

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

**Definitief tussentijds toetsingsadvies voor de
Alternatieven- en Variantennota en de aanvulling daarop**

24 mei 2006 / rapportnummer 1491-214



commissie voor de milieueffectrapportage

Minister van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Postbus 2090 1
2500 EX Den Haag

uw kenmerk

uw brief
19 april 2006

ons kenmerk
1491-212/vB/ks

onderwerp
Definitief tussentijds toetsingsadvies voor
de Alternatieven- en Variantennota
Planstudie/MER Schiphol-Amsterdam-
Almere 1^e fase en de aanvulling daarop

doorkiesnummer
(030) 234 76 51

Utrecht,
24 mei 2006

Geachte mevrouw Peijs,

Met bovengenoemde brief stelde u (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies uit te brengen in het kader van de Planstudie/MER Schiphol-Amsterdam-Almere 1^e fase en de aanvulling daarop. Overeenkomstig uw verzoek bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

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 nadere informatie over het vervolg van dit project krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

ir. N.G. Ketting
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Planstudie/MER Schiphol-Amsterdam-
Almere

in c.c. Minister van VROM

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

Definitief tussentijds toetsingsadvies voor de
Alternatieven- en Variantennota Planstudie/MER Schiphol-
Almere-Amsterdam 1^e fase en de aanvulling daarop

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het definitief
tussentijds toetsingsadvies voor de Alternatieven- en Variantennota Planstu-
die /MER Schiphol-Almere-Amsterdam 1^e fase en de aanvulling daarop,

uitgebracht aan Minister van Verkeer en Waterstaat, als coördinerend be-
voegd gezag, door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

Planstudie /MER Schiphol-Almere-Amsterdam,

de secretaris

N.v. Buren

dr. N.W.M. van Buren

de voorzitter



ir. N.G. Ketting

Utrecht, 24 mei 2006

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. HOOFDPUNTEN VAN DE BEOORDELING	3
2.1 Algemeen	3
2.2 Doelstelling.....	3
2.3 Realiteitswaarde alternatieven.....	3
2.4 Effecten.....	4
2.4.1 Verkeer.....	4
2.4.2 Leefbaarheid.....	4
2.4.3 Hydrologie en ecologie	4
2.4.4 Kosteneffectiviteit	4
2.4.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	5
2.5 Tweede fase	5
3. DEFINITIEF OORDEEL OVER DE AV-NOTA EN DE PLANSTUDIE/MER 1^E FASE EN DE TWEE AANVULLINGEN DAAROP	5
3.1 Algemeen	5
4. OORDEEL OVER DE AANVULLINGEN	5
4.1 Natuur	5
4.2 Hydrologie.....	7
4.3 Nieuwe tunnelmondvarianten.....	8
5. EERDERE OPMERKINGEN TEN BEHOEVE VAN BESLUITVORMING 1^E FASE	8
5.1 Beprijzing.....	8
5.2 Verkeersveiligheid	9
5.3 IJmeeralternatief.....	9
6. EERDERE OPMERKINGEN TEN BEHOEVE VAN INVULLING 2^E FASE	10
6.1 Onderliggend wegennet.....	10
6.2 Lucht	10
6.3 Landschap.....	11
6.4 Lange termijn ruimtelijke effecten.....	12

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 19 april 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Projectgegevens

1. INLEIDING

Rijkswaterstaat Noord-Holland, als initiatiefnemer, wil de bereikbaarheid van het gebied rond Schiphol, Amsterdam en Almere verbeteren. Daarvoor is Rijkswaterstaat een Planstudie/m.e.r. (milieueffectrapportage) gestart. De Alternatieven en Varianten-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.

Op 13 januari 2006 is de Commissie voor de milieueffectrapportage door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van VROM gevraagd advies te geven over de AV-nota en de Planstudie/MER 1^e fase¹. Op 23 februari 2006 heeft de Commissie hierover een advies uitgebracht². Daarin is aangegeven dat de Commissie 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.

Tevens werd in dit advies van de Commissie een aantal aanbevelingen gedaan voor de besluitvorming in de eerste fase en invulling van de tweede fase. Deze aanbevelingen zijn ook in dit advies opgenomen. Het uiteindelijke oordeel van de Commissie in dit advies is derhalve zelfstandig te lezen.

De ministers hebben aangegeven een aanvulling voor de aspecten natuur en hydrologie te willen opstellen. De aanvulling is door de Commissie ontvangen en getoetst. Het betreft:

- Passende beoordeling Naardermeer en voortoets Oostelijke Vechtplassen, Altenburg & Wybenga, A&W-rapport 805, 2006;
- Onderzoek effecten van de Hoofdwegverbinding Schiphol-Amsterdam-Almere op de zoet-zout verdeling in het grondwater nabij het Naardermeer, TNO Bouw en Ondergrond, 2006-U-R0053/A, 14 april 2006;

1. De AV-nota bevat ook de Planstudie/MER Schiphol-Amsterdam-Almere MER, eerste fase + deelrapporten en Verkeerskundige analyses planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere.
2. Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere/MER 1^e fase, Tussentijds toetsingsadvies over de Alternatieven- en Variantennota, 23 februari 2006, rapportnummer 1491-155.

- Bijgewerkte versie van het Deelrapport Grondwatermodel, Grontmij, 19 april 2006.

Naar aanleiding van de consultatieronde van het bevoegd gezag met de regio in januari/februari zijn 3 extra varianten van de boortunnel in de bovenstaande rapportages meegenomen. Deze tunnelvarianten maakten nog geen onderdeel uit van de Alternatieven en variantennota. De Commissie heeft opheldering gevraagd over de locatie van deze tunnelvarianten. Daarvoor ontving zij onderstaand rapport:

- Verbinding A1 (Gooi) met lange tunnel, Een beschrijving van de mogelijkheden, de kosten en de effecten, 28 maart 2006, Rijkswaterstaat.

Bij brief van 19 april 2006³ hebben de ministers de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over deze aanvulling.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.⁴ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Tijdens de toetsing van de aanvulling heeft op 1 mei 2006 een gesprek plaatsgevonden tussen de Commissie, het bevoegde gezag en de initiatiefnemer. Daar heeft de Commissie kenbaar gemaakt dat in de aanvulling naar haar oordeel essentiële informatie ontbrak voor het aspect hydrologie. Naar aanleiding daarvan heeft de initiatiefnemer een tweede aanvulling gemaakt, namelijk:

- Onderzoek naar de effecten van de Hoofdwegverbinding A6-A9 op zoet-zout grondwater nabij het Naardermeer, TNO-rapport, 11 mei 2006, 2006-U-R0072/A.

Deze is op 12 mei 2006 ontvangen⁵.

Voor de Alternatieven en Varianten-nota heeft een consultatiefase in januari/februari 2006 plaatsgevonden. Het bevoegd gezag heeft in deze fase een aantal groepen gevraagd om hun mening. Bevoegd gezag heeft gekozen om de Commissie niet te vragen deze resultaten mee te nemen in haar advisering. Derhalve zijn deze resultaten niet verwerkt in dit advies.

De aanvullingen hebben niet ter visie gelegen. Daarom is in dit advies inspraak over de aanvullingen niet beschouwd. De Commissie adviseert de aanvullingen bij het besluit over de tracékeuze ter visie te leggen.

Dit advies van de Commissie bevat het oordeel over alle ontvangen informatie.

3. Zie bijlage 1.

4. Zie bijlage 2 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

5. Zie bijlage 1a.

2. HOOFDPUNTEN VAN DE BEOORDELING

2.1 Algemeen

De Planstudie/MER Schiphol-Amsterdam-Almere 1^e fase moet het Kabinet voldoende informatie geven om medio 2006 een principebesluit te nemen over de manier waarop de verkeers- en leefbaarheidproblemen op en rond Schiphol-Amsterdam-Almere kunnen worden opgelost.

Onderzocht zijn:

- het Beprijzingsalternatief: betalen voor autorijden naar gebruik, tijd en plaats;
- het Stroomlijnalternatief: verbreden van A9, A1, A10 oost en A6;
- het Verbindingsalternatief A6-A9: aanleg van een nieuwe autosnelweg tussen de knooppunten Muiderberg en Holendrecht en daarbuiten verbreding van bestaande snelwegen.

Deze alternatieven zijn getoetst aan twee doelen: verbetering van de bereikbaarheid en accommodatie van de vraag naar vervoer. Daarnaast zijn milieueffecten in kaart gebracht en zijn de maatschappelijke kosten en baten van de alternatieven onderzocht.

De Commissie concludeert dat de Planstudie/MER 1^e fase samen met de aanvullingen daarop voldoende informatie verschaffen om een principe keuze tussen de alternatieven te maken.

2.2 Doelstelling

Uit de beschikbare informatie blijkt het volgende:

De keuze en prioriteit van de doelstellingen bepaalt de waarde van de alternatieven. Indien het accent ligt op bereikbaarheid dan zijn het Beprijzingsalternatief, het Stroomlijnalternatief en het Verbindingsalternatief reële alternatieven. Indien het accent ligt op het accommoderen van een niet door beprijzingsmaatregelen gebreidelde groei van het autoverkeer zijn alleen het Stroomlijnalternatief en het Verbindingsalternatief reële alternatieven.

2.3 Realiteitswaarde alternatieven

Uit de beschikbare informatie blijkt het volgende:

De IJmeerverbinding (wegverbinding dan wel weg- en spoorverbinding) is niet als een volwaardig alternatief meegenomen in de Planstudie/MER 1^e fase omdat de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM deze verbinding zien als een regionale oplossing.

2.4 Effecten

Uit de beschikbare informatie blijkt het volgende:

2.4.1 Verkeer

- Wanneer de keuze ligt op het verbeteren van de bereikbaarheid en niet op het accommoderen van het verkeer, dan is het Beprijzingsalternatief het meest milieuvriendelijk alternatief.
- Het Stroomlijn- en het Verbindingsalternatief accommoderen de verkeersgroei op het hoofdwegennet en leiden tot verbetering van de bereikbaarheid.
- De verkeersveiligheid kan geen rol spelen in de besluitvorming voor de eerste fase omdat de cijfers in de Planstudie/MER 1^e fase onvoldoende betrouwbaar zijn.

2.4.2 Leefbaarheid

- Met name het Stroomlijnalternatief en de bovengrondse variant van het Verbindingsalternatief hebben effecten op lucht en geluid in de directe omgeving van het tracé.
- Zowel het Stroomlijn- als het Verbindingsalternatief hebben ingrijpende effecten (verkeersintensiteit, lucht, geluid) op de aansluitende wegvakken (zoals het A9-gedeelte door Amstelveen). Het Beprijzingsalternatief heeft deze niet.

2.4.3 Hydrologie en ecologie

- Zowel het Stroomlijn- als het Verbindingsalternatief hebben in de directe omgeving van de tracés gevolgen voor de hydrologie en de ecologie (dit betreft natuur die *niet* beschermd is in het kader van Natura 2000). De verwachting is dat de hydrologische effecten mitigeerbaar zijn.
- Het Verbindingsalternatief zal, bij een adequate en zorgvuldige uitvoering, geen significante effecten hebben op de hydrologie van het Naardermeer.
- Zowel het Stroomlijn- als het Beprijzingsalternatief hebben geen significante gevolgen voor beschermde natuur in Natura 2000-gebieden.
- Bij de boortunnelvarianten⁶ van het Verbindingsalternatief zijn, afhankelijk van de uitvoering, geen significante gevolgen te verwachten voor het Natura 2000-gebied Naardermeer.
- Bij een bovengrondse, verdiepte of in situ ligging van het Verbindingsalternatief treden er mogelijk significante ecologische effecten op voor het Natura 2000-gebied Naardermeer.

2.4.4 Kosteneffectiviteit

Voor zowel het Stroomlijnalternatief als het Verbindingsalternatief geldt dat de kosten hoger zijn dan de maatschappelijke baten. Het Beprijzingsalternatief is als enige kosteneffectief.

6. Dit betreft de varianten: midden, west, oost, lange tunnel met/zonder aansluiting op de A1.

2.4.5 **Landschap, cultuurhistorie en archeologie**

Met name de bovengrondse varianten van het Verbindingsalternatief hebben negatieve effecten op het landschap, de cultuurhistorie en de archeologie.

2.5 Tweede fase

De Commissie adviseert in de tweede fase met name aandacht te besteden aan:

- de hinderaspecten (geluid, lucht, bereikbaarheid) voor de passage door Amsterdam-Zuidoost (Gaasperdammerweg) in de aanleg- en in de gebruiksfase bij keuze voor het Stroomlijnalternatief;
- specifiek ecologisch onderzoek om voldoende zekerheid te krijgen over de gevolgen voor de beschermde natuur bij uitwerking van varianten van het Verbindingsalternatief
- specifiek hydrologisch onderzoek bij zowel het Stroomlijn- als het Verbindingsalternatief om inzicht te krijgen in de (lokale) effecten;
- de leefbaarheid, zowel direct rondom de aan te leggen infrastructuur als op de belangrijke aansluitende routes;
- de verkeersveiligheid;
- de invloed van de IJmeerverbinding zonder tol ter beperking van de omvang van de ingreep;
- de lange termijn ruimtelijke effecten.

3. DEFINITIEF OORDEEL OVER DE AV-NOTA EN DE PLANSTUDIE/MER 1^E FASE EN DE TWEE AANVULLINGEN DAAROP

3.1 Algemeen

De Commissie concludeert dat de AV-nota en de Planstudie/MER 1^e fase te samen met de twee aanvullingen de essentiële informatie bevatten om een principe keuze te maken tussen het Beprijzingsalternatief, het Stroomlijnalternatief en het Verbindingsalternatief A6-A9.

4. OORDEEL OVER DE AANVULLINGEN

4.1 Natuur

AV-nota en Planstudie/MER 1^e fase

De informatie die in februari 2006 is gegeven in de AV-nota en de Planstudie/MER 1^e fase was niet volledig en actueel genoeg om het bevoegd gezag in staat te stellen een goede afweging te maken tussen de verschillende alternatieven. Op basis van de AV-nota en de Planstudie/MER 1^e fase concludeerde de Commissie dat significante gevolgen voor het Natura 2000-gebied Naardermeer niet zijn uit te sluiten bij een keus voor het Verbindingsalternatief. Het gaat daarbij om mogelijk negatieve effecten op een habitattypen en op soorten waarvoor instandhoudingsdoelen zijn geformuleerd, te weten hoogveenbos

en de soorten Purperreiger (broedvogel), Grauwe Gans en Kolgans (beide niet-broedvogel).

Aanvulling

Naardermeer

Door middel van de Passende Beoordeling (PB) Naardermeer is voorzien in de geconstateerde leemten in informatie. De PB bevat voldoende en correcte informatie over het habitatype hoogveenbos en de eerdergenoemde vogelsoorten van het Naardermeer. Daarnaast geeft de PB een correcte beschrijving van overige relevante natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied (met name habitatypen, broedvogels en Meervleermuis). Naar het oordeel van de Commissie is alle informatie juist en navolgbaar vertaald naar de mogelijke gevolgen van de verschillende varianten van het Verbindingsalternatief A6/A9 op de habitatypen en soorten waarvoor instandhoudingsdoelen gelden.

Uit de informatie blijkt dat er mogelijk significante gevolgen optreden bij de bovengrondse, verdiepte en in situ varianten van het Verbindingsalternatief. Op basis van correcte informatie wordt terecht geconcludeerd dat bij de boortunnelvarianten (midden, west, oost, lange tunnel met/zonder aansluiting op de A1) géén significante gevolgen te verwachten zijn.

Oostelijke Vechtplassen

Daarnaast bevat de PB een “voortoets Oostelijke Vechtplassen”. Deze heeft tot doel om te bepalen of negatieve effecten te verwachten zijn op de habitatypen en soorten die een rol hebben gespeeld bij de aanwijzing van de Oostelijke Vechtplassen (waaronder de Ankeveense Plassen) als Natura 2000-gebied. De voortoets concludeert op juiste gronden dat aantasting van beschermde waarden niet te verwachten is. Er zijn echter wel kennisleemten die bij een vervolgfase aandacht verdienen. Dit om te kunnen voldoen aan het uitgangspunt van de Natuurbeschermingswet dat “zekerheid van géén aantasting” gegeven moet worden.

■ Indien het Kabinet opteert voor het Verbindingsalternatief A6-A9 dan adviseert de Commissie om in de tweede fase:

- aanvullende veldgegevens te verzamelen over de functie en draagkracht van het tracé-gebied voor de Meervleermuis en voor de vogelsoorten waarvoor instandhoudingsdoelen voor het Natura 2000-gebied zijn geformuleerd;
- de ‘Kolgansdagen’ (gewogen maat voor terreingebruik door Kolgans, Grauwe Gans en andere herbivore watervogels) terug te rekenen naar de toetsbare kwantitatieve instandhoudingsdoelen zoals die in de aanwijzingsbesluiten worden verwerkt;
- informatie te verzamelen over het terreingebruik van de vogelsoorten Purperreiger, Kolgans, Grauwe Gans en Smient van de Oostelijke Vechtplassen;
- de functie(s) van de bufferzone voor te behouden of voor te ontwikkelen natuurwaarden in het Naardermeer ruimtelijk en kwantitatief in beeld te brengen. Focus hierbij op a) de functie van de bufferzone als bijdrage aan behoud en verbetering van de regionale samenhang (vanuit de afwegingskaders van de EHS en de Nbw⁷), b) de functie voor de hydrologie van het Naardermeer en c) de actuele/potentiële natuurwaarde van de bufferzone zelf.

7. Vanuit de algemene instandhoudingsdoelstelling “behoud en waar nodig herstel van de ruimtelijke samenhang met de omgeving ten behoeve van de duurzame instandhouding van de in Nederland voorkomende natuurlijke habitats en soorten”.

Deze informatie is nodig voor een gefundeerde variantkeuze en voor het succesvol doorlopen van de vergunningprocedure op grond van de Natuurbeschermingswet.

4.2 Hydrologie

AV-nota en Planstudie/MER 1^e fase

Bij de toetsing van de AV-nota en Planstudie/MER 1^e fase constateerde de Commissie dat de effecten van ingrepen voor het Verbindingsalternatief op de verplaatsing van de zoet-brak-zout grenzen in het grondwater niet afdoende in beeld waren gebracht. Verplaatsing van zoet-zout grensvlakken kan van invloed zijn op de landbouwfunctie en op de natuurwaarden. Deze verplaatsing dient met name in beeld te worden gebracht voor het Naardermeer (Natura 2000 gebied) en het gebied ten westen van het Naardermeer. In laatst genoemd gebied zijn de grootste veranderingen in het grondwater te verwachten en zit de brakwatergrens het dichtst bij het oppervlak.

Voor dit gebied heeft de Commissie in haar advies van 23 februari een detailstudie aanbevolen waarbij rekening wordt gehouden met dichtheidsverschillen in het grondwater om tot betrouwbare modelberekeningen te komen. Het niet meenemen van aanwezige dichtheidsverschillen in het grondwater in modelberekeningen kan tot gevolg hebben dat de snelheidsverdeling in het grondwatersysteem niet goed wordt berekend, zowel naar richting als naar grootte. Dit kan gevolgen hebben voor de berekende kwel- en infiltratie (hoeveelheden en gebieden) en de berekende verdeling van de grondwaterkwaliteit, zowel ter plaatse van de ingreep als stroomopwaarts en stroomafwaarts. Indirect zijn daardoor gevolgen voor de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied Naardermeer niet uit te sluiten.

Eerste aanvulling

In het TNO-rapport “Onderzoek effecten van de Hoofdwegverbinding Schiphol-Amsterdam-Almere op de zoet-zout verdeling in het grondwater nabij het Naardermeer” (van 14 april 2006) wordt voorzien in deze leemte. Daarin zijn de effecten van een tunnel beschreven op de kwelintensiteit, de zoet-brak-zout grenzen in het grondwater en de zoutbelasting van het oppervlaktewater. Daarbij is uitgegaan van worst-case benaderingen voor zowel het type tunnel als de aanwezigheid van een zandbaan ter plaatse van de tunnel. Voor de berekening van effecten is een 2-dimensionaal grondwatermodel gebruikt dat rekening houdt met dichtheidsverschillen in het grondwater.

De Commissie constateerde dat de verantwoording van de gebruikte modelleringsaanpak niet werd onderbouwd, zodat niet kon worden geconcludeerd of de effecten juist berekend waren. Daarom is gevraagd om een onderbouwing van de gebruikte methodiek.

Tweede aanvulling

Het TNO rapport “Onderzoek naar de effecten van de Hoofdwegverbinding A6-A9 op zoet-zout grondwater nabij het Naardermeer”, van 11 mei 2006 levert deze onderbouwing. Daarmee is voldoende inzichtelijk gemaakt dat de geleverde conclusies betrouwbaar zijn.

Met de verstrekte aanvullende informatie wordt voldoende aannemelijk gemaakt dat alle varianten van het Verbindingsalternatief een verwaarloosbaar effect heeft op de hydrologische situatie van het Naardermeer zelf. Mogelijke lokale effecten daarbuiten zijn niet onderscheidend voor deze fase, en kunnen in de tweede fase worden onderzocht.

- Indien het kabinet opteert voor het Verbindingsalternatief A6-A9 dan adviseert de Commissie om in de tweede fase voor een gefundeerde variantkeuze de (lokale) hydrologische effecten van de verschillende tunnelmondvarianten in beeld te brengen.

Ook voor het Stroomlijnalternatief geldt overigens dat er (lokaal) hydrologische effecten zullen optreden. Deze dienen in een tweede fase nader te worden onderzocht.

- Bij een keuze voor het Stroomlijnalternatief dient inzicht in de (lokale) hydrologische effecten te worden gegeven.

4.3 Nieuwe tunnelmondvarianten

Uit de consultatieronde die heeft plaatsgevonden zijn drie nieuwe tunnelmondvarianten naar voren gekomen. In de eerste aanvulling zijn deze drie nieuwe tunnelmondvarianten meegenomen. De beschreven varianten zijn bedoeld om het verkeer op de A1 vanuit het Gooi te laten aansluiten op het Verbindingsalternatief, zodat dit verkeer niet noodgedwongen van de huidige infrastructuur gebruik hoeft te maken. De AV-nota en Planstudie/MER 1^e fase gaat nog uit dat de lange tunnel deze aansluiting niet kent.

De Commissie verwacht niet dat dit zal leiden tot significante wijzigingen in verkeersintensiteiten. Dit betekent ook geen wijzigingen in de scores van de afgeleide effecten geluid en luchtkwaliteit. Voor de 1^e fase zal dit derhalve geen onderscheidend criterium zijn. Wel zal afhankelijk van de betreffende tunnelmondvariant de locatie van de emissie (zowel voor geluid als lucht) verschillend zijn.

- De Commissie adviseert in de tweede fase bij keuze voor het Verbindingsalternatief de lokale emissie bij de tunnelmondvarianten inzichtelijk te maken.

5. **EERDERE OPMERKINGEN TEN BEHOEVE VAN BESLUITVORMING 1^E FASE**

Onderstaande opmerkingen maakten reeds onderdeel uit van het eerdere advies van de Commissie⁸. Volledigheidshalve zijn deze hier nogmaals opgenomen.

5.1 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. Dit betekent dat voor beide alternatieven geldt dat de kosten hoger zijn dan de maatschappelijke baten.
- 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).

8. Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere/MER 1e fase, Tussentijds toetsingadvies over de Alternatieven- en Variantennota, 23 februari 2006, rapportnummer 1491-155.

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 cq welke relatieve prioriteit aan de doelen wordt toegekend.

- 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 als eerste doelstelling, dan is het Beprijzingsalternatief het mma en een reëel te kiezen alternatief.

5.2 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 slechts 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 uitgebreider in beeld te brengen voor het gekozen alternatief. Immers verkeersveiligheid hangt in sterke mate af van de wijze waarop de projecten concreet worden gerealiseerd.

5.3 IJmeeralternatief

In het Achtergronddocument verantwoording Richtlijnen wordt door de bevoegde instanties aangegeven, waarom het IJmeeralternatief niet als zelfstandig volwaardig alternatief hoeft 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.

9. Zie blz. 16 en 123 van de AV-nota.

10. Zie blz. 27 van het MER.

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.

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 voornemen is een combinatie echter naar de mening van de Commissie relevante informatie.

- De Commissie adviseert om resultaten van studies naar de IJmeervarianten zoals die regionaal worden opgepakt, nadrukkelijk te betrekken bij de besluitvorming en besluiten op netwerkniveau te nemen, zonder nadrukkelijk onderscheid te maken tussen wegbeheerders/infraproviders.

6. EERDERE OPMERKINGEN TEN BEHOEVE VAN INVULLING 2^E FASE

6.1 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 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.

6.2 Lucht

De planstudie/MER 1^e fase geeft aan dat bij realisatie van het Stroomlijnalternatief 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 ver-

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

keersgegevens als input gerekend. Mogelijk is het verschil te verklaren door een verschil in schaalniveau. Dit behoeft toelichting in de tweede fase. 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. De Commissie dringt er op aan om ten behoeve van de Planstudie/MER 2^e fase te komen tot goede afstemming met het definitieve MER/SMB Bloemendalerpolder-KNSF-terrein¹².

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 luchtkwaliteit 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 uitkomt¹³, 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 tweede 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.

6.3 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. Dit MER is nu definitief: Milieueffectrapport/Strategische Milieubeoordeling (MER/SMB) Bloemendalerpolder/KNSF-terrein, april 2006, DHV.

13. 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.

6.4 Lange termijn ruimtelijke 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 lange termijn ruimtelijke effecten van de te beschouwen varianten.

BIJLAGEN

bij het definitief tussentijds toetsingsadvies voor de Alternatieven- en Variantennota Planstudie/MER Schiphol-Amsterdam-Almere 1^e fase en de aanvulling daarop

(bijlagen 1 t/m 2)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 19 april 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat

Commissie voor de m.e.r.
t.a.v. mevrouw dr. N.W.M van Buren
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	20 APR. 2006
nummer	1491-169 t/m 171
dossier	
naam naar :	vB KS

Contactpersoon
Eric Ivens
Datum
19 april 2006
Ons kenmerk
-

Doorkiesnummer
023-5301038
Bijlage(n)
3 rapporten
Uw kenmerk
-

Onderwerp
aanvullend onderzoek MER Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere

Geachte mevrouw van Buren,

Op verzoek van Leo van 't Hof van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat stuur ik u hierbij de rapportages van de aanvullende onderzoeken in het kader van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere. Als aanvulling op de Alternatieven en Variantennota (januari 2006) is voor de aspecten natuur en hydrologie aanvullend onderzoek verricht. De resultaten van deze onderzoeken vindt u in de volgende rapportages:

- Passende beoordeling Naardermeer en voortoets Oostelijke Vechtplassen door Altenburg & Wymenga
- Onderzoek effecten van de Hoofdwegverbinding Schiphol-Amsterdam-Almere op de zoet-zout verdeling in het grondwater nabij het Naardermeer door TNO Bouw en Ondergrond;
- Bijgewerkte versie van het Deelrapport Grondwatermodel door Grontmij.

Opmerking bij de rapportages

Naar aanleiding van de consultatieronde met de regio in januari/februari zijn 3 extra varianten van de boortunnel in studie genomen. Deze tunnelvarianten maakten nog geen onderdeel uit van de Alternatieven en variantennota. In bovengenoemde onderzoeken zijn deze tunnelvarianten wel meegenomen. In de rapportages vindt u naast een beoordeling van de varianten uit de AV-nota ook een toets op deze extra boortunnelvarianten.

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)

Indien u naar aanleiding van deze aanvullende rapportages vragen heeft, kunt u contact opnemen met de heer Eric Ivens, bereikbaar op telefoonnummer 023 – 5301038.

Met vriendelijke groet,

De Projectmanager van de
Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere

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

Ir. B. Verveen

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: Het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied rond Schiphol, Amsterdam en Almere.

Procedurale gegevens:

kennisgeving startnotitie: 3 januari 2005

richtlijnenadvies uitgebracht: 17 maart 2005

richtlijnen vastgesteld: mei 2005

tussentijds toetsingsadvies uitgebracht op: 23 februari 2006

aanvullend tussentijds toetsingsadvies uitgebracht op: 24 mei 2006

Bijzonderheden:

De Planstudie/MER Schiphol-Amsterdam-Almere 1^e fase moet het Kabinet voldoende informatie geven om medio 2006 een principebesluit te nemen over de manier waarop de verkeers- en leefbaarheidproblemen op en rond Schiphol-Amsterdam-Almere opgelost kunnen worden. Onderzocht zijn:

- het Beprijzingsalternatief: betalen voor autorijden naar gebruik, tijd en plaats;
- het Stroomlijnalternatief: verbreden van A9, A1, A10 oost en A6;
- het Verbindingsalternatief A6-A9: aanleg van nieuwe autosnelweg tussen Muiderberg en Holendrecht en daarbuiten verbreding van de bestaande snelwegen.

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.

Uit het in februari 2006 gepubliceerde MER concludeert de Commissie dat het Beprijzingsalternatief een reëel alternatief is wanneer het accent wordt gelegd op verbeteren van de bereikbaarheid in plaats van op het accommoderen van zo veel mogelijk verkeer. Bij een accent op bereikbaarheid is het Beprijzingsalternatief ook het meest milieuvriendelijke alternatief. Uit de kostenbaten analyse bleek tevens dat het Beprijzingsalternatief als enige alternatief kosteneffectief is.

Een IJmeer-verbinding is in het MER slechts aanvullend op het Stroomlijnalternatief en het Verbindingsalternatief onderzocht, als OV-verbinding in combinatie met een weg met tolheffing. De Commissie adviseert om in de 2e fase te onderzoeken of een IJmeerverbinding zonder tol de omvang van de ingreep kan beperken.

In februari van dit jaar constateerde de Commissie dat de beschrijving van de effecten van het Verbindingsalternatief A6-A9 op natuur en waterhuishouding te kort schoot. Zo ontbrak informatie over waar waardevolle soorten zich be-

vinden en in welke aantallen deze daar voorkomen. Ook het effect van verplaatsing van het grensvlak tussen zoet en zout water in de ondergrond op natuurwaarden ontbrak. De conclusie in het MER dat géén van de alternatieven significante effecten geeft op beschermde natuur van het Natura 2000 gebied het Naardermeer, kon op basis van de gegeven informatie niet getrokken worden.

Met de door de Commissie gevraagde aanvullende informatie over de effecten op natuurwaarden en waterhuishouding van het Naardermeer wordt nu voldoende onderbouwd dat:

- géén van de uitvoeringsvarianten van het Verbindingsalternatief – bij een adequate uitvoering - significante effecten geeft op de hydrologie van het Naardermeer;
- bij een bovengrondse, verdiepte of in situ ligging van het Verbindingsalternatief A6-A9 er mogelijk significante effecten op beschermde natuur van het Naardermeer gaan optreden;
- alleen bij boortunnelvarianten van het Verbindingsalternatief er géén significante effecten behoeven op te treden op beschermde natuur van het Naardermeer; ook dit is afhankelijk van de feitelijke uitvoering.

Van het Beprijzingsalternatief en het Stroomlijnalternatief was al eerder bekend dat ze geen effecten hebben op het Natura 2000 gebied Naardermeer.

Wanneer gekozen wordt voor het Verbindingsalternatief zal er dus in de tweede fase specifiek ecologisch onderzoek nodig zijn om een keuze te kunnen maken tussen inrichtingsvarianten en om volledige zekerheid te kunnen geven over de gevolgen voor de beschermde natuur.

Tevens wordt in het advies een aantal andere aanbevelingen gedaan voor de tweede fase.

Samenstelling van de werkgroep:

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

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

Definitief tussentijds toetsingsadvies voor de Alternatieven- en Variantennota Planstudie/MER Schiphol-Amsterdam-Almere 1^e fase en de aanvulling daarop

Rijkswaterstaat Noord-Holland, als initiatiefnemer, wil de bereikbaarheid van het gebied rond Schiphol, Amsterdam en Almere verbeteren. De Planstudie/MER Schiphol-Amsterdam-Almere 1^e fase zijn een eerste stap binnen de totale planstudie. Zij moeten een primaire afweging mogelijk maken tussen onderscheidende alternatieven die de verkeers- en leefbaarheidproblemen op en rond Schiphol-Amsterdam-Almere kunnen oplossen. Onderzocht zijn:

- het Beprijzingsalternatief: betalen voor autorijden naar gebruik, tijd en plaats;
- het Stroomlijnalternatief: verbreden van A9, A1, A10 oost en A6;
- het Verbindingsalternatief A6-A9: aanleg van nieuwe autosnelweg tussen Muiderberg en Holendrecht en daarbuiten verbreding van de bestaande snelwegen.

In dit advies geeft de Commissie m.e.r. een beoordeling van de Planstudie/MER 1^e fase en de aanvullingen die zijn gemaakt voor de aspecten hydrologie en ecologie.

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.