

Omlegging A9 bij Badhoevedorp

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

30 maart 2007 / rapportnummer 1867-48



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
T.g.v. Directoraat-Generaal Personenvervoer
Beleidsgroep Wegen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

uw kenmerk
DGP/WV/u.07.00193

uw brief
12 januari 2007

ons kenmerk
1867-49/Ko/jr

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het MER
Omlegging A9 bij Badhoevedorp

doorkiesnummer
(030) 234 76 37

Utrecht,
30 maart 2007

Geachte Minister,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de Omlegging van de A9 bij Badhoevedorp.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

ir. N.G. Ketting
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Omlegging A9 bij Badhoevedorp

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

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Omlegging A9 bij Badhoevedorp

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over de Omlegging van de A9 bij Badhoevedorp,

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

de werkgroep m.e.r.
Omlegging A9 bij Badhoevedorp,

de secretaris



drs. G. Korf

de voorzitter



ir. N.G. Ketting

Utrecht, 30 maart 2007

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. PROCEDURE	1
3. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES	2
4. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING	3
4.1 Achtergrond, probleemstelling en doel	3
4.2 Beleidskader.....	3
5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	3
5.1 Algemeen	3
5.2 Referentie.....	4
5.3 Alternatieven	4
5.4 Meest milieuvriendelijk alternatief	5
6. VERKEERS- EN MILIEUASPECTEN	5
6.1 Verkeer	5
6.2 Woon- en leefmilieu.....	6
6.2.1 Lucht.....	6
6.2.2 Geluid	7
6.2.3 Externe veiligheid.....	8
6.2.4 Leefbaarheid.....	8
6.3 Bodem en water.....	8
6.4 Natuur	9
7. OVERIGE ASPECTEN	9
8. VORM EN PRESENTATIE	9
9. SAMENVATTING VAN HET MER	9

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 12 januari 2007 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 22 d.d. 31 januari 2007
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

Rijkswaterstaat directie Noord-Holland heeft het voornemen om de situatie rond de A9 bij Badhoevedorp te verbeteren. De A9 doorsnijdt de bebouwde kom van Badhoevedorp. Dit is niet wenselijk vanwege de effecten op de leefbaarheid en de barrièrewerking in het dorp. Het voornemen is dit deel van de A9 naar het zuidwesten te verleggen, om de bebouwde kom heen. Hiervoor zal een Tracébesluit worden genomen door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu.

Bij brief van 12 januari 2007 is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER)¹. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant².

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. – verder aangeduid als ‘de Commissie’³. Het bedoelt aan te geven welke informatie het MER moet bieden om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat dit advies **niet** zelfstandig leesbaar is, maar in combinatie met de startnotitie moet worden gelezen.

Via het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

De Commissie heeft bij het opstellen van haar advies, naast de startnotitie, kennisgenomen van:

- de bestuursovereenkomst ‘Omlegging A9 te Badhoevedorp’ en de bijbehorende projectscope (getekend 31 oktober 2005);
- het convenant ‘Mainport en Groen’ (getekend 29 november 1996);
- het Streekplan ‘Noord-Holland zuid’.

2. PROCEDURE

Op dit moment is er nog geen duidelijkheid over de invulling van het vrijkomende tracé van de A9 en van de driehoek tussen Badhoevedorp, Schiphol en de A4. De manier waarop deze ruimte wordt ingevuld is echter essentieel om te kunnen bepalen:

- welke eisen er vanuit het verkeersaanbod aan de A9 worden gesteld;
- wat de daadwerkelijke milieuwinst in de nieuwe situatie is.

Tevens stelt verlegging van de A9 randvoorwaarden aan de ruimtelijke ontwikkelingen die er kunnen plaatsvinden. Veranderingen in de infrastructuur en overige ruimtelijke ontwikkelingen zijn dan ook onlosmakelijk met elkaar verbonden. Dit blijkt ook uit de onderliggende stukken, zoals de bestuurs-

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie voor de samenstelling bijlage 3.

⁴ Zie bijlage 4 voor de lijst van binnengekomen inspraakreacties.

overeenkomst. Ook in verschillende inspraakreacties wordt dit gegeven benadrukt⁵. In de procedure zoals die nu is ingezet worden de milieueffecten van de ruimtelijke ontwikkelingen niet onderzocht. Dit valt ook buiten de scope van een Tracé/MER-procedure. De Commissie acht het echter wenselijk dat ruimtelijke ontwikkelingen en aanpassing van de infrastructuur in samenhang worden beschouwd. Hiervoor zijn twee procedures mogelijk.

De Commissie meent dat de optimale procedure zou zijn wanneer éérs de verschillende ondertekenaars van de bestuursovereenkomst gezamenlijk een (plan-)MER voor de ruimtelijke inrichting ten zuiden van Badhoevedorp zouden opstellen. Op basis van dit plan-MER zouden dan keuzes kunnen worden gemaakt voor de verschillende mogelijkheden voor zowel ruimtelijke ontwikkelingen, als infrastructuur. De Tracé/MER-procedure, waarin de exacte vormgeving aan de orde komt, zou pas daarna, of mogelijk parallel, volgen.

Indien het bovenstaande niet mogelijk is acht de Commissie het noodzakelijk dat in onderhavige m.e.r.-procedure de scenario's worden doorgerekend voor alle (waarschijnlijke) invullingen van:

- het bestaande tracé;
- het gebied ten zuiden van Badhoevedorp;
- het onderliggend wegennet.

Over de ruimtelijke invullingen moet worden overlegd met de andere spelers in het gebied (provincie, gemeente, Schiphol).

Het onderhavige project betreft een Tracé/MER-procedure; dit richtlijnenadvies is gericht aan het ministerie van V&W. Daarom gaat de Commissie in het vervolg van dit advies uit van de tweede genoemde procedure, waarbij de effecten van de ruimtelijke scenario's worden meegenomen in het MER.

3. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- Een betere onderbouwing van de probleemstelling waarvoor een oplossing wordt gezocht;
- De gevolgen van de verschillende scenario's voor ruimtelijke ontwikkelingen (inclusief veranderingen in het onderliggend wegennet) en alternatieven voor verkeersoplossingen, voor het verkeer en de daaruit voortkomende effecten op geluid en luchtkwaliteit in het gehele plangebied;
- De effecten van de doorsnijding van het Groene Carré op recreatie en natuur;
- De mate waarin maatregelen uit het flankerend beleid (zoals beprijzing) reeds zelfstandig invloed hebben op de beleidsdoelen (leefbaarheid en bereikbaarheid) bij het bestaande tracé;
- Een heldere en volledige samenvatting.

⁵ Zie o.a. de reacties 5, 14 en 34 (Bijlage 4).

4. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING

4.1 Achtergrond, probleemstelling en doel

Uit de startnotitie blijkt onvoldoende wat de hoofddoelstelling van het project is; het verbeteren van de leefbaarheid in Badhoevedorp; het oplossen van verkeersknelpunten en / of het verbeteren van de bereikbaarheid.

Geef in het MER daarom duidelijk aan wat de aanleiding, de hoofddoelstelling en de nevendoeelstelling van het project zijn. Het is wenselijk om de verschillende doelen zo te beschrijven dat ze in twee stadia in het planvormingsproces een rol kunnen vervullen:

- bij de afbakening van te beschrijven alternatieven en het verhelderen waarom andere oplossingsrichtingen buiten beschouwing worden gelaten;
- bij de rangschikking van alternatieven op doelbereik.

Geef aan welke ruimtelijke ontwikkelingen er in het plan- en studiegebied plaatsvinden, die van invloed kunnen zijn op het voornemen of de doelen van het voornemen. Betrek hierbij ook ontwikkelingen of voornemens ten aanzien van het onderliggend wegennet.

4.2 Beleidskader

Geef in het MER aan welk beleid relevant is voor het project. Leg hierbij de nadruk op de randvoorwaarden die dit beleid stelt aan de verschillende oplossingsrichtingen.

Ga in het MER specifiek in op:

- beleidsafspraken en -overeenkomsten over de omlegging van de A9;
- beleid en afspraken over het Groene Carré;
- beleid gericht op ontsnippering van natuur- en recreatiegebieden en compensatie bij aantasting van deze gebieden;
- de relatie van het project met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL);
- beleid en uitgangspunten over prijsbeleid en andere maatregelen op het gebied van verkeersmanagement;

en geef aan welke criteria en randvoorwaarden uit dit beleid voortkomen.

5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

5.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit is volgens de Startnotitie het omleggen van de A9 naar het zuidwesten met een verbinding met de A4, al dan niet door middel van een extra ontsluitingsweg (T106). Om deze activiteit te kunnen toetsen aan de gestelde doelen is het echter nodig deze te plaatsen binnen de context van de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied, inclusief veranderingen in het onderliggend wegennet (OWN). Dit betekent dat de effecten van de ver-

schillende alternatieven en varianten voor hoofdinfrastructuur moeten worden berekend voor de verschillende mogelijke ruimtelijke scenario's;

Ruimtelijke ontwikkelingen & OWN Alternatieven Infrastructuur	scenario 1	scenario 2	scenario 3	scenario 4 etc.
Alternatief 1				
Alternatief 2				
Alternatief 3				
Alternatief 4 etc.				

De Commissie adviseert hierbij in de ruimtelijke scenario's in ieder geval mee te nemen:

- de scenario's voor de invulling van het vrijgekomen tracé;
- de scenario's voor de invulling van de driehoek Schipholweg – A4 – A5;
- de scenario's voor aanpassingen aan de het onderliggend wegennet, zoals een eventuele omlegging van de Schipholweg.

5.2 Referentie

In de startnotitie wordt aangegeven dat als referentiesituatie dient de situatie na voltooiing van:

- de ZSM-projecten (spitsstrook noordelijke- en zuidelijke rijstrook);
- reconstructie knooppunt Badhoevedorp;
- de Westrandweg en de Tweede Coentunnel;
- de Groene As en het Groene Carré.

De spitsstrook langs de zuidelijke rijstrook en de reconstructie van knooppunt Badhoevedorp zullen echter niet doorgaan, indien het onderhavige project wordt uitgevoerd. Omdat de reconstructie van het knooppunt en de aanleg van de zuidelijke spitsstrook enerzijds, en de omlegging van de A9 anderzijds elkaar uitsluiten, adviseert de Commissie reconstructie van het knooppunt en de aanleg van de zuidelijke spitsstrook op te nemen als een aparte, tweede referentiesituatie.

5.3 Alternatieven

De Commissie vindt onvoldoende onderbouwd waarom maatregelen uit het flankerend beleid, zoals beprijzing, niet worden meegenomen in het MER. Uit het MER verbinding Schiphol-Almere blijkt dat beprijzing een reëel alternatief kan zijn voor nieuwe infrastructuur⁶. Daarom adviseert de Commissie behalve de in de startnotitie en hierboven genoemde alternatieven tevens een nulplus-variant te behandelen, waarbij de effecten van beprijzing en de aanleg van spitsstroken worden doorgerekend.

⁶ In dat project kwam beprijzing bovendien als enige kosteneffectieve oplossing uit de bus.

Geef bij de verschillende varianten voor de knooppunten en aansluitingen weer hoe deze worden geoptimaliseerd en welke overwegingen daarbij een rol spelen.

Geef aan welke ruimtelijke scenario's worden onderzocht en hoe waarschijnlijk deze zijn. Geef aan of de scenario's terugkomen in ruimtelijke plannen (Masterplan, Structuurvisie en dergelijke) die in het plangebied ontwikkeld worden.

5.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Ontwikkel gericht op de hoofddoelstelling een meest milieuvriendelijk alternatief (mma), waarbij de leefbaarheid maximaal wordt verbeterd en de landschappelijke impact en barrièrewerking worden geminimaliseerd, met speciale aandacht voor de ontwikkeling van het Groene Carré en de invulling van het vrijgekomen tracé.

Geef hierbij aan hoe de verbetering van de leefbaarheid wordt geborgd. Daarbij is niet alleen de verlegging van belang, maar ook de nieuwe ruimtelijke invulling van het gebied en de daaruit resulterende verkeersstromen.

Wat de ontwikkeling van het Groene Carré betreft zijn er verschillende concrete mogelijkheden voor een goed ontwerp voor de landschappelijke inpassing van de omlegging zoals:

- Situering van het Groene Carré aan één zijde van de omlegging, teneinde de doorsnijding van het natuur- en recreatiegebied te minimaliseren;
- Situering van het Groene Carré zodanig dat deze het leefklimaat van de bewoners van Badhoevedorp maximaal versterkt conform de oorspronkelijke doelstelling;
- Het ruimtebeslag van de omlegging binnen het natuur- en recreatiegebied compenseren.

Het verwachte draagvlak of vastgelegd budget mogen geen argumenten zijn om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuvoordelen buiten beschouwing te laten bij de ontwikkeling van het mma.

6. VERKEERS- EN MILIEUASPECTEN

Bereken in het MER de milieueffecten van de verschillende alternatieven voor alle ruimtelijke scenario's.

6.1 Verkeer

In het studiegebied spelen de verkeersaspecten op twee niveaus; dat van het hoofdwegennet (HWN) en dat van het onderliggend wegennet (OWN).

Geef in het MER een beschrijving van de consequenties van de plannen op de verkeersintensiteiten in het gehele studiegebied. Geef in ieder geval:

- Effecten op de doorstroming op het hoofdwegennet, zowel oost-west (via de A9 en de A5) als op de noord-zuid verbinding (A4). Besteed spe-

cifiek aandacht aan de wijze waarop verkeer op de knooppunten wordt afgewikkeld;

- Effecten op het onderliggend wegennet in termen van intensiteiten en doorstroming, inclusief gevolgen voor eventuele beslissingen over aansluitingen op A9.

Geef (voor het hoofdwegennet) aan in hoeverre omlegging van de A9 effect zal hebben op de reistijd en betrouwbaarheid in het gebied zoals weergegeven in figuur 1 van de startnotitie.

Geef aan wat de effecten van de omlegging zullen zijn op de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet. Besteed hierbij expliciet aandacht aan de stijging van de hoeveelheid weefbewegingen op de verschillende knooppunten in het plangebied. Besteed tevens aandacht aan eventuele veiligheidsgevolgen op het onderliggend wegennet in het studiegebied.

6.2 Woon- en leefmilieu

6.2.1 Lucht

Beschrijf de gevolgen van het voornemen voor de luchtkwaliteit, onafhankelijk of sprake zal zijn van overschrijding van de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan het Meet-en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit Aanmemelijk moet worden gemaakt dat het voornemen realiseerbaar is binnen de eisen van het Blk 2005.

Geef in het MER voor fijn stof (PM₁₀) en NO₂ inzicht in de concentratieniveaus en overschrijdingen van grenswaarden zowel bij autonome ontwikkeling als bij uitvoering van de voorgenomen activiteiten. Beschrijf:

- de ligging en grootte van eventuele overschrijdingsgebieden (ook tengevolge van cumulatie door bv. Schiphol);
- de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
- de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden⁷;
- de mate van overschrijding van grenswaarden (ook tengevolge van cumulatie) ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

De Commissie merkt op dat niet te verwachten is dat de grenswaarden voor de overige stoffen uit het Blk 2005 (SO₂, CO, Pb en benzeen) zullen worden overschreden. Gezien de jurisprudentie⁸ beveelt de Commissie toch aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER.

De verwachting is dat binnen afzienbare termijn de Europese Unie grens- dan wel streefwaarden zal vaststellen voor PM_{2,5}. Indien deze naar verwachting van kracht zijn op het moment dat het ontwerp-Tracébesluit wordt vastgesteld moet in het MER een indicatie worden gegeven van de gevolgen van de

⁷ Deze informatie is niet relevant voor de toetsing aan de grenswaarden en plandrempels uit het Blk 2005. Deze gelden immers voor de buitenlucht in zijn algemeenheid (m.u.v. arbeidsplaatsen, waarop de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing is). Voor het verkrijgen van inzicht in de mogelijke gezondheidseffecten acht de Commissie het echter van belang ook inzicht te geven in de mate van blootstelling van de bevolking. Gevoelige bestemmingen zijn woningen, scholen, ziekenhuizen, scholen, speeltuinen en sportvelden.

⁸ Zie uitspraak 200308882/1 van 16 februari 2005 inzake Rijksweg 73-zuid Ambt Montfort.

omlegging van de A9 voor de PM_{2,5}-concentraties. Deze indicatie kan gebruikt worden als eerste risico-inschatting of de toekomstige grenswaarde een probleem zal gaan opleveren. De Commissie adviseert om, indien maatregelen moeten worden genomen om de PM₁₀-concentraties te reduceren, aan te geven hoe deze maatregelen uitwerken voor de PM_{2,5}-concentraties.

Indien saldering wordt toegepast moet in het MER het saldo aangegeven worden van de verschillen tussen de autonome ontwikkeling en de voorgenomen activiteit voor wat betreft :

- de totale emissies;
- de oppervlakte van overschrijdingsgebieden en/of gemiddelde concentratie⁹;
- aantallen woningen en gevoelige bestemmingen gelegen binnen het overschrijdingsgebied;
- mate van overschrijdingen ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

Aannemelijk moet worden gemaakt dat voldaan wordt aan de aan saldering in de Ministeriële regeling voor de uitwerking van de saldobenadering gestelde beperkingen naar inhoud, plaats en tijd. Geef tenminste de volgende informatie:

- een omschrijving en de exacte ligging (op kaart) van het plangebied en het salderingsgebied¹⁰;
- een beschrijving van de verandering van de emissies, concentraties en aantallen blootgestelden (woningen en gevoelige bestemmingen) in het plan- en salderingsgebied en een beschrijving van de autonome ontwikkeling die daarbij als uitgangspunt is gebruikt;
- een beschrijving van de maatregelen waardoor de emissies, concentraties en/of aantal blootgestelden verminderen, daaronder mede inbegrepen eventuele maatregelen in het plangebied zelf¹¹;
- het tijdstip waarop, of de termijn waarbinnen, deze maatregelen worden uitgevoerd¹².

Geef aan of het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), dan wel hoe het past binnen de gebiedsdoelen uit het NSL. Uit het MER moet blijken of het project 'in betekenende mate' bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Als dit het geval is moet worden aangegeven hoe aan de luchtkwaliteitsnormen zal worden voldaan¹³.

6.2.2 Geluid

Volg voor de vaststelling van de effecten de startnotitie. Houd bij de berekening en beschrijving van geluidsbelastingen rekening met de gewijzigde Wet geluidhinder waardoor geluidsbelasting door het verkeer moet worden weergegeven in de Europese eenheidsmaat L_{den}.

⁹ Dit kan bijvoorbeeld door concentraties, gewogen naar wegvaklengte, te middelen. Het bepalen van wegvaklengte gewogen gemiddelde concentraties kan nuttig zijn in bebouwd gebied waar het oppervlakte overschrijdingsgebied niet nauwkeurig bepaald kan worden.

¹⁰ Geef aan welke functionele of geografische samenhang er bestaat tussen plangebied en salderingsgebied.

¹¹ Aannemelijk moet worden gemaakt dat per saldo minimaal sprake is van een stand-still situatie.

¹² Geef daarbij aan welke waarborgen getroffen worden opdat de maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd. Daarbij kan gedacht worden aan de verankering van de maatregelen in bijvoorbeeld een lopende begroting.

¹³ Dit volgt uit het in oktober 2006 door de Tweede Kamer goedgekeurde voorstel voor de Wet luchtkwaliteit.

Geef naast de geluidbelasting ten gevolge van de nieuwe weg ook de gewijzigde geluidbelasting aan op de bestaande wegen vanwege wijziging in verkeersintensiteiten¹⁴.

De startnotitie geeft weer dat hinder als gevolg van cumulatie van geluidsbelasting van andere bronnen in beeld gebracht zal worden. Cumulatie kan worden berekend middels bijlage I van het nieuwe Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

6.2.3 Externe veiligheid

In de Startnotitie staat aangegeven dat zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico kwantitatief zullen worden bepaald. Geef tevens aan of er in de huidige situatie knelpunten zijn op het gebied van externe veiligheid, of er knelpunten door het voornemen verdwijnen en of er nieuwe knelpunten ontstaan.

6.2.4 Leefbaarheid

In het Convenant 'Mainport en Groen' is vastgelegd dat het leefklimaat rond de luchthaven verbeterd moet worden. Eén van de projecten uit dit convenant is de aanleg van het Groene Carré als recreatie- en uitloopegebied. Geef daarom in het MER helder aan wat de gevolgen van de verschillende varianten zijn voor de realisatie van het Groene Carré als recreatiegebied.

Geef aan in hoeverre de verschillende varianten sluisverkeer in Badhoevedorp genereren, welke maatregelen daartegen genomen kunnen worden en wat voor effecten die maatregelen hebben.

Geef aan wat de gevolgen van (partiële) afsluiting van de Sloterweg zijn op bereikbaarheid en leefbaarheid¹⁵.

6.3 Bodem en water

Geef aan of de omlegging van de A9 effecten zijn te verwachten op bodem en water. Geef aan of de deklaag wordt vergraven en zo ja, welke effecten dit zal hebben op de grondwaterhuishouding, zoals eventuele toename van (brakke) kwel.

Geef aan of de omlegging en de ruimtelijke ontwikkelingen die daaraan gekoppeld zijn, het mogelijk maken om de doorspoeling met van elders aangevoerd zoet water te staken.

Geef aan of en waar voormalige zandwinplassen liggen die sturend zijn voor de tracékeuze.

¹⁴ Dit is relevant bij een verkeerstoename van 30% of een afname van 20% ten opzichte van de referentiesituatie. Dit komt overeen met een geluidstoename respectievelijk -afname van 1 dB(A).

¹⁵ Hiernaar wordt ook gevraagd in de inspraakreacties met nummers 7, 8, 11, 13, 15 en 19 (zie bijlage 4).

6.4 Natuur

Geef op duidelijk kaartmateriaal de ligging van het tracé t.o.v. de te ontwikkelen Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) aan. Schenk aandacht aan de beoogde en huidige functie en kwaliteit van de Groene As, het Groene Caré en de gewenste ecologische verbindingzone ertussen. Ga voor de PEHS in op het type natuur (droog/nat), doel, functie (onder andere lokaal/ regionaal belang) en beschrijf de bestaande en geplande natuurdoeltypen en doelsoorten. Beschrijf op welke wijze de alternatieven en de inpassingsvarianten de beoogde ecologische functie beïnvloeden / beperken en geef aan of de aanleg van de weg kan bijdragen aan de ontwikkeling van de verbindingzone. Indien er sprake is van aantasting van de PEHS moet het MER inzicht geven in de mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen.

Soortenbescherming

Ga voor de alternatieven na of deze zullen leiden tot in de Flora- en faunawet genoemde verboden gedragingen, o.a. door het initiatief te toetsen aan de staat van instandhouding van de vastgestelde beschermde soorten (met de focus op de soorten in bijlage 4 van de Habitatrichtlijn). Indien dat het geval is, zal een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet moeten worden aangevraagd. Voor het ontheffingsverzoek dient een inventarisatie van de ruimtelijke verspreiding van in het gebied en de directe omgeving voorkomende relevante soorten te worden gemaakt. In het MER kan worden volstaan met het aangeven van de gevolgen voor de doelsoorten¹⁶ (of een gemotiveerde selectie van de belangrijkste voorkomende soorten).

7. OVERIGE ASPECTEN

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven' en 'leemten in milieu-informatie' en 'evaluatieprogramma' heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

8. VORM EN PRESENTATIE

Gebruik in het MER recent kaartmateriaal met een duidelijke legenda en goed leesbare topografische namen.

9. SAMENVATTING VAN HET MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

¹⁶ In het Handboek Natuurdoeltypen, LNV 2001 staan alle doelsoorten.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Omlegging A9 bij Badhoevedorp

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 12 januari 2007 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

Commissie voor de milieueffectrapportage
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieueffectrapportage
ingekomen :	16 JAN. 2007
nummer	
dossier	1867-17/m 2
kopie naar :	HL

10x

Contactpersoon
Leo van 't Hof
Datum
12 januari 2007
Ons kenmerk
DGP/WV/u.07.00193
Onderwerp
Startnotitie Omlegging A9 Badhoevedorp

Doorkiesnummer
070 3516964
Bijlage(n)
1
Uw kenmerk
--

Geachte leden van de commissie,

Op 18 januari 2007 zal de startnotitie Omlegging A9 Badhoevedorp ter inzage worden gelegd.

Ik verzoek u mij overeenkomstig de Wet Milieubeheer en de Tracéwet uw advies uit te brengen binnen 9 weken na publicatie.

Ik verzoek u om uw rapport toe te zenden aan:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Beleidsgroep Wegen
T.a.v. drs. L.T. van 't Hof
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

De startnotitie is in tienvoud bijgevoegd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze
DE DIRECTEUR WEGEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

mr. ing. J.H. Dronkers

Directoraat-Generaal Personenvervoer
Wegen en Verkeersveiligheid
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6

Telefoon : 070 - 351 6171
Fax
Internet : www.minvenw.nl

Bereikbaar met tramlijn 9 of bus 22 vanaf station CS of met tramlijn 9 vanaf station HS

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 22 d.d. 31 januari 2007

Uw mening telt

Uw mening telt als het gaat om besluiten over belangrijke infrastructurele voorzieningen. Door te reageren op plannen kunt u uw bijvoorkeurde voorkeuren of plaatselijke belangen beter worden beschermd. Ook kunt u aandacht vestigen op onderwerpen die volgens u aan de orde moeten komen en zangven of de juiste oplossingen en (milieu)gevolgen worden onderzocht. Mensen kunt u aandacht vestigen op eventuele onjuistheden of onvolkomenheden.

Reageren kunt u mondeling, schriftelijk en online via een tracéformulier op Internet van 1 februari tot en met 14 maart 2007.

Omlegging A9 Badhoevedorp

Achtergrond

Er maakt veel verkeer gebruik van de A9, mede omdat de weg een belangrijke route richting Schiphol is. De grote drukte veroorzaakt vaak files, wat de doorstroming op de A9 en de bereikbaarheid van Schiphol en de regio Amsterdam niet ten goede komt. Bovendien doorkruist de weg Badhoevedorp, zodat daar ook problemen ontstaan met het milieu en de leefbaarheid.

Om deze problemen op te lossen is Rijkswaterstaat van plan de A9 tussen knooppunt Raasdorp en de aansluiting Aalsmeer om te leggen.

Daartoe onderzoekt Rijkswaterstaat twee mogelijkheden. In het voorkeursalternatief ligt de omlegging van de weg op 600 meter van de rand van de bebouwing, met een afbuiging naar de huidige A9 ten westen van de A4. De verbinding tussen Schiphol en Haarlem zou dan via het onderliggende wegennet moeten worden gerealiseerd door de T106 door te trekken.

Een alternatieve aanpak is verbindingbogen tussen de A4 en de A9. Deze aanpak houdt een verbinding tussen Schiphol en Haarlem over het hoofdwegenennet in.

Van beide alternatieven gaat Rijkswaterstaat onderzoeken welke kosten deze oplossingen met zich meebrengen en wat de gevolgen zijn voor het verkeer, het milieu, de veiligheid en de ruimtelijke ordening.

De procedure

Voor de aanleg of vernieuwing van een rijksweg moet een wettelijke tracé/m.s.r.-procedure worden doorlopen. Deze procedure kent vier stappen.

Op drie momenten is er inspraak mogelijk over verschillende onderwerpen, op het vierde moment (het tracébesluit) kan beroep worden ingesteld:

- de startnotitie (Wat is het probleem?);
- de tracénotitie/MER (Oplossingsrichtingen en hun milieueffecten);
- het ontwerp-tracébesluit (Uitgewerkte voorkeursoplossing);
- het tracébesluit.

Op dit moment kunt u uw mening geven over de startnotitie Omlegging A9 Badhoevedorp.

Hoe komt u aan meer informatie?

U kunt de startnotitie en de aanvangsbeslissing inzien bij:

- het provinciehoofd van Noord-Holland in Haarlem;
- het gemeentehuis van Haarlemmermeer in Hoofddorp;
- de openbare bibliotheken in Badhoevedorp en Hoofddorp;
- het dorpshuis in Badhoevedorp;
- het hoogheemraadschap van Rijnland in Lelidre;

- het kantoor van Rijkswaterstaat Noord-Holland in Haarlem;
- de bibliotheek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in Den Haag.

Tijdens een informatiebijeenkomst wordt de omlegging van de A9 toegelicht en kunt u vragen stellen. Deze vindt plaats op 6 februari 2007 van 19.30 uur tot 22.00 uur. Op de tweede avond vindt een hoorzitting plaats waar u mondeling kunt inspreken. Deze vindt plaats op 20 februari 2007 en begint om 20.00 uur. Beide bijeenkomsten worden gehouden in:

**Het Dorpshuis
Sneelluislaan 3-5
1171 CZ Badhoevedorp**

Vragen?

Voor vragen en/of nadere informatie kunt u contact opnemen met Rijkswaterstaat Noord-Holland, de heer B. Spaargaren (projectmanager), telefoon 023 530 15 30 of de heer E. Ivens (projectleider), telefoon 023 530 10 38. Meer informatie is ook te vinden op www.rijkswaterstaat.nl in de rubriek Wegen/A9.

De startnotitie is te downloaden van www.inspraakvenw.nl of op te vragen bij het

projectsecretariaat, telefoon 023 530 10 67. Voor vragen over de procedure kunt u terecht bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 96 03.

Hoe kunt u reageren?

U kunt de gehele inspraakperiode schriftelijk of mondeling reageren.

Stuur uw schriftelijke reactie van 1 februari tot en met 14 maart 2007 naar:

**Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Omlegging A9 Badhoevedorp
Postbus 30316
2500 GH Den Haag**

Op www.inspraakvenw.nl kunt u online uw mening geven door het invullen van een reactieformulier. Tijdens de hoorzitting die plaatsvindt op 20 februari 2007 in het Dorpshuis, Sneelluislaan 3-5 te Badhoevedorp kunt u mondeling inspreken. Als u tijdens de hoorzitting wilt inspreken, verzoeken wij u vriendelijk dit uiterlijk drie dagen voor de hoorzitting aan het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat kenbaar te maken, telefoon 070 351 96 03.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat bundelt alle reacties. De gebundelde reacties kunnen na afloop van de inspraaktermijn worden ingezien. Iedere inspreker krijgt antwoord. Inspraak kan leiden tot aanpassing van de plannen.

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

www.inspraakvenw.nl

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat Noord-Holland

Bevoegd gezag: Ministerie Verkeer en Waterstaat

Besluit: Vaststellen Tracébesluit door de ministers van VROM en V&W

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C 1.1

Activiteit: Omlegging van de A9 ter hoogte van Badhoevedorp.

Procedurale gegevens:

kennisgeving startnotitie: 1 februari 2007

richtlijnenadvies uitgebracht: 30 maart 2007

Bijzonderheden:

Het voornemen is de A9 ter hoogte van Badhoevedorp te verleggen, zodat deze niet langer de bebouwde kom doorsnijdt. In een bestuursovereenkomst uit 2005, getekend door een groot aantal partijen, is de verlegging van deze weg vastgelegd.

De Commissie geeft in dit advies aan, dat het wenselijk ware geweest, indien met alle betrokken partijen eerst een integraal keuzeproces (bijvoorbeeld met behulp van een plan-m.e.r.) op strategisch niveau was doorlopen. Dit, omdat verlegging van de A9 en ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied elkaar sterk beïnvloeden. Een dergelijke integrale aanpak valt echter buiten de scope van een Tracé/MER-procedure. Daarom is de Commissie in het advies uitgegaan van een normale Tracé/MER-aanpak, waarbij echter de relatie met ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied niet uit het oog moet worden verloren.

Hoofdpunten van het advies zijn:

- Een goede definitie en onderbouwing van de probleemstelling;
- De gevolgen voor verkeer, geluid en luchtkwaliteit van de verschillende ruimtelijke scenario's en A9-alternatieven;
- De effecten van de doorsnijding van het Groene Carré op recreatie en natuur;
- De mate waarin maatregelen uit het flankerend beleid (zoals beprijzing) zelfstandig invloed hebben op leefbaarheid en bereikbaarheid bij het bestaande tracé.

Samenstelling van de werkgroep:

ir. J.A. Huizer

ir. N.G. Ketting (voorzitter)

drs. A. van Leerdam

prof.dr. H.J. Meurs

drs. G. de Zoeten

Secretaris van de werkgroep:

drs. G. Korf

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum reactie	van persoon of instantie	plaats
1.	20070205	H.J.W. Dijkman	Badhoevedorp
2.	20070210	G.A.Th. van der Veldt	Badhoevedorp
3.	20070205	D. Jonker	Zwanenburg
4.	20070218	E. Hesterman	Badhoevedorp
5.	20070220	P. Hagen	Badhoevedorp
6.	20070213	J.P. Bart	Badhoevedorp
7.	20070222	W.L. Brandhorst	Haarlem
8.	20070219	Familie T. Schrama	Badhoevedorp
9.	2007----	M. Broeks	Badhoevedorp
10.	20070301	F.E. Bemelmans	Badhoevedorp
11.	20070306	L.W. Gijzenberg-Van De Weg	Lijnden
12.	20070307	Kamer van Koophandel Amsterdam mede namens de Verladersonorganisatie EVO, Haarlemmermeers Ondernemers Platform (HOP), Kamer van Koophandel Noordwest-Holland, MKB Randstad-Noord, Ondernemersvereniging ORAM, Transport en Logistiek Nederland en VNO-NCW West	Amsterdam
13.	20070306	H. van Berkel	Badhoevedorp
14.	20070307	H.M. Jolles	Badhoevedorp
15.	20070309	Belangengroep Sloterweg Zuid	Badhoevedorp
16.	20070212	J.H. Choufoer	Badhoevedorp
17.	20070307	Bewoners Schipholweg	Badhoevedorp
18.	20070312	Schenk Makelaars B.V. namens M.M. van Kalmthout	Hoofddorp
19.	20070309	P.C. van Wijk	Badhoevedorp
20.	20070312	Nederlands Genootschap van Insprekers	Diemen
21.	20070306	Gasunie	Waddinxveen
22.	20070313	Lovells namens Cors de Jongh Beheer B.V.	Badhoevedorp
23.	20070312	Luchtverkeersleiding Nederland	Schiphol-Oost
24.	20070312	M.P.C. Holt	Badhoevedorp
25.	20070314	Vereniging Dorpsraad, Winkeliersvereniging en Ondernemerssociëteit te Badhoevedorp	Badhoevedorp
26.	20070313	Boekhandel W.F. van Halst N.V.	Badhoevedorp
27.	2007----	J.J. Duk	Den Helder
28.	2007----	M.J. Wolterbeek	Badhoevedorp
29.	20070314	Schiphol Group	Schiphol
	20070206	Verslag informatieavond	Badhoevedorp
	20070220	Verslag hoorzitting, met de onderstaande mondelinge inspraakreacties:	Badhoevedorp
30.		A. Seeleman	
31.		A. Nieuwstad	
32.		P. Teunissen	
33.		J. Baars	
34.		G. Klaase Bos B.V.	
35.		H.J.M. van der Wielen	
36.		P. Hagen	

nr.	datum reactie	van persoon of instantie	plaats
37.		H.M. Jolles	
38.		H.G. Schaap	

Alle bovengenoemde inspraakreacties zijn ontvangen door het bevoegd gezag dat ze op de navolgende datum(s) aan de Commissie ter beschikking heeft gesteld:

nrs. 1 t/m 8 op 2 maart 2007

nrs. 9 t/m 15 op 13 maart 2007

nrs. 16 t/m 27 op 19 maart 2007

nrs. 28 en 29 op 20 maart 2007

nrs. 30 t/m 38 op 19 maart 2007

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Omlegging A9 bij Badhoevedorp

Rijkswaterstaat directie Noord-Holland heeft het voornemen om de A9 ter plaatse van Badhoevedorp te verleggen, zodat deze niet langer de bebouwde kom doorsnijdt. De bedoeling is om de weg naar het zuidwesten te verleggen. Hiervoor wordt een Tracé-MER procedure doorlopen.

ISBN: 978-90-421-2040-2