

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

1 juni 1990

170-248

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Integraal

Integraal toetsingsadvies milieu-effectrapportage Westrandweg Amsterdam (A5) en Hoofdwegennet regio Schiphol / [Commissie voor de milieu-effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage

ISBN 90-5237-162-8

SISO 614.62 UDC 504.064.2:711.73(492*1000)

Trefw. milieu-effectrapportage ; Amsterdam / wegennet ; 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
28 maart 1990

uw brief
HW/IWO/53629

ons kenmerk
U606-90/Od/mh/170-249

onderwerp
Integraal toetsingsadvies m.e.r. Westrandweg
en hoofdwegennet regio Schiphol

utrecht,
1 juni 1990

Met bovenvermelde brief stelde u, naar aanleiding van het verschijnen van de aanvulling van de milieu-effectrapporten (MER'en) over de Westrandweg en het hoofdwegennet in de regio Schiphol met informatie over de nader uitgewerkte zogeheten **Badhoevedorp-variant**, de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het betreffende project.

Hierbij bied ik u het advies van de Commissie aan, overeenkomstig artikel 41z van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm). Het advies is gebaseerd op het eerder uitgebrachte interim-advies; voor de inhoud verwijs ik 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**

Reeds bij het interim-toetsingsadvies heeft de Commissie u laten weten, waardering te hebben voor de inspanningen van Rijkswaterstaat om in deze tracékeuze/m.e.r.-procedure ook andere oplossingen te betrekken dan louter via de weginfrastructuur. De Commissie realiseert zich terdege, 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 principieel 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 eerste *aanvulling MER* ging nader in op het openbaar vervoer en maakte duidelijk, dat een oplossing van de geconstateerde knelpunten voor verkeer en vervoer niet alléén 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. Het zou niet juist zijn om in dit geval de 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.

Bij de aanbieding van het interim-toetsingsadvies over deze deelprojecten is reeds gewezen op de rol, die de n.v. Nederlandse Spoorwegen in dergelijke tracékeuzeprocedures/m.e.r.'s voor zichzelf ziet, en de vraag of en hoe openbaar vervoer-bedrijven bij toekomstige tracékeuzeprocedures/m.e.r.'s betrokken kunnen worden. Daarbij is ook gewezen op de kanttekeningen, die de NS plaatsen in hun brief, die is opgenomen in de eerste *Aanvulling MER*.

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

In haar richtlijnenadvies heeft de Commissie reeds gewezen op de nauwe relatie met de aanleg van de Tweede Coentunnel¹. Deze relatie is in die zin belangrijk, dat de Westrandweg zou moeten aansluiten op deze tunnel en dat de capaciteiten over en weer op elkaar dienen te zijn afgestemd. Dit geldt ook, als in overweging wordt genomen, dat de aanleg van de Tweede Coentunnel in zoverre een op zich zelf staand project is, dat deze niet noodzakelijk leidt tot een besluit tot aanleg van de Westrandweg².

In het interim-toetsingsadvies heeft de Commissie de samenhang opnieuw onder uw aandacht gebracht. Zij heeft daarbij gewezen op de mogelijkheid van uitwerking van verschillende scenario's voor het project Westrandweg/-hoofdwegennet regio Schiphol³.

Op dit moment is een beslissing over de aanleg van de Tweede Coentunnel opgeschort. Aangezien er geen gevolg is gegeven aan de suggestie van de

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

2 Hierbij wordt het vonnis van de arrondissementsrechtbank te 's-Gravenhage van 7 september 1988 en van de beslissing in hoger beroep van het gerechtshof te 's-Gravenhage van 11 januari 1990 gevolgd in de zaak van de Stichting Natuur en Milieu e.a. tegen de Staat der Nederlanden over het niet toepassen van milieu-effectrapportage voor het besluit over aanleg van de Tweede Coentunnel.

3 Het interim-toetsingsadvies bevat de suggestie om in de besluitvorming over de Westrandweg en het hoofdwegennet in Schiphol een scenario uit te werken, waarin de luchthaven Schiphol op de huidige capaciteit blijft, en één, waarbij de luchthaven volgens de plannen in infrastructuur en activiteiten uitbreidt. Voor het geval, dat de aanleg van de Tweede Coentunnel opnieuw ter discussie staat, wordt hiervoor eenzelfde benadering geopperd. Op die manier zou rekening kunnen worden gehouden met de aansluiting van de verschillende initiatieven op elkaar (bijvoorbeeld de vraag, in hoeverre een capaciteitswijziging van de luchthaven Schiphol consequenties heeft voor het weg- en spoorwegverkeer) en met de cumulatie van milieu-effecten, zonder dat daarmee vertraging in de besluitvorming optreedt. Dat laatste kan wel het geval zijn, als op grond van de samenhang tussen de verschillende initiatieven wordt gestreefd naar één integrale besluitvormingsprocedure voor de verschillende initiatieven.

Commissie om scenario's zónder Tweede Coentunnel in studie te nemen, concludeert de Commissie, dat een (hernieuwd) besluit tot aanleg van de Tweede Coentunnel een voorwaarde vormt voor realisatie van de initiatieven die in deze twee projectnota's/milieu-effectrapporten met hun aanvullingen zijn behandeld; dat bovendien het besluit over de toelating van verkeer in de Tweede Coentunnel gelijk zal moeten zijn aan datgene, dat in genoemde nota's als basis is genomen voor verkeersberekeningen, aangezien anders sprake zou kunnen zijn van een gewijzigde situatie.

In concreto betekent dit, dat de Commissie drie mogelijkheden ziet voor de verdere besluitvorming over deze initiatieven:

- de besluitvorming wordt opgeschort; het resultaat wordt afgewacht van de hernieuwde besluitvorming over de Tweede Coentunnel. Alleen als dit laatste besluit hetzelfde is als voor deze projectnota's/-MER'en als randvoorwaarde is verondersteld, kan ook over de materie uit deze projectnota's/MER'en worden besloten;
- de besluitvorming wordt opgeschort, terwijl aanvullende informatie wordt verzameld over scenario's, waarbij géén Tweede Coentunnel wordt aangelegd of waarbij de verkeersstromen door deze tunnel anders zullen zijn dan nu in de projectnota's/MER'en is verondersteld. Zodra een besluit over de Tweede Coentunnel is genomen, kan de besluitvorming over de materie in deze projectnota's/MER'en tevens worden afgerond;
- de besluitvorming wordt afgerond, in die zin, dat er een '*besluit onder voorwaarden*' wordt genomen. Dit brengt het risico met zich mee dat, wanneer het besluit over de Tweede Coentunnel niet voldoet aan die '*voorwaarden*', een nieuwe besluitvormingsprocedure noodzakelijk wordt.

Tevens heeft de Commissie uw aandacht gevraagd voor de plannen van de directie van de luchthaven Schiphol, waarin een belangrijke uitbreiding wordt voorzien van zowel de activiteiten als de infrastructuur. De Commissie was en is van mening, dat een besluit over de weginfrastructuur - en volgens de huidige projectnota's/MER'en wordt daarbij rekening gehouden met vergroting van de capaciteit van de luchthaven - geen impliciet besluit behoort te vormen over deze uitbreidingsplannen. Zij meent, 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. Uit enkele reacties op het Badhoevedorpalternatief blijkt duidelijk, hoe groot deze onderlinge samenhang is.

Een onderlinge afstemming van verschillende initiatieven in de regio (enerzijds het project Westrandweg/hoofdwegennet Schiphol; anderzijds de Coentunnel en de luchthaven) is naar het oordeel van de Commissie in dit geval des te meer gewenst, omdat op voorhand duidelijk is, dat er naast grote economische consequenties sprake kan zijn van cumulatie van milieueffecten (ruimtebeslag, luchtverontreiniging, geluidhinder). Voor de regio Schiphol en omgeving wordt al in de regeringsbeslissing over de Vierde

Nota Ruimtelijke Ordening⁴] aangegeven, dat ernstige milieuproblemen de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden beperken en dat een geïntegreerde gebiedsgerichte benadering gewenst is.

In dit kader geef ik graag in overweging om de besluitvorming over de weg-
infrastructuur te integreren in de - in voorbereiding zijnde - milieu-ef-
fectrapportage over de uitbreiding van de luchthaven.

Aangezien scenario-benaderingen voor de samenhang met beide initiatieven (zowel de Tweede Coentunnel als de plannen van de luchthaven) ontbreken, kan de Commissie geen andere conclusie trekken, dan dat de huidige informatie alléén geschikt is om thans tot een besluit over de deelprojecten (Westrandweg/Hoofdwegennet Schiphol) te komen, wanneer de aangenomen randvoorwaarden blijven gehandhaafd, en dat in alle andere gevallen sprake zal zijn van een gewijzigd initiatief.

3. **Verbetering modellen verkeersprognoses nodig**

Bij de prognoses van verkeersintensiteiten, waarop de MER'en zijn gebaseerd, is gebruik gemaakt van het zogeheten Noordvleugelmodel. In de eerste *aanvulling MER* wordt ingegaan op de bevolkingsprognoses en de arbeidsplaatsenprognoses, die als 'invoergegevens' hebben gediend voor dit model. Reeds bij de toetsing van de aanvulling op het MER '*Oeververbinding ten westen van Rotterdam*' in november 1988 heeft de Commissie aangegeven, dat zij de afleiding van de groei van het vrachtvervoer per auto uit het personenautoverkeer (via toeslagpercentages), zoals het Noordvleugelmodel toepast, geen geavanceerde berekeningsmethode acht. Ze pleitte voor een spoedige ontwikkeling van een nieuw model, waarbinnen vrachtvervoer per auto en personenautoverkeer als zelfstandige grootheden kunnen worden behandeld. Dit pleidooi heeft zij sindsdien herhaald, o.a. in haar interim-toetsingsadvies over dit project.

Naarmate de kennis over de schade door verschillende luchtverontreinigingscomponenten toeneemt - met name ten aanzien van stikstofdioxide als onderdeel van het geheel der stikstofoxiden - neemt ook het belang toe om betere prognoses van personenautoverkeer en vrachtvervoer per auto te gebruiken als 'invoergegevens' voor luchtverontreinigingsmodellen. Ook bij voorspellingen van geluideffecten geldt, dat het aandeel van het vrachtverkeer meestal bepalend is.

De ontwikkeling van nieuwe verkeersmodellen kan bovendien van wezenlijk belang zijn, nu het beleid zich er op gaat richten om aan verschillende vormen van particulier autoverkeer verschillende prioriteit toe te kennen.

Met andere woorden: verbetering van de modellen zal zowel voor een betere specificering van de *alternatieven* kunnen leiden als tot een gedegener voorspelling van *milieu-effecten*.

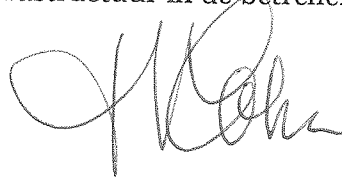
4 Tweede Kamer, vergaderjaar 1988 - 1989, 20 490, nrs. 9 - 10.

kenmerk : U606-90/Od/mh/170-249

vervolgblad: 4

De Commissie wil daarom bij deze nogmaals met klem het belang onderstrepen van betere modellen voor verkeersprognoses. Uit mondeling overleg met de initiatiefnemer heeft zij begrepen, dat haar pleidooi inmiddels is verstaan, en dat wordt gewerkt aan verbetering van de modellen.

Met dit integraal toetsingsadvies hoopt de Commissie een nuttige bijdrage te leveren aan de besluitvorming over de infrastructuur in de betreffende regio.



Dr. H. Cohen,
voorzitter

INTEGRAAL 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) over de projectnota's/milieu-effectrapporten Westrandweg Amsterdam en Hoofdwegennet regio Schiphol, de eerste Aanvulling inzake het openbaar vervoer en de tweede Aanvulling inzake het Badhoevedorpalternatief;

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

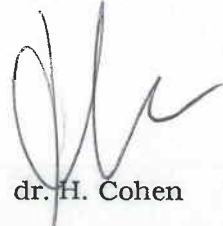
de werkgroep m.e.r. Westrandweg Amsterdam/Hoofdwegennet Regio Schiphol

de secretaris,



drs. M. Odijk

de voorzitter,



dr. H. Cohen

Utrecht, 1 juni 1990

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. INLEIDING	1
1.1 Voorgeschiedenis	1
1.2 Advisering over de milieu-effectrapporten en aanvullingen	2
2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES	5
3. VORM EN PRESENTATIE VAN DE MER'en	9
4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL	10
4.1 Probleemstelling	10
4.2 Doelstelling	11
5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	13
5.1 Algemeen	13
5.2 Formulering van alternatieven	14
5.3 Openbaar vervoer	17
5.4 Weginfrastructuur	19
5.5 Mobiliteitsgeleidende maatregelen	20
5.6 Mitigerende maatregelen	21
6. GENOMEN EN TE NEMEN BESLUITEN	22
7. BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN TE VERWACHTEN ONTWIKKELINGEN DAARIN	25
8. MILIEU-EFFECTEN	26
8.1 Algemeen	26
8.2 Grond- en oppervlaktewater	26
8.3 Lucht	26
8.4 Geluid	29
8.5 Gezondheid	30
8.6 Flora, vegetatie en fauna	31
8.7 Landschap	31
8.8 Secundaire en cumulatieve effecten	32
9. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN	35
10. LEEMTEN IN KENNIS	36
11. SAMENVATTING VAN DE MER'en	37

Bijlagen

1. Openbare bekendmaking in Staatscourant nr. 86 van woensdag 3 mei 1989 van de terinzagelegging van de projectnota's/milieu-effectrapporten Westrandweg Amsterdam en Hoofdwegennet Regio Schiphol.
2. Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat (kenm. HW/IWO/25090) van 8 mei 1989, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld advies uit te brengen.
3. Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat (kenm. HW/IWO 380444) van 6 oktober 1989, waarin de Commissie wordt verzocht de adviesaanvraag van 8 mei aan te houden in afwachting van de (eerste) aanvullende nota.
4. Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat (kenm. HW/IWO 44179) van 21 november 1989, waarin de Commissie wordt gevraagd om een (interim-)toetsingsadvies uit te brengen.
5. Openbare bekendmaking in Staatscourant nr. 52 van 14 maart 1990 van de terinzagelegging van de aanvullende projectnota/MER, de zgn. 'Badhoevedorpvariant'.
6. Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat (kenm. HW/IWO 53629) van 28 maart 1990, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om een integraal toetsingadvies uit te brengen.
7. Samenstelling van de werkgroep van de Commissie.
8. Openbare bekendmaking in Staatscourant nr. 170 van donderdag 1 september 1989 met de aankondiging van de hoorzittingen en de terinzagelegging van de verslagen daarvan.
9. Lijst van inspraakreacties op en adviezen over de projectnota's/MER'en de de eerste *Aanvulling*.
10. Lijst van inspraakreacties en adviezen op de tweede *Aanvulling* (Badhoevedorpalternatief)

1. INLEIDING

1.1 Voorgeschiedenis

Ten behoeve van de besluitvorming over de oplossing voor de overbelasting van de hoofdwegen respectievelijk

- aan de noordoostelijke kant van de Haarlemmermeer,
 - ten westen van Amsterdam en
 - aan de westelijke kant van de Haarlemmermeerpolder
- heeft de directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat opgesteld:
- de projectnota N22,
 - de projectnota/MER¹ Westrandweg en
 - de projectnota/MER Hoofdwegennet regio Schiphol.

Deze nota'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 Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2) is een projectnota:

"een breed opgezette studie, zowel 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 wettelijk³ hieraan gestelde regels]. Daarbij hoort ze mede te letten op door het bevoegde gezag gegeven richtlijnen⁴ voor het MER en op de eis, dat een MER geen onjuistheden bevat].

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 Structuurschema 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 milieu-effectrapporten en aanvullingen

De Commissie voor de m.e.r. - in dit advies verder aangeduid als '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 (eerste) '**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) om de Commissie in de gelegenheid te stellen niet alleen de '**Aanvulling**' zelf, maar ook de nieuwe (tweede ronde) inspraakreacties en adviezen tevens te verwerken in haar toetsingsadvies.

Op 26 januari 1990 bracht de Commissie op verzoek van de Minister van Verkeer en Waterstaat (bijlage 4) een toetsingsadvies uit over de milieu-effectrapporten over Westrandweg en hoofdwegennet in de regio Schiphol, alsmede over de **Aanvulling** over openbaar vervoer. Dit advies droeg het karakter van een **interim-toetsingsadvies**, omdat zich inmiddels nieuwe ontwikkelingen hadden voorgedaan, die de besluitvormingprocedure over het gehele wegenproject zouden verlengen.

Deze nieuwe ontwikkelingen waren een gevolg van de (eerste ronde) inspraak en de adviezen over de projectnota's/MER'en: daaruit kwam een alternatief voor het hoofdwegennet in de regio Schiphol naar voren, waarvoor zich een breed politiek draagvlak begon af te tekenen: het zogeheten **(nieuwe) Badhoevedorpalternatief** {ook wel Badhoevedorpvariant of (nieuwe) Streekplanvariant genoemd⁵}. Dit alterna-

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. A16, A25, A48, A78, A82, A93, A108, A116 (bijlage 9) en uiteraard de tweede **Aanvulling MER**.

Gesproken wordt over de **nieuwe** Badhoevedorpvariant, aangezien in de projectnota A22 ook sprake was van een Badhoevedorpvariant, waarin echter een andere aansluiting van rijksweg A9 op rijksweg A4 was voorzien. Toen werd uitgegaan van recenter prognoses van de omvang van het autoverkeer, bleek deze bajonetaansluiting echter verkeerstechtisch zo'n obstakel te vormen, dat de tracering redelijkerwijs niet kon worden beschouwd als alternatief in de nieuwe projectnota's/MER'en. Gezien de inspraak op de beide projectnota's/MER'en heeft Rijkswaterstaat getracht een variatie op deze tracering te vinden, die wél zou voldoen aan de verkeerstechtische eisen. Deze oplossing wordt **nieuwe Badhoevedorpvariant** genoemd. Gezien het feit, dat de 'oude' Badhoevedorpvariant geen rol meer speelt voor de besluitvorming, wordt in dit advies gemakshalve over 'het Badhoevedorpalternatief' (= de nieuwe Badhoevedorpvariant) gesproken. De Commissie geeft de voorkeur aan de term alternatief, omdat deze andere tracering wezenlijk anders is en omdat de oplossingen met deze tracering gelijkwaardig zijn te beschouwen aan bijv. het nul- en het nulplusalternatief.

tief was niet opgenomen in de projectnota/MER *Hoofdwegennet regio Schiphol*. De verwachting was echter, dat dit alternatief wel een belangrijke rol zou kunnen gaan spelen in de besluitvorming. De initiatiefnemer heeft daarom op verzoek van de Commissie van Overleg voor de Wegen (COW) van de Raad van de Waterstaat dit alternatief zodanig uitgewerkt, dat de informatie erover vergelijkbaar is met de informatie, die de MER'en boden over de andere alternatieven. Het resultaat van die uitwerking, een tweede **Aanvulling op de MER'en** met aandacht voor het Badhoevedorpalternatief, werd van 15 maart t/m 12 april 1990 ter inzage gelegd (zie bijlage 5). De Commissie werd op 28 maart 1990 in de gelegenheid gesteld, deze tweede aanvulling in haar toetsing te betrekken (zie 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 is verwoord⁶. In dit toetsingsadvies wordt daarom ingegaan op

- de beide projectnota's/MER'en,
- de MER-aanvulling over voornamelijk het openbaar vervoer (in dit advies aangeduid als 'eerste Aanvulling') en
- de MER-aanvulling over voornamelijk het Badhoevedorpalternatief (in dit advies aangeduid als 'tweede 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 deelprojecten kan leiden tot belangrijke gevolgen voor het milieu.

De Commissie heeft besloten dit integraal toetsingsadvies te baseren op haar interim-toetsingsadvies, omdat alleen op die manier de samenhang tussen de verschillende deel-initiatieven kan worden beschouwd.

Het hierbij uitgebrachte integrale toetsingsadvies is opgesteld door de werkgroep van de Commissie, die ook het advies voor richtlijnen en het interim-toetsingsadvies opstelde. Sedert het eerstgenoemde advies is de werkgroep gewijzigd in samenstelling⁷; de huidige samenstelling van de werkgroep is gegeven in bijlage 7. De werkgroep vertegenwoordigt op dit punt de Commissie.

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.

