

Interim-toetsingsadvies
milieu-effectrapportage
Westrandweg Amsterdam (A5) en
Hoofdwegennet regio Schiphol

26 januari 1990

170-210

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Interim-toetsingsadvies

Interim-toetsingsadvies milieu-effectrapportage Westrandweg Amsterdam (A5) en Hoofdwegennet regio Schiphol / [Commissie voor de milieu-effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage
ISBN 90-5237-114-8

SISO 614.62 UDC [504.064.2:625.711.3](492*1000)

Trefw.: milieu-effectrapportage ; Amsterdam / wegen ; Amsterdam.



commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
d.t.v. de directeur-generaal
van de Rijkswaterstaat en de
directeur-generaal van het Vervoer
Postbus 20.906
2500 EX 's-GRAVENHAGE

uw kenmerk
8 mei 1989

uw brief
HW/IWO/25090

ons kenmerk
U110-90/Od/mh/170-211

onderwerp
interim toetsingsadvies m.e.r. Westrandweg
en hoofdwegenet regio Schiphol

utrecht,
26 januari 1990

Met bovenvermelde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid advies uit te brengen over de toetsing van de milieu-effectrapporten (MER'en) over de Westrandweg en het hoofdwegenet in de regio Schiphol. In deze toetsing wordt tevens betrokken de 'Aanvulling MER', die u ons op 21 november jl. heeft doen toekomen.

In afwachting van een uiteindelijk toetsingsadvies over de m.e.r. voor deze deelprojecten - ten behoeve waarvan het zogeheten *Badhoevedorp-alternatief* nader wordt uitgewerkt - heeft u de Commissie op 21 november jl. tevens verzocht de mogelijkheid te bezien een interim-advies uit te brengen. Ik heb u op 11 december laten weten graag medewerking te verlenen aan een interim-advies.

Hierbij bied ik u het advies van de Commissie aan, overeenkomstig artikel 41z van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm). Voor de inhoud verwijs ik kortheidshalve naar de samenvatting.

Graag vraag ik uw speciale aandacht voor de volgende punten:

1. **Rol van openbaar vervoer in deze en toekomstige tracékeuze/m.e.r.-procedures**

De Commissie heeft grote waardering voor de inspanningen van Rijkswaterstaat om in deze tracékeuze/m.e.r.-procedure ook andere oplossingen te betrekken dan louter via de weginfrastructuur. Zij realiseert zich, dat dit project het eerste is, waarbij MER'en verschijnen volgens de geïntegreerde werkwijze, die in het beleidsvoornemen voor het *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer* (SVV2) wordt beschreven. Ze vindt dit principiële een juiste werkwijze, gezien de verantwoordelijkheid van uw Ministerie voor zowel het particulier als het openbaar verkeer en vervoer. De problemen bij de beschrijving van mogelijke maatregelen, die anders zijn dan wegaanleg, beschouwt de Commissie dan ook als aanloopmoeilijkheden bij deze nieuwe werkwijze.

De *Aanvulling MER* heeft duidelijk gemaakt, dat een oplossing van de geconstateerde knelpunten voor verkeer en vervoer niet alleen is te vinden in

een drastische uitbreiding van het openbaar vervoer. Mede daarom kan de Commissie er begrip voor hebben, dat een verdere uitwerking van openbaar vervoer maatregelen en van milieu-effecten van uitbreiding van openbaar vervoer voor de besluitvorming over deze deelprojecten achterwege blijft.

Daarbij dient het feit te worden betrokken, dat bij deze procedure de directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat als initiatiefnemer is opgetreden. Ik acht het niet billijk om deze initiatiefnemer volledig verantwoordelijk te stellen voor het ontwerpen van alternatieven waarin het openbaar vervoer een belangrijke rol speelt, als deze alternatieven, zowel in detaillering als in realiseerbaarheid vergelijkbaar moeten zijn met andere alternatieven, en als ook de milieu-effecten van deze alternatieven in dezelfde mate van detail dienen te worden aangegeven.

Eerder is bij een tracékeuzeprocedure/m.e.r.¹] gebleken, dat de n.v. Nederlandse Spoorwegen bereid was een grotere rol te spelen bij het opstellen van initiatieven. Ik zou u willen verzoeken na te gaan, of een grotere rol van openbaar vervoer bedrijven bij tracékeuze/m.e.r.-procedures in de toekomst wenselijk is en zo ja, hoe hieraan het beste vorm kan worden gegeven. Daarbij zouden in ieder geval ook de kanttekeningen moeten worden besproken, die de NS plaatsen in hun brief in de *Aanvulling MER*.

2. **Samenhang met andere initiatieven: Tweede Coentunnel, uitbreiding luchthaven Schiphol**

In haar richtlijnenadvies heeft de Commissie reeds² gewezen op de nauwe relatie met de aanleg van de Tweede Coentunnel²]. Deze relatie is in die zin belangrijk, omdat de Westrandweg zou moeten aansluiten op deze tunnel en omdat de capaciteiten over en weer op elkaar dienen te zijn afgestemd.

Inmiddels heeft de luchthaven Schiphol plannen gepresenteerd, waarin belangrijke uitbreiding wordt voorzien van zowel de activiteiten als de infrastructuur. De Commissie is van mening, dat de initiatieven in het zogeheten *Masterplan* over en weer zouden moeten worden afgestemd op de initiatieven, die in de projectnota/MER Hoofdwegennet regio Schiphol worden beschreven.

Bij beide initiatieven, zowel de aanleg van de Tweede Coentunnel als de uitbreidingsplannen van de luchthaven Schiphol, ziet de Commissie nauwe relaties met de problematiek en de mogelijke oplossingen die in de projectnota's/MER'en beschreven worden, waarover zij hierbij een interimadvies uitbrengt. Een onderlinge afstemming van verschillende initiatieven is naar het oordeel van de Commissie in dit geval des te gewenster, omdat op voorhand duidelijk is, dat er naast grote economische consequenties sprake kan zijn van aanzienlijke cumulatie van milieu-effecten (ruimtebeslag, luchtverontreiniging, geluidhinder). Voor de regio Schiphol en omgeving wordt al in de regeringsbeslissing over de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening³] aangegeven, dat ernstige milieuproblemen de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden beperken en dat een geïntegreerde gebiedsgerichte benadering gewenst is.

1 Dit betrof de procedure voor rijksweg 35/36, Zwolle - Almelo - Vriezenveen.

2 Aanbiedingsbrief bij het richtlijnenadvies, blz. 1; Richtlijnenadvies § 4.1.2., § 6.2.

3 Tweede Kamer, vergaderjaar 1988 - 1989, 20 490, nrs. 9 - 10.

Ik verzoek u om - zo nodig in overleg met uw collega van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer - na te gaan, welke instrumenten u kunt gebruiken om te voorkomen, dat door afzonderlijke besluitvormingprocedures per project een voor het milieu per saldo ongewenste situatie ontstaat.

Een mogelijkheid die binnen de Commissie is geopperd, is een constructie zoals bij het Integraal Plan Noordrand Rotterdam, waarbij binnen één m.e.r.-procedure besluitvorming wordt voorzien over zowel een tracékeuze-procedure (rijksweg A16) als over de luchthaven Zestienhoven als over de bouw van een woonwijk.

Een andere mogelijkheid is wellicht, dat in de besluitvormingsprocedures over de verschillende, samenhangende initiatieven verschillende scenario's worden gebruikt ten aanzien van de initiatieven die op dat moment buiten de besluitvorming vallen. Zo zou in de besluitvorming over de Westrandweg en het hoofdwegennet in Schiphol een scenario kunnen worden uitgewerkt, waarin de luchthaven Schiphol op de huidige capaciteit blijft, en één, waarbij de luchthaven volgens de plannen in infrastructuur en activiteiten uitbreidt. Indien zou blijken, dat de aanleg van de Tweede Coentunnel opnieuw ter discussie staat, zou hiervoor eenzelfde benadering kunnen worden gevolgd. Op deze wijze zou rekening kunnen worden gehouden met de aansluiting van de verschillende initiatieven op elkaar (bijvoorbeeld de vraag in hoeverre door de uitbreiding van Schiphol extra voorzieningen voor het weg- en spoorwegverkeer wenselijk zijn of waarschijnlijk worden) en met de cumulatie van milieu-effecten, zonder dat daarmee de besluitvorming over één initiatief zou moeten wachten op de besluitvorming over een ander.

3. **Snelle ontwikkeling van aandachtspunten in het beleid**

De Commissie meent, dat op een aantal punten in het MER terecht is uitgegaan van het beleidsvoornemen van het SVV2. Hoewel formeel correct, meent zij, dat een nulalternatief dat uitgaat van het beleid van het eerste SVV, niet dezelfde realiteitswaarde heeft als de meeste andere alternatieven. De beleidsmatige visies op verkeer en vervoer ontwikkelen zich in deze periode zo snel, dat het teruggrijpen op het vastgestelde eerste SVV als (enige) basis voor een nulalternatief, geen goede oplossing biedt.

Op enkele punten, zoals de emissie van kooldioxide, maakt de Commissie in bijgaand interim-toetsingsadvies opmerkingen, die niet gebaseerd zijn op de door u vastgestelde richtlijnen, maar die wel aansluiten bij de huidige discussies over milieubeleid en verkeer en vervoer. De Commissie heeft gemeend u deze opmerkingen niet te moeten onthouden; niet omdat zij een verdere verlenging van de besluitvormingsprocedure voorstaat, maar omdat zij het als haar verantwoordelijkheid ziet dat de informatie, die uiteindelijk op tafel zal liggen ten behoeve van het te nemen besluit, aansluit op de actuele aandachtspunten in het beleid.

Indien het mogelijk is om binnen de tijd, die nu wordt uitgetrokken om het *Badhoevedorp-alternatief* uit te werken, tevens informatie te achterhalen over deze milieu-effecten, dan zou de Commissie van harte willen aanbevelen om deze informatie ook te presenteren voor de besluitvorming. Als echter de besluitvormingsprocedure een aanzienlijke vertraging zou oplopen door onderzoek naar deze aspecten, dan zou kunnen worden volstaan met het

INTERIM-TOETSINGSADVIES
MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE
WESTRANDWEG AMSTERDAM (A5) EN
HOOFDWEGENNET REGIO SCHIPHOL

Advies op grond van artikel 41z, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage) inzake het interim-toetsingsadvies over de projectnota's/milieu-effectrapporten Westrandweg Amsterdam en Hoofdwegennet regio Schiphol;

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, door tussenkomst van de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat en de directeur-generaal van het vervoer, door de Commissie voor de milieu-effectrapportage, namens deze,

de werkgroep m.e.r. Westrandweg Amsterdam/Hoofdwegennet Regio Schiphol,

de secretaris,



drs. M. Odijk

de voorzitter,



dr. H. Cohen

Utrecht, 26 januari 1990

INHOUDSOPGAVE

| | Pagina |
|---|---------------|
| 1. INLEIDING | 1 |
| 1.1 Projectnota's/MER'en | 1 |
| 1.2 Advisering over de MER'en | 2 |
| 2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES | 5 |
| 3. VORM EN PRESENTATIE VAN DE MER'en | 8 |
| 4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL | 9 |
| 4.1 Probleemstelling | 9 |
| 4.2 Doelstelling | 10 |
| 5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN | 12 |
| 5.1 Algemeen | 12 |
| 5.2 Formulering van alternatieven | 13 |
| 5.3 Openbaar vervoer | 14 |
| 5.4 Weginfrastructuur | 16 |
| 5.5 Mobiliteitsgeleidende maatregelen | 16 |
| 5.6 Mitigerende maatregelen | 17 |
| 6. GENOMEN EN TE NEMEN BESLUITEN | 19 |
| 7. BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN TE VERWACHTEN ONTWIKKELINGEN DAARIN | 22 |
| 8. MILIEU-EFECTEN | 23 |
| 8.1 Algemeen | 23 |
| 8.2 Grond- en oppervlaktewater | 23 |
| 8.3 Lucht | 23 |
| 8.4 Geluid | 25 |
| 8.5 Gezondheid | 26 |
| 8.6 Flora, vegetatie en fauna | 27 |
| 8.7 Secundaire en cumulatieve effecten | 27 |
| 9. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN | 30 |
| 10. LEEMTEN IN KENNIS | 31 |
| 11. SAMENVATTING VAN DE MER'en | 32 |

1. INLEIDING

1.1 Projectnota's/MER'en

Ten behoeve van de besluitvorming over de oplossing voor de overbelasting van de hoofdwegen aan de noordoostelijke kant van de Haarlemmermeer en ten westen van Amsterdam en van de hoofdwegen aan de westelijke kant van de Haarlemmermeerpolder heeft de directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat drie projectnota's opgesteld:

- de projectnota N22
- de projectnota/MER¹] Westrandweg
- de projectnota/MER Hoofdwegenet regio Schiphol.

Deze projectnota's zijn vanaf 8 mei 1989 ter inzage gelegd (zie bijlage 1).

Conform het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 10 maart 1988 wordt voor beide laatste tracékeuzen milieu-effectrapportage toegepast. Volgens het beleidsvoornemen voor het Tweede Strukturaarschema Verkeer en Vervoer (SVV2) is een projectnota "een breed opgezette studie, zoals wat betreft de probleemstelling, de in beschouwing te nemen alternatieven als ook het studiegebied." "Als een milieu-effectrapport verplicht is, wordt dat rapport geïntegreerd met de projectnota." "De projectnota bevat de kern van het afwegingsproces." "Ook het niet aanleggen van een nieuwe verbinding, respectievelijk het niet uitbreiden van de bestaande (de zogeheten nul-variant), wordt in die beschouwingen meegenomen."²].

Als initiatiefnemer in de milieu-effectrapportage treedt de directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat op; de Minister van Verkeer en Waterstaat is het bevoegd gezag. In de tracékeuzeprocedure treedt de Raad voor de Waterstaat op als adviseur voor de minister; in de m.e.r.-procedure treedt de Commissie voor de milieu-effectrapportage op als adviseur voor de minister.

Het is de taak van de Commissie voor de m.e.r. in haar toetsingsadvies te beoordelen, of de inhoud van een MER voldoet aan de wettelijk hieraan gestelde regels³]. Daarbij hoort ze mede te letten op door het bevoegde gezag gegeven richtlijnen voor het MER en op de eis, dat een MER geen onjuistheden bevat⁴].

1 Met «MER» wordt een milieu-effectrapport aangeduid, met «m.e.r.» (de procedure van) milieu-effectrapportage. In dit advies wordt verder gesproken over «de projectnota's/MER'en», als de gehele nota's worden bedoeld, en als «de MER'en» als alleen de onderdelen uit de nota's worden bedoeld, die als MER zijn bedoeld.

2 Tweede Strukturaarschema Verkeer en Vervoer, deel a: Beleidsvoornemen. Tweede Kamer, vergaderjaar 1988 - 1989, 20 922, nrs. 1 - 2, blz. 199.

3 Zie artikel 41j en 41k van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm). In dit advies wordt per hoofdstuk verwezen naar het betreffende lid van artikel 41j van de wet. Tot nu toe zijn geen regels vastgesteld op grond van artikel 41k van de wet, zodat geen beoordeling aan de hand van dit artikel heeft plaatsgevonden.

4 Wabm, artikel 41w, tweede lid.

1.2 Advisering over de MER'en

De Commissie werd op 8 mei 1989 in de gelegenheid gesteld om een toetsingsadvies uit te brengen over de beide projectnota's/MER'en (zie bijlage 2). Mede naar aanleiding van tussentijds commentaar van de Commissie heeft de initiatiefnemer besloten tot een aanvulling op de MER'en, die vooral ingaat op de in beide projectnota's/MER'en genoemde maatregelen m.b.t. het openbaar vervoer. Deze '**Aanvulling MER**' is op 21 november door het bevoegd gezag aan de Commissie aangeboden. Tevens zijn alle personen en instanties, die eerder in de procedure inspraakreacties of adviezen hadden gegeven, op de hoogte gesteld van de aanvulling en in de gelegenheid gesteld om opnieuw te reageren.

Ook de termijn voor uitbrengen van het toetsingsadvies is verlengd (bijlage 3), opdat de Commissie in de gelegenheid zou zijn om niet alleen de '**Aanvulling**' zelf, maar ook de nieuwe (tweede ronde) inspraakreacties en adviezen tevens te verwerken in haar toetsingsadvies.

Inmiddels is uit de (eerste ronde) inspraak en de adviezen over de projectnota's/MER'en een alternatief voor het hoofdwegennet in de regio Schiphol naar voren gekomen, waarvoor zich een breed politiek draagvlak begint af te tekenen: het zogeheten '**Badhoevedorp-alternatief**' (ook wel Badhoevedorpvariant of Streekplanvariant genoemd)⁵]]. Dit alternatief is echter niet opgenomen in de projectnota/MER *Hoofdwegennet regio Schiphol*. Aangezien het alternatief naar verwachting wel een belangrijke rol gaat spelen in de besluitvorming, heeft de initiatiefnemer zich op verzoek van de Commissie van Overleg voor de Wegen (COW) van de Raad van de Waterstaat bereid getoond om dit alternatief zodanig uit te werken, dat de informatie erover vergelijkbaar wordt met de informatie, die de MER'en nu bieden over de andere alternatieven.

De uitwerking van het Badhoevedorp-alternatief is echter nog niet voltooid. Op verzoek van de Minister van Verkeer en Waterstaat (zie bijlage 4) heeft de Commissie gezien, welke mogelijkheden er bestaan voor het uitbrengen van een interim-toetsingsadvies. De Commissie heeft geconcludeerd, dat de behoefte van het bevoegd gezag aan een beoordeling door de Commissie van de informatie, die tot dusverre is gepresenteerd, het uitbrengen van een interimadvies rechtvaardigt.

⁵ In dit alternatief wordt er geen verlengde Westrandweg aangelegd, maar wordt (het noordelijk deel van) de Westrandweg bij het knooppunt Lijnden aangesloten op de A9. Tussen de A9 en de A4 wordt een directe en vloeiende verbinding aangebracht. De A9 wordt om Badhoevedorp heen getrokken en het klaverblad Badhoevedorp wordt verlegd naar het zuiden.
Zie ook inspraakreacties nrs. 16, 25, 48, 78, 82, 93, 108, 116 (bijlage 6).

De Commissie onderstreept de samenhang tussen de verschillende infrastructurale projecten in de regio, zoals die ook door de initiatiefnemer en het bevoegd gezag wordt verwoord⁶]. In dit interimadvies wordt daarom ingegaan op de beide projectnota's/MER'en en op de MER-aanvulling. Vanwege het feit, dat de projectnota N22 niet de m.e.r.-procedure doorloopt, heeft de Commissie deze projectnota slechts in zoverre in dit toetsingsadvies betrokken als de samenhang van de drie projecten kan leiden tot belangrijke gevolgen voor het milieu.

Het hierbij uitgebrachte interim-toetsingsadvies is opgesteld door de werkgroep van de Commissie, die ook het advies voor richtlijnen opstelde voor beide MER'en; deze is echter gewijzigd in samenstelling⁷]. De huidige samenstelling van de werkgroep is gegeven in bijlage 5. De werkgroep vertegenwoordigt op dit punt de Commissie en wordt in dit advies aangeduid met 'de Commissie'.

De Commissie gaat ervan uit, dat zij in een later stadium op verzoek van de Minister van Verkeer en Waterstaat de advisering over de toetsing van deze milieu-effectrapporten zal kunnen afronden met een advies, waarin de informatie over het Badhoevedorp-alternatief centraal staat, en dat het karakter heeft van een aanvulling tot integraal toetsingsadvies.

In overeenstemming met artikel 41z, tweede lid van de Wabm heeft de Commissie alle via de COW ontvangen bezwaarschriften, commentaren, adviezen en opmerkingen in beschouwing genomen. Dit geldt zowel voor de opmerkingen die in de 'eerste inspraakronde' naar voren zijn gekomen als voor de opmerkingen tijdens de 'tweede inspraakronde'.

Enkele leden van (de werkgroep van) de Commissie woonden op 13 september 1989 de hoorzitting bij, die de Raad van de Waterstaat organiseerde (zie bijlage 7). Voor zover de inspraakreacties (zie bijlage 6) betrekking hebben op het onderwerp van de m.e.r. werden zij in het toetsingsadvies verwerkt. Waar dit relevant is geacht, wordt in de tekst door middel van een voetnoot naar de betreffende reacties verwezen.

Een concepttekst van dit toetsingsadvies werd met medewerkers van het bevoegd gezag besproken op 12 januari 1990.

6 In de projectnota/MER *Westrandweg* wordt gesteld: "*De Westrandweg en de hoofdwegen in de regio Schiphol staan verkeerskundig nauw met elkaar in verband. In feite is er sprake van één groot project in twee samenhangende delen.*" "*Om praktische redenen is gekozen voor twee aparte nota's.*" In de brief van 8 mei, waarin de Minister aan de Commissie m.e.r. advies vraagt, stelt zij: "*De drie nota's dienen in onderlinge samenhang te worden gezien. Ik streef dan ook naar een gecombineerde besluitvorming. Voor alle duidelijkheid zij echter verhaald dat de m.e.r.-procedure alleen van toepassing is op de nota's Hoofdwegennet regio Schiphol en Westrandweg.*"

7 In verband met de toegenomen aandacht voor luchtverontreinigingsproblematiek is hiervoor een adviseur toegevoegd aan de werkgroep. In verband met zijn functie binnen de COW, die ook over deze projectnota's/-MER'en zal adviseren, trok een Commissielid zich terug uit de werkgroep.

Het volgende hoofdstuk bevat de samenvatting van dit toetsingsadvies (zie tevens de aanbiedingsbrief). In hoofdstuk 3 volgt dit toetsingsadvies de opbouw van de Wabm, van het richtlijnenadvies en van de richtlijnen. Hoofdstuksgewijs wordt naar de betreffende onderdelen van de Wabm verwezen.

2. **SAMENVATTING VAN HET ADVIES**

INLEIDING (hoofdstuk 1)

Dit interim-toetsingsadvies betreft de *projectnota/MER Westrandweg*, de *projectnota/MER hoofdwegennet regio Schiphol* en de *Aanvulling MER*. Voorzover er relaties bestaan met de *projectnota N22* wordt dit project erbij betrokken. Wanneer de uitwerking van het *Badhoevedorp-alternatief* gereed is, kan dit in de toetsing worden betrokken en kan een integraal eindadvies worden uitgebracht.

VORM EN PRESENTATIE (hoofdstuk 3)

Naast enkele kanttekeningen bij de opzet van de projectnota's/MER'en en bij het gebruik van termen en symbolen, is de presentatie van de MER-informatie in beide nota's in het algemeen goed. Ook de *Aanvulling* is overzichtelijk.

PROBLEEMSTELLING EN DOEL (hoofdstuk 4)

De formulering van de doelstellingen is minder diepgaand dan voor deze problematiek had kunnen worden verwacht. Een systeem van hoofden afgeleide doelstellingen had waarschijnlijk een beter beeld kunnen geven.

In de probleemstelling ontbreekt een analyse van de knelpunten in het openbaar vervoer.

Gebruik van het Noordvleugelmodel levert onvoldoende feitelijk inzicht in de verschillende emissie van personen- en vrachtauto's.

De probleemanalyse gaat uit van de 2 %-norm voor congestie. Als ook andere normen zouden zijn doorgerekend zou duidelijk zijn geweest, hoe de gekozen congestienorm doorwerkt in de beoordeling van de ernst van de verkeersproblemen.

VOorgenomen Activiteit en Alternatieven (hoofdstuk 5)

De Commissie heeft grote waardering voor deze eerste poging om de problematiek van verkeer en vervoer in een regio integraal te benaderen en niet alleen oplossingen te zoeken in weginfrastructuur. Bij uitwerking van het nulalternatief had echter beter (ook) een variant kunnen worden uitgewerkt, die uitgaat van het beleidsvoornemen van het SVV2.

Enkele inspraakreacties bevatten waardevolle elementen of punten van aandacht, waar bij verdere concretisering rekening mee gehouden kan worden.

Uit de beide projectnota's/MER'en komt niet geheel helder naar voren, welke consequenties de keuzen binnen het ene onderdeel van het project hebben voor het andere onderdeel.

De alternatieven zouden wat **realiseerbaarheid** ongeveer gelijkwaardig moeten zijn. De onduidelijkheid over vooral het flankerend beleid, maar ook over het openbaar vervoer, maakt de alternatieven echter

niet gelijkwaardig. Bovendien gaan de documenten niet in op de relatie met (de besluitvorming over) de Tweede Coentunnel.

De Commissie heeft veel lof voor de bereidheid van de initiatiefnemer op korte termijn aanvullende informatie te leveren over de mogelijkheden om het **openbaar vervoer** te verbeteren. Zij concludeert, dat een alternatief zonder uitbreiding van het wegennet en met uitbreiding van het openbaar vervoer alleen realiseerbaar is bij een zeer ingrijpend flankerend beleid. De geleverde informatie kan gevolgen hebben voor de besluitvorming over de N22.

De kritiek van de NS op de toerekeningsmethoden bij railverkeer zou vooral consequenties moeten hebben bij komende tracé/m.e.r.-procedures.

Een motivering van de gekozen **traceringen voor wegen** ontbreekt. Als het gebruik van vluchtstroken wordt overwogen, dan lijkt nadere studie gewenst.

Snelheidsbeperking als **mitigerende maatregel** is in de nota's onvoldoende belicht.

GENOMEN EN TE NEMEN BESLUITEN (hoofdstuk 6)

Doordat de m.e.r. is gekoppeld aan de tracékeuze van wegen is onduidelijk, hoe deze besluitvorming zich verhoudt tot die over flankerend beleid en over openbaar vervoer. Ook wordt de relatie gemist met besluitvorming over eventuele aanpassing van lokale wegennetten.

De nota's gaan alleen uit van vastgesteld beleid. Formeel is dat juist. De snelle ontwikkelingen in de inzichten en het beleid t.a.v. verkeer en vervoer leiden er echter toe, dat kanttekeningen kunnen worden geplaatst bij de realiteitswaarde van de alternatieven.

BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING (hoofdstuk 7)

De nota's hebben weinig aandacht besteed aan ontwikkelingspotenties van gebieden voor recreatie en natuur, zelfs als deze potenties in bestemmingsplannen al tot concrete planvorming hebben geleid.

MILIEU-EFFECTEN (hoofdstuk 8)

De Commissie heeft er begrip voor, dat het niet mogelijk was om de milieu-effecten van uitbreiding van het openbaar vervoer aan te geven.

Bij de uitvoering van infrastructurele werken zal de mogelijke verzilting van **grond- en oppervlaktewater** nadere aandacht behoeven.

Effecten op de (menselijke) **gezondheid** zijn onderbelicht in de nota's. Om de effecten van **luchtverontreiniging** op de gezondheid goed te kunnen beoordelen, is een verdere specificatie raadzaam van de concentraties van zwarte rook en ozon. In de richtlijnen is nog geen aandacht gevraagd voor de toename van de kooldioxideconcentraties (bijdragend aan het broeikaseffect); het kan raadzaam hier aandacht aan de besteden in een aanvullende rapportage.

