



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Omlegging A9 bij Badhoevedorp

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

2 juli 2009 / rapportnummer 1867-95



1. OORDEEL OVER HET MER

Rijkswaterstaat 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. Ten behoeve van de besluitvorming wordt de m.e.r.-procedure gevolgd.¹

De Commissie is van mening dat de essentiële informatie voor besluitvorming in het MER aanwezig is. Het MER is systematisch van opzet en goed geïllustreerd. De probleemstelling en doelstellingen zijn duidelijk verwoord en alternatieven worden consequent getoetst op milieueffecten en doelbereik.

Doordat het MER zich vooral richt op de omlegging van de A9 en niet op de integrale gebiedsontwikkeling, blijft voorsnog onduidelijk welke gevolgen de ruimtelijke inrichting van het plangebied op termijn heeft voor de lokale bereikbaarheid en leefbaarheid in en rond Badhoevedorp. Het risico bestaat dat de positieve effecten van de wegomlegging daardoor (gedeeltelijk) te niet worden gedaan.

Bij de nadere uitwerking van het voornemen is speciale aandacht nodig voor het ontwerp van het Knooppunt Badhoevedorp, omdat de te verwachten toekomstige toename van het verkeer tot knelpunten op dit knooppunt kan leiden.

Verder blijkt uit het MER dat mitigerende en compenserende maatregelen een aanzienlijke bijdrage kunnen leveren aan ontwikkeling van de Groene As en het Groene Carré. Uit het MER is nog niet duidelijk welk pakket van mitigerende en compenserende maatregelen gerealiseerd zal worden.

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht en worden enkele aanbevelingen gedaan voor het vervolgtraject.

2. TOELICHTING OP HET OORDEEL EN AANBEVELINGEN VOOR HET VERVOLG

2.1 Ruimtelijke ontwikkeling plangebied

De omlegging van de A9 is sterk bepalend voor de ruimtelijke inrichting van het huidige tracé van de A9, de driehoek Schipholweg-A4-A5 en het onderliggend wegennet. De m.e.r.-procedure richt zich uitsluitend op de tracékeuze voor de omgelegde A9. Er is niet gekozen voor een integrale gebiedsgerichte aanpak, waarin verschillende ruimtelijke ontwikkelingen op elkaar afgestemd zijn. In plaats daarvan zijn in het MER twee scenario's beschreven voor de mogelijke toekomstige ontwikkeling van het plangebied. Deze scenario's rich-

¹ Zie bijlage 1 voor een overzicht van procedurele gegevens, betrokken documenten en de samenstelling van de Commissie. In bijlage 2 is een overzicht van ontvangen zienswijzen en adviezen opgenomen.

ten zich vooral op (de uitersten van) economische en technologische ontwikkeling. Daarnaast zijn mogelijke varianten voor het onderliggend wegennet beschreven.

De gekozen aanpak leidt er toe dat een aantal vragen over de toekomstige ontwikkeling van het plangebied vooralsnog niet beantwoord kan worden. Beide scenario's gaan uit van ruimte voor woningen, kantoren en groen. In het scenario "Airport Corridor Schittert" wordt daarnaast geanticipeerd op een nieuwe terminal van Schiphol. De werkelijke invulling van deze ruimte én de daarmee samenhangende keuzes ten aanzien van het onderliggend wegennet zijn van belangrijke invloed op de lokale bereikbaarheid (zowel van bestaande als nieuwe woningen en kantoren in Badhoevedorp en van Schiphol) en ten gevolge daarvan op de leefbaarheid (in de aanlegfase en gebruiksfase). Het MER maakt niet inzichtelijk welke implicaties de keuze voor een alternatief hiervoor heeft. De Commissie verwacht dat het ontbreken van dit inzicht niet essentieel is voor de keuze tussen de alternatieven, aangezien voldoende flexibiliteit over zal blijven voor de verdere inrichting van het plangebied en vormgeving van het onderliggend wegennet.

Uit het MER blijkt dat in het scenario "Airport Corridor Schittert" de ontsluiting in de driehoek Schipholweg-A4-A5 een aandachtspunt is. Omdat de ruimtelijke inrichting van dit gebied nog niet duidelijk is, kan nog niet beoordeeld worden of dit in de toekomst tot knelpunten in de verkeersafwikkeling leidt. De Commissie merkt op dat hierdoor het risico bestaat dat de positieve effecten van de omlegging van de A9 ten aanzien van bereikbaarheid, leefbaarheid en barrièrewerking mogelijk (gedeeltelijk) te niet gedaan worden. De aanname dat eventuele knelpunten door middel van verbetering van OV-verbindingen en aanpassingen aan het onderliggend wegennet opgelost kunnen worden is niet onderbouwd.

- De Commissie adviseert bij de ruimtelijke inrichting van het plangebied expliciet aandacht te besteden aan de verkeersafwikkeling via het onderliggend wegennet, om te voorkomen dat zich nieuwe knelpunten ten aanzien van bereikbaarheid, leefbaarheid en/of barrièrewerking zullen voordoen.

2.2 Uitgangspunten alternatieven

Knooppunten

Het MER gaat globaal in op het ontwerp van Knooppunt Badhoevedorp in de verschillende alternatieven. De Commissie mist een meer gedetailleerde beschouwing hierover in het MER, aangezien de alternatieven op dit onderdeel relevante verschillen vertonen. De toename van verkeer, als gevolg van de uitbreiding van de capaciteit van de A9 en andere toekomstige ontwikkelingen (Schiphol, Westrandweg), kan leiden tot knelpunten in de afwikkeling van het verkeer op (de weefvakken in) dit knooppunt. Dit heeft vervolgens ook gevolgen voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

- De Commissie adviseert om bij nadere uitwerking van het ontwerp van het Knooppunt Badhoevedorp expliciet onderzoek te doen naar de toekomstige verkeersafwikkeling en het ontstaan van nieuwe knelpunten, zodat vooral de vormgeving van weefvakken en de belijning daarop afgestemd kunnen worden.

Beprijzing

In het MER zijn de (verkeerskundige) effecten van beprijzing beschreven voor de alternatieven, maar niet voor de referentiesituatie. Het kabinetsbesluit om te beprizen in te voeren maakt het reëel om te beprizen onderdeel te laten zijn van de autonome ontwikkeling. Dit betekent namelijk dat de omlegging van de A9 gerealiseerd is nadat te beprizen is ingevoerd. Beprijzing leidt er toe dat er minder druk op de capaciteit van de weg (inclusief knooppunten en aansluitingen) komt te staan.

■ De Commissie is van mening dat beprijzing onderdeel zou moeten zijn van de referentiesituatie, maar dat het ontbreken daarvan in dit geval niet essentieel is voor de besluitvorming omdat:

- beprijzing gezien de doelstellingen van het voornemen niet gezien kan worden als een volwaardig alternatief voor de wegomlegging;
- de effecten van beprijzing voor het “toetsingsalternatief”, dat in veel opzichten vergelijkbaar is met de referentiesituatie, wel beschreven zijn.

Mitigerende en compenserende maatregelen

In §8.3 van het MER worden milieuvriendelijke maatregelen expliciet gekoppeld aan het meest milieuvriendelijk alternatief. Daaruit is af te leiden dat deze maatregelen de negatieve effecten van de omlegging kunnen verzachten en soms zelfs tot aanzienlijke positieve effecten kunnen leiden. Een voorbeeld is de aanleg van faunapassages, vooral bij Knooppunt Badhoevedorp² en natuurvriendelijke bermen/bermsloten, die helpen bij het tot stand brengen van de Groene As. Daaraan draagt ook de compensatie voor het ruimtebeslag van de wegomlegging in het Groene Carré bij.

Het is niet duidelijk of de genoemde maatregelen ook onderdeel uit zullen maken van de andere alternatieven.³ Volgens de richtlijnen voor het MER dienen voor elk alternatief mitigerende maatregelen te worden uitgewerkt. Compenserende maatregelen zijn verplicht als aantasting van natuur- en landschapswaarden⁴ plaats vindt en gelden daarom juist ook voor andere alternatieven dan het MMA.

■ De Commissie adviseert om bij besluitvorming expliciet aan te geven welk pakket van mitigerende en compenserende maatregelen zal worden gerealiseerd.

2.3 Milieueffecten

Luchtkwaliteit

De effecten van de alternatieven op de luchtkwaliteit zijn voldoende onderzocht in het MER en het bijlagerapport. Uit het MER volgt dat de luchtkwaliteit op bepaalde locaties verbeterd, maar dat op andere locaties overschrijding van grenswaarden zal optreden. Voor maatregelen om deze overschrijdingen tegen te gaan wordt verwezen naar het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), dat in juli 2009 van kracht wordt. Gesteld wordt dat met deze maatregelen overschrijding van grenswaarden wordt voorkomen. De Commissie acht deze stelling aannemelijk, maar het is op basis van het MER niet duidelijk in hoeverre de uitgangspunten voor de omlegging van de A9 in het NSL overeen komen met de uitgangspunten in het MER.

² In zinswijze 6 en 7 (zie bijlage 2) wordt benadrukt dat het opheffen van deze barrière cruciaal is voor het functioneren van de bypass Groene As, die uit een droge en natte verbinding bestaat.

³ De onduidelijkheid neemt toe doordat compensatie van de aantasting van het Groene Carré, zoals geschetst in hoofdstuk 9, niet overeen lijkt te komen met het Masterplan Badhoevedorp. Het Masterplan projecteert hier sportvelden die zijn uitgeplaatst uit centraal Badhoevedorp. Sportvelden, mogelijk zelfs van kunstgras, geven weinig invulling aan ecologische verbinding en compensatie. In zinswijze 17 (zie bijlage 2) wordt ook in gegaan op deze onduidelijkheid.

⁴ In het studiegebied gaat het hierbij voor een deel om groene structuren die in het beleid zijn vastgelegd maar nog niet tot ontwikkeling zijn gebracht.

- De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming de in het MER gehanteerde uitgangspunten (verkeersintensiteiten, locatie van de omlegging) te vergelijken met de gegevens zoals opgenomen in de NSL Saneringstool, opdat zekerheid wordt verkregen dat grenswaarden niet worden overschreden.

Trillingen

Terecht wordt in het MER geconstateerd dat verschillende factoren bepalend zijn voor trillingshinder. Het MER bevat geen aanwijzingen dat zich in de huidige situatie knelpunten voordoen. De conclusie dat de alternatieven leiden tot positieve effecten is daardoor niet aannemelijk.

Gezondheidseffecten

Naast toetsing aan wettelijke grenswaarden (bijvoorbeeld voor geluidhinder en luchtkwaliteit) is inzicht in de effecten op de volksgezondheid van belang, ook wanneer wordt voldaan aan de grenswaarden. Het MER en de bijlagerapporten geluid en trillingen en luchtkwaliteit geven voldoende informatie om dit inzicht te verkrijgen. Het is aannemelijk dat er geen onderscheidend verschil in gezondheidseffecten tussen de omleggingsalternatieven optreedt. Over het algemeen treedt verbetering van de situatie op ten opzichte van de huidige situatie. Bij de nadere inrichting van het plangebied bestaat het risico dat deze positieve effecten weer (gedeeltelijk) teniet worden gedaan, als dit leidt tot toename van het verkeer op het onderliggend wegennet (zie §2.1).

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat Noord-Holland

Bevoegd gezag: de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM

Besluit: Tracébesluit

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C1.1

Activiteit: omlegging van de A9 bij Badhoevedorp

Betrokken documenten:

- Trajectnota/MER Omlegging A9 te Badhoevedorp, Rijkswaterstaat, 7 april 2009
- Samenvatting Trajectnota/MER Omlegging A9 te Badhoevedorp, Rijkswaterstaat, 7 april 2009;
- Bijlage Luchtkwaliteit, Rijkswaterstaat, 5 maart 2009;
- Bijlage Verkeer en Vervoer, Rijkswaterstaat, 7 april 2009;
- Bijlage Landschap, cultuurhistorie en archeologie, Rijkswaterstaat, 5 maart 2009;
- Dossier Scenarioanalyse, Rijkswaterstaat, 13 februari 2009;
- Bijlage Ruimtegebruik, Rijkswaterstaat, 5 maart 2009;
- Bijlage Sociale Aspecten, Rijkswaterstaat, 5 maart 2009;
- Bijlage Landschapsvisie, Rijkswaterstaat, 5 maart 2009;
- Bijlage Flora, Fauna en Ecologie, Rijkswaterstaat, 5 maart 2009;
- Bijlage Bodem en Water, Rijkswaterstaat, 5 maart 2009;
- Bijlage Externe Veiligheid, Rijkswaterstaat, 13 februari 2009;
- Bijlage Geluid en Trillingen, Rijkswaterstaat, 5 maart 2009.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant van: 31 januari 2007

aanvraag richtlijnenadvies: 12 januari 2007

ter inzage legging startnotitie: 1 februari t/m 14 maart 2007

richtlijnenadvies uitgebracht: 30 maart 2007

richtlijnen vastgesteld: 1 juli 2007

kennisgeving MER in de Staatscourant van: 14 april 2009

aanvraag toetsingsadvies: 9 april 2009

ter inzage legging MER: 15 april t/m 26 mei 2009

toetsingsadvies uitgebracht: 2 juli 2009

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de (vooraf) gestelde eisen. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de eventuele tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een voldoende plaats te geven bij de besluitvorming. Is dat naar haar mening niet het geval dan signaleert de Commissie dat er sprake is van een zogenoemde 'essentiële tekortkoming'. De Commissie adviseert dan dat die informatie alsnog beschikbaar komt, alvorens het besluit wordt genomen. Overige tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. J.A. Huizer
drs. P.J. Jongejans (secretaris)
ir. N.G. Ketting (voorzitter)
drs. A. van Leerdam
prof.dr. H.J. Meurs
drs. G. de Zoeten

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. P. de Haan, Badhoevedorp
2. F.J.M. Ruijter, Badhoevedorp
3. F. Voigt, Badhoevedorp
4. J. Baars, Badhoevedorp
5. P.J. Hagen, Badhoevedorp
6. Badhoevebuurt C.V., namens Ontwikkelingsbedrijf Het Dorp B.V., Badhoevedorp
7. Juridisch en Bestuurlijk Adviescentrum B.V., namens P. den Hollander en A.C. den Hollander-den Ouden, Amsterdam
8. A. Seelemann en P. Broerse, namens Belangengroep Sloterweg Zuid, Badhoevedorp
9. J.D. van Deijl-Veltman, Badhoevedorp
10. P. Buren, Badhoevedorp
11. T.S.W. Posttumerd, Badhoevedorp
12. G.L.M. Koot en B.M.J. Koot, Badhoevedorp
13. M. Maat, Hoofddorp
14. R.G. van den Ancker, Lijnden
15. H.B. Broerse, Amstelveen
16. P. Broerse, Badhoevedorp
17. A.W.M. Seelemann, Badhoevedorp
18. D.J. Steur, Badhoevedorp
19. B. van de Water, Badhoevedorp
20. P.N. van Egmond, Badhoevedorp
21. D. Hoogenboom en B. Hoogenboom, Lijnden
22. P.T. Beemster, Badhoevedorp
23. W.L. Brandhorst, Haarlem
24. Akkerbouw- Loonwerkbedrijf Ooms, Hoofddorp
25. Interbest Reclamemasten B.V., Breda
26. Van Schie Advocatuur, namens Vennootschap Chipshol Holding en dochtervennootschappen, Schiphol-Rijk
27. College van B&W gemeente Haarlemmermeer, Hoofddorp
28. Kamer van Koophandel Amsterdam, mede namens Kamer van Koophandel Noordwest-Holland en Kamer van Koophandel Gooi, Eem- en Flevoland, VNO NCW Amstelland en Meerlanden, EVO en Transport en Logistiek Nederland, Amsterdam
29. P.A.A. Teunissen, namens Dorpsraad Badhoevedorp, Badhoevedorp
30. W. Wijnand Uitman, Badhoevedorp
31. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, Haarlem

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Omlegging A9 bij Badhoevedorp

Rijkswaterstaat Noord-Holland heeft het voornemen om de A9 bij Badhoevedorp 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 VROM. Ten behoeve van de besluitvorming wordt de m.e.r.-procedure gevolgd.

ISBN: 978-90-421-2729-6



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

