

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 Hoofdwegenet 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,

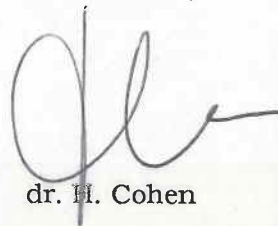
de werkgroep m.e.r. Westrandweg Amsterdam/Hoofdwegenet Regio Schiphol

de secretaris,



drs. M. Odijk

de voorzitter,



dr. H. Cohen

Utrecht, 1 juni 1990



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

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

uw brief  
HW/IWO/53629

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

Secretariaat :

Correspondentieadres : Mariaplaats 3<sup>l</sup>, 3511 LH Utrecht, Telefoon 030 - 331443  
Postbus 2345, 3500 GH Utrecht, Telefax 030 - 331295

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 Coentunnel<sup>1</sup>. 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<sup>2</sup>, dat deze niet noodzakelijk leidt tot een besluit tot aanleg van de Westrandweg<sup>3</sup>. 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 Schiphol<sup>3</sup>. 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 hier-voor 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 zonder 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 Ordening<sup>4</sup>] 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- en infrastructuur te integreren in de - in voorbereiding zijnde - milieu-effectrapportage 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/Hoofdwegenet 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 geluidseffecten 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