

ADVIES VOOR RICHTLIJNEN VOOR DE
INHOUD VAN HET MILIEU-EFFECTRAPPORT
WESTRANDWEG EN HOOFDWEGENNET REGIO SCHIPHOL



commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Water-
staat, d.t.v. de directeur-generaal
van de Rijkswaterstaat,
ir. C.D. van der Wildt,
Postbus 20906
2500 EX 's-GRAVENHAGE

uw kenmerk
HW/I 46387

uw brief
10 maart 1988

ons kenmerk
U332-88/Ko/mh/170-53

onderwerp
Advies voor richtlijnen MER
Westrandweg + Hoofdwegennet
Regio Schiphol

utrecht,
9 mei 1988

Met bovengenoemde brief verzocht U de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) advies uit te brengen over de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de vaststelling voor de tracé's van de zogeheten Westrandweg en het hoofdwegennet regio Schiphol. In verband met de grote samenhang tussen beide projecten heeft de Commissie besloten om één advies voor richtlijnen op te stellen ten behoeve deze projecten. Dit naar analogie van artikel 5a, tweede lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm), dat coördinatie in gevallen als het onderhavige mogelijk maakt.

Hierbij bied ik U het advies van de Commissie aan overeenkomstig artikel 41 n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne. Voor de inhoud van het advies verwijs ik korthedshalve naar de samenvatting, waarin de belangrijkste punten uit het advies zijn bijeengebracht.

Daarnaast vraag ik in het bijzonder Uw aandacht voor het volgende.

Mede naar aanleiding van de ingebrachte commentaren heeft de Commissie stilgestaan bij de ongebruikelijke volgorde in de besluitvorming rond de betreffende projecten.

De Commissie heeft dienaangaande vastgesteld, dat het besluit tot aanleg van de tweede Coentunnel en het voornemen om te komen tot aanleg van de Westrandweg feitelijk één geheel vormen, in die zin dat de behoefte aan de Westrandweg als hoofdverbinding rechtstreeks voortvloeit uit de beslissing over de tweede Coentunnel. Aangezien er over de aanleg van de tunnel reeds een principe-beslissing is genomen -overigens zonder toepassing van m.e.r.- is door de Commissie voor de onderhavige m.e.r.-procedure de realisering van de tweede Coentunnel als een gegeven beschouwd.

INHOUDSOPGAVE

	<u>Pagina</u>
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES	3
3. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	6
4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL	7
4.1 Probleemstelling	7
4.1.1 Het niveau van de besluitvorming	7
4.1.2 De omvang van de problematiek	7
4.2 Doel	9
5. DE VOORGENOMEN ACTIVITEITEN EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN	10
5.1 Algemeen	10
5.2 Doelstellingsalternatieven	10
5.3 Het nulalternatief	11
5.4 Het nulplus-alternatief	11
5.5 Tracé-varianten	12
5.6 Nadere milieubescherpende maatregelen	12
5.7 Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast	13
6. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN	15
6.1 MER-plichtig besluit	15
6.2 Eerder genomen besluiten en randvoorwaarden	15
7. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELINGEN VAN HET MILIEU	16
8. DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	18
8.1 Algemeen	18
8.2 Prioriteiten en mate van detail bij de gevolgen per milieu-aspect	18
8.2.1 Gevolgen voor bodemstructuur, geomorfologie en waterhuishouding	19
8.2.2 Gevolgen voor vegetatie en fauna	20
8.2.3 Gevolgen voor landschap en recreatie	20
8.2.4 Gevolgen voor landbouw en volkstuinen	20
8.2.5 Gevolgen voor geluidhinder	21
8.2.6 Gevolgen voor lucht	21
8.2.7 Overige gevolgen voor volksgezondheid, leefklimaat en veiligheid	22
8.2.8 Diversen, indirecte gevolgen	22

1. INLEIDING

Het voornemen

Op 10 maart 1988 maakte de minister van Verkeer en Waterstaat bekend, dat ten behoeve van de keuze van de tracé's van een tweetal geplande wegen, de "Westrandweg" en het "hoofdwegennet Regio Schiphol" milieu-effectrapportage zal worden toegepast (zie bijlage 1).

In verband hiermee ontving de Commissie voor de milieu-effectrapportage op 14 maart jongstleden het verzoek, advies uit te brengen over de richtlijnen voor de inhoud van het bedoelde milieu-effectrapport (MER). Deze brief is als bijlage 2 bijgevoegd. De twee voorgenomen projecten worden in het hiernavolgende advies vanwege hun grote onderlinge samenhang gezamenlijk behandeld.

Uit de door Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland, opgestelde startnotities blijkt, dat de aanleiding voor het voornemen om ten westen en ten zuiden van Amsterdam een tweetal nieuwe wegen aan te leggen, bestaat in de reeds¹ bestaande en de nog te verwachten overbelasting van het huidige wegennet¹.

Als initiatiefnemer zal optreden de directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat; de Minister van Verkeer en Waterstaat is bevoegd gezag. De tracé's zullen, na de behandeling in de Raad van de Waterstaat, worden vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat.

Het MER zal deel uitmaken van een document van grotere omvang: de tracé-nota.

Het advies voor richtlijnen

Het onderhavige advies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de milieu-effectrapportage. De samenstelling van deze werkgroep is gegeven in bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies "de Commissie" genoemd. De Commissie vergaderde op 15 en 31 maart 1988 en op 15 en 25 april 1988. De Commissie heeft op 15 maart 1988 een bezoek gebracht aan het studiegebied; vertegenwoordigers van de Commissie wisselden op 22 april 1988 met vertegenwoordigers van bevoegd gezag en initiatiefnemer van gedachten naar aanleiding van het concept-advies van de Commissie.

1 In de toelichting op de beide startnotities wordt voor wat betreft de milieu-aspecten, die in het m.e.r. voor het hoofdwegennet Schiphol aan de orde zullen komen, verwezen naar de startnotitie Westrandweg. De Commissie is van mening dat de startnotitie voor het Hoofdwegennet Regio Schiphol op deze wijze niet is samengesteld conform de eisen van het Besluit startnotitie milieu-effectrapportage (28 juli 1987, Staatscourant 1987, nr 154). Zie ook bijlage 4, inspraakreacties 16 en 25.

2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES

Door Rijkswaterstaat wordt de aanleg van twee nieuwe autosnelwegen ten Westen en ten Zuiden van Amsterdam voorbereid. Ten behoeve van de vaststelling van het tracé van de beide wegen door de minister van Verkeer en Waterstaat zal milieu-effectrapportage worden toegepast.

Het doel van het onderhavige advies voor richtlijnen van de Commissie voor de milieu-effectrapportage is de milieu-aspecten van de voorgenomen activiteit en van de in aanmerking komende alternatieven en varianten, welke in het milieu-effectrapport moeten worden behandeld, af te bakenen en de gewenste inhoud van het MER aan te geven.

Het advies van de Commissie is opgezet in de volgorde van onderwerpen welke een MER ten minste moet bevatten ingevolge artikel 41j van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Staatsblad 1986, 211). De belangrijkste aandachtspunten zijn hierna samengevat.

Vorm en presentatie van het MER (hoofdstuk 3)

Het MER kan in de tracénota worden opgenomen. Het moet dan wel als afzonderlijk onderdeel herkenbaar zijn.

Probleemstelling en doel (hoofdstuk 4)

Het is van belang dat in de probleemstelling de twee onderhavige wegen niet geïsoleerd worden beschouwd van hun omgeving, maar dat juist de nadruk komt te liggen op de problematische verkeerssituatie in het gebied dat globaal kan worden aangeduid als Haarlemmermeer, Bollenstreek en het gebied direct ten Noorden van het Noordzeekanaal. Ook zullen de gevolgen van de aanleg van de Westrandweg en de Schipholweg voor de omgeving zichtbaar moeten worden gemaakt.

In het MER dient te worden aangegeven wat de exacte redenen voor de filevorming in het onderhavige gebied zijn, en waar de filevorming precies optreedt.

De vraag in hoeverre de gekozen oplossing in overeenstemming is met beleidsvoornemens zoals in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening aangekondigd moet in het MER worden beantwoord, alsmede de vraag waarom voor een oplossing in de sfeer van uitbreiding van het wegennet is gekozen. De mogelijkheid om een andere oplossing te kiezen moet in het MER open blijven, aangezien er nog geen formele basis voor een tracé-procedure is, omdat de Westrandweg en de verlenging daarvan niet in het vigerende Structuurschema Verkeer en Vervoer zijn opgenomen. Bij de formulering van het doel zou daarom de nadruk moeten worden gelegd op het bereiken van een bepaald bereikbaarheidsniveau in plaats van een bepaald afwikkelingsniveau, opdat niet van tevoren bepaalde alternatieven worden uitgesloten.

De activiteit en de alternatieven (hoofdstuk 5)

De voorgenomen activiteit dient met alle deelaspecten nauwkeurig te worden beschreven.

In het MER dienen voor het overige de volgende alternatieven te worden uitgewerkt:

- doelstellingsalternatieven, met als voornaamste exponent het openbaar vervoersalternatief: de wijze waarop, aansluitend bij de tot nog toe bekende overheidsplannen en beleidsvoornemens, openbaar vervoersvoorzieningen een oplossing zouden kunnen bieden voor de onderhavige problematiek;
- het nulalternatief: de ontwikkeling van de huidige situatie, op te vatten als referentiesituatie;
- het nulplus-alternatief: optimalisatie van het bestaande wegennet;
- de tracé-varianten en de wijze waarop zij aan opgestelde randvoorwaarden voldoen, en de meest milieu-vriendelijke tracé-variant;
- het meest milieu-vriendelijke alternatief: een combinatie-alternatief, bestaande uit het treffen van alle mogelijke maatregelen, behalve uitbreiding van het wegennet.

Besluitvorming (hoofdstuk 6)

Hoe zal de besluitvorming over de activiteit verlopen en met betrekking tot welk besluit wordt het MER opgesteld? Welke besluiten zullen nog moeten worden genomen teneinde het project ten uitvoer te kunnen brengen?

Welke reeds genomen besluiten of beleidsvoornemens stellen randvoorwaarden of beperkingen aan de besluitvorming?

Bestaande toestand van het milieu (hoofdstuk 7)

Wat is de afbakening van het studiegebied? Deze kan per milieu-aspect verschillen, omdat deze wordt bepaald door de omvang van het beïnvloedingsgebied.

De bestaande toestand van het milieu dient te worden beschreven voor zover van belang voor de voorspelling van de te verwachten milieu-effecten. In het MER zal moeten worden in gegaan op:

- bodemstructuur, geomorfologie en waterhuishouding;
- vegetatie en fauna;
- landschap en recreatie;
- landbouw en volkstuinen;
- geluid;
- lucht;
- infrastructuur.

Gevolgen voor het milieu (hoofdstuk 8)

Welke voorspellingsmethoden en -modellen zijn in het MER gebruikt?

Naast de directe effecten zijn ook de zogenaamde indirecte invloeden op het milieu van betekenis.

Aangegeven dient te worden welke positieve gevolgen voor het milieu er van de voorgenomen activiteit zijn te verwachten.

De gevolgen van de uitvoering van de projecten wordt het meest ingrijpend geacht voor de onder hoofdstuk 7 genoemde aspecten.

Vergelijking van de alternatieven (hoofdstuk 9)

De alternatieven en varianten moeten voor wat betreft hun milieugevolgen worden vergeleken met de bestaande toestand van het milieu zonder de voorgenomen activiteit.

Overzicht van leemten in kennis (hoofdstuk 10)

Het MER zal aandacht moeten besteden aan de resterende leemten in kennis en de betekenis daarvan voor de besluitvorming, alsmede aan een in concept op te zetten evaluatieprogramma.

Samenvatting van het MER (hoofdstuk 11)

De kern van alle hoofdonderdelen van het MER zal duidelijk en overzichtelijk moeten worden geresumeerd in een als zodanig herkenbare samenvatting. De samenvatting dient voor een breed publiek voldoende inzicht te geven in het in het MER beschrevene.

3. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER

Het MER zal de probleemstelling, het doel van de voorgenomen activiteit en de gevolgen ervan voor het milieu en van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven, kernachtig dienen te beschrijven.

Het MER gaat deel uitmaken van een document van een bredere strekking: de tracé-nota. Het MER zal in de tracé-nota als afzonderlijk onderdeel herkenbaar moeten zijn.

Onderbouwende informatie kan in bijlagen bij het MER worden opgenomen.

Keuze-elementen, die bij het opstellen van het MER bepalend zijn geweest voor de inhoud ervan, alsmede die bepalend zijn voor de beoordeling van het MER, dienen duidelijk naar voren te worden gebracht.

4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

De probleemstelling en het doel van het voornemen tot de aanleg van de Westrandweg en van de Schipholweg moeten in het MER duidelijk worden omschreven.

4.1 Probleemstelling

4.1.1 Het niveau van de besluitvorming

De twee geplande wegen zijn nog niet opgenomen in het Structuurschema Verkeer en Vervoer. Dit betekent dat er nog geen formele basis is voor een tracé-procedure. Daarom acht de Commissie het juist, wanneer uit het MER duidelijk blijkt, dat het niet slechts gaat om de vaststelling van twee tracé's, maar tevens om een beslissing die in feite vooraf zou moeten gaan aan de vaststelling daarvan². Dat houdt in dat het MER die informatie zou moeten bevatten, op basis waarvan de afweging kan worden gemaakt, of er initiatieven in de sfeer van uitbreiding van het wegennet moeten worden genomen.

Pas daarna kan de vraag aan de orde komen of, en zo ja welke tracé's mede uit milieu-oogpunt het meest in aanmerking komen. Dit standpunt van de Commissie resulteert in een advies om de alternatieven op twee niveau's uit te werken (zie Hoofdstuk 5):

1. op het niveau van doelstellingen;
2. op het niveau van de vaststelling van de tracé's.

4.1.2 De omvang van de problematiek

De voorgenomen activiteiten zijn volgens de startnotities kennelijk gebaseerd op bepaalde verwachtingen ten aanzien van de groei van de automobiliteit. Voor een goede analyse van deze verwachtingen is naar de mening van de Commissie een benadering vereist vanuit:

- a. in een breder kader, waarin de verbanden met verderweg gelegen gebieden en omgevende infrastructuur zo duidelijk mogelijk worden aangegeven;
- b. in een meer beperkt kader, waarin de consequenties voor de onmiddellijke omgeving worden aangegeven.

ad a.

Welke ontwikkelingen bepalen de eerder gesignaleerde verwachtingen ten aanzien van de groei van de automobiliteit en op welke beleidsvoornemens zijn deze ontwikkelingen gebaseerd? In hoeverre zijn deze ontwikkelingen nog te beïnvloeden?

2 Zie bijlage 4, inspraakreacties 16 en 19.

Uit de startnotities blijkt dat er een nauw verband bestaat tussen de onderscheiden voorgenomen activiteiten onderling, terwijl er tevens verbanden zijn met de voornemens ten aanzien van de capaciteitsverruiming van de Coentunnel en de aanleg van de N22. Een en ander pleit ervoor om de planologische en verkeerskundige analyses op te bouwen vanuit de ontwikkelingen in het gebied dat globaal kan worden aangeduid als Haarlemmermeer, Bollenstreek en het gebied direct ten noorden van het Noordzeekanaal, 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 en het in voorbereiding zijnde 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 zoveel mogelijk te worden yertaald naar de feitelijke te verwachten situatie in het studiegebied.³

ad b.

In het MER dient een nauwkeurige analyse te worden gegeven van de feitelijke onevenwichtigheden in de bestaande infrastructuur in de onmiddellijke omgeving van de in het geding zijnde wegen gedifferentieerd naar tijd van de dag. Schiet de bestaande infrastructuur over de gehele lengte tekort of zijn er bepaalde punten aan te wijzen waar een duidelijk capaciteitstekort optreedt? In hoeverre kan door verruiming op deze plaatsen aan de gesignaleerde problematiek worden tegemoet gekomen? In hoeverre veroorzaakt de aanleg van de Westrandweg en de Schipholweg elders nieuwe problemen of lost deze juist problemen op?

In welke mate wordt bij de prognoses rekening gehouden met ontwikkelingen aangaande selectief autogebruik, carpooling, P+R-faciliteiten en de sociaal-economische ontwikkelingsmogelijkheden van het studiegebied (zie hierboven). Wat is het huidige maximaal aanvaardbare afwikkelingsniveau op de bestaande wegen? Wordt dit al overschreden? Zo ja, in hoeverre?

De prognoses zijn onder te verdelen in:

- vrachtverkeer (met en zonder gevaarlijke stoffen)
- personenvervoer - zakelijk

3 De Commissie realiseert zich, dat gezien het feit dat de initiatiefnemer de directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat is, automobiliteitsremmende factoren waarschijnlijk slechts in beschouwing kunnen worden genomen voor zover deze regionaal beïnvloedbaar zijn.

- personenvervoer - woon-werkbestemming
- personenvervoer - overig.

Welke verkeerssoorten, gerangschikt naar herkomst en bestemmingen, motieven, reisafstanden en economische waarde, zullen van de nieuwe wegen gebruik gaan maken? Is het in dat kader te overwegen om niet over te gaan tot de aanleg van nieuwe autosnelwegen, maar van wegen die een betere penetratie in de aanpalende economische activiteiten bewerkstelligen?

Het is van belang dat in het MER wordt gewerkt met lage, hoge en gemiddelde verkeers- en vervoersprognoses, aangezien exacte cijfers niet bekend kunnen zijn op dit moment. (Volgens de startnotitie zijn die afhankelijk van een aantal onzekere factoren.) De onzekerheden en onnauwkeurigheden in de prognoses dienen te worden aangegeven.

4.2 Doel

In het MER mag het doel niet zo beperkt worden geformuleerd, dat alternatieven, die voor het milieu gunstig zijn, op voorhand worden uitgesloten. Hierbij wordt voldaan aan de hoofddoelstelling van het vervoerbeleid (zoals vastgelegd in het Structuur Schema Verkeer en Vervoer, deel e, TK 1980-1981, nrs. 295-296, pag. 5-6), dat "het tegemoetkomen aan de vraag naar vervoer uitsluitend geschiedt voor zover de bijdrage aan het welzijn van de gemeenschap per saldo positief is en wel op zodanige wijze, dat schade aan het natuurlijk milieu en het landschap zoveel mogelijk wordt vermeden en zoveel mogelijk wordt voldaan aan de eisen die aan het woon- en leefmilieu worden gesteld". In het MER dient te worden ingegaan op de mate waarin de voorgenomen activiteit in overeenstemming is met deze algemene doelstelling.

De omschrijving van het te kiezen doel is richtinggevend voor de selectie van de reël in beschouwing te nemen alternatieven. De Commissie acht het van belang dat bij de formulering van het doel de nadruk niet alleen wordt gelegd op het bereiken van een bepaald ontwikkelingsniveau, zoals de startnotities doen, maar eerder op het bereiken van een bepaald bereikbaarheidsniveau ten aanzien van economisch-strategische bestemmingen voor zakelijk en goederenverkeer. De Commissie wijst in dit verband met nadruk op de indicaties die daaromtrent met betrekking tot de locatie van economische activiteiten in relatie tot de bereikbaarheid in de Vierde Nota worden gegeven.

De doelstellingen moeten duidelijk zijn beargumenteerd.

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

5.1 Algemeen.

- 5.1.1 De beschrijving van de voorgenomen activiteit met alle deelaspecten dient nauwkeurig te geschieden. In ieder geval dient aan de volgende deelactiviteiten aandacht te worden besteed: de vergravingen in het studiegebied en elders ter verkrijging van bijvoorbeeld ophoogzand, tijdelijke opslag van uitgegraven grond, ontwateringen tijdens de aanleg, bouwwerkzaamheden tijdens de aanleg en de bijbehorende voorzieningen, het gebruik en beheer van de wegen en bermen en verder aan de te nemen mitigerende maatregelen.

Welke afgeleide activiteiten kunnen worden verwacht als gevolg van de aanleg van de nieuwe wegen? Hierbij denkt de Commissie vooral aan aanpassing van op- en afritten en omlegging van bestaande wegen zoals de S21.

- 5.1.2 De alternatieven zullen qua diepgang, detaillering en abstractieniveau vergelijkbaar moeten zijn. (Een alternatief kan nader zijn onderverdeeld in varianten -bijvoorbeeld alternatieve tracé's- of bouwstenen.) De keuze van de (nader) in beschouwing te nemen alternatieven en varianten moet in het MER zorgvuldig worden gemotiveerd, alsook het selectieproces waaruit het eventuele voorkeursalternatief naar voren is gekomen. Bij deze motivering verdienen vooral de milieugronden de aandacht.

Naar de mening van de Commissie komen ten minste de volgende alternatieven voor een volledige uitwerking in aanmerking.

5.2 Doelstellingsalternatieven

Oplossingen voor een verkeers- en vervoerprobleem kunnen grofweg in drie groepen worden onderverdeeld:

- a. oplossingen die van invloed zijn op de omvang van het autoverkeer en op de afwikkeling daarvan;
- b. de aanleg van nieuwe weggedeeltes;
- c. combinatie van a en b.

ad a.

te denken valt aan de volgende maatregelen: bevordering van het openbaar vervoer, spreiding van de spits in het woon-werkverkeer, car-pooling, parkeerbeleid rondom parkeerplaatsen, ruimtelijk beleid in de vorm van vermindering van de verplaatsingsafstanden wonen-werken, invoer van verbeterde verkeersbeheerssystemen.

In dit kader acht de Commissie het gewenst dat er een volwaardig openbaar vervoersalternatief⁴ wordt uitgewerkt. Op de volgende vraag zou bij de uitwerking van dit alternatief in ieder geval moeten worden ingegaan:

- in hoeverre kan de verkeersproblematiek in het onderhavige gebied worden opgelost door een pakket van maatregelen aan te bieden, dat is afgestemd op de mogelijkheden die het openbaar vervoer kan bieden? De Commissie wijst op de betere mogelijkheden tot een planmatige aanpak die een openbaar vervoersalternatief met zich mee brengt (dienstregelingen, overstapmogelijkheden, het P&R-systeem en samenwerking tussen verschillende openbaar vervoersbedrijven zijn instrumenten die de gesuggereerde planmatige aanpak kunnen bewerkstelligen).

ad b.

Oplossingen die gericht zijn op de aanleg van nieuwe wegen. Zie verderop voor dit alternatief bij "de varianten".

ad c.

Oplossingen die deels gericht zijn op de aanleg van nieuwe wegen, deels pogen de omvang van het autoverkeer en de afwikkeling daarvan te beïnvloeden.

5.3 Het nulalternatief

Dit alternatief gaat er van uit dat er geen maatregelen worden genomen om de problematiek op te lossen. De bestaande situatie blijft gehandhaafd met dien verstande dat infrastructuurle werken, die reeds in uitvoering zijn genomen of waartoe reeds is besloten, worden afgewerkt.

(Autonome ontwikkelingen tot de nulsituatie in 2000 en later).

Het wordt als referentiesituatie opgevat en behelst tenminste een beschrijving van de bestaande situatie en de nulsituatie in 2000 in het te beïnvloeden gebied, zo mogelijk ook op langere termijn.

5.4 Het nulplus-alternatief

Dit alternatief zal moeten bestaan uit het oplossen van de bestaande knelpunten. Dit moet dus worden beschouwd als een eenvoudig inrichtingsalternatief, waarin het minimum aan infrastructuurle maatregelen aan het bestaande weggennet wordt genomen. Vastgesteld zal moeten worden, welke knelpunten zouden moeten en kunnen worden opgelost in het kader van dit nulplus-alternatief en op welke wijze dat zou kunnen gebeuren.

4 Zie bijlage 4, inspraakreacties 18, 25 en 41.

5.5 Tracé-varianten

5.5.1 I. Westrandweg

In de startnotitie worden de mogelijke tracé-varianten voor de Westrandweg op een rijtje gezet. Er moet worden gemotiveerd waarom de betreffende varianten wel, en andere niet in aanmerking komen.

II. Schipholweg

In de startnotitie wordt van drie in aanmerking komende varianten uitgegaan: West, Midden-West en Midden. Er worden drie andere varianten genoemd, maar meteen weer afgewezen. De drie "voorkeurs"alternatieven worden weer onderverdeeld in een aantal varianten, zodat er uiteindelijk acht varianten overblijven waarvan de initiatiefnemer vindt dat ze de moeite waard zijn.

De tracé-varianten moeten worden uitgewerkt voor de situatie dat er wel, en voor de situatie dat er geen N22 komt.

Zie echter onder 5.7.: de meest milieu-vriendelijke tracé-variant.

5.5.2 Milieu-aspecten.

In beide startnotities worden een aantal randvoorwaarden voor de te maken keuzes genoemd. Op welke wijze passen de varianten binnen deze randvoorwaarden?

Bij de beschrijving van 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 cultuurhistorische elementen.

5.6 Nadere milieubescherpende maatregelen

De nadelige milieu-effecten die bij de uitvoering van het project kunnen optreden, dienen niet alleen in het MER te worden beschreven. Tevens moet worden nagegaan welke mogelijke maatregelen kunnen worden genomen om deze milieu-effecten tegen te gaan of te verminderen. 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 moeten worden gelet dat dergelijke

maatregelen een milieu-probleem niet slechts doorschuiven van het ene milieu-aspect naar het andere of dat combinaties van milieubescherpende maatregelen per saldo toch een negatief resultaat opleveren.

Voor wat betreft het aspect geluid kunnen nadere milieubescherpende maatregelen worden gezocht in onder andere: een optimale tracering door onder meer bundeling met bestaande wegvakken of andere infrastructuren of door omlegging van de bestaande tracé's van gevoelige naar minder gevoelige gebieden (Badhoevedorp-traverse)⁵ en door toepassing van geluidwerende maatregelen waarbij de nadruk ligt op maatregelen aan de bron, i.c. aan het wegdek (toepassing van geluidabsorberende wegdekmaterialen) en aan de verkeersstromen (snelheidsbeperking, beperking van zwaar verkeer).

Een omschrijving van de te nemen geluidbeperkende maatregelen zal met de volgende rangorde van prioriteit kunnen geschieden:

- aard van het wegdek;
- hoogteligging van het tracé;
- afschermingsmaatregelen;
- woningisolatie⁶.

Het te verwachten resultaat van milieubescherpende 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 stoffen⁷.)

5.7 Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast

Dit zogeheten meest milieu-vriendelijke alternatief dient volgens artikel 41 j lid 3 van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne in ieder geval in het MER te worden beschreven. De Commissie beschouwt als het meest milieu-vriendelijke alternatief een combinatie-alternatief, inhoudende het treffen van alle mogelijke maatregelen, behalve uitbreiding van het wegennet. Onder dit combinatie-alternatief worden ook algemene maatregelen begrepen in de sfeer van bijvoorbeeld ruimtelijke ordening en mobiliteitsbeïnvloeding.

Op het niveau van keuze voor een bepaald tracé is ook een meest milieu-vriendelijke variant denkbaar (de meest milieu-vriendelijke tracé-variant): deze variant dient te worden beschreven als de probleemstelling in

5 Zie bijlage 4: inspraakreacties 1, 3, 5, 6 en 16.

6 De Commissie wil hier wijzen op de betrekkelijke betekenis van woningisolatie in het gebied. Dit in verband met het feit dat de huizen in de omgeving door de wijze waarop zij zijn gebouwd steeds tot op bepaalde hoogte geluidgevoelig zullen blijven. Zie ook bijlage 4, inspraakreactie 37.

7 Bijvoorbeeld: lood, roet, pek.