

Planstudie Schiphol- Amsterdam-Almere/ MER 1^e fase

**Tussentijds toetsingsadvies over de Alternatieven- en
Variantennota**

23 februari 2006 / rapportnummer 1491-155

Tussentijds toetsingsadvies over de Alternatieven- en Variantennota Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere/ MER 1^e fase

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport
over het tussentijds toetsingsadvies over de Alternatieven- en Variantennota Planstudie
Schiphol-Amsterdam-Almere/MER 1^e fase,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.,
Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere/ MER 1^e fase

de secretaris

N.v. Buren

dr. N.W.M. van Buren

de voorzitter



ir. N.G. Ketting

Utrecht, 23 februari 2006



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
Mw. drs. K.M.H. Peijs
d.t.v. Directoraat Generaal Personenverkeer
Postbus 20901
2500 EX 's-GRAVENHAGE

uw kenmerk
DGP/WV/u.06.00235

uw brief
13 januari 2006

ons kenmerk
1491-155/vB/wt

onderwerp
Tussentijds toetsingsadvies over de Alternatieven- en Variantennota Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere / MER 1^e fase

doorkiesnummer
(030) 234 76 51

Utrecht,
23 februari 2006

Geachte mevrouw Peijs,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid tussentijds advies uit te brengen over de Alternatieven- en Variantennota (AV-nota)¹ ten behoeve van de besluitvorming over de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere / MER 1^e fase².

De AV-nota en de Planstudie / MER 1^e fase zijn een eerste stap binnen de totale planstudie. Zij moeten een primaire afweging mogelijk maken tussen onderscheidende alternatieven voor het centrale deel van het plantraject, het gebied tussen de knooppunten Holendrecht en Muiderberg, te weten

- het Beprijzingsalternatief (betalen voor autorijden naar gebruik, tijd en plaats);
- het Stroomlijnalternatief (verbreden van A9, A1, A10 oost en A6 en het verbeteren van de knooppunten);
- het Verbindingsalternatief A6-A9 (nieuwe autosnelweg tussen de knooppunten Muiderberg en Holendrecht en verbreding van de bestaande snelwegen buiten dit centrale deel).

In de 2^e fase van de Planstudie zal één van deze alternatieven in meer detail uitgewerkt gaan worden en geïntegreerd worden in de totale corridor Schiphol-Amsterdam-Utrecht. Terecht is voor deze gefaseerde aanpak gekozen. Dit heeft namelijk het voordeel dat het in detail uitwerken van een groot aantal alternatieven voorkomen kan worden. Tegelijkertijd houdt een tussentijdse selectie van één in detail uit te werken alternatief ook in, dat deze selectie op de essentiële onderwerpen voldoende onderbouwd moet zijn om bij de verdere uitwerking in discussie en procedures stand te kunnen houden.

¹ De AV-nota bevat ook de Planstudie / MER Schiphol-Amsterdam-Almere MER, eerste fase + deelrapporten en Verkeerskundige analyses planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere.

² Zie bijlage 1.

Tegen deze achtergrond heeft de Commissie de kwaliteit van de informatie in de AV-nota beoordeeld.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Hierbij bied ik u het advies van de Commissie aan. Daarin is onderscheid gemaakt tussen:

1. essentiële informatie voor de in de 1^e fase te maken keuze tussen de alternatieven;
2. opmerkingen en aanbevelingen die belang zijn voor de kwaliteit van de besluitvorming voor de 1^e fase;
3. aanbevelingen en opmerkingen voor de invulling van het MER voor de 2^e fase.

1. Essentiële informatie voor keuze 1e fase

De AV-nota is helder van opzet, prettig leesbaar en toegankelijk. Het rapport geeft een duidelijk overzicht van de uitkomsten van verschillende onderliggende studies. Er is goede en bruikbare informatie beschikbaar gekomen voor de besluitvorming

Een van de essentiële onderwerpen voor de keuze in de 1^e fase is de vraag of uitgesloten kan worden dat een alternatief significante gevolgen heeft voor de instandhoudingdoelen van de Natura 2000 gebieden, IJmeer en Naardermeer. Mocht nu gekozen worden voor een alternatief waarbij in de 2^e fase blijkt dat toch sprake is van significante gevolgen, dan zullen alsnog andere alternatieven onderzocht moeten worden en kan blijken dat het alternatief niet realiseerbaar is, dan wel dat het vanwege noodzakelijke compensatie aanzienlijke kosten met zich mee zal brengen.

De AV-nota concludeert dat er bij géén van de alternatieven kans is op significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden. De Commissie acht deze conclusie onvoldoende onderbouwd voor de effecten van het Verbindingsalternatief op het Naardermeer. Dit leidt tot de volgende hoofdconclusie:

■ De Commissie is van oordeel dat:

- Indien gekozen wordt voor het Beprijzingsalternatief of voor het Stroomlijnalternatief, de essentiële informatie in de AV-nota aanwezig is.
- Indien gekozen wordt voor het Verbindingsalternatief A6-A9 essentiële informatie ontbreekt. Dit betreft natuur- en hydrologische informatie, die nodig is in verband met het beoordelingskader van de Vogel- en Habitatrichtlijn. De Commissie adviseert bij keuze voor het Verbindingsalternatief A6-A9 een aanvulling op de AV-nota op te stellen voor de aspecten natuur en hydrologie.

³ De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

Onderstaand treft u een toelichting aan op de ontbrekende informatie op de onderdelen Natuur en Hydrologie.

1.1 Natuur

De AV-nota dient het bevoegd gezag in staat te stellen om per alternatief/variant de gevolgen voor de natuur in te schatten en die gevolgen ook per alternatief/variant te kunnen vergelijken. Hierbij dienen ten minste de harde belemmeringen en randvoorwaarden vanuit de natuurbeschermingswet volledig en correct in beeld te zijn gebracht⁴.

Het deelrapport Natuur, waarop de conclusies in de AV-nota zijn gebaseerd, geeft hierover onvoldoende informatie. De informatie over de te behouden natuurlijke kenmerken is onvolledig, zeer globaal (niet kwantitatief, niet ruimtelijk), ten dele verouderd (sommige gegevens dateren van 1988). De toetsing aan de natuurwetgeving is ten dele niet correct uitgevoerd. De conclusies over de effecten op natuur zijn daardoor niet goed te toetsen.

Naar de inschatting van de Commissie zal de conclusie over de onderlinge rangvolgorde van de alternatieven voor natuur niet veranderen door toevoeging van nieuwe informatie en een betere effectbeoordeling (bijvoorbeeld worst-case-benadering van licht- en geluid-effecten). Inzicht in de (mogelijk) te verwachten negatieve effecten in absolute zin kan echter wel veranderen, namelijk die op de instandhoudingdoelen van het Natura 2000-gebied Naardermeer.

Volledigheid van de informatie

Het deelrapport Natuur geeft geen inzicht in de verspreiding, de aantallen en/of belang van (deel)populaties voor de gunstige staat van instandhouding van waardevolle soorten. Slechts een deel van de beschikbare informatie is gebruikt⁵. Een goede beoordeling van de gevolgen van het Verbindingsalternatief A6/A9 voor de te behouden of te ontwikkelen natuurwaarden is daardoor niet mogelijk. Dit geldt in het bijzonder voor de habitats en soorten, waarvoor instandhoudingdoelen in de Natura 2000-gebieden zijn opgesteld. Maar ook voor alle andere soorten, waarvan de ingreep een effect kan hebben op de staat van instandhouding, ontbreekt de benodigde informatie.

De Commissie benadrukt dat natuureffecten in beginsel goed te kwantificeren zijn (bijvoorbeeld beïnvloed percentage leefgebied, percentage van landelijke populatiegroottes of regionale sleutelpopulaties). Naast inzicht in de natuureffecten biedt dit ook de mogelijkheid om het aspect natuur in een MKBA te kunnen meewegen.

Toetsing aan natuurwetgeving

Uit de habitattoets, opgenomen in het deelrapport natuur, blijkt dat significant nadelige gevolgen voor Purperreiger (broedvogel), Grauwe Gans en Kolgans niet zijn uit te sluiten. De conclusie dat er geen significant nadelige gevolgen zijn op de *andere* instandhoudingdoelen (andere kwalificerende en overige relevante soorten) van het Naardermeer kan de Commissie niet toetsen; hiervoor ontbreekt de benodigde informatie. Daarnaast is niet correct omgegaan met leemtes in kennis. Ingeval van leemten in kennis, bijvoorbeeld over effecten van lichtverstoring door ontbreken van dosis-effect onderzoek, dient het worst-case scenario in beeld te worden gebracht.

⁴ De beschermingsbepalingen voor Natura 2000-gebieden zijn juridisch imperatief en in rechte afdwingbaar via de RvS of via een veroordeling door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen.

⁵ Zie blz. 7 van het Deelrapport Natuur.

Het deelrapport Natuur geeft aan dat er sprake kan zijn van een grondwaterstandverlaging tot 5 cm in natuurgebieden⁶. Een dergelijke grondwaterstandverlaging kan leiden tot effecten op de instandhoudingdoelen van het Natura 2000-gebied Naardermeer en met name op het habitattypen hoogveenbos. Dit moet voor de aanlegfase (tunnelvariant) en voor de eindfase inzichtelijk worden gemaakt. De AV-nota geeft hierover echter geen informatie.

Gezien het voorgaande, komt de Commissie tot de conclusie dat bij het Verbindingsalternatief A6-A9 significante gevolgen op het Naardermeer niet uitgesloten kunnen worden. Bij een keuze voor het Verbindingsalternatief A6-A9 betekent dit, dat een volledige passende beoordeling moet worden doorlopen. De AV-nota zal dan aangevuld moeten worden met de hiervoor benodigde natuurinformatie. Via een passende beoordeling dient op basis van de best beschikbare wetenschappelijke kennis een effectenstudie te worden uitgevoerd om de precieze aard en omvang van de effecten te bepalen. Toetsing dient plaats te vinden aan de instandhoudingdoelen zoals die dit jaar in aanwijzingsbesluiten van Natura 2000-gebieden worden verwerkt⁷. Als deze significant kunnen zijn, kan alleen vergunning worden verleend als er geen Alternatieven zijn, er sprake is van Dwingende redenen van groot openbaar belang en er in Compensatie is voorzien (ADC-criteria⁸).

1.2 Hydrologie

Indien wordt gekozen voor het Verbindingsalternatief A6-A9 dient aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden naar de gevolgen voor de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater. Verplaatsing van zoet-zout grensvlakken in het grondwater kunnen van invloed zijn op de landbouwfunctie en op natuurwaarden. Deze verplaatsing moet nader onderzocht worden, in het bijzonder in die gebieden waar in de huidige studie naar voren komt dat veranderingen plaats gaan vinden. Dit is in ieder geval het gebied ten westen van het Naardermeer, waar toevalligwijs ook de brakwatergrens het dichtste bij het oppervlak zit. Men kan voor dit gebied een detailstudie uitvoeren, eventueel met een worst-case benadering. Daarbij moet rekening worden gehouden met dichtheidsverschillen in het grondwater om tot betrouwbare modelberekeningen te komen. Ter plekke zal het grondwatermodel mogelijk verbeterd moeten worden om lokale omstandigheden beter mee te kunnen nemen.

Aangetoond zal moeten worden of kwalitatieve effecten te verwachten zijn op de instandhoudingdoelen van het Natura 2000-gebied Naardermeer. Dit betreft verplaatsingen in zoet-zout grenzen, maar ook verplaatsing in de ligging van kwel- en infiltratiegebieden en daarmee gepaard gaande waterkwaliteitsveranderingen in het zoete grond- en oppervlaktewater, welke effecten kunnen hebben op de natuur.

⁶ Op bladzijde 43 van het deelrapport Natuur wordt vermeld dat nergens in natuurgebieden verlagingen zullen optreden "van meer dan 5 cm". In de aanlegwerkzaamheden (graafwerkzaamheden ten behoeve van de aanleg van verdiepte wegtracés) wordt dit bereikt door mitigerende maatregelen in de vorm van aanvoer van oppervlaktewater.

⁷ Deze zijn nu in concept beschikbaar. Ga naast de (kwantitatieve) instandhoudingdoelen ook uit van herstelopgaven. Betrek bij de beoordeling van aard en omvang van de effecten op de instandhoudingdoelen voor zover relevant informatie over verspreiding, populatie, leefomgeving (bijv. grondwaterstand) en toekomst (autonome ontwikkelingen).

⁸ Alternatief, Dwingende redenen en Compensatie: Zie hiervoor onder andere de Algemene Handreiking Natuurbeschermingswet 1998 van het Ministerie van LNV, september 2005.

Het is aan te bevelen een verticale doorsnede (ongeveer oost-west) te presenteren met stroombanen en de verplaatsing van grensvlakken tussen zoet en zout grondwater, en tussen infiltratie- en kwelwatertypen. Die doorsnede moet tenminste omvatten: het Naardermeer, het brakwatergebied van de Nieuwe Keverdijkse polder en het tracé van het Verbindingsalternatief A6-A9. Duidelijk moet worden waar, en op welke termijn, landgebruikfuncties en de instandhoudingdoelen beïnvloed kunnen worden door verschuivingen van kwaliteitsgrenzen.

2. Aanbevelingen en opmerkingen besluitvorming 1e fase

2.1 Beprijzing

De Commissie constateert dat de informatie over beprijzen inhoudelijk juist is weergegeven. Echter de conclusies hadden nadrukkelijker in beeld gebracht moeten worden, namelijk dat:

- beide infrastructuuralternatieven (Stroomlijnalternatief en Verbindingsalternatief A6-A9) **niet** kosteneffectief zijn.
- het Beprijzingsalternatief als enige alternatief **wel** kosteneffectief is.

Daarnaast is er onduidelijkheid over de gehanteerde doelstellingen die de realiteitswaarde/effectiviteit van de alternatieven bepalen. Deze onduidelijkheid is bepalend voor de keuze van het meest milieuvriendelijk alternatief (mma).

Omdat de initiatiefnemer in de AV-nota⁹ onder andere als doel heeft meer verkeer te accommoderen wordt het Beprijzingsalternatief als niet-reëel bestempeld. Echter wanneer meer gewicht aan de doelstelling “het verbeteren van de bereikbaarheid (ofwel vermindering van de congestieproblematiek)” zou worden gegeven, zou naar de mening van de Commissie dit alternatief als mma moeten worden uitgewerkt. Dit alternatief brengt immers de minste nadelige milieueffecten en minste congestie te weeg. In het MER wordt, in tegenstelling tot de AV-nota¹⁰, alleen de vergroting van de betrouwbaarheid van de reistijden en het realiseren van acceptabele reistijden als doelstelling gegeven. Getoetst aan deze doelstelling is het Beprijzingsalternatief het enige mma.

- De Commissie adviseert om, alvorens een keuze wordt gemaakt tussen de alternatieven, duidelijk te maken aan welke doelstellingen getoetst zal worden. Indien alleen gekozen wordt voor het accommoderen van meer verkeer, dan kan het Beprijzingsalternatief geen mma zijn. Indien echter gekozen wordt voor verbetering van bereikbaarheid, dan is het Beprijzingsalternatief het mma en een reëel te kiezen alternatief.

⁹ Zie blz. 16 en 123 van de AV-nota.

¹⁰ Zie blz. 27 van het MER.

2.2 Verkeersveiligheid

In de deelstudie Effectenonderzoek Verkeersveiligheid is een vergelijking gemaakt voor de verkeersveiligheid in de verschillende alternatieven. Door de knooppunten en aansluitingen niet in het onderzoek te betrekken en daarnaast het onderliggende wegennet nauwelijks mee te nemen, wordt de verkeers(on)veiligheid in beperkte mate in beeld gebracht. Juist op dergelijke locaties is de verkeersonveiligheid relatief groot. In dit stadium betekent dit dat de scores op verkeersveiligheid onvoldoende betrouwbaar zijn om alternatieven te kunnen vergelijken. In de 2e fase dienen de knooppunten, aansluitingen en het onderliggende wegennet in het onderzoek te worden betrokken om de verkeers(on)veiligheid beter en completer in beeld te brengen.

- De Commissie adviseert om de scores op verkeersveiligheid op p.m. te zetten voor deze fase. Zij adviseert om in de 2e fase de effecten voor de verkeersveiligheid op het HWN maar ook het OWN uitbreider in beeld te brengen voor het gekozen alternatief.

2.3 Luchtkwaliteit

De planstudie/MER 1^e fase berekent dat bij realisatie van het Stroomlijnalternatief er een verslechtering in luchtkwaliteit optreedt. De Commissie constateert dat deze conclusie niet overeenkomt met de conclusie in het concept MER Bloemendalerpolder/KNSF-terrein. Daar leidt het Stroomlijnalternatief tot een verbetering in luchtkwaliteit. In beide studies is met dezelfde verkeersgegevens als input gerekend. Mogelijk is het verschil te verklaren door een verschil in schaalniveau. Dan behoeft dit toelichting in het definitieve MER. Het kan ook veroorzaakt worden door het gebruik van verschillende berekeningsmodellen. Vanaf maart 2006 moeten modelberekeningen en metingen uitgevoerd worden conform het nieuwe reken- en meetvoorschrift van VROM, een ministeriële regeling die in voorbereiding is. De Commissie dringt er op aan om ten behoeve van de Planstudie/MER te komen tot goede afstemming met het definitieve MER/SMB Bloemendalerpolder-KNSF-terrein.

2.4 IJmeeralternatief

In het Achtergronddocument verantwoording Richtlijnen wordt door de bevoegde instanties aangegeven, waarom het IJmeeralternatief niet als zelfstandig volwaardig alternatief behoeft te worden uitgewerkt in het MER. Een regionale OV- en wegverbinding moet als scenario meegenomen worden. De Commissie constateert dat dit in het MER goed is uitgewerkt.

Echter de conclusie in de AV-nota dat het effect van het IJmeeralternatief op de afweging tussen de alternatieven beperkt is, moet worden genuanceerd. In het MER is immers slechts aanvullend op het Stroomlijnalternatief en het Verbindingsalternatief A6-A9 een OV-verbinding door het IJmeer onderzocht, gecombineerd met een weg met tolheffing. Duidelijk dat in deze combinatie het IJmeer-scenario niet doelmatig is. Het effect sec van een wegverbinding door het IJmeer (ook in een andere constellatie) is niet onderzocht en er zijn derhalve geen conclusies te trekken over de doelmatigheid van dit alternatief.

3. Aanbevelingen en opmerkingen invulling 2e fase

3.1 Onderliggend wegennet

Uit het rapport over de verkeerskundige analyses¹¹ blijkt dat onderzoek is uitgevoerd naar de relatie tussen het hoofdwegennet (HWN) en onderliggend wegennet (OWN). Die relatie is van belang vanwege verdrijvingseffecten, het verplaatsen van problemen of het introduceren van problemen bij de overgangen van HWN en OWN. Echter de beschrijving van effecten van de alternatieven op het OWN zijn niet volledig in het rapport terug te vinden. Ook de milieueffecten (zoals lucht en geluid) op het OWN worden niet inzichtelijk gemaakt.

Voor de verschillende alternatieven wordt in beeld gebracht dat op sommige delen van het OWN afname plaatsvindt van het aantal voertuigkilometers en voertuigverliesuren ten opzichte van het nulalternatief. Maar de I/C- verhoudingen laten zien dat op het OWN in beide aanlegalternatieven nog vele knelpunten resteren en er andere zijn bijgekomen. Hieruit zou de conclusie kunnen worden getrokken dat het OWN en met name de aansluitende wegen in Amsterdam de groei van het verkeer voor een groot deel niet zal kunnen verwerken.

De AV-nota geeft niet aan of een IJmeerverbinding zonder tol, in combinatie met één van de alternatieven, een optie is. Bij grote infrastructurele aanpassingen, zoals voorzien in het Stroomlijnalternatief of het Verbindingsalternatief, zou dit de omvang van de ingreep kunnen beperken. Daarbij onderkent de Commissie dat bij een wegverbinding over het IJmeer de effecten op het IJmeer nadrukkelijk zullen moeten worden meegewogen. Voor de in de 2^e fase te maken definitieve keuze voor de uiteindelijke uitvoering van het voorname is een combinatie echter naar de mening van de Commissie relevante informatie.

- De Commissie adviseert in de 2e fase:
 - de effecten op het onderliggend wegennet en de mogelijke terugslag op het hoofdwegennet nadrukkelijk in beeld te brengen voor het gekozen alternatief;
 - daarbij af te wegen of een IJmeerverbinding (zonder tol) als regionale verbinding in combinatie met het gekozen alternatief een reële optie is en wat de effecten daarvan zijn.

3.2 Lucht

Bij de wijze waarop de resultaten van deze luchtkwaliteit berekeningen zijn vertaald in scores voor de alternatieven plaatst de Commissie de volgende kritische kanttekening.

De scores voor lucht in hoofdstuk 4 van de AV-nota zijn gebaseerd op de verandering in normoverschrijding ten opzichte van het nulalternatief.

Door de verplaatsing van verkeersstromen kan het zo zijn, dat op sommige plaatsen nu of later geen grenswaarden meer worden overschreden. Op andere plaatsen echter zal de concentratie aan deze stoffen toenemen. Als gevolg van deze benadering scoren de tunnelvarianten van het Verbindingsalternatief A6-A9 slecht vanwege de hoge concentraties nabij de tunnelmonden en de ventilatieschachten. Daar worden grenswaarden overschreden. Tegenover deze concentratiegebieden staat echter een minder slechte lucht-

¹¹ Verkeerskundige analyses planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, 22 december 2005, Arane adviseurs in verkeer en vervoer.

kwaliteit boven het ondergrondse tracé. Dit laatste wordt niet meegewogen, omdat getoetst wordt aan de grenswaarden.

Daarbij wordt voorbij gegaan aan de algehele verandering van luchtkwaliteit binnen het plangebied. Immers alleen in het Beprijzingsalternatief zal de mobiliteit afnemen, waardoor in het studiegebied de luchtkwaliteit zal verbeteren. In alle andere alternatieven zal de mobiliteit ten opzichte van het nulalternatief toenemen. Ondanks een verbeterde doorstroming zal ook de uitstoot aan stoffen als fijn stof en NO₂ toenemen. Doordat alleen gescoord is op aantal plaatsen dat men boven de grenswaarden uitkomt¹², wordt geen inzicht gegeven in de veranderingen van de luchtkwaliteit in het gehele studiegebied.

De scores van het verbindingsalternatief A6-A9, geven derhalve geen juist beeld van de feitelijke situatie.

- De Commissie adviseert in de volgende fase in de effectscore tabel de luchtkwaliteit in het gehele studiegebied mee te wegen, ook al wordt voldaan aan de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. Neem in het studiegebied ook de thans buiten beschouwing gelaten wegvakken, zoals de A6 langs Almere en de A10 mee.

3.2 Landschap

Landschap wordt beoordeeld op aantasting van het patroon en visuele barrièrewerking. Een verdere kwalificering en zo nodig waardering van de verschillende landschappen wordt niet gegeven. De effectbeschrijving is daarmee beperkt en biedt nauwelijks aanknopingspunten voor een (saldomatige) waardering van de verschillende ingrepen. De Commissie verwacht echter niet dat de rangorde van alternatieven hierdoor zal veranderen.

- De Commissie adviseert in fase 2 een veel verdergaande kwalificering en waardering van de verschillende landschappen mee te nemen in de beoordeling en inpassing van de verschillende tracévarianten.

¹² Op grond van jurisprudentie (o.a. zaaknr. 200507534/1) kan het gebied boven de wegen, dat nu in de vergelijking van de oppervlakken normoverschrijding is meegenomen, worden uitgezonderd bij de beoordeling.

3.3 Indirecte effecten

De planologische consequenties van de alternatieven op de lange termijn zijn in de AV-nota en het MER onvoldoende inzichtelijk gemaakt. Er is alleen gekeken naar (lokale) ruimtelijke effecten ter plaatse van de ingreep zelf (de zogeheten gebruiksfuncties) en op een zeer abstract niveau in de MKBA naar (boven)regionale verschuivingen in de ruimtelijk-economische structuur, die naar verwachting niet of slechts marginaal zullen optreden. Toch is te verwachten dat de alternatieven op het niveau hiertussen in effecten zullen hebben. Denk bijvoorbeeld aan de plannen voor wonen en werken in de Bloemendalerpolder en het KNSF-terrein. Of deze effecten onderscheidend zullen zijn tussen de alternatieven is in dit stadium niet aan te geven.

- De Commissie adviseert in fase 2 nadrukkelijk aandacht te besteden aan de indirecte effecten van het initiatief.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het tussentijds besluit krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,



ir. N.G. Ketting

Voorzitter van de werkgroep m.e.r. Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere / MER 1^e fase

in c.c. Minister van VROM

BIJLAGEN

bij het tussentijds toetsingsadvies over de
Alternatieven en Variantennota
Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere/ MER 1^e fase

(bijlagen 1 en 2)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 13 januari 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat

Commissie voor de Milieueffectenrapportage
De heer ir N.G. Ketting
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	16 JAN. 2006
nummer	
dossier	1491-88+89
kopie naar :	WB wt

Contactpersoon
Drs. L.T. van 't Hof
Datum
13 januari 2006
Ons kenmerk
DGP/WV/u.06.00235

Doorkiesnummer
070-3516872
Bijlage(n)
Alternatieven- en Variantennota
Uw kenmerk
-

Onderwerp
Consultatie Alternatieven- en Variantennota Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere;
verzoek om reactie

Geachte heer Ketting,

Het kabinet zal voor de zomer van 2006 in het kader van het programma Noordvleugel, in samenhang met besluitvorming over andere ruimtelijke ontwikkelingen, een keuze maken tussen de hoofdalternatieven, die in het kader van de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere worden onderzocht. Als één van de onderbouwende elementen voor deze besluitvorming is een Alternatieven- en Variantennota (kortweg AV-nota) opgesteld. Deze AV-nota vormt een samenvatting van de inhoudelijke informatie uit het onderzoek dat in de Planstudie tot nu toe is uitgevoerd. De AV-nota beschrijft de onderzochte alternatieven en de effecten daarvan.

Tussen 16 januari en 26 februari 2006 vindt over de AV-nota een consultatieronde plaats. Deze consultatieronde vind ik noodzakelijk om een besluit te kunnen nemen over de eerste fase van de planstudie. De meningen en standpunten, die uit deze consultatieronde naar voren komen, worden gebundeld in een consultatiedocument. Dit consultatiedocument vormt, samen met de inhoudelijke informatie uit de AV-nota, input voor de keuze van het kabinet voor één van de hoofdalternatieven. Nadat een keuze is gemaakt zal het gekozen alternatief verder worden uitgewerkt. Dit zal leiden tot een Trajectnota/MER, die in de loop van 2007 gereed zal zijn.

Rijkswaterstaat Noord-Holland
Postadres Postbus 3119, 2001 DC Haarlem
Bezoekadres Toekanweg 7

Telefoon 023 530 13 01
Fax 023 530 13 02

Bereikbaar met buslijn 70-71-75-85-175-176-236-300 vanaf station Haarlem (halte Europaweg/Schipholweg)

Ik verzoek u uw reactie op de AV-nota uiterlijk 26 februari 2006 toe te zenden aan:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
T.a.v. de heer drs. L.T. van 't Hof
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'K. Peijs', written over a horizontal line.

Karla Peijs

BIJLAGE 2

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat Noord-Holland

Bevoegd gezag: Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volksgezondheid Ruimtelijke Ordening en Milieu

Besluit: Tracébesluit

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.1

Activiteit: Uitbreiding c.q. aanpassing van de hoofdwegen tussen Haarlemmermeer en Almere

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 3 januari 2005

richtlijnenadvies uitgebracht: 17 maart 2005

richtlijnen vastgesteld: mei 2005

tussentijds toetsingsadvies uitgebracht op: 23 februari 2006

Bijzonderheden:

De Alternatieven en Variantennota en de Planstudie/MER 1^e fase zijn een eerste stap binnen de totale planstudie. Zij moeten een primaire afweging mogelijk maken tussen onderscheidende alternatieven voor het centrale deel van het plantraject, het gebied tussen de knooppunten Holendrecht en Muiderberg, te weten

- het Beprijzingsalternatief (betalen voor autorijden naar gebruik, tijd en plaats);
- het Stroomlijnalternatief (verbreden van A9, A1, A10 oost en A6 en het verbeteren van de knooppunten);
- het Verbindingsalternatief A6-A9 (nieuwe autosnelweg tussen de knooppunten Muiderberg en Holendrecht en verbreding van de bestaande snelwegen buiten dit centrale deel).

In de 2^e fase van de Planstudie zal één van deze alternatieven in meer detail uitgewerkt gaan worden en geïntegreerd worden in de totale corridor Schiphol-Amsterdam-Utrecht. In haar tussentijdse advies over de 1^e fase geeft de Commissie aan dat zij van oordeel is dat:

- Indien gekozen wordt voor het Beprijzingsalternatief of voor het Stroomlijnalternatief, de essentiële informatie in de AV-nota aanwezig is;
- Indien gekozen wordt voor het Verbindingsalternatief A6-A9 essentiële informatie ontbreekt. Dit betreft natuur- en hydrologische informatie, die nodig is in verband met het beoordelingskader van de Vogel- en Habitatrichtlijn. De Commissie adviseert bij keuze voor het Verbindingsalternatief A6-A9 een aanvulling op de AV-nota op te stellen voor de aspecten natuur en hydrologie.

Daarnaast geeft zij o.a. de volgende opmerkingen en aanbevelingen:

- maak expliciet dat het Beprijzingsalternatief als enige kosteneffectief is en beargumenteer waarom dit geen zou kunnen zijn;
- het onderzoek naar luchtkwaliteit af stemmen met de MER/SMB Bloemendalerpolder/KNSF-terrein;
- in de 2e fase de effecten voor de verkeersveiligheid op het HWN maar ook het OWN uitgebreider in beeld te brengen voor het gekozen alternatief;
- in de 2e fase de effecten op het onderliggend wegennet en de mogelijke terugslag op het hoofdwegennet nadrukkelijk in beeld te brengen voor het gekozen alternatief en daarbij af te wegen of een IJmeerverbinding (zonder tol) als regionale verbinding in combinatie met het gekozen alternatief een reële optie is en wat de effecten daarvan zijn;
- in de 2e fase meer aandacht te besteden aan de effectbeschrijving op landschap en aan indirecte effecten.

Samenstelling van de werkgroep:

ir. J.A. Huizer
ir. W.H.A.M. Keijsers
ir. N.G. Ketting (voorzitter)
prof.dr. H.J. Meurs
ing. B. Peters
dr. P.P. Schot
ir. B. Smolders
ing. R.L. Vogel

Secretaris van de werkgroep: dr. N.W.M. van Buren

Toetsingsadvies over de Alternatieven- en Variantennota Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere/ MER 1^e fase

De Minister heeft het voornemen om de hoofdwegen tussen Haarlemmermeer en Almere aan te passen c.q. uit te breiden. De Alternatieven en Variantennota en de Planstudie/MER 1^e fase zijn een eerste stap binnen de totale planstudie. Zij moeten een primaire afweging mogelijk maken tussen onderscheidende alternatieven voor het centrale deel van het plantraject, het gebied tussen de knooppunten Holendrecht en Muiderberg, te weten:

- het Beprijzingsalternatief (betalen voor autorijden naar gebruik, tijd en plaats);
- het Stroomlijnalternatief (verbreden van A9, A1, A10 oost en A6 en het verbeteren van de knooppunten);
- het Verbindingsalternatief A6-A9 (nieuwe autosnelweg tussen de knooppunten Muiderberg en Holendrecht en verbreding van de bestaande snelwegen buiten dit centrale deel).

In dit tussentijdse advies geeft de Commissie m.e.r. een beoordeling van de Planstudie/MER 1^e fase.

In de 2^e fase van de Planstudie zal één van deze alternatieven in meer detail uitgewerkt gaan worden en geïntegreerd worden in de totale corridor Schiphol-Amsterdam-Utrecht.

ISBN 90-421-1754-0