijksweg A9 ten westen van Badhoevedorp via een westelijk van Amsterdam gelegen randweg.

Het onderzoek van de Stuurgroep Verkeer en Vervoer in en om Amsterdam uit oktober 1986 toonde aan, dat zo'n "Westrandweg" uit verkeerskundig oogpunt gewenst is.

Op grond hiervan spraken minister, provincie, Amsterdam en andere betrokken gemeenten in mei 1987 af, om de procedures te starten die nodig zijn om tot besluitvorming over de Westrandweg te komen.

Het idee Westrandweg is nog vrij nieuw. Dit project staat dan ook nog niet in het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV).

De procedure voor tussentijdse wijziging van het SVV om de Westrandweg hierin op te nemen is gestart en heeft inmiddels geleid tot een regeringsbeslissing. De definitieve vaststelling is na behandeling door de Tweede Kamer op korte termijn te verwachten. Mede gezien de

bestuurlijke afspraken van de minister houdt dit in, dat de Westrandweg een hoofdverbinding wordt en onder verantwoordelijkheid van het Rijk komt te vallen.

Het Westrandwegproject betreft in dit verband de wegverbinding tussen de rijksweg A10 nabij de Coentunnel, inclusief de aansluiting op de A10, en de rijksweg A9 ten westen van Badhoevedorp.

Tevens zal bij deze projectstudie de problematiek van de omlegging van rijksweg 706(N5) te Halfweg en de mogelijkheid van een verlegging van deze weg worden betrokken.

b. Hoofdwegennet regio Schiphol

De historie van de verkeersproblematiek in de regio Schiphol/Badhoevedorp is in tegenstelling tot de historie van de Westrandweg al vrij lang en begint bij de verbinding A22 aan de westkant van de Haarlemmermeer die in het SVV is opgenomen.

De projectstudie van begin 80-er jaren n.a.v. deze A22 toonde aan, dat deze verbinding de verwachte verkeersproblemen op de rijkswegen A4/A9 ter hoogte van Badhoevedorp en Schiphol niet zou kunnen oplossen, in tegenstelling tot hetgeen de bedoeling was.

Daarom zijn diverse nieuwe verbindingen ontworpen, meer toegespitst op de specifieke problemen van deze regio.

Een en ander resulteerde in de nota "Verkeersproblematiek van het Hoofdwegennet in de Haarlemmermeerpolder en op de Bollenroute" (september 1985).

Najaar 1985 heeft de minister de Raad van de Waterstaat om advies gevraagd over deze nota.

De Raad heeft voorlichting over deze nota georganiseerd en hoorzittingen gehouden (voorjaar 1986), en mede op basis daarvan aan Rijkswaterstaat enige aanvullende informatie gevraagd.

In die periode kwam het idee Westrandweg naar boven (zie hiervoor), en bovendien bleek dat de groei van het autoverkeer veel groter was dan voorzien.

De vervolgens verrichte aanvullende studie naar nieuwe weginfrastructuurmogelijkheden heeft wezenlijk andere varianten opgeleverd dan voor de projectnota "Verkeersproblematiek van het hoofdwegennet in de Haarlemmermeerpolder" onderzocht waren. Op basis daarvan bleek dat niet meer volstaan kon worden met een bijstelling van die projectnota, maar dat een nieuwe projectstudie naar het hoofdwegennet in de regio Schiphol noodzakelijk is.

Procedure

Tussen beide bovengenoemde projecten bestaat zowel verkeerskundig als uit oogpunt van economie (relatie Schiphol-westelijk Havengebied-Coentunnel) een sterke samenhang.

Ten behoeve van de besluitvorming over beide projecten zal daarom één gezamenlijke besluitvormingsprocedure (Raad van de Waterstaatsprocedure geïntegreerd met de MER-procedure) plaatsvinden.

Beide projectstudies zullen uitgaan van één samenhangende probleemstelling.

Mede naar aanleiding van een opmerking van de Commissie voor de Milieu-effectrapportage bij haar advies over onderhavige Richtlijnen wordt wellicht ten overvloede gesteld, dat de besluitvorming over de Westrandwegverbinding zal plaatsvinden nadat de Staten-Generaal goedkeuring heeft gegeven aan de onder punt a. genoemde tussentijdse wijziging van het SVV.

Bij de uit te voeren projectstudies zullen de regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage (Wet tot uitbreiding van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne van 23 april 1986) worden toegepast.

Vooruitlopend op de goedkeuring van de Staten-Generaal van de tussentijdse wijziging van het SVV is omwille van de tijdsdruk de procedure voor de milieu-effectrapportage nu reeds gestart. Aangezien in deze fase van de procedure nog geen tracébesluitvorming plaatsvindt, maar het nog slechts gaat om het aangeven van het kader voor het milieu-effectrapport wordt daarmee de Kamerbehandeling van bovengenoemde tussentijdse wijziging van het SVV niet gehinderd. Wel kan op deze wijze een aanzienlijke tijdswinst worden bereikt.

Het op te stellen milieu-effectrapport (MER) zal onderdeel uitmaken van de projectstudies. De MER-procedure zal worden geïntegreerd met de adviesprocedure van de Raad van de Waterstaat.

De onderhavige richtlijnen zijn opgesteld op basis van de adviezen van een werkgroep uit de Commissie voor de milieu-effectrapportage, de inspecteur van de Volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu voor Noord-Holland, de directeur Landbouw, Natuur en Openlucht-recreatie in de provincie Noord-Holland en op grond van de reacties ontvangen naar aanleiding van de tervisielegging. De adviezen en de reacties zijn door het Bevoegd Gezag van commentaar voorzien (zie bijlage 1).

2. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER

Presentatie:

- 2.1. Het MER zal de probleemstelling, het doel en de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en varianten daarvan, kernachtig dienen te behandelen.
- 2.2. In het MER moeten keuze-elementen, die bepalend zijn geweest bij de opstelling, duidelijk naar voren worden gebracht.
- 2.3. Onderbouwende informatie kan in bijlagen behorende tot het MER worden opgenomen. Daartoe kunnen ook behoren een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst.

Vorm:

- 2.4. Het MER dient ten behoeve van een tweetal documenten van een bredere strekking: de projectnota Westrandwegverbinding en de projectnota Hoofdwegennet Regio Schiphol. Het MER zal afzonderlijk herkenbaar moeten zijn. Dit kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden door een behandeling in hoofdstukken van die onderdelen die een MER tenminste moet bevatten volgens de systematiek van artikel 41 j van de wet inzake m.e.r.
- 2.5. Het MER moet voorzien zijn van een samenvatting, die goed is afgestemd op de inhoud van het MER-gedeelte van de projectnota's (zie par. 10).

3. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

Probleemstelling:

3.1. Een duidelijke en eenduidige beschrijving in het MER van de probleemstelling en het doel dient als onderbouwing voor de keuze uit mogelijke oplossingen voor de capaciteitsproblemen op de huidige westelijke tak van de ringweg rond Amsterdam (rijksweg A10) en de rijkswegen A4 en A9 ter hoogte van Badhoevedorp en Schiphol.

De probleemanalyse dient zich op de volgende zaken te richten:

- Een analyse van de thans reeds optredende bovengenoemde capaciteitsproblemen, van de economische, planologische en verkeerskundige oorzaken en gevolgen van deze capaciteitsproblemen en van de verwachtingen ten aanzien van de groei van de automobiliteit.

- Deze analyses dienen te worden opgebouwd vanuit de ontwikkelingen in het gebied dat globaal kan worden aangeduid als Haarlemmermeer en naaste omgeving en het Noordzeekanaalgebied, waarna een toespitsing kan volgen op de problematiek van de afzonderlijke projecten. Daarbij is het van belang aan te geven in hoeverre de verwachte congestieproblematiek gewenste ontwikkelingen belemmert en in hoeverre het oplossen van die problematiek op de voorgestelde wijze ongewenste ontwikkelingen met zich meebrengt. Hier dient aandacht te worden geschonken aan het fenomeen van de "latente vraag".

- Uitgangspunten bij bovengenoemde beschouwingen zijn de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening, het Bereikbaarheidsplan Randstad en de in voorbereiding zijnde algehele herziening van het Structuurschema Verkeer en Vervoer. Daarnaast is het gewenst om relaties te leggen met de beleidsuitspraken in het Streekplan en de Notitie Verkeer en Milieu. Deze uitgangspunten, en dan met name de automobiliteitsremmende factoren en bereikbaarheidsprofielen dienen voor zover regionaal beïnvloedbaar zoveel mogelijk te worden vertaald naar de feitelijke te verwachten situatie in het studiegebied.

Er zij op gewezen, dat niet alleen een analyse van het verkeer op het (hoofd)wegennet dient plaats te vinden, maar ook van het openbaar vervoersysteem. Dit onder meer om de mogelijkheden te kennen die het openbaar vervoer biedt voor het (mede) oplossen van de knelpunten op de weg. Samenwerking met de Rijksverkeersinspectie en het directoraat-generaal van het verkeer in dit verband is wenselijk.

3.2. Ten aanzien van de probleemstelling verdienen de volgende vragen en punten bijzondere aandacht:

3.2.1. De verkeers- en vervoerproblematiek in het studiegebied dient zo kwantitatief mogelijk te worden bepaald met behulp van recent ontwikkelde modellen. De onder- en bovengrens van de verkeersprognoses over de te onderscheiden weggedeeltes dienen daarbij in de tijd (tot 2000-2010) te worden aangegeven. Ook de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten in het verleden dienen daarbij vermelding.

3.2.2. Bij de prognoses dient te worden vermeld:

- de parameters, die ten grondslag liggen aan de verkeersprognoses en de verandering van deze parameters in de tijd;
- de omrekening van (motor)voertuigen naar p.a.e.'s volgens de laatste inzichten;
- de capaciteitsberekeningen volgens de nieuwste gegevens (informatie van de Dienst Verkeerskunde; 1985/86 Highway Capacity Manual) met aandacht voor de parameters die de capaciteit op wegvakken, knooppunten en kruispunten beïnvloeden.

3.3. Een beschouwing over de oorsprong en bestemming (globaal bezien) van de vervoersstromen in het studiegebied zowel in de huidige situatie als in de toekomst (2000-2010).

Een onderverdeling in doorgaand- en agglomeratieverkeer is daarbij gewenst evenals een uitsplitsing in goederenvervoer, zakelijk, woon-werkverkeer, en overig personenverkeer.

3.4. Een beschouwing over de verhoudingen tussen intensiteit en capaciteit en afwikkelingsniveaus op de hoofdwegen en de relaties tussen filevorming en sluipverkeer in het studiegebied.

Op welke wegvakken doen zich capaciteitsproblemen voor of gaan zich voordoen en de voornaamste oorzaken daarvan (wegonderhoud, verkeersgedrag weggebruikers, gebrek aan capaciteit, open bruggen e.d.).

3.5. Beschouwingen over de kans op en de oorzaken van vertragingen of filevorming in het gemotoriseerde verkeer op betreffende rijks-, provinciale en lokale (hoofd-)wegen over de dag gezien.

- 3.6. De kosten van vertragingen, te onderscheiden in zakelijk/niet-zakelijk verkeer, openbaar vervoer over de weg en goederenverkeer.
- 3.7. Aangegeven moet worden wat de invloed is van de nog in uitvoering te nemen infrastructurele werken (weg- en openbaar vervoer), voor zover over de uitvoering reeds (vergevorderde) besluitvorming heeft plaatsgehad, in het studiegebied.
- 3.8. De invloed van maatregelen die de doorstroming bij knelpunten bevorderen zoals:
- verkeerssignaleringssystemen of netwerkregulering;
 - mogelijkheden van spreiding van de spits in het woon- en werkverkeer;
 - de invloed van wijzigingen in het ruimtelijk beleid (vermindering verplaatsingsafstanden in woon-werkverkeer);
 - de invloed die van de aanleg van minder onderhoud vergende wegen kan uitgaan.
- 3.9. Een beschouwing over de voor- en nadelen van concentratie (bundeling infrastructuur) of spreiding van het verkeer en vervoer over de hoofdwegen in het studiegebied.
- 3.10. Aangegeven moet worden wat de invloed zal zijn van andere relevante (ruimtelijke) ontwikkelingen zoals ten aanzien van Schiphol, nieuwe bedrijfsvestigingen, woningbouwlocaties e.d.
- 3.11. De milieuproblemen (zoals geluidhinder, barrièrewerking, invloed op flora en fauna en luchtverontreiniging) die worden veroorzaakt door de bestaande rijkswegen (bijvoorbeeld door A9 in Badhoevedorp) en de onderliggende lokale hoofdwegen in het studiegebied dienen te worden beschreven.
- 3.12. De verkeersveiligheidsproblemen op de bestaande hoofdwegen en voor zover relevant op het onderliggend wegennet dienen te worden beschreven.

Doel:

- 3.13. In het MER mag het doel niet zo beperkt worden geformuleerd, dat alternatieven, die voor het milieu gunstig zijn, op voorhand worden uitgesloten.

- 3.14. Het MER omvat duidelijk beargumenteerde doelstellingen, voortkomend uit de resultaten van de probleemanalyse.
- 3.15. Aan de hand van de geformuleerde doelstellingen dienen beoordelingscriteria te worden aangegeven, waaraan de alternatieven en varianten, die in het MER worden aangereikt, kunnen worden getoetst.
- N.B. In dit verband wordt opgemerkt, dat bij het formuleren van de doelstellingen naast het streven naar een bij een hoofdverbinding behorend verkeerskwaliteits (afwikkelings-)nivo ook een bepaalde kwaliteit van de bereikbaarheid ten aanzien van economisch-strategische bestemmingen (b.v. Schiphol, Westelijk Havengebied) voor zakelijk- en goederenverkeer wordt nagestreefd.
- Zie hiervoor de Vierde nota Ruimtelijke Ordening.

4. DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN DAARVAN

Algemeen:

- 4.1. De keuze van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven (inclusief de voorgenomen activiteit) en varianten moet in het MER zorgvuldig worden gemotiveerd.
- 4.2. De keuze van de alternatieven moet gerelateerd zijn aan de probleemstelling en het doel van het voornemen. Alternatieven dienen in beginsel probleemoplossend te zijn.
- 4.3. Alternatieve (probleemgerichte) oplossingen, die voor het milieu gunstiger zijn mogen niet op voorhand worden uitgesloten, maar dienen in principe tot en met de vergelijking van alternatieven en varianten in de beschouwing te worden meegenomen. Indien toch alternatieven worden uitgesloten dienen zij eerst beschreven te worden (zie ook 4.5).
- 4.4. Bij alternatieven, die voor het milieu gunstig zijn, dient gedacht te worden aan het vermijden of zoveel mogelijk beperken van de hinder en schade voor het menselijk woon- en leefmilieu, het natuurlijk milieu en het landschap, maar ook aan de bevordering van de kwaliteiten van het milieu.
- 4.5. De alternatieven zullen wat betreft diepgang en detaillering vergelijkbaar moeten zijn.
- 4.6. Bij de beschrijving van de (weg-)infrastructuur alternatieven en varianten wordt, voor zover mogelijk en zinvol op projectnotanivo, bijzondere aandacht besteed aan een concrete beschrijving van het type weg (autoweg, autosnelweg), de vormgeving van de weg (dwarsprofielen, ruimtebeslag), de uitvoering van de eventuele oeververbindingen en de toe te passen materialen.
- 4.7. Elk van de alternatieven zullen getoetst moeten worden aan de geformuleerde doelstellingen (par. 3.14).

Tenminste de volgende alternatieven en nadere milieubeschermdende maatregelen dienen te worden uitgewerkt in het MER:

- nulalternatief;
- nulplusalternatief;
- tracé-alternatieven;
- combinatie-alternatief;
- milieuvriendelijk-alternatief.

4.8. **Nulalternatief:**

Het nulalternatief gaat er van uit dat geen maatregelen in de zin van aanleg van nieuwe weggedeelten worden genomen. De bestaande situatie blijft gehandhaafd met dien verstande dat infrastructurele werken die al in uitvoering zijn genomen of waartoe reeds is besloten, worden afgewerkt (autonome ontwikkelingen tot de nulsituatie in het jaar 2000 en later).

Het nulalternatief dient met betrekking tot alle andere alternatieven en varianten als referentiekader te worden uitgewerkt en gebruikt.

4.9. **Nulplusalternatief:**

Het nulplusalternatief gaat uit van een zo groot mogelijk gebruik van de bestaande weginfrastructuur inclusief beperkte verbredingen van bestaande wegen. Het omvat verder de toepassing van externe maatregelen voor de beheersing van de verkeersstromen, zoals de bevordering van het openbaar vervoer door extra infrastructuur en grotere dienstverlening (frequentie, toegankelijkheid e.d.), het langzaam verkeer en het toepassen van verkeersreguleringsmaatregelen zoals flexibele routing, wisselstroken, expressestroken, carpooling, parkeerbeleid en ook de ontwikkelingen in de electronica in relatie met verplaatsingsmotieven etc. Zie ook het "Bereikbaarheidsplan Randstad". De invloed van toepassing van dergelijke externe maatregelen dient zo kwantitatief mogelijk te worden beschreven. Te denken valt aan het doorrekenen van bijvoorbeeld een verdubbeling van de capaciteit van het openbaar vervoer, van het aantal carpoolers, parkeer-en reisgebruikers in de regio etc.

In het kader van het nulplusalternatief dient expliciet uitgewerkt te worden in welke mate de verkeersproblematiek op de hoofdwegen in het onderhavige gebied kan worden opgelost door een pakket van maatregelen, dat is afgestemd op de mogelijkheden

die het openbaar vervoer kan bieden (openbaar vervoer-alternatief).

4.10. **Tracé-alternatieven**

4.10.1. Westrandweg:

De varianten 1 en 2 uit de inleidende notitie "m.e.r. Westrandweg" dienen te worden uitgewerkt.

In het MER dient te worden onderbouwd waarom alleen deze varianten in aanmerking komen en andere (in een eerder stadium genoemde) varianten niet.

4.10.2. Verlengde Westrandweg (Schipholweg):

De in de inleidende notitie "Hoofdwegennet regio Schiphol" genoemde 8 varianten:

- West II A, West III A,
 - Midden-West II A, Midden-West III A,
 - Midden II A, Midden II B, Midden III A en Midden III B,
- dienen in principe te worden uitgewerkt.

4.10.3. De onder 4.10.1 en 4.10.2 genoemde tracé-varianten moeten worden uitgewerkt voor de situatie dat er wel en voor de situatie, dat er geen N22 komt.

4.10.4. De afgeleide activiteiten als gevolg van de aanleg van de nieuwe wegen dienen te worden aangegeven. Hierbij wordt vooral gedacht aan aanpassing van op- en afritten en omlegging van bestaande wegen zoals de S21.

4.10.5. Bij de uitwerking van de verschillende uitvoeringsvarianten dient expliciet ingegaan te worden op de gevolgen voor het bestaande (onderliggende) wegennet.

4.11. Milieu-aspecten:

Bij de beschrijving van de onder pnt 4.10 genoemde alternatieven en varianten dient ten minste aandacht te worden gegeven aan de volgende milieu-aspecten:

- ruimtebeslag;
- geluidgevoelige objecten binnen de invloedssfeer van de tracé's; ingrepen op tot op heden nog rustige gebieden;

- te amoveren woningen en gebouwen;
- ingrepen op de (grond)waterhuishouding;
- ingrepen op het reliëf (door vergravingen en ophogingen) en aardwetenschappelijk waardevolle gebieden;
- versnippering, barrière-werking en biotoopverkleining;
- ingrepen op waardevolle vegetaties (verwijderen en kappen), solitaire oude bomen en ecologische infrastructuur;
- ingrepen op weidevogelgebieden en gebieden voor overwinterende vogels en voor overige fauna (amfibieën e.d.);
- ingrepen op historische ontginningslijnen en andere cultuur-historische elementen.

4.12. Nadere milieu-beschermende maatregelen:

De nadelige milieu-effecten die bij de uitvoering van het voornemen kunnen optreden, dienen in het MER beschreven te worden (zie ook par. 7). Tevens moet worden nagegaan welke mogelijke maatregelen - inclusief de bijbehorende financiële consequenties - in relatie tot de thans gangbare milieukwaliteitseisen en streefwaarden genomen kunnen worden om deze milieu-effecten te verbeteren. Vooral die effecten die niet of nagenoeg niet-omkeerbaar zijn, verdienen hierbij de aandacht. De afgeleide effecten van de mogelijke maatregelen moeten ook worden beschouwd. Daarbij zal er op gelet moeten worden dat dergelijke maatregelen een milieu-probleem niet slechts doorschuiven van het ene milieu-aspect naar het ander of dat combinaties van milieu-beschermende maatregelen per saldo toch een negatief resultaat opleveren.

In het bijzonder kan worden gedacht aan:

- beperkende maatregelen met betrekking tot het (vracht)-verkeer bij de nul- en nulplusalternatieven en de beperking van maximumsnelheden;
- bundeling van geluidbronnen;
- geluidafschermende maatregelen;
- geluid emissie-beperkende maatregelen (geluidabsorberend wegdek van zeer open asfaltbeton of poro-elastisch asfaltbeton);
- aanplant van groenstroken (tegen verspreiding van stoffen);
- bermsloten met stimulering van een natuurlijke ontwikkeling die inspeelt op de ter plaatse heersende omstandigheden;

- riolering van de weg met afvoer naar waterzuiveringsinstallatie(s) als mocht blijken dat er risico voor de verontreiniging van het grondwater (m.n. waterwingebieden) bestaat. Het te verwachten resultaat van milieubeschermdende maatregelen dient te worden aangegeven. (Hierbij kan onder andere ook worden gedacht aan geluidsvoorzieningen die tevens een functie hebben bij het beperken van de verspreiding van zware stoffen.)

4.13. **Combinatie-alternatief:**

Dit alternatief gaat uit van oplossingen die deels gericht zijn op de aanleg van nieuwe wegen (tracé-alternatieven 4.10) en deels pogen de omvang van het autoverkeer en de afwikkeling daarvan te beïnvloeden (onderdelen van het nulplus-alternatief 4.9).

4.14. **Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast**

Het meest milieu-vriendelijke alternatief is op verschillende wijzen nader uit te werken afhankelijk van de resultaten van de probleemanalyse en probleemstelling.

Het meest milieu-vriendelijke alternatief kan gezocht worden in het nul- of nulplusalternatief, ofwel in een combinatie-alternatief of in een tracé-alternatief, dat optimaal rekening houdt met de diverse in par. 4.11 en par. 4.12 genoemde criteria en milieu-beschermdende maatregelen. Het gaat hierbij uiteraard ook over een voor het milieu optimaal liggend tracé.

5. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN

- 5.1. In het MER wordt vermeld in het kader van welk(e) besluit(en) het MER wordt opgesteld. Tevens wordt aangegeven de status van het besluit, de te volgen besluitvormingsprocedure(s), de betrokken adviesorganen en de tijdsplanning van de procedures.
- 5.2. Aangegeven dienen te worden de openbaar gemaakte beleidsvoornemens en reeds genomen besluiten (rijk, provincie, gemeente), die van invloed zijn op de in beschouwing te nemen alternatieven.
Dit onder vermelding van de status en geldigheidsduur van deze besluiten.
- 5.3. Tenslotte dient te worden ingegaan op de vervolgprocedures (bestemmingsplan, aanlegvergunning e.d.).

6. **BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN DAT MILIEU**

6.1. Het studiegebied kan globaal worden aangeduid als Haarlemmermeer en naaste omgeving en het Noordzeekanaalgebied. Overigens dient bij de behandeling van de verschillende aspecten bekeken te worden, welk gebied relevant wordt geacht voor dat betreffende aspect.

De inventarisatie van het studiegebied en het verdere studiemateriaal dient in het MER op een gedetailleerde schaal (bij voorkeur 1:10.000) gepresenteerd te worden.

6.2. Waar gebieden belangrijke waterhuishoudkundige of ecologische relaties (b.v. fourageer- en rustgebieden van vogels) hebben met het directe beïnvloedingsgebied, zouden deze gebieden waar nodig ook tot het studiegebied moeten worden gerekend.

6.3. De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied dient in het MER te worden beschreven voor zover van belang voor de voorspelling van de gevolgen voor het milieu van de alternatieven en varianten. Daarbij dient met de volgende aspecten rekening te worden gehouden.

6.3.1. Bodemstructuur, geomorfologie, waterhuishouding

Ten behoeve van een beoordeling van de (natuur)ontwikkelingsmogelijkheden van het betreffende gebied dient het MER een bodemkaart te bevatten. Voor zover van toepassing dient te worden aangegeven welke (potentiële) bodemkundige verbanden (eenheden en complexen) in het gebied bestaan en hoe de morfologie is opgebouwd.

Verder dient inzicht te worden verschaft in de waterhuishouding en waterkwaliteit van het gebied (open waterstructuur, grondwaterstromen en kwel). Met name het brakwater en de zoute kwel speelt in het gebied een belangrijke rol.

6.3.2. Vegetatie en fauna

Met betrekking tot het plangebied dient een zo nauwkeurig mogelijk overzicht te worden gegeven van het natuurlijk milieu (flora, vegetatie, fauna, ecologische verbanden en samenhangen). Met name de ecologische relaties (verbindingszones),

fourageer-, rust- en pleisterplaatsen dienen in samenhang met abiotische factoren (bodem, water etc.) te worden omschreven. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de milieukartering van de P.P.D. Noord-Holland.

6.3.3. Landschap en recreatie

Het stedelijk randgebied van Amsterdam omvat verschillende landschapstypen (potentieel en actueel). In feite is het de basis voor het realiseren van stedelijke uitloopgebieden en de randstedelijke groenstructuur. Voor de beoordeling van de toekomstige ingrepen is het van belang om een volledig overzicht te verschaffen in de landschappelijke gesteldheid en de samenhangen (complementariteit) van de verschillende eenheden. Hierbij dient een verband te worden gelegd tussen de voornemens met betrekking tot natuur- en landschapsbouw, en de toekomstige en bestaande recreatievoorzieningen. Tevens dient inzicht te worden verschaft in de planologische voornemens met betrekking tot de stedelijke uitbreidingen.

6.3.4. Landbouw en volkstuinen

Mede door de grote verscheidenheid in bodemopbouw, waterhuishouding, hoogteligging en historische ontwikkeling bestaat in het plangebied een grote verscheidenheid aan landbouwvormen en -producten, waaronder een aantal volkstuinencomplexen. Voor zover van belang dient inzicht te worden verschaft in de mate waarin landbouwproducten in de toekomst onder invloed van de wegen komen te staan.

6.3.5. Geluid

De huidige etmaalwaarden ten gevolge van het wegverkeer moeten worden aangegeven in de vorm van geluidcontouren voor 50, 55 en 60 dB(A), evenals de omgevingsgeluidsniveaus op enkele representatieve punten in het studiegebied en daar waar mogelijk de geluidcontouren van enkele andere in het studiegebied aanwezige geluidbronnen zoals vliegverkeer, industrie, recreatie. Er dient inzicht te worden verschaft in de invloed van toekomstontwikkelingen in het kader van de sanering van industriegeluid en van andere voorspelbare ontwikkelingen (bijvoorbeeld het amoveren van het crossterrein ten noorden van de Haarlemmerweg) op de geluidssituatie in het gebied.

6.3.6. Lucht

Voor zover van belang dient inzicht te worden verschaft in de mate en soort luchtverontreiniging in het studiegebied tengevolge van het wegverkeer als van representatieve andere bronnen in het studiegebied.

De concentratieverdeling van de luchtverontreiniging door de nieuwe weg moet worden gezien in relatie tot die van de achtergrondverontreiniging (andere bronnen) in het gebied.

6.3.7. Infrastructuur

Er dient inzicht te worden verschaft in de huidige verbindingswegen en het gebruik daarvan (woon-werkverkeer, recreatieverkeer, bestemmingsverkeer, etc.).

6.3.8. In de beschrijving moet rekening worden gehouden met het dynamische karakter van de toestand van het milieu. Gedacht kan worden aan de effecten van andere voltooide, lopende of binnenkort te starten activiteiten, zoals industrie- en stadsuitbreiding, landinrichting etc.

7. BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

Algemeen

- 7.1. Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu dient er rekening mee te worden gehouden, dat zij tijdelijk of permanent van aard kunnen zijn of zelfs pas op langere termijn geleidelijk waarneembaar kunnen worden. Ook dient onderscheid te worden gemaakt naar het optreden van effecten tijdens de aanleg van de weg met bijbehorende hulpvoorzieningen, alsook de eventuele afbraak daarvan (b.v. van werkwegen) en tijdens het gebruik van de weg.
- 7.2. De te verwachten gevolgen voor het milieu moeten indien mogelijk in hun onderlinge samenhang worden beschouwd.
- 7.3. De (positieve en negatieve) gevolgen voor het milieu zullen bij voorkeur - en indien mogelijk in absolute zin - moeten worden beschreven. Dit is van belang voor een zo kwantitatief mogelijke vergelijking van de alternatieven (par. 8). Het geldt met name voor de milieu-aspecten, die in par. 6.3. zijn aangegeven.
- In dit verband kan bij positieve gevolgen voor het milieu gedacht worden aan:
- verbetering luchtkwaliteit door opheffing van filevorming;
 - verlichting van de milieubelasting op andere locaties, bijvoorbeeld door ontlasting van sluiproutes en het wegnemen van de verkeersdruk op Badhoevedorp.
- 7.4. De methoden en modellen die t.b.v. het MER gebruikt worden bij het maken van voorspellingen moeten worden omschreven en toegelicht. Indicaties moeten worden gegeven over de aannames, de mate van betrouwbaarheid, die aan deze methoden en modellen kan worden toegekend en de mogelijke variaties in de voorspellingsresultaten als gevolg van de onzekerheden en onnauwkeurigheden in de methoden.
- Bij onzekerheid over het optreden van effecten moet mede inzicht worden gegeven in de slechts denkbare situatie.

Mate van detail bij de gevolgen per milieu-aspect

- 7.5. De nadruk bij de beschrijving van de gevolgen behoort te liggen op milieu-gevolgen die onomkeerbaar of nagenoeg onomkeerbaar zijn.
- 7.6. Alleen als belangrijke verschillen tussen de alternatieven worden verwacht, moeten de effecten per afzonderlijk alternatief worden beschreven. Bij geringe verschillen kan worden volstaan met een aanduiding daarvan.
- 7.7. Die effecten die pas in het kader van de uitvoeringsfase kunnen worden gelokaliseerd en gekwantificeerd, dienen in het MER te worden signaleerd. Bij die effecten kan met een globale behandeling worden volstaan.

Bij de beschrijvingen van de gevolgen voor het milieu dient ingegaan te worden op de volgende aspecten en bijbehorende vragen:

7.8. Geomorfologie, bodem en grondwater

- 7.8.1. De veranderingen en aantasting moeten worden beschreven van:
- het reliëf (met de weg), de geomorfologische patronen en elementen die verdwijnen of direct of indirect kunnen worden aangetast;
 - de ligging van kreekruigen, dijken en waterlopen.
- 7.8.2. Welke gevolgen heeft het benodigde grondverzet voor bodemopbouw en -structuur in het studiegebied?
- 7.8.3. In hoeverre leiden activiteiten als grondverzet, tijdelijke opslag van grond, toepassing van ophoogzand tot onomkeerbare effecten?
- 7.8.4. Welke gevolgen zullen optreden als gevolg van het grondverzet en tijdelijke of blijvende wijziging van het grondwaterpeil door bronbemalingen voor de waterhuishouding en dus voor grondwaterafhankelijke vegetaties, sloot/bermvegetaties en

cultuurgewassen? Zal door een eventuele tijdelijke of blijvende grondwaterpeilwijziging ook schade kunnen optreden door zetting van bestaande terreinen, wegen, dijken, funderingen, archeologische objecten, bouwkundige monumenten, e.d.?

7.8.5. Welke mate van bodem- en grondwaterverontreiniging zal optreden door emissies vanaf de weg, door wegconstructiematerialen, door gladheidsbestrijding en door de uitworp van petrochemicaliën als gevolg van lekkage en door ongelukken?

7.8.6. Komen een of meerdere tracé-alternatieven binnen de invloedssfeer van de waterwingebieden te liggen?

7.9. Oppervlaktewater

7.9.1. Welke invloed zullen emissies ten gevolge van de aanleg en het gebruik van de weg hebben op de kwaliteit van het oppervlaktewater in het studiegebied? Zijn er maatregelen mogelijk die deze invloed terugdringen? (zie de punten 4.11 en 4.12 van deze richtlijnen).

7.9.2. Zal de aanleg van de weg tot gevolg hebben dat bepaalde (karakteristieke) waterlopen zullen worden veranderd?

7.10. Flora, vegetatie, fauna en natuurgebieden

7.10.1. Welke gebieden van ecologische betekenis met waardevolle vegetatie, broedvogels en overige fauna zullen door de aanleg van de weg verloren gaan of zullen worden versnipperd door de barrière-werking van de weg? Bijzondere aandacht hierbij verdienen in het studiegebied de potentiële relatienotagebieden. Te hanteren criteria zijn b.v.: zeldzaamheid, soortendiversiteit, biologische functies en natuurwaarden.

7.10.2. Welke ecologische relaties worden door de aanleg van de weg onmogelijk gemaakt of verstoord, zoals de functie van graslanden als voedselgebied voor pleisterende vogelsoorten en als broedgebied van weidevogels?

- 7.10.3. Bij de richtlijnen 7.10.1 en 7.10.2 dient te worden aangegeven of in de omgeving vervangende biotopen aanwezig zijn.
- 7.10.4. Eventuele positieve effecten voor de natuur als gevolg van de aanleg van de weg, b.v. door de toepassing van natuurbouw dienen eveneens te worden aangegeven.
- 7.10.5. Welke maatregelen kunnen worden genomen om de barrièrewerking/versnippering van de toekomstige tracé's te compenseren (ecologische infrastructuur)?
- 7.10.6. Welke plannen en voornemens worden ten aanzien van het leggen van ecologische verbanden (natuur- en landschapsbouw) onmogelijk gemaakt of negatief beïnvloed?
- 7.11. Landschap, archeologische en cultuurhistorische objecten, recreatie
 - 7.11.1. Welke landschapstypologische of cultuurhistorische relaties worden door de aanleg van de wegen onderbroken of aangetast?
 - 7.11.2. Hoe verhoudt zich de ingreep ten opzichte van plannen en voornemens om deze relaties te versterken (relatienota, structuurschema's, Randstad groenstructuur etc.)?
 - 7.11.3. Welke toeristische en recreatieve verbindingen (wegen, paden, watergangen, Ringvaart etc.) worden onderbroken of negatief beïnvloed (barrières, geluid, visuele relaties etc.)?
 - 7.11.4. Wat zijn de algemene gevolgen van de nieuwe wegen in het kader van de relatie stad/landschap (stedelijke uitbreidingen en buitenstedelijke functies)? In hoeverre draagt het voornemen bij aan een verhoging van de ruimtelijke kwaliteit van dit stedelijk gebied?
 - 7.11.5. Wat zal de invloed van de aanleg van de wegen zijn op bestaande en geplande buitenstedelijke recreatiegebieden?
 - 7.11.6. Wat zal de invloed van de geplande aanleg zijn op eventueel aanwezige archeologische of aardwetenschappelijke objecten?

- 7.11.7. Het wordt wenselijk geacht de ruimtelijke effecten van de nieuwe weg voor diverse situaties en alternatieven in beeld te brengen met behulp van kaarten, tekeningen of luchtfoto's (met daarop de inpassing van de nieuwe weg), aanzichten of profielen vanuit enkele richtingen of fotomontages op ooghoogte mede gelet op de beleving van het landschap.

7.12. Landbouw en volkstuinen

- 7.12.1. Wat zijn de tijdelijke en blijvende gevolgen van de aanleg van de wegen voor de landbouwproducten en de producten uit de volkstuinen langs de nieuwe wegen, bijvoorbeeld toxicologische of groeiremmende invloeden en hoe groot zijn de invloedszones (grond- en oppervlaktewater en luchtverontreiniging) van schadelijke elementen en chemische verbindingen?

- 7.12.2. Aangegeven dient te worden in hoeverre de geluidssituatie in de volkstuinen gelegen in het invloedsgebied van de tracé's, zal veranderen.

7.13. Geluid en trillingen

- 7.13.1. Welke geluidsnivo's in het studiegebied zijn bij de te onderzoeken alternatieven te verwachten? De berekening van de geluidsnivo's dient te geschieden volgens de voorschriften en richtlijnen dienaangaande de wet geluidhinder. Om tot een onderlinge vergelijking van de gevolgen van de te onderzoeken alternatieven te komen, wordt toepassing van het artikel 103 van de wet geluidhinder thans niet opportuun geacht.

- 7.13.2. Een indruk moet worden gegeven van meetbare (negatieve en positieve) wijzigingen van het geluidsnivo buiten de 50 dB(A) etmaalwaarde-contour langs de weg en op welke wijze deze van invloed kunnen zijn op daar aanwezige personen en gevoelige objecten en op de geluidssituatie in de potentiële stiltegebieden.

- 7.13.3. In de omvang en mate van de geluidhinder dient op kwantitatieve wijze inzicht te worden gegeven (in de vorm van 50, 55 en 60 dB(A)-contouren). De vergelijking van de alternatieven op

dit punt dient te worden gepresenteerd. De kwantitatieve waarden van de geluidsnivo's dienen steeds gerelateerd te zijn aan het thans heersende omgevingsgeluidsnivo. Ook veranderingen in het geluidsnivo op andere wegen verdienen hier de aandacht. (Hier zou sprake kunnen zijn van een positief effect voor de nu druk bezochte sluiptwegen).

7.13.4. Wat zijn de mogelijkheden voor het treffen van maatregelen om de geluidhinder te voorkomen of te beperken bij de verschillende alternatieven, gebaseerd op de uitgangspunten van de wet geluidhinder?

7.13.5. De mate van eventueel optredende trillingshinder dient aangegeven te worden.

7.14. Lucht

7.14.1. In welke mate zullen de emissies toenemen ten gevolge van de uitvoering van de voorgenomen activiteiten? Hier dient een onderscheid te worden gemaakt naar de verschillende verontreinigingen en de mate waarin zij per alternatief voorkomen.

7.14.2. De luchtverontreiniging door de nieuwe wegen moet worden gezien in relatie tot de reeds bestaande luchtverontreiniging (cumulatieve effecten).

7.15. Volksgezondheid, leefklimaat en veiligheid

7.15.1. Zijn er invloeden van betekenis op de lichamelijke (en geestelijke) volksgezondheid als gevolg van de verschillende emissies van het verkeer (geluid, stoffen, stank)?

7.15.2. Hoe wordt de leefbaarheid van de aanliggende woongebieden beïnvloed door de barrière-werking van de weg?

7.15.3. Het MER zal een beschrijving moeten geven van de veiligheid, in verband met mogelijke verkeersongevallen en calamiteiten langs de routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen en in verband met het gevaar van afleiding en schrikeffecten door opstijgende en landende vliegtuigen vlakbij de weg.

- 7.15.4. In het MER zal tevens de algemene verkeersveiligheid aan de orde moeten komen zowel op een eventuele nieuwe weg als op het bestaande (onderliggende) wegennet.

Indirecte gevolgen en gevolgen van secundaire activiteiten

- 7.16. Naast de directe milieu-effecten dient aandacht te worden besteed aan de afgeleide, secundaire en indirecte effecten, die veroorzaakt worden door de verschillende alternatieven.
- Te denken valt aan extra stimulering van nieuwe stedelijke en industriële bestemmingen en vestigingen en van recreatieve activiteiten van de regio.
 - Cumulatieve effecten van de nieuwe wegen en het vliegveld Schiphol (luchtverontreiniging, geluidhinder, ruimtebeslag, bedreiging biotopen en natuurgebieden).
- 7.17. Inzicht dient te worden gegeven in de omvang van eventueel te amoveren of te isoleren huizen of gebouwen (zowel als gevolg van de eventuele aanleg van een wegverbinding als ten gevolge van maatregelen in het kader van de geluidhinder).

8. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

- 8.1.
- De verschillende alternatieven moeten - althans met betrekking tot de milieu-gevolgen - worden vergeleken met de ontwikkeling van de bestaande toestand van het milieu zonder uitvoering van de activiteit (autonome ontwikkeling) als referentiekader. Hierbij dienen ook de normen en streefwaarden van het milieubeleid te worden beschouwd. Per aspect kan een rangorde worden aangegeven van de alternatieven en varianten.
 - Eventueel kan een beschouwing van de positieve en negatieve gevolgen ten aanzien van het milieu van ieder alternatief worden gegeven, en kan worden aangegeven in welke mate het doel van de initiatiefnemer wordt verwezenlijkt.

9. OVERZICHT VAN LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE

- 9.1. Een overzicht van de leemten in kennis en informatie die blijven bestaan, moet in het MER worden gegeven. Daarbij moet worden ingegaan op de betekenis van deze leemten voor de besluitvorming en de redenen waarom deze leemten blijven bestaan en van welke aard zij zijn (onzekerheden en nauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en/of in de gebruikte gegevens; andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden met betrekking tot de milieugevolgen op korte en langere termijn; gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden).
- 9.2. De vastgestelde leemten in kennis en informatie kunnen worden gezien als onderwerpen van voortgaande studie. Zij behoren te worden betrokken bij een nader op te stellen evaluatieprogramma in hoofdlijnen van de werkelijk optredende gevolgen voor het milieu. Deze nazorg, die een onderdeel vormt van m.e.r. kan ook betrekking hebben op de effectiviteit van de getroffen voorzieningen en de milieubeschermdende maatregelen. In het MER kan al een idee gegeven worden welke aspecten tot het evaluatie-programma zullen gaan behoren (checklist).

10. SAMENVATTING VAN HET MER

10.1. In de samenvatting van het MER zal kort en overzichtelijk en apart herkenbaar de kern van het MER moeten worden weergegeven. Wat betreft de onderliggende vergelijking van de alternatieven kan dit b.v. gebeuren met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

10.2. De samenvatting dient aan bevoegd gezag en aan een breed publiek voldoende inzicht te geven voor de beoordeling van de MER en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu en van de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven.

Ten aanzien van de opstelling van de samenvatting van het MER verdient het aanbeveling om de intenties van de wet scherp naar voren te brengen. Deze intenties zijn:

- motivering van het belang van het voornemen;
- keuze en motivering van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven, waaronder het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast;
- beschrijving van de uitgangssituatie van het milieu (mede ten behoeve van evaluatie achteraf);
- zo objectief mogelijke beschrijving en voorspelling van de effecten van de verschillende alternatieven;
- vergelijkende beoordeling van de alternatieven tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid.

Bijlage 1: commentaar op de adviezen en reacties in het kader van de m.e.r.-
procedure voor de projectstudies "Hoofdwegennet Regio Schiphol" en
"Westrandweg (A 5)"

In deze bijlage wordt een overzicht gegeven van de inhoud van de adviezen en reacties en het commentaar daarop van het Bevoegd Gezag.

In dit overzicht zijn de belangrijkste elementen van de reacties opgenomen. Het niet opnemen van een element in het overzicht betekent niet, dat dit element geen rol zal spelen in de projectstudie.

De reacties zijn weergegeven op volgorde van binnenkomst bij het Bevoegd Gezag.

Samenvatting advies

Commentaar van het Bevoegd Gezag

1. **Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in de provincie Noord-Holland.**

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">* Problematiek van rijksweg 706 te Halfweg in milieu-effectrapport (m.e.r.) meenemen.* Evenals voor de Westrandweg voor het hoofdwegennet regio Schiphol een milieuvriendelijk alternatief uitwerken.* In het milieuvriendelijke alternatief aangeven hoe de landschaps-ecologische structuur van het gebied zoveel mogelijk behouden en/of versterkt kan worden.* Aandacht besteden aan de gevolgen van doorsnijdingen en barriërewerking voor de landbouw, recreatieve fietsroutes en dergelijke.* Aandacht schenken aan effecten op in het onderzoeksgebied voorkomende functies, zoals volkstuinen en de kwalitatieve waterhuishouding van het agrarisch gebied. | <ul style="list-style-type: none">* De problematiek van rijksweg 706 en de mogelijkheid van een verlegging van deze weg zal in de projectnota/m.e.r. Westrandweg worden meegenomen.* Zie richtlijn 4.3 en 4.14.* Zie richtlijn 4.14.* Aan deze punten zal in de projectnota's/m.e.r. aandacht worden besteed.
Zie richtlijn 7.11.3.* Zie richtlijnen 7.8.4; 7.8.5; 7.9 en 7.12. |
|--|---|

2. **Commissie voor de milieu-effectrapportage.**

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">* Zie het desbetreffende advies van de commissie d.d. 9 mei 1988. | <ul style="list-style-type: none">* Het advies van de Commissie is voor het overgrote deel overgenomen en vertaald in Richtlijnen. Voor de beantwoording van de opmerkingen van meer procedurele aard van de Commissie wordt verwezen naar |
|---|--|

3. **Inspecteur van de Volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu voor Noord-Holland.** bijl. 2

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">* Uit oogpunt van milieu is het relevant na te gaan in hoeverre het Amsterdamse wegennet kan worden ontlast door een weg even buiten de stedelijke woonbebouwing. | <ul style="list-style-type: none">* Aan deze mogelijkheid zal in de projectnota/m.e.r. Westrandweg aandacht worden besteed. |
|---|---|

Samenvatting reactie

Commentaar van het Bevoegd Gezag

1. **G. v.d. Weide, Badhoevedorp.**

- * Rijksweg 9 door Badhoevedorp is een planologische blunder met verstrekende nadelige gevolgen voor de woon-gemeenschap Badhoevedorp.
- * Bezwaar tegen plannen waarbij rijks-weg 9 in Badhoevedorp aanwezig blijft.
- * Bij een reconstructie naar 2 x 3 rijstroken is een nieuw akoestisch on-derzoek nodig.
- * De rijksweg eventueel overkluizen.

- * Rijksweg 9 door Badhoevedorp is een gevolg van een destijds door het Rijk, de Provincie en de Gemeente ge-zamenlijk genomen besluit.
- * Een van de doelen van de projectstu-die "Hoofdwegennet Regio Schiphol" is na te gaan of een verlegging van rijksweg 9 ter hoogte van Badhoeve-dorp wenselijk is. Er vindt een afwe-ging van diverse belangen plaats, waaronder het milieubelang.
- * Zie richtlijnen 7.13 en 7.17.
- * In de projectnota/m.e.r. Hoofdwegen-net Regio Schiphol zal deze mogelijk-heid worden gezien.

2. **Watersportvereniging "De Swaenenburgt", Zwanenburg.**

- * Vraagt informatie over doorvaarthoog-te en bedieningstijden brug in West-randweg over de Ringvaart.

- * Zal in projectnota/m.e.r. Westrandweg aandacht aan worden besteed.

3. **Dorpsvereniging "Badhoeve", Badhoevedorp.**

- * Protesteert met klem tegen varianten waarbij rijksweg 9 door Badhoevedorp blijft lopen. Verzet met alle ter be-schikking staande middelen. Verbred-ing tot 2 x 3 rijstroken is vanwege milieu en veiligheid helemaal uit den boze.

- * Zie commentaar op reactie nr. 1, tweede punt en richtlijnen 7.13; 7.14; 7.15 en 7.17;

4. **Waterschap Groot Haarlemmermeer.**

- * Bij uitwerking plannen overleg over aanpassing waterhuishouding.

- * Overleg zal plaatsvinden.

5. **P. Bouwhuis, Badhoevedorp, namens bestuur "Snelweg-ernee".**

- * Handhaving en verbreding rijksweg 9 door Badhoevedorp wordt vanwege de schadelijke milieu-effecten van de hand gewezen.

- * Zie commentaar op reactie nr. 1 en richtlijnen 7.13; 7.14; 7.15 en 7.17.

6. **H.C. Onkenhout, Badhoevedorp.**

- * Bezwaar tegen reconstructie tot 2 x 3 rijstroken.
- * Schade aan woningen door trillingen (RWS aansprakelijk).
- * Toename geluidoverlast. Verkeersonveiligheid 2 x 3 rijstroken zonder vluchtstroken. Oplossing: verlegging rijksweg 9.

- * Zie commentaar op reactie nr. 1.

- * Zie richtlijnen 7.13.5.

- * Zie commentaar op reactie nr. 1 en richtlijnen 7.13; 7.15 en 7.17.

7. **A. Steenwijk, namens drie Haarlemmermeerse Landbouworganisaties.**

- * Stank- en geluidoverlast.
- * Doorsnijding Akkerbouwbedrijven en aantasting karakteristieke polderstructuur door hoofdwegen in regio Schiphol.
- * Herverkaveling toepassen.
- * Zie richtlijnen 7.13; 7.14 en 7.17.
- * Aan deze punten zal in de projectnota/m.e.r. Hoofdwegennet Regio Schiphol aandacht worden besteed.
- * In het kader van toekomstige grondverwerving zal aan een eventuele herverkaveling worden meegewerkt.

8. **J. en C.J. Baars, Aanneming- en Transportbedrijf, Hoofddorp.**

- * Bezwaar tegen de Westrandweg-Zuid nabij Schiphol vanwege de luchtverontreiniging en de geluidoverlast voor de bedrijfsvestiging.
- * Een van de doelen van de projectstudie Hoofdwegennet Regio Schiphol is na te gaan of aanleg van de Westrandweg-Zuid wenselijk is. Er vindt een afweging van diverse belangen plaats, waaronder het milieubelang. Zie richtlijnen 7.13; 7.14 en 7.17.

9. **T. van Vuuren, Boesingheliede.**

- * Bezwaar tegen plannen voor hoofdwegennet in de regio Schiphol vanwege: kaveldoorsnijding, bedrijfsverkleining, aantasting landelijk karakter polder en schade voor het milieu.
- * Het doel van projectstudie "Hoofdwegennet Regio Schiphol" is na te gaan of een aanpassing van de wegenstructuur wenselijk is en zo ja, op welke wijze. Er vindt een afweging van diverse belangen plaats, waaronder de genoemden. Zie commentaar op reactie nr. 7, tweede punt en richtlijn 7.

10. **Juridisch en Bestuurlijk Adviescentrum, namens Bouw- en aannemingsbedrijf Den Ouden Den Hollander B.V., Badhoevedorp.**

- * Gebrek aan aandacht voor de negatieve gevolgen van wegaanleg voor individuele bedrijven.
- * In de m.e.r.-richtlijnen dient te worden vastgelegd, dat de negatieve gevolgen voor individuele bedrijven en burgers dienen te worden geregeerd door het stelsel van bestuurscompensatie, waarin behoort te worden voorzien in schadeloosstelling bij negatieve ontwikkelingsschade. Keuze varianten na afweging belangen getroffen.
- * In de projectnota/m.e.r. zal aandacht worden besteed aan de situering van individuele (agrarische) bedrijven.
- * Een eventuele tegemoetkoming in aan wegaanleg gerelateerde schade is geen milieu-aspect en komt in een later stadium na de beslissing over het project aan de orde.

11. **Bond van Volkstuinders, Amsterdam.**

- * De Westrandwegtracés passeren in de gemeente Amsterdam 6 volkstuincomplexen met circa 1400 tuinen. Verblijfsrecreatie voor omstreeks 1100 gezinnen gedurende een half jaar.
- * Ontoelaatbare geluid- en stankoverlast en luchtverontreiniging. Verzoekt deze effecten nauwkeurig te bestuderen.
- * Zie richtlijnen 7.12; 7.13; 7.14 en 7.15.

12. Ir. A.H.J. van Tol, Zwanenburg.

- * Voor de Westrandweg ook een variant bezien, die gebruik maakt van rijks-
weg 9, het Rottepolderplein, rijks-
weg 706 en een verlegging van deze
weg ten noorden van Halfweg.
- * Landschappelijke en recreatieve bete-
kenis Landelijk West neemt toe.
- * In combinatie met een station Halfweg
leent het landelijk gebied tussen Am-
sterdam en Halfweg zich voor woning-
bouw. De Westrandwegtracés frustreren
deze mogelijkheid.
- * In de projectnota/m.e.r. Westrandweg
zal deze mogelijkheid worden bezien.
- * Door het niet draaien van de vierde
baan zijn woningbouwmogelijkheden in
het genoemde gebied beperkt.
In de projectstudies zal dit aspect
worden meegenomen.

13. S. Ooms, Hoofddorp.

- * Moeten als gevolg van de aanleg van
de Westrandweg-Zuid weer andere wegen
worden aangelegd?
- * In samenhang met de projectstudie
"Hoofdwegennet Regio Schiphol" worden
meerdere studies verricht, die als
doel hebben om tot een evenwichtig
hoofdwegennet te komen waarmee zoveel
mogelijk in combinatie met andere
maatregelen, zoals openbaar vervoer,
aan de toekomstige vervoersvraag kan
worden voldaan.
De gevolgen voor het onderliggende
wegennet zullen inzichtelijk worden
gemaakt.
Zie richtlijn 4.10.4.
- * Schuine doorsnijding van de goed ver-
kavelde Haarlemmermeerpolder, met al
de nadelige gevolgen van dien.
- * Zie commentaar op reactie nr. 7.

14. W. Sol, Hoofddorp.

- * Maakt, vanwege versnippering van de
goed verkavelde polder, bezwaar tegen
de Westrandweg-Zuid ten westen van de
"Zwanenburgbaan". Voorkeur gaat uit
naar de zogenaamde Middenvariant of
de nulvariant voor de wegen in de re-
gio Schiphol.
- * Zie commentaar op reacties 7 en 9.
- * De beste oplossing lijkt een "West-
randweg" via het Rottepolderplein en
rijksweg 22.
- * In de projectnota's/m.e.r. Westrand-
weg en Hoofdwegennet Regio Schiphol
zal deze mogelijkheid worden bezien.

15. 2e Coen Niet Doen/Contact Milieubescherming Noord-Holland.

- * Drastische beperking particulier
autogebruik ten behoeve van milieu.
Investerings in personenauto-infra-
structuur zijn moeilijk te verenigen
met beleid dat juist andere vervoers-
soorten wil bevorderen. Bezwaar tegen
het niet als uitgangspunt nemen van
het milieubelang, het niet kiezen
voor een milieuvriendelijk vervoer-
systeem, het nagaan van de milieu-
effecten in een slechts beperkt ge-
bied en het buiten beschouwing blij-
ven van de effecten van nieuwe weg-
infrastructuur op de vervoerwijze-
keuze.
- * Het doel van de projectstudies is het
bieden van een keuzemogelijkheid uit
verschillende alternatieven waaronder
alternatieven die niet of in beperkte
mate voorzien in uitbreiding van het
hoofdwegennet.
Zie richtlijnen 3.1 en 4.9.

- * Voornaamste bezwaar is het uitgaan van de tweede Coentunnel. In feite vormen de tweede Coentunnel, de Westrandweg en de Westrandweg-Zuid een project. Noodzaak tweede Coentunnel onderzoeken in een tracéprocedure.
- * In de Westrandwegnota niet de problematiek in de regio Schiphol als opgelost beschouwen en in de Schipholnota de Westrandweg niet als gegeven beschouwen.
- * Het S.V.V. wijzigen voor een verbinding tussen rijksweg 10 en rijksweg 4 en niet enkel voor de Westrandweg tussen de rijkswegen 10 en 9.
- * Ruimer studiegebied beschouwen.
- * Er is nog slechts een principebesluit tot het uitbreiden van de capaciteit van de Coentunnel. Een definitief besluit kan pas vallen na het afronden van planologische procedures en het regelen van de financiering.
- * Diverse opmerkingen, waaronder:
 - Westrandweg
 - gevoeligheid onderzoeksgegevens aangeven;
 - huidige luchtverontreinigingsconcentraties vaststellen;
 - geen beperking onderzoek vanwege ontbreken tijd en geld;
 - aandacht voor de onderliggende routenetwerken;
 - geen spitsrichtingen bij elkaar optellen;
 - uitgangspunten prognoses vermelden;
 - doelstelling S.V.V., het terugdringen van autogebruik in het woon-werk-verkeer, laten doorklinken in de probleemstelling;
 - indien ook eventuele omlegging van rijksweg 706 bij Halfweg wordt nagegaan, dan ook meer aandacht voor dat project;
 - Schiphol
 - milieuhygiënische randvoorwaarden formuleren vòòr het uitwerken van alternatieven;
 - verkeersprognoses niet baseren op "vroeger vigerend beleid", rekening houden met het terugdringen van het autogebruik in het woon-werk-verkeer onder andere volgens het Bereikbaarheidsplan Randstad;
- * De capaciteit van de Coentunnel wordt door middel van een aparte besluitvormingsprocedure aangepast aan die van de 2 x 3 strooks rijksweg 10. Een tracéprocedure is daartoe niet vereist.
- * In de projectnota's/m.e.r. Westrandweg en Hoofdwegennet Regio Schiphol komt een gezamenlijke probleemstelling waarbij noch een Westrandweg, noch een oplossing voor de problematiek in de regio Schiphol als een gegeven worden beschouwd.
- * De projectstudie Hoofdwegennet Regio Schiphol is gebaseerd op de in het S.V.V., als alternatieve route voor de A 4/A 9, opgenomen A 22.
- * Zie richtlijnen 3.1. en 6.1.
- * Pas na het doorlopen van de benodigde procedures en het regelen van de financiering zal tot daadwerkelijke uitbreiding van de Coentunnel worden overgegaan.
- Zie richtlijn 7.4.
- Zie richtlijn 7.14.
- Volgens de richtlijnen noodzakelijk geacht onderzoek wordt verricht.
- Zie richtlijnen 7.13.3 en 7.14.1.
- Verkeerscijfers worden op de voor beoordeling van effecten noodzakelijke wijze in de projectnota's/m.e.r. opgenomen.
- Zie richtlijn 3.22.
- Zie richtlijn 3.1.
- De problematiek van rijksweg 706 en de mogelijkheid van een verlegging van deze weg zal in de projectnota/m.e.r. Westrandweg worden meegenomen.
- Zie richtlijn 3.15.
- Zie richtlijn 3.1.

- spitsuurintensiteiten gebruiken;
- een goede bereikbaarheid is ook als combinatie van autoverkeer met andere verkeerssoorten te waarborgen.
- Afhankelijk van het doel worden in de projectnota's/m.e.r. spitsuurintensiteiten danwel etmaalintensiteiten gebruikt.
- * Zie richtlijn 4.13.

16. Ondernemers Sociëteit Badhoevedorp.

- * Vraagt voor zowel de situatie waarin rijksweg 9 door Badhoevedorp wordt gehandhaafd, als voor een verlegging van rijksweg 9, naar de gevolgen voor geluidhinder, luchtverontreiniging, de vervoerstromen, de ontsluiting en de invulling van resterende gebieden.
- * Zie richtlijnen 7.13 en 7.14. Vervoerstromen en ontsluiting resterende gebieden komen in de projectstudie/m.e.r. Hoofdwegennet Regio Schiphol aan de orde. Zie richtlijnen 3.15 en 7.16.

17. Nederlandse Spoorwegen.

- * Een aantal essentiële met het Bereikbaarheidsplan Randstad samenhangende thema's ontbreken. Te noemen zijn parkeerbeleid, grotere rol openbaar vervoer, roadpricing, een integrale probleem-analyse en een gedifferentieerde aanpak van zakelijk verkeer en goederenvervoer enerzijds en woonwerk-verkeer anderzijds.
- * Indruk dat de buiten de procedure gehouden meest maatgevende beslissing, namelijk de capaciteitsuitbreiding Coentunnel de aanleg van de Westrandweg en de Westrandweg-Zuid tot aan rijksweg 4 noodzakelijk maakt. Zijn rijtijdverliezen, uitgaande van alleen Wijkertunnel en Zeeburgertunnel, zodanig dat deze de extra investeringen verantwoord maken?
- * Wegaanleg genereert nieuw autoverkeer.
- * Meer op openbaar vervoer geënte variant in beschouwing nemen.
- * Luchtverontreiniging zowel nabij de weg als in de omgeving toetsen.
- * Rekening houdend met veiligheidsvoorschriften en ontwerpnormen is realisering van de Westrandweg bij Sloterdijk niet mogelijk.
- * Zie richtlijnen 3.1 en 4.4.
- * Zie commentaar op reactie nr. 15, tweede punt.
- * Zie richtlijn 3.1.
- * Zie richtlijn 4.9.
- * Zie richtlijn 7.14.
- * Een zo goed mogelijk aan voorschriften en normen voldoende ontwerp wordt in overleg met NS uitgewerkt.

18. Stichting Natuur en Milieu.

- * Bezwaar tegen verdeling in twee projecten. Bij het ene project niet het andere als uitgevoerd beschouwen.
- * Westrandweg hangt onverbrekkelijk samen met de tweede Coentunnel. Nulvariant en meest milieuvriendelijke variant zonder uitbreiding Coentunnel.
- * Meest milieuvriendelijke variant met een maximum aan autogebruik remmende maatregelen en een drastisch verbeterd openbaar vervoer.
- * Zie commentaar op reactie nr. 15, derde punt.
- * Zie commentaar op reactie nr. 15, tweede punt.
- * Zie richtlijn 4.9.

- * Inleidende notitie Hoofdwegennet Regio Schiphol schiet ernstig te kort, met name wat betreft milieu-aspecten en milieubeleid, en is in strijd met beleidsnota's zoals de Notitie verkeer en milieu.
- * Beleidsdoelstelling dient vraagregulerend in plaats van vraagvolgend te zijn.
- * Uitbreiding wegennet heeft verbreding aansluitende wegen tot gevolg.
- * M.e.r.-procedure is gestart voor definitieve wijziging S.V.V..
- * Zie richtlijn 3.1.
- * Zie richtlijn 3.1.
- * Zie commentaar op reactie nr. 13.
- * De projectbeslissing zal niet plaatsvinden voordat de definitieve wijziging van het S.V.V. heeft plaatsgevonden.

19. Werkgroep Plesmanlaan, Badhoevedorp.

- * Naast de negatieve effecten (trillingen, geluidbelasting, lucht- en bodemverontreiniging) van rijksweg 9 door Badhoevedorp ook de positieve (stedebouwkundige) elementen van een verlegging van rijksweg 9 om Badhoevedorp in de m.e.r. meenemen.
- * Gewezen wordt op verkeersintensiteit verminderde maatregelen, zoals versterking openbaar vervoer, roadpricing en het zogenaamde compacte stadsbeleid. Voor het laatste ontstaan meer mogelijkheden door het draaien van de vierde baan en het afleiden van een deel van het vliegverkeer naar Zestienhoven.
- * Zie richtlijn 7.16.
- * Zie richtlijnen 3.1 en 4.9.

20. Mgr. Meester Kleine Kraai (F. van Dam), Amsterdam.

Bezwaar tegen onder meer:

- * Aaneengroeien stedelijke gebieden en aantasting van polderlandschap en natuurgebieden.
- * Het bezien van projecten los van nieuwe tunnels onder het Noordzeekanaal.
- * Twijfel aan eminent belang Schiphol.
- * Diverse belangengroepen bij overleg betrekken.
- * Eén van de doelen van de projectstudies is na te gaan of aanleg van de Westrandweg en aanpassing van de hoofdwegenstructuur in de regio Schiphol wenselijk is. Er vindt een afweging van diverse belangen plaats, waaronder landschap en milieu.
- * Zie commentaar op reactie nr. 15, tweede punt.
- * Belangengroepen krijgen gelegenheid op de projectnota's te reageren.

21. Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude.

- * Vanwege barrièrewerking en geluidsoverlast rijksweg 706 bij Halfweg verleggen en daartoe, zoals bestuurlijk afgesproken, bij de Westrandwegstudie betrekken.
- * Zie commentaar op reactie nr. 15, zevende punt.

22. Dorpsvereniging "Zwanenburg-Halfweg".

- * Westrandweg lost de verkeersproblemen in Halfweg-Zwanenburg niet op. Omlegging rijksweg 706 bij Halfweg bij studie betrekken.
- * Studiegebied uitbreiden tot Rottepolderplein.
- * Industriegebied Zwanenburg rechtstreeks aansluiten op rijksweg 706.
- * Zo groot mogelijk afstand tussen Westrandweg en Zwanenburg.

- * Zie commentaar op reactie nr. 15, zevende punt.
- * Zie commentaar op reactie nr. 12, eerste punt en richtlijnen 3.1 en 6.1.
- * In de projectnota's/m.e.r. zal aan de ontsluiting van industriegebieden aandacht worden besteed.
- * Bij de tracé-ontwikkeling van de Westrandweg worden verschillende belangen afgewogen, waarvan de afstand tot de bebouwing er één is.

23. Stichting Milieugroep Geuzeveld.

- * Westrandweg niet de beste oplossing voor de problemen, vooral wat betreft milieubehoud.
- * Westrandweg staat haaks op het gemeentebestuur: de compacte stad.
- * Niet uitgaan van het reeds aanwezig zijn van het hoofdwegennet in de regio Schiphol.
- * Het uitgangspunt, een tweede Coentunnel, en milieuvriendelijke scenario's in overweging nemen.
- * Negatieve invloed op volkstuincomplex en aantasting groenzone/bufferzone.
- * Huidige luchtverontreiniging meten en toename als gevolg van ontwikkeling industriële vestigingen bij onderzoek betrekken.

- * Zie commentaar op reactie nr. 20, eerste punt.
- * De gemeente bepleit juist de Westrandweg.
- * Zie commentaar op reactie nr. 15, derde punt.
- * Zie commentaar op reactie nr. 15, tweede punt en richtlijnen 3.1 en 4.9.
- * Zie richtlijn 7.12.
- * Zie richtlijn 7.14.

24. Ondernemersvereniging Halfweg, Zwanenburg, Boesingheliede en Omstreken.

- * Bezwaar tegen het ontbreken van oplossingen voor de verkeersproblemen in Halfweg en Zwanenburg.
- * Tweede brug over de Ringvaart aansluitend op een verlegde rijksweg 706 ten noorden van Halfweg.

- * Zie commentaar op reactie nr. 15, zevende punt.
- * Zie commentaar op reactie nr. 22, derde punt.

25. Provinciaal bestuur van Noord-Holland.

- * Procedures Westrandweg en Wegenstructuur Schiphol alleen koppelen als tijdig (1992) met de Westrandweg kan worden begonnen.
- * Verkeersprognoses aan de hand van verschillende sociaal-economische uitgangspunten. Dus niet alleen een automobiliteitsverhogend scenario, maar ook scenario's, waarbij een grotere rol aan het openbaar vervoer wordt toegekend en die meer in overeenstemming zijn met de doelstellingen (waarborgen van de bereikbaarheid van de economische centra voor het

- * De Westrandweg is niet los te zien van het hoofdwegennet in de regio Schiphol.
- * Zie richtlijnen 3.1 en 3.2.

goederenverkeer en het zakelijk personenverkeer en het beperken van het woon/werk-verkeer per auto) van het Bereikbaarheidsplan (Mobiliteitsscenario), Randstad en Vierde Nota Ruimtelijke Ordening.

- * Variant meenemen volgens het streekplan ANZKG. Daartoe behoort het afbuigen van rijksweg 9 langs de zuidzijde van Badhoevedorp naar rijksweg 4.
- * Aandacht schenken aan de gevolgen van de weginfrastructuur rond Schiphol op het ruimtelijk patroon van de Haarlemmermeer.
- * Bij bestudering milieu-gevolgen de effecten van de luchthaven Schiphol betrekken.
- * Ook uitgaan van een variant waarbij de vierde baan is gedraaid.
- * Geluidcontouren van Schiphol, rijkswegen en industrieën zoveel mogelijk laten samenvallen.
- * Bij het opstellen van de projectnota/m.e.r. hoofdwegennet Regio Schiphol zal worden gezien of een oplossing volgens het streekplan, als onderdeel van één van de alternatieven, kan functioneren.
- * Aan dit punt zal in de projectnota/m.e.r. Hoofdwegennet Regio Schiphol aandacht worden besteed.
Zie richtlijn 7.11.1.
- * Zie richtlijn 7.16.
- * Het niet draaien van de vierde baan is een voor de rijksoverheid vaststaand gegeven.
- * Zie richtlijn 7.16.

26. Stichting Bijenpark Amsterdam.

- * Door uit te gaan van de tweede Coentunnel kan er niet gesproken worden van een nuloptie.
- * Beide varianten voor de Westrandweg zijn bedreigend voor volkstuincomplexen (vuil, lawaai en stank).
- * Westrandweg via Houtrakpolder naar rijksweg 9 ten noorden van het Rottepolderplein.
- * Zie commentaar op reactie nr. 15, tweede punt.
- * Zie richtlijnen 7.12; 7.13; 7.14 en 7.15.
- * Zie commentaar op reactie nr. 12, eerste punt.

27. N. Dekker, Amsterdam.

- * Aantasting landschap en woon- en leefmilieu rond Osdorperweg.
- * Eén van de doelen van de projectstudie Westrandweg is na te gaan of de aanleg van de Westrandweg wenselijk is. Er vindt een afweging plaats van diverse belangen, waaronder het woon- en leefmilieu.
- * Waardevermindering onroerend goed.
- * Zie commentaar op reactie nr. 10, tweede punt.

28. Milieugroep Haarlemmermeer.

- * Bezwaar tegen aanleg autosnelwegen vanwege: luchtverontreiniging, geluidhinder, toename autoverkeer, doorsnijding leefgebieden van mens en dier, achterwege blijven van lokale (fiets)verbindingen.
- * Verbetering openbaar vervoer.
- * Rijksweg 9 door Badhoevedorp vervangen en bezwaar tegen verbreding rijksweg 9.
- * Zie commentaar op reactie nr. 15, eerste punt.
- * Zie richtlijn 4.9.
- * Zie commentaar op reactie nr. 1, tweede punt.

29. **G.M. Daalhuizen, Hoofddorp.**

- * Bezwaar tegen Westrandweg (zuid) van wege: geluidhinder, luchtverontreiniging, verlies uitzicht en waardedaling bedrijf en onroerend goed.

* Zie commentaar op reacties nr. 8 en nr. 10.

30. **Kamers van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam en voor Haarlem en omstreken.**

- * Uit verkeersonderzoek is de noodzaak van de aanleg van de Westrandweg, reconstructie van het rijkswegenstelsel in de Haarlemmermeer en de aanleg van rijksweg 22 reeds gebleken. Taakstellingen voortvloeiend uit de verwachtingen omtrent de economische ontwikkelingen in het betreffende gebied niet opnieuw ter discussie stellen.

* Eén van de doelen van de projectstudies Westrandweg en Hoofdwegennet Regio Schiphol is na te gaan of aanleg van de Westrandweg en aanpassing van het hoofdwegennet in de regio Schiphol wenselijk is. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de meest recente en gegevens.
Zie richtlijn 3.1.

31. **Gewest Zuid-Kennemerland.**

- * Inzicht verschaffen in de rol van het openbaar vervoer.
- * Effect op meer westelijk gelegen wegen aangeven.
- * Oplossing voor de verkeersproblematiek Halfweg niet als bijkomstig probleem, maar als randvoorwaarde bezien. Daarbij ook het noord-zuidverkeer door Halfweg/Zwanenburg betrekken.
- * Veel te weinig aandacht voor rijksweg 22.

* Zie richtlijn 4.9.

* Zie richtlijn 6.1.

* Zie commentaar op reactie nr. 15, zevende punt.

* Voor rijksweg 22 zal een aparte projectnota worden opgesteld.

32. **J.B. Valent, Groentekwekerij, Hoofddorp.**

- * Volgens de verschillende varianten voor de wegenstructuur in de regio Schiphol autosnelwegen over, of vlak langs, het in witlof gespecialiseerde bedrijf.
- * Uitlaatgassen tasten groeiproses van witlof aan.

* Zie richtlijn 7.12.1.

33. **Buurtvereniging "Nieuwe Meer".**

- * Aanbevolen wordt rond Schiphol een driehoek van autosnelwegen aan te leggen, bestaande uit de Westrandweg-Zuid, de buiten Badhoevedorp verlegde rijksweg 9 en de naar de Ringvaart verlegde rijksweg 4.
- * Verbreden van rijksweg 9 door Badhoevedorp wordt afgewezen vanwege geluid- en stankoverlast en vooral vanwege de zeer gevaarlijke situatie die daar bij verkeersongevallen zal ontstaan.
- * Openbaar vervoer en fietsverbindingen ten behoeve van woon-werk-verkeer Schiphol verbeteren.

* Zie commentaar op reactie nr. 1, tweede punt en richtlijnen 7.13; 7.14; 7.15 en 7.17.

* Zie richtlijn 4.9.

34. Directoraat-Generaal van het Verkeer, Rijksverkeersinspectie, district Noord-West.

- * Opname van een openbaar vervoer-variant is noodzakelijk. Zie richtlijn 4.9.
- * Studiegebied vanwege hoge percentage doorgaand verkeer uitbreiden. * Zie richtlijn 3.1.
- * Aannamen ten behoeve van verkeersprognoses sluiten onvolledig aan bij het Mobiliteitsscenario (Bereikbaarheidsplan) Randstadbeleid. * Zie richtlijn 3.1.
- * Inzicht geven in de verkeerssamenstelling door onderscheid te maken in woon-werk-verkeer, zakelijk verkeer en goederenverkeer. * Zie richtlijn 3.3.

35. Gemeente Haarlemmermeer.

- * De vraag is of varianten voor het hoofdwegennet in de regio Schiphol op lange termijn voldoende perspectief bieden voor de bereikbaarheid van Schiphol. Een zorgvuldige afstemming op de lange termijnplannen van de luchthaven en een geïntegreerde aanpak via verkeers- en vervoersbeleid, milieubeleid en ruimtelijk beleid lijken dringend gewenst. * Zie richtlijn 3.1.
- * Aandacht besteden aan milieuvriendelijke alternatieven. Het openbaar vervoer biedt voor de regio Schiphol mogelijkheden om een uiterste poging te doen om de groei van het autoverkeer te beperken. * Zie richtlijn 4.9.
- * De verkeersproblematiek van Halfweg/Zwanenburg bij de studie betrekken. * Zie commentaar op reactie nr. 15, zevende punt.
- * Uitbreiding wegenstructuur Schiphol pas starten nadat een begin is gemaakt met de aanleg van rijksweg 22. * Beslissingen over de fasering van de verschillende projecten komen in een later stadium aan de orde.
- * Rekening houden met een eventuele verbinding tussen de rijkswegen 4 en 22 ten zuiden van Hoofddorp. * Bij het opstellen van de projectnota/m.e.r. Hoofdwegennet Regio Schiphol zal met deze mogelijkheid rekening worden gehouden.
- * Handhaven rijksweg 9 door Badhoevedorp is onaanvaardbaar. * Zie commentaar op reactie nr. 1, tweede punt.
- * Bij uitwerking varianten rekening houden met in ontwikkeling zijnde bedrijfsterrainen. * Met in ontwikkeling zijnde bedrijfsterrainen wordt in de projectstudies rekening gehouden.
- * De Westvariant lijkt nauwelijks aanvaardbaar.
- * Aandacht voor de barrièrewerking en het tijdig tot stand brengen van ongelijkvloerse kruisingen. * Bestaande verbindingen worden in principe gehandhaafd.

36. Dorpsraad Sloten-Oud Osdorp/C.A. Nierop/R. Jobse/A. Bos.

- * Bezwaar tegen de tweede Coentunnel en de Westrandweg omdat deze in strijd zijn met: het openbaar vervoer versterken en het autoverkeer afremmen (beleidsuitgangspunten van Rijk, Provincie en Gemeenten); uitgangspunten * Zie commentaar op reactie nr. 15, tweede punt en eerste punt.

met betrekking tot het terugdringen van milieuvervuiling en ten slotte met de meest fundamentele uitgangspunten met betrekking tot het inpassen van een weg. Wat dit betreft worden genoemd: landschap, geluid, barrièrewerking, versnippering en verslechterde milieu-omgeving volkstuinten.

- * Als alternatief wordt voorgesteld de Basisweg via een verbinding langs de noordzijde van Halfweg in verbinding te brengen met rijksweg 706. Via het Rottepolderplein en rijksweg 9 wordt dan de Westrandweg-Zuid langs de vierde baan bereikt.
- * Indien de Westrandweg toch wordt aangelegd, dan deze een verlaagde ligging geven onder de Haarlemmerweg, de Osdorperweg en de Ringvaart.
- * Geluidbelasting terugbrengen tot 50 dB(A).
- * Ontwikkeling recreatiegebied in de Osdorperbinnenpolder ten noorden van de Westrandweg.

* Zie commentaar op reactie nr. 12, eerste punt.

* In de projectnota/m.e.r. Westrandweg zal deze mogelijkheid worden gezien.

* Zie richtlijnen 7.13 en 7.17.

* Zie richtlijn 7.16.

37. Vereniging van Ingelanden, Lijnden.

- * Uitbreiding luchtverkeer elders realiseren. Grenzen toelaatbare geluidhinder en mogelijk milieuvervuiling door uitlaatgassen zijn reeds lang overschreden.
- * Onderzoek instellen naar schadelijke gevolgen uitlaatgassen.
- * Teveel ruimtebeslag door wegen. Voor vergroting capaciteit rijksweg 4 alleen verbreden.
- * Rijksweg 9 in zuidelijke richting verleggen.
- * IJweg aansluiten op de Westrandweg.

* Zie richtlijn 7.14.

* Zie richtlijn 4.9.

* Zie commentaar op reactie nr. 1, tweede punt.

* De mogelijkheid van een aansluiting op de Westrandweg ten zuiden van Zwanenburg zal in de projectstudie Westrandweg worden gezien.

38. W.A. Schenck, Badhoevedorp.

- * Rijksweg 9 verplaatsen buiten Badhoevedorp en de huidige weg in ieder geval niet zwaarder belasten.

* Zie commentaar op reactie nr. 1, tweede punt.

39. C.M. Kamper, Hoofddorp.

- * Akkerbouwbedrijf wordt doorsneden met alle gevolgen van dien, en bedrijfsgebouwen kunnen mogelijk niet worden gehandhaafd. Nadelige milieu-effecten en aantasting of onmogelijk maken bedrijfsuitvoering.

* Zie commentaar op reactie nr. 9.

Mist in de inleidende notities een visie hoe tegemoet zal worden gekomen aan de ontwrichting van het specifieke agrarische karakter van het betrokken deel van de Haarlemmermeerpolder.

Belangen grondgebonden bedrijven behoren bij de uitgangspunten.

40. J. Reijnders, contactpersoon CMN, Badhoevedorp.

- * In plaats van door wegaanleg het autoverkeer te stimuleren is het uit milieu-overwegingen noodzakelijk het gebruik van openbaar vervoer en de fiets te bevorderen. * Zie richtlijn 4.9.
- Openbaar vervoer rondom Schiphol en Amsterdam is slecht geregeld.
- Nagaan wat de milieu-effecten zijn als openbaar vervoer en fietspadennet optimaal worden geregeld.

41. I. Bos, De Kwakel.

- * Vanwege kaveldoorsnijding, aantasting bedrijfsvoering en inkomensschade, bezwaar tegen drie van de varianten voor de wegenstructuur in de regio Schiphol. * Zie commentaar op reactie nr. 9.

42. K. Vlug, namens werkgroep Van Heuven Goedhartlaan.

- * Door de voortgaande groei van Hoofddorp wordt de verkeersbelasting op het interne wegennet en met name op de Van Heuven Goedhartlaan steeds groter. Dit leidt tot onverantwoord grote milieu- en verkeersproblemen voor de bewoners van Hoofddorp-Zuid. Verzocht wordt het studiegebied te verruimen en een tweede aansluiting van Hoofddorp op rijksweg 4, als oplossing voor het geschetste probleem, bij de studie te betrekken. * Zie richtlijn 3.1 en commentaar op reactie nr. 35, vijfde punt.

43. C.J. en M. v.d. Maarl, Vijfhuizen.

- * Bezwaar tegen Westrandweg-Zuid vanwege aantasting akkerbouwbedrijf. * Zie commentaar op reactie nr. 9.

44. Algemene Nederlandse Bond voor Ouderen, Badhoevedorp/Lijnden.

- * Vraagt aandacht voor de milieu-aspecten van rijksweg 9 door Badhoevedorp. * Zie richtlijnen 7.13; 7.14; 7.15 en 7.17.
- * Op de lokale wegen door Badhoevedorp vindt sluipverkeer plaats.
- * Rijksweg 9 door Badhoevedorp dient te verdwijnen. * Zie commentaar op reactie nr. 1, tweede punt.