

# Aanleg Westrandweg Amsterdam

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport**

27 mei 2004 / rapportnummer 1419-48





## commissie voor de milieueffectrapportage

De Minister van Verkeer en Waterstaat  
d.t.v. van de Directeur Wegen en Verkeersveiligheid  
Directoraat-Generaal Personenvervoer  
Beleidsafdeling Wegen  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk  
DGP/WV/u.0400338

uw brief  
27 mei 2004

ons kenmerk  
1419-49/Br/ab

onderwerp  
Advies voor richtlijnen voor het MER

doorkiesnummer  
(030) 234 76 21

Utrecht,  
27 mei 2004

Geachte mevrouw Peijs,

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 aanleg van de Westrandweg Amsterdam.

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,

dr. ir. G. Blom

Voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
Aanleg Westrandweg Amsterdam

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



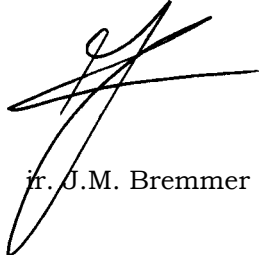
## Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Aanleg Westrandweg Amsterdam

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over de Aanleg van de Westrandweg Amsterdam,

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

de werkgroep m.e.r.  
Aanleg Westrandweg Amsterdam,

de secretaris



ir. J.M. Bremmer

de voorzitter



ir. G. Blom

Utrecht, 27 mei 2004



## INHOUDSOPGAVE

|   |          |
|---|----------|
| <b>1. INLEIDING .....</b>   | <b>1</b> |
| <b>2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES.....</b>   | <b>1</b> |
| <b>3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING.....</b>  | <b>2</b> |
| 3.1 Besluit en MER 1991 .....   | 2        |
| 3.2 Achtergrond, probleemstelling en doel .....                                       | 2        |
| 3.3 Beleidskader en te nemen besluiten.....   | 2        |
| <b>4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN .....</b>                               | <b>3</b> |
| 4.1 Algemeen .....  | 3        |
| 4.2 Alternatieven.....  | 3        |
| 4.3 Meest milieuvriendelijk alternatief .....   | 4        |
| <b>5. HUIDIGE SITUATIE, AUTONOME ONTWIKKELING EN BESCHRIJVING MILIEUEFFECTEN.....</b> | <b>5</b> |
| 5.1 Algemeen .....  | 5        |
| 5.2 Verkeer en economie .....   | 5        |
| 5.3 Ruimtelijke kwaliteit .....   | 6        |
| 5.4 Woon –en leefomgeving.....  | 6        |
| 5.4.1 Geluid.....   | 6        |
| 5.4.2 Lucht.....  | 7        |
| 5.5 Natuurlijke omgeving .....  | 7        |
| 5.5.1 Levende natuur.....   | 7        |
| <b>6. OVERIGE HOOFDSTUKKEN VAN HET MER.....</b>                                       | <b>8</b> |
| <b>7. VORM EN PRESENTATIE.....</b>  | <b>8</b> |

## BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 10 maart 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 55 d.d. 19 maart 2004
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen
- 5A. Gebiedsbescherming volgens Structuurschema Groene Ruimte 2 en de Nota Natuur voor Mensen Mensen voor Natuur
- 5B. Soortbescherming





## 1. INLEIDING

Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland heeft het voornemen ten westen van Amsterdam de Westrandweg aan te leggen. De Westrandweg moet de A10-West ten zuiden van de Coentunnel verbinden met het knooppunt Raasdorp (A5/A9). Reeds in 1991 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) besloten tot de aanleg van de Westrandweg. Bij de besluitvorming is destijds milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd. Om financiële redenen is nooit met de aanleg begonnen. Omdat het tracébesluit slechts 10 jaar geldig was, moet nu een nieuwe besluitvormingsprocedure doorlopen worden, wederom met m.e.r. Bevoegde instanties zijn de minister van V&W en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM).

Bij brief van 10 maart 2004 is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport<sup>1</sup>. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 55 d.d. 19 maart 2004<sup>2</sup>. Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.<sup>3</sup>, verder aangeduid als 'de Commissie'. Het bedoelt aan te geven welke informatie het milieueffectrapport (MER) moet bieden om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

Via Rijkswaterstaat heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen<sup>4</sup>. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

De startnotitie geeft voor een groot deel al aan wat in het MER aan de orde zal komen. Dit advies is daarom voornamelijk gericht op die onderwerpen die in het MER aanvulling behoeven of een andere aanpak dan in de startnotitie beschreven. **Voor alle niet genoemde onderwerpen kan de in de startnotitie voorgestelde aanpak richtlijn voor het MER zijn.**

## 2. 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 informatie ontbreekt over:

- actuele prognoses en de mate waarin de weg congestieproblemen oplost;
- aantasting van belangrijke natuurwaarden en eventuele mitigerende maatregelen en/of compensatie;
- landschappelijke inpassing;
- aantasting van de leefbaarheid, met name wat betreft lucht, geluid en externe veiligheid.

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1.

<sup>2</sup> Zie bijlage 2.

<sup>3</sup> Zie bijlage 3.

<sup>4</sup> Zie bijlage 4.

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

### **3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING**

#### **3.1 Besluit en MER 1991**

In 1991 is een tracébesluit genomen. Het besluit over het tracé is destijds onderbouwd met een MER, hierna genoemd het MER 1991. De Commissie adviseert het huidige MER te beschouwen als een actualisatie van het MER 1991. Dat betekent dat vooral gekeken moet worden of er sinds 1991 ontwikkelingen hebben plaatsgevonden, waardoor de argumenten die destijds ten grondslag hebben gelegen aan het besluit niet meer valide zijn. Op voorhand lijken de belangrijkste veranderingen sinds 1991 te zijn de veranderde verkeersprognoses en veranderde wet- en regelgeving op het gebied van flora en fauna, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

#### **3.2 Achtergrond, probleemstelling en doel**

In de startnotitie wordt een probleemanalyse gegeven. Onderbouw nut en noodzaak van de weg nader, door inzicht te geven in de soorten verkeer, de omvang, en herkomst en bestemming. Ga in op de huidige en te verwachten (uitgaande van de aanwezigheid van de tweede Coentunnel) Intensiteit-/Capaciteit (I/C)-verhoudingen op de A5, de A9, de A10, de N200 en eventuele andere onderliggende wegen. Gebruik waar mogelijk bestaand materiaal.

#### **3.3 Beleidskader en te nemen besluiten**

In de startnotitie wordt de relevante wet- en regelgeving genoemd. Ga in het MER in op de randvoorwaarden voor de voorgenomen activiteit die hieruit voortkomen.

Geef de status van de besluitvorming rondom de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel. Wanneer wordt een tracébesluit verwacht? Ga in op de samenhang tussen de Westrandweg en de 2<sup>e</sup> Coentunnel. Wat gebeurt er met de Westrandweg als de 2<sup>e</sup> Coentunnel niet of later wordt aangelegd?

De Commissie heeft van bevoegd gezag en initiatiefnemer begrepen dat in overleg met de gemeente Amsterdam inmiddels een voorkeur bestaat voor de afrit 'Parkstad' en niet voor een afrit ter plaatse van de N200 (deze optie wordt nog genoemd bij de alternatieven in de startnotitie). Geef aan of hierover, ten tijde van gereedkomen van het MER, een formeel besluit genomen is en ga in op de (milieu)overwegingen die bij dit besluit een rol hebben gespeeld. Als er geen sprake is van een formeel besluit, dienen beide varianten uitgewerkt te worden in het MER.

## **Natuurbeleid**

### *Gebiedsbescherming*

In de Osdorper Bovenpolder is sprake van begrensde (provinciale) ecologische hoofdstructuur. Hierdoor zijn de beschermingsformules van het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) van toepassing.

Daarnaast is er sprake van (nog) niet-begrensde provinciale ecologische hoofdstructuur rondom de Grote Braak. Daardoor zijn de beschermingsformules op dit moment niet van toepassing.

### *Soortbescherming*

Op grond van de Flora- en Faunawet (artikel 3 en 4) zijn de meeste gewervelde diersoorten en een groot aantal plantensoorten in het studiegebied beschermd. Indien de alternatieven en varianten leiden tot in de Flora- en Faunawet genoemde verboden gedragingen, zal een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en Faunawet moeten worden aangevraagd<sup>5</sup>.

## **4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN**

### **4.1 Algemeen**

Bevoegd gezag en initiatiefnemer hebben aangegeven dat de voorkeur uitgaat naar een autosnelweg met drie afritten en een bepaald pakket aan elektronica en aan ecologische maatregelen. De mogelijkheid wordt echter opgehouden om de weg te versoberen (minder elektronica, 80 km/uur autoweg, een afslag minder, minder ecologische maatregelen), indien het vooraf vastgelegde budget overschreden dreigt te worden. Het is van belang dat de verkeers- en milieueffecten van ieder reëel samenstel uit het MER afgeleid kunnen worden.

In het MER zal een aantal preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen uitgewerkt worden. Geef hierbij duidelijk aan welke maatregelen direct voortvloeien uit bijvoorbeeld milieu- en natuurwetgeving, en derhalve in ieder geval uitgevoerd zullen moeten worden, en welke maatregelen 'extra' zijn en derhalve mogelijk om budgettaire redenen achterwege gelaten kunnen worden.

### **4.2 Alternatieven**

De Commissie onderschrijft de in de startnotitie voorgestelde aanpak om geen tracéalternatieven uit te werken, maar uit te gaan van het tracé waartoe in 1991 reeds besloten is. Wel acht de Commissie het raadzaam, zoals hierboven reeds aangegeven, om de argumenten op grond waarvan de tracéalternatieven in 1991 zijn afgevallen nogmaals tegen het licht te houden, met de 'bril' van 2004. Met name de veranderde verkeersprognoses en milieuoverwegingen (lucht, geluid, ecologische waarden) zijn hierbij van belang.

In de uitwerking van het tracé dienen varianten uitgewerkt te worden met betrekking tot:

---

<sup>5</sup> Daarbij dient bedacht te worden dat voor vogelsoorten geen ontheffing mogelijk is, en dientengevolge in het broedseizoen geen hinderlijke activiteiten mogen plaatsvinden.

- het aantal afslagen: Parkstad of N200 (indien hierover nog geen formeel besluit genomen is) en 1 of 2 aansluitingen in Westpoort;
- ontwerpuitgangspunten:
  - autosnelweg versus autoweg;
  - ontwerpsnelheid;
  - dwars- en lengteprofiel;
  - medegebruik openbaar vervoer.

Bovendien zijn varianten denkbaar ten aanzien van:

- een eventuele flexibele/dynamische indeling;
- een systeem voor dynamisch verkeersmanagement op de A10 en de Westrandweg, waarbij de A10, de A9 en de Westrandweg als één systeem beschouwd worden.

Beschrijf in het MER welke effecten hiervan verwacht worden en hoe hiermee in het ontwerpstadium rekening gehouden moet worden.

### **Hoge/lage ligging**

In diverse inspraakreacties wordt aangedrongen op een verdiepte of een lage ligging van de weg. De Commissie heeft begrepen dat naar de mening van bevoegd gezag en initiatiefnemer een verdiepte ligging van de weg weinig landschappelijke voordelen biedt, gezien de hoge (minimaal 4 meter) dijken die, vanwege de maaiveldligging onder NAP, dan langs de weg aangelegd moeten worden. Onderbouw dit in het MER.

Een variant waarbij, uitgaande van een hoge ligging, bestaande elementen in het landschap onderlangs gekruist worden, zou ontwerptechnisch niet mogelijk zijn, vanwege de korte lengte van het traject en de geringe onderlinge afstand tussen de onderlangs te kruisen elementen. Onderbouw ook dit in het MER.

Ga in op de mogelijkheden voor landschappelijk inpassing bij een hoge ligging. Geef aan waar specifieke knelpunten verwacht worden tengevolge van de hoge ligging (met name op het gebied van landschap, ecologie en geluidhinder) en hoe die gemitigeerd zouden kunnen worden.

Onderzoek in het MER of een (hoge) ligging van de weg in een bak op palen in plaats van op een dijklichaam<sup>6</sup> milieuvoordelen biedt. Afhankelijk van de natuurwaarden en de migratieroutes en paden (van bijvoorbeeld de rugstreep-pad) die naar voren komen uit de ecologische inventarisatie, kan een (gedeeltelijke) ligging op palen ecologische voordelen bieden. Ook kan er sprake zijn van landschappelijke voordelen, door de grotere transparantie.

Hoewel dit in een MER niet verplicht is, acht de Commissie het raadzaam om (globaal) inzicht te verschaffen in de kosten van de drie opties (hoge ligging op palen en op dijklichaam, lage ligging), temeer daar het lage alternatief in de startnotitie op grond van de te hoge kosten wordt weggeschreven.

## **4.3 Meest milieuvriendelijk alternatief**

Voor de voorgenomen activiteit is sprake van een vastgelegd budget. Dit mag echter bij de ontwikkeling van het mma geen argument zijn om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuvoordelen buiten beschouwing te laten.

---

<sup>6</sup> Deze variant wordt naar voren gebracht in inspraakreacties 15 van Stichting Bijenpark Amsterdam en 33 van Stadsdeel Geuzenveld Slotermeer.

Ga voor het mma uit van het alternatief dat uit bovengenoemde alternatieven en varianten als meest milieuvriendelijk naar voren komt. Dit kan aangevuld worden met maatregelen ter verbetering van de landschappelijke inpassing, maatregelen ter bevordering van de natuurwaarden en maatregelen ter bescherming van de leefomgeving, met name op het gebied van lucht en geluid. Hierbij gaat het om andere maatregelen dan die welke reeds op grond van wettelijke voorschriften uitgevoerd dienen te worden.

Bij de ontwikkeling van het mma kan bijvoorbeeld gedacht worden aan:

- verfijning van het waternetwerk, toevoegen van water in de Brettenzone;
- het versterken van de Brettencorridor;
- het “uitplaatsen” van water en moeras naar Sloterplas en de Groote Braak bij Halfweg;
- het realiseren van een ecologische verbinding van Spaarnwoude naar Sloterplas;
- het creëren van een parkachtige omgeving aan weerszijden van de weg (met sportpark-, weidepark- en waterparkonderdelen);
- het vergroten van de Sloterplas en het sportpark;
- geluidwerende voorzieningen voor de volkstuintencomplexen (omdat er geen sprake is permanente bewoning, is dit formeel niet vereist).

## **5. HUIDIGE SITUATIE, AUTONOME ONTWIKKELING EN BESCHRIJVING MILIEUEFFECTEN**

### 5.1 Algemeen

In de startnotitie wordt reeds aangegeven welke milieuaspecten behandeld zullen worden en hoe ze beoordeeld worden. Als belangrijkste aspecten ziet de Commissie bodem en water, levende natuur, geluid, luchtverontreiniging en landschap. In de volgende paragrafen borduurt de Commissie voort op de startnotitie.

De aanleg van de Westrandweg heeft ook invloed op een aantal aansluitende (rijks)wegen zoals de A5, de A9, de N200 en andere wegen van het onderliggende wegennet. Dit betreft zowel wegen in het westelijk havengebied als wegen rondom de A10. Naast de effecten van de Westrandweg zelf dienen ook de (positieve) effecten ten gevolge van een gewijzigde intensiteit op deze wegen te worden bepaald, voor zover sprake is van een verandering in verkeersintensiteit van 20% afname of 30% toename (overeenkomend met 1 dB(A)). Ga zowel in op de I/C-verhoudingen als de milieuconsequenties.

### 5.2 Verkeer en economie

Geef aan met welk verkeersmodel gewerkt wordt en welke aannames daarin gedaan zijn<sup>7</sup>, bijvoorbeeld ten aanzien van het openbaarvervoersysteem in de

---

<sup>7</sup> Zie ook inspraakreactie nr. 21 van Milieudefensie, waarin aangedrongen wordt op transparantie over de gehanteerde verkeersmodellen en de input van gegevens.

Randstad. Met welke systemen, netwerken/frequenties is rekening gehouden in de prognoses voor 2020?

Geef aan in welke mate het doorgaande verkeer vanuit de Coentunnel zal worden afgewikkeld via de Westrandweg.

Maak in het MER duidelijk in hoeverre het doel 'ontlasten van de A10-west' bereikt wordt en voor welke periode.

Ga in op de barrièrewerking van de Westrandweg op fietsverkeer.

### 5.3 Ruimtelijke kwaliteit

Geef, bij die deelaspecten waar het aantal hectares als criterium wordt genomen, een beschouwing over de kwaliteit van het desbetreffende gebied.

In §6.3 van de startnotitie is sprake van een landschapsvisie en een landschapsplan. Ga in het MER in op de uitgangspunten die daarin zijn c.q. worden opgenomen.

De Commissie acht het raadzaam om de landschappelijke effecten van de drie opties voor de ligging van de weg (hoge ligging op palen en op een dijklichaam, lage ligging) zichtbaar te maken door middel van fotomontages en/of perspectiefschetsen.

### 5.4 Woon –en leefomgeving

#### 5.4.1 **Geluid**

Voor de bepaling van de cumulatieve geluidsbelasting kan met een kwalitatieve benadering worden volstaan. De in de startnotitie genoemde Miedemamethode hoeft dus niet gevolgd te worden.

Geef het aantal geluidsbelaste woningen vanaf de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

## Lucht

De beoordeling van de concentraties aan luchtverontreinigende stoffen kan, conform de startnotitie, plaatsvinden aan de hand van grenswaarden voor de immissies van NO<sub>2</sub> en fijn stof (PM<sub>10</sub>). Geef voor de huidige situatie en voor elk van de alternatieven/varianten op kaart aan:

- waar de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup> wordt overschreden. Ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven, zowel voor NO<sub>2</sub> als fijn stof;
- waar de daggemiddelde PM<sub>10</sub>-norm van 50 µg/m<sup>3</sup> (voor fijn stof) overschreden wordt (deze mag in 2005 niet meer dan 35 dagen per jaar overschreden mag worden)<sup>8</sup>;
- waar de hoogste waarden (voor NO<sub>2</sub> en fijn stof) voorkomen en hoe hoog die zijn;
- hoeveel woningen en welke gevoelige bestemmingen (voor fijn stof), dan wel hoeveel bebouwd gebied (voor NO<sub>2</sub>) zich in het gebied bevinden waar van overschrijding sprake is.

Geadviseerd wordt in het MER in algemene zin de relatie tussen fijn stof (PM<sub>10</sub>) en gezondheid te beschrijven.

## Natuurlijke omgeving

### 5.6.1

#### Levende natuur

Het MER van 1991 geeft reeds een overzicht van de verschillende natuuraspecten. De vraag is in hoeverre de gegevens van toen nog actueel zijn en in het onderhavig MER kunnen worden gebruikt. Om dit vast te stellen dient een evaluatie plaats te vinden en zullen waar nodig de gegevens moeten worden geactualiseerd.

##### *Gebiedsbescherming*

In de Osdorper Bovenpolder is sprake van begrensde ecologische hoofdstructuur.

Rondom de Groote Braak is sprake van nog niet begrensde ecologische hoofdstructuur. Hoewel de beschermingsformules hier op dit moment niet van toepassing zijn, dient in het MER aangegeven te worden of de ingrepen kunnen resulteren in onomkeerbare effecten waardoor de ontwikkelingsmogelijkheden van flora en fauna verloren gaan. Hierbij gaat het zowel om gebieden vallend binnen de bruto EHS als om potenties van ecologische verbindingzones.

In **bijlage 5A** zijn de richtlijnen voor de gebiedsbeschrijving nader uitgewerkt.

##### *Soortbescherming*

Voor het ontheffingsverzoek in het kader van de Flora- en Faunawet dient een inventarisatie van de ruimtelijke verspreiding van alle in het gebied voorkomende soorten te worden gemaakt. In het MER kan worden volstaan met het aangeven van de gevolgen voor de doelsoorten van het natuurbeleid, of een

---

<sup>8</sup> In plaats hiervan kan (als indicator voor het daggemiddelde) aangegeven worden waar de jaargemiddelde concentratie van 30 µg/m<sup>3</sup> wordt overschreden.

gemotiveerde selectie van de belangrijkste voorkomende soorten<sup>9</sup>. Op voorhand kan worden gesteld dat belangrijke natuurwaarden worden vertegenwoordigd door een aantal amfibiesoorten (met name de rugstreeppad) en weidevogels (met name de grutto).

In **bijlage 5B** is een handreiking voor de soortbeschrijving uitgewerkt.

## **6. OVERIGE HOOFDSTUKKEN VAN HET MER**

Voor de onderdelen “vergelijking van alternatieven”, “leemten in milieu-informatie” en “samenvatting van het MER” heeft de Commissie geen aanbevelingen anders dan de wettelijke voorschriften.

## **7. VORM EN PRESENTATIE**

In de startnotitie worden duidelijke en inzichtelijke kaarten gepresenteerd. Wel adviseert de Commissie om in het MER na te gaan of alle topografische aanduidingen inderdaad op kaart voorkomen.

---

<sup>9</sup> In het Handboek Natuurdoeltypen, LNV 2001 staan alle doelsoorten. **Bijlage 5B** geeft aan hoe de gevolgen kunnen worden beschreven.



## BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen  
voor het milieueffectrapport  
Aanleg Westrandweg Amsterdam

(bijlagen 1 t/m 5)



## BIJLAGE 1

**Brief van het bevoegd gezag d.d. 10 maart 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen**



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

De voorzitter van de Commissie voor de Milieu-  
Effectrapportage  
T.a.v. Ir. N.G. Ketting  
Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT

|              |  |
|--------------|--|
|              | Commissie voor de<br>milieu-effectrapportage |
| Ingekomen :  | 16 MAART 2004                                |
| nummer       | (9X)   |
| dossier      | 1419 - 17 nr 2                               |
| kopie naar : | HC / LV / BR                                 |

Contactpersoon  
drs. L.E.M. Hendrix  
Datum  
10 maart 2004  
Oms kenmerk  
DGP/WV/u. 04.00338  
Onderwerp  
Aanbieding startnotitie A5 Westrandweg

Doorkiesnummer  
070 - 3516238  
Bijlage(n)  
10  
Uw kenmerk  
-

Geachte heer Ketting,

Op 22 maart 2004 zal de startnotitie A5 Westrandweg 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 advies toe te zenden aan:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Personenvervoer  
Beleidsafdeling Wegen  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Hoogachtend,

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

mr. M.J. Olman

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

Telefoon : 070 - 351 6554  
Fax : 070 - 351 6007  
Internet : [www.minvenw.nl](http://www.minvenw.nl)



## BIJLAGE 2

### Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 55 d.d. 19 maart 2004

# Inspraak Startnotitie Westrandweg



*Gedurende de periode van 22 maart tot en met 19 april 2004 ligt de Startnotitie Westrandweg ter inzage. De startnotitie doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Wet milieubeheer en de Tracéwet. Op grond daarvan kunt u tot en met 19 april 2004 uw mening over de inhoud van de startnotitie kenbaar maken.*

**Achtergrond**  
De Noordelijke Randstad kampt al jaren met een bereikbaarheidsprobleem. Een van de knelpunten is de beperkte capaciteit van de Coentunnel. Om dit knelpunt op te lossen loopt er momenteel een tracéwetprocedure voor uitbreiding van de Coentunnel.

Uitbreiding van de Coentunnel veroorzaakt extra verkeersdruk op de A10-west. Door de aanleg van de Westrandweg kan de A10-west worden ontlast van doorgaand verkeer. De Westrandweg verbindt de A10-west ten zuiden van de Coentunnel, via het Westelijk Havengebied van Amsterdam met het knooppunt Raasdorp.

**De startnotitie**  
De startnotitie is het begin van een onderzoek naar de mogelijke aanleg van de Westrandweg. U leest hierin precies wat het voornemen van de minister inhoudt, wat er onderzocht gaat worden en wat de achtergronden en uitgangspunten hiervan zijn. In de notitie worden oplossingsrichtingen beschreven en wordt uitgelegd welke (milieu-)effecten zullen worden onderzocht. Het resultaat van de onderzoeken wordt gebundeld in de zogenaamde trajectnota op basis waarvan de minister een keus zal maken.

**Waar kunt u de startnotitie inzien?**  
De Startnotitie Westrandweg kunt u van 22 maart tot en met 19 april 2004 gedurende de reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:  
- de gemeentehuizen van Amsterdam, Haarlemmerliede en Spaarnwoude en Haarlemmermeer en in de hulpsecretarie van Haarlem te Spaarnwoude-West;

- het informatiecentrum Zuiderkerk in Amsterdam;
- het Vergunningen Servicebureau Stadsdeel Noord in Amsterdam;
- het provinciehuis van Noord-Holland in Haarlem;
- de bibliotheek van het kantoor van Rijkswaterstaat Noord-Holland in Haarlem;
- de bibliotheek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de bibliotheek van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beide in Den Haag;
- de vestigingen van de openbare bibliotheken in Amsterdam aan de Prinsengracht 587, Tjil Uilenspiegelstraat 12, Goeman Borgesiusstraat 3, Spaarndammerstraat 490, Pieter Calandlaan 87b, Ankerplaats 18, Hagendoornplein 2, Molenwijk 21, Waterlandsplein 32;
- de hoofdvestigingen van de openbare bibliotheken in Hoofddorp, Badhoevedorp en in Zwanenburg.

**Hoe kunt u uw zienswijze kenbaar maken?**  
De Minister van Verkeer en Waterstaat nodigt u uit gedurende de termijn van de terinzagelegging uw zienswijze op de startnotitie schriftelijk of mondeling naar voren te brengen.

Uw schriftelijke zienswijze kunt u tot en met 19 april 2004 sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat  
Startnotitie Westrandweg  
Postbus 30316, 2500 GH Den Haag

U kunt ook via internet uw zienswijze kenbaar maken: [www.inspraakvenw.nl](http://www.inspraakvenw.nl)

Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

**Informatiebijeenkomst en hoorzitting**  
Op maandag 5 april 2004 worden er in Aristo Zalen, Teleportboulevard 100 te Amsterdam en op donderdag 8 april 2004 in De Olm, Olmenlaan 141 te Zwanenburg een informatiebijeenkomst en een hoorzitting georganiseerd. Medewerkers van Rijkswaterstaat staan van 18.30 uur tot 19.45 uur klaar om uw vragen te beantwoorden. Om 20.15 uur start een officiële hoorzitting voor degenen die mondeling hun zienswijze naar voren willen brengen. Van de hoorzitting wordt een verslag gemaakt. Indien u van deze mogelijkheid gebruik wenst te maken, wordt u verzocht dit vóór donderdag 1 april 2004 aan het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat kenbaar te maken, telefoon 070 351 96 00.

**Wat gebeurt er met uw reactie?**  
Het Inspraakpunt bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de Minister van V&W en de Minister van VROM en de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Deze commissie adviseert beide ministers over de richtlijnen voor de inhoud van het Milieu-effectrapport (MER). Mede op basis van dit advies en de inspraakreacties stellen de ministers vervolgens de richtlijnen vast. De richtlijnen vormen het vertrekpunt voor het opstellen van de trajectnota/MER. Op deze trajectnota/MER kunt u te zijner tijd wederom inspreken.

Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn kunt u de door het Inspraakpunt ontvangen reacties inzien op dezelfde locaties als waar de startnotitie ter inzage ligt.

**Nadere informatie**  
Voor het verkrijgen van een exemplaar van de startnotitie en/of voor het verkrijgen van nadere informatie over de inhoud ervan kunt u contact opnemen met het projectsecretariaat Westrandweg van Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland, telefoon 023 530 14 46. De startnotitie kunt u ook downloaden via de internetpagina [www.inspraakvenw.nl](http://www.inspraakvenw.nl).

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 96 00.

 **Inspraakpunt**  
Verkeer en Waterstaat



## BIJLAGE 3

### Projectgegevens

**Initiatiefnemer:** Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland

**Bevoegde instanties:** de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van VROM

**Besluit:** Tracébesluit

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** C 01.1.

#### **Activiteit:**

Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland heeft het voornemen ten westen van Amsterdam de Westrandweg aan te leggen. De Westrandweg moet de A10-West ten zuiden van de Coentunnel verbinden met het knooppunt Raasdorp (A5/A9).

#### **Procedurele gegevens:**

kennisgeving startnotitie: 19 maart 2004

richtlijnenadvies uitgebracht: 27 mei 2004

#### **Bijzonderheden:**

Reeds in 1991 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat besloten tot de aanleg van de Westrandweg. Bij de besluitvorming is destijds m.e.r. doorlopen. Om financiële redenen is nooit met de aanleg begonnen. Omdat het tracébesluit slechts 10 jaar geldig was, moet nu een nieuwe besluitvormingsprocedure doorlopen worden, wederom met m.e.r. De Commissie adviseert het huidige MER als een actualisatie van het MER uit 1991 te beschouwen. Dat betekent dat vooral gekeken moet worden of er sinds 1991 ontwikkelingen hebben plaatsgevonden, waardoor de argumenten die destijds ten grondslag hebben gelegen aan het besluit niet meer valide zijn. Op voorhand lijken de belangrijkste veranderingen sinds 1991 te zijn de veranderde verkeersprognoses en veranderde wet- en regelgeving op het gebied van flora en fauna, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

De voorkeur van de initiatiefnemer gaat uit naar een autosnelweg met drie afritten en een bepaald pakket aan elektronica en aan ecologische maatregelen. Omdat er gewerkt wordt met een vaststaand budget, wordt de mogelijkheid echter opengehouden om te weg te versoberen (minder elektronica, 80 km/uur autoweg, een afslag minder, minder ecologische maatregelen). Het is van belang dat de verkeers- en milieueffecten van ieder samenstel uit het MER afgeleid kunnen worden.

Als hoofdpunten voor het MER ziet de Commissie een goede beschrijving van:

- actuele prognoses en de mate waarin de weg congestieproblemen oplost;
- aantasting van belangrijke natuurwaarden en eventuele mitigerende maatregelen en/of compensatie;
- landschappelijke inpassing;
- aantasting van de leefbaarheid, met name wat betreft lucht, geluid en externe veiligheid.

**Samenstelling van de werkgroep:**

ir. G. Blom (voorzitter)  
ir. P. van Eck  
ir. J.A. Huizer  
drs. S.R.J. Jansen  
ir. K. Nije

**Secretaris van de werkgroep:** ir. J.M. Bremmer



## BIJLAGE 4

### Lijst van inspraakreacties en adviezen

| nr. | datum                | persoon of instantie   | plaats           | datum van ontvangst<br>Cie. m.e.r. |
|-----|----------------------|--|------------------|------------------------------------|
| 1.  | 20040322             | --   | --               | 20040415                           |
| 2.  | 20040322             | J. Oudshoorn   | Oudorp           | 20040415                           |
| 3.  | 20040326             | --   | --               | 20040415                           |
| 4.  | 20040326             | Burgemeester en Wethouders van gemeente Haarlemmerwoude en Spaarnwoude | Zwanenburg       | 20040415                           |
| 5.  | 20040331<br>20040401 | Gastransport Services  | Groningen        | 20040415                           |
| 6.  | 20040407             | --   | --               | 20040415                           |
| 7.  | 20040409             | J. Haije   | Diemen           | 20040415                           |
| 8.  | 20040409             | R. van Elderen   | Zwanenburg       | 20040415                           |
| 9.  | 20040413             | Westelijke Land- en Tuinbouw Organisatie (WLTO)                        | Haarlem          | 20040415                           |
| 10. | 20040413             | J.M. van Geilswijk   | Amsterdam        | 20040426                           |
| 11. | 20040413             | G.J.M. van Geilswijk en T.M. van Geilswijk                             | Amsterdam        | 20040426                           |
| 12. | 20040413             | de heer en mevrouw H.G. en P.L.M van Geilswijk                         | Amsterdam        | 20040426                           |
| 13. | 20040406             | Gedeputeerde Staten van Noord Holland                                  | Haarlem          | 20040426                           |
| 14. | 20040414             | Kamer van Koophandel   | Amsterdam        | 20040426                           |
| 15. | 20040415             | Stichting Bijenpark Amsterdam  | Amsterdam        | 20040426                           |
| 16. | 20040412             | J. Parlevliet  | Zwanenburg       | 20040426                           |
| 17. | 20040416             | Burgemeester en Wethouders van Gemeente Haarlemmermeer                 | Hoofddorp        | 20040426                           |
| 18. | 20040416             | H.M. Celie   | Amsterdam        | 20040426                           |
| 19. | 20040416             | Dorpsraad Sloten-Oud Osdorp  | Amsterdam-Sloten | 20040426                           |
| 20. | 20040419             | Milieucentrum Amsterdam  | Amsterdam        | 20040426                           |
| 21. | 20040419             | Milieudefensie   | Amsterdam        | 20040426                           |
| 22. | 20040417             | E. Visser  | Amsterdam        | 20040426                           |
| 23. | 20040420             | Burgemeester en Wethouders van Gemeente Amsterdam                      | Amsterdam        | 20040426                           |
| 24. | 20040416             | C.A. en M.M. Nierop  | Amsterdam        | 20040426                           |
| 25. | 20040416             | A. Bos en C.P. Jobse   | Amsterdam        | 20040426                           |
| 26. | 20040418             | P. Silvis  | Amsterdam        | 20040426                           |
| 27. | 20040415             | Verkeersgroep Westelijke Tuinsteden                                    | Amsterdam        | 20040426                           |
| 28. | 20040417             | Stichting 2 <sup>E</sup> Coen Niet Doen                                | Amsterdam        | 20040426                           |
| 29. | 20040423             | Dorpsraad Badhoevedorp   | Badhoevedorp     | 20040426                           |
| 30. | 20040419             | Transport en Logistiek Nederland, Regio Noord-West                     | Amsterdam        | 20040426                           |
| 31. | 20040418             | Fietzersbond Amsterdam   | Amsterdam        | 20040426                           |
| 32. | 20040419             | EVO  | Zoetermeer       | 20040426                           |
| 33. | 20040419             | Stadsdeel Geuzenveld Slotermeer  | Amsterdam        | 20040426                           |
| 34. | 20040415             | Burgemeester en Wethouders van Haarlem                                 | Haarlem          | 20040426                           |

|     |          |  |            |          |
|-----|----------|--|------------|----------|
| 35. | 20040419 | Brettenproject Natuur Ecologie<br>Educatie (BPNEE) | Amsterdam  | 20040426 |
| 36. | 20040416 | M. Warmerdam                                       | Amsterdam  | 20040426 |
|     | 20040405 | Verslagen hoorzittingen                            | Amsterdam  | 20040427 |
|     | 20040408 |  | Zwanenburg |          |

## BIJLAGE 5A

### Gebiedsbescherming volgens Structuurschema Groene Ruimte 2 en de Nota Natuur voor Mensen Mensen voor Natuur

In het MER moet het volgende worden beschreven:

- de ligging in het studiegebied van gebieden, beschermd op grond van de Natuurbeschermingswet dan wel Nationale parken;
- de ligging in de regio van de Ecologische Hoofdstructuur<sup>10</sup> en de provinciale uitwerking daarvan;
- de ligging en uitwerking van de gemeentelijke ecologische structuur.

Indien de EHS wordt beïnvloed door de voorgenomen activiteit of de alternatieven zal duidelijk moeten worden of er sprake is van bruto of netto EHS. Bruto EHS is nog niet begrensd en netto EHS is al wel begrensd. De provincie is verantwoordelijk voor de begrenzing. Recentelijk zijn de Robuuste Verbindingen aan de bruto EHS toegevoegd, deze zullen eveneens de komende jaren worden begrensd.

#### *Richtlijn op grond van netto EHS*

1. Welke significante gevolgen kunnen er optreden voor de te behouden kenmerken en waarden binnen en in de nabijheid van dit gebied<sup>11</sup>?
2. Zijn er reële alternatieven?
3. Is er sprake van redenen van groot openbaar belang<sup>12</sup> die deze aantasting rechtvaardigen?
4. Indien dat het geval is, welke compensatie wordt dan geboden voor het verloren gaan van de wezenlijke kenmerken en waarden?

In het SGR2 worden de volgende richtlijnen gegeven voor compensatie.

#### *Richtlijn op grond van bruto EHS (niet begrensd)*

Is er sprake van onomkeerbare effecten waardoor de ontwikkelingsmogelijkheden van deze nieuwe natuurgebieden significant onomkeerbaar verloren gaan?

#### *Eisen aan compensatie op grond van SGR2 en Nota NMMN*

1. In beginsel geen netto verlies aan waarden wat betreft areaal en kwaliteit.
2. Compensatie nabij het gebied, onder de voorwaarde dat een duurzame situatie ontstaat<sup>13</sup>.

---

<sup>10</sup> Ecologische hoofdstructuur is een netwerk van grote natuurgebieden die met elkaar zijn verbonden door zogenaamde ecologische verbindingzones waardoor uitwisseling tussen populaties van soorten mogelijk is.

<sup>11</sup> Wezenlijke kenmerken en waarden moeten per gebied worden gespecificeerd. Daarbij kan het gaan om: bodemopbouw, -structuur en reliëf; de waterhuishouding; natuurlijke processen; de kwaliteit van bodem, water en lucht; sedimentatie en -erosieprocessen; rust, stilte en openheid; de landschapsstructuur en; gebiedspecifieke plant- en diersoorten.

<sup>12</sup> Redenen van groot openbaar belang. Op basis van een afweging tussen het te beschermen belang en het met het plan of project gemoeide belang wordt al dan niet toestemming verleend. Wordt een plan of project na afweging van belangen toch toegestaan, dan moet voordat het plan of project wordt uitgevoerd een besluit worden genomen over compenserende maatregelen.

<sup>13</sup> Het beginsel dat compensatie nabij het verloren gebied moet worden gerealiseerd **kan** ruimer worden ingevuld. Compensatie moet daar worden gerealiseerd waar het optimaal bijdraagt aan het instandhouden van een populatie(s). Het merendeel van de populaties van diersoorten in Nederland leeft in een netwerk van grotere en kleinere gebieden die met elkaar zijn verbonden in een zogenaamde netwerkpopulatie. Dit betekent dat uitbreiding van een klein gebied of verbetering van de ecologische verbindingen tussen de gebieden wel eens meer kan bijdragen aan het doel van compensatie dan uitbreiding van een groter gebied. In het MER kunnen dus meer locatiealternatieven voor compensatie in beschouwing worden genomen.

3. Indien fysieke compensatie onmogelijk is, dan compensatie door realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden.
4. Indien fysieke compensatie of compensatie door realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden door overmacht onmogelijk is, wordt financiële compensatie geboden die tegoeed komt aan natuur. Onder overmacht wordt ook verstaan de dreiging van ernstige vertraging van de procedure.
5. Het tijdstip over het besluit over ingreep is ook het tijdstip waarop helderheid wordt gegeven over aard, wijze en tijdstip van compensatie.
6. Het tijdstip van daadwerkelijke compensatie is gerelateerd aan het tijdstip van ingreep.

*Aspecten die aan bod moeten komen bij Natuurontwikkeling waaronder Ecologische Verbindingszones (EVZ's) o.a voor compensatie*

In geval van te ontwikkelen EVZ dient in het MER beschreven te worden:

1. type (droog/nat), doel en functie van de EVZ (onder andere lokaal/ regionaal belang), verbinding van welke gebieden en beschrijving van de levensgemeenschappen (natuurdoeltype) in de te verbinden gebieden;
2. welke doelsoorten en de ecologische eisen van deze soorten aan de EVZ;
3. lengte, breedte, configuratie van lijnvormige en vlakvormige elementen (steunpunten);
4. knelpunten (barrières) en mitigerende maatregelen om deze op te heffen.

*In geval van de mogelijke aanleg van nieuwe natuurgebieden (natuurontwikkeling) dient in het MER beschreven te worden:*

1. locatie, omvang en ligging ten opzichte van, en verbinding met omliggende natuurgebieden;
2. te realiseren natuurdoeltype(n);
3. randvoorwaarden voor de realisering van deze natuurdoeltypen zoals benoemd in het Handboek Natuurdoeltypen (LNV, 2001);
4. beoogde functie van het nieuwe natuurgebied voor het voortbestaan van doelsoorten in aangrenzende natuurgebieden;
5. kans op realisatie (middelen en mogelijkheid tot verwerving).

## **BIJLAGE 5B**

### **Soortbescherming**

#### *Bestaande situatie en autonome ontwikkeling*

In het MER moeten de in het studiegebied voorkomende doelsoorten<sup>14</sup> worden beschreven die worden beïnvloed door de voorgenomen activiteit en alternatieven. In sommige situaties kan worden volstaan met een gemotiveerde selectie van de voorkomende doelsoorten. Prioritaire soorten moeten deel uitmaken van deze selectie<sup>15</sup>.

Informatie over de doelsoort:

- de mate van bescherming (Nederlandse en internationale wet- en regelgeving). *Deze informatie is nodig om indien mogelijk de gevolgen voor de populatie te kunnen toetsen;*
- de mate van bedreiging van de doelsoort in Nederland. Voor het bepalen van de mate van bedreiging wordt gebruik gemaakt van de Rode Lijsten. *Deze informatie is nodig om de ernst van de potentiële gevolgen (voor een populatie) te kunnen bepalen;*
- voor dieren het voorkomen van het aantal individuen/paren per ecologisch netwerk, verdeeld over de deelgebieden. Indien onbekend: de oppervlakte van de leefgebieden van een netwerk;
- voor planten de oppervlakte van de standplaats;

Informatie over de (meta)populatie<sup>16</sup> van de doelsoort (alleen voor die doelsoorten waarover wetenschappelijke gegevens beschikbaar zijn):

- betekenis van deze populatie voor het behoud van de soort in Nederland;
- mate waarin deze metapopulatie of het leefgebied duurzaam is, dan wel duurzame condities biedt;
- grootte, verspreiding en dichtheid van de (meta)populatie in het studiegebied of oppervlakte van het leefgebied van de (meta)populatie dat tot een ecologisch netwerk kan worden gerekend.

Voor het beschrijven van de autonome ontwikkeling kan voor dieren gebruik worden gemaakt van de verandering van het aantal individuen/paren of de populatiegrootte over de afgelopen jaren (historische trend). Voor planten kan de verandering in standplaatsoppervlakte worden gebruikt.

#### *Milieugevolgen*

Voor elke (geselecteerde) doelsoort moet worden aangegeven: voor dieren:

- verandering van het aantal individuen/paren;
- verandering van het oppervlakte van het leefgebied; wanneer relevant per functie aangeven in hoeverre er sprake is van het optreden van significante gevolgen; houdt rekening met het optreden van cumulatie.

---

<sup>14</sup> In het Handboek Natuurdoeltypen; bijlage 3 (LNV, 2001) staan alle doelsoorten.

<sup>15</sup> Habitat- en vogelrichtlijngebieden zijn geselecteerd op grond van het voorkomen van bepaalde natuurlijke habitats en soorten. Een deel hiervan is aangeduid als prioritaire habitat of soort omdat de EU voor de instandhouding hiervan een bijzondere verantwoordelijkheid draagt. Deze prioritaire typen natuurlijke habitats en soorten zijn respectievelijk in bijlage I en II van de Habitatrichtlijn met een sterretje (\*) gemerkt. Bij mogelijke aantasting hiervan dient ontheffing te worden aangevraagd bij de Europese Commissie. Alle prioritaire soorten zijn ook doelsoort. Voor hele tekst van de Habitatrichtlijn en bijlages zie: [http://www.europa.eu.int/comm/environment/nature/nature\\_conservation/eu\\_nature\\_legislation/habitats\\_directive/index\\_en.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/nature/nature_conservation/eu_nature_legislation/habitats_directive/index_en.htm) Vogel (79/409/ECC) Birds directive

<sup>16</sup> Een soort bestaat uit een groot aantal individuen die in het algemeen samenleven in een metapopulatie. Een metapopulatie bestaat uit een aantal deelpopulaties die onderling met elkaar zijn verbonden waardoor uitwisseling mogelijk is. Deze metapopulatie leeft in Nederland in het algemeen in een ecologisch netwerk van grotere en kleinere gebieden die onderling met elkaar zijn verbonden.

voor planten:

- verandering van de standplaatsoppervlakte. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met een verandering van de abiotische omstandigheden, als gevolg van het voornemen die invloed heeft op de standplaatsfactoren van planten;
- in hoeverre er sprake is van het optreden van significante gevolgen.

Voor de doelsoorten (dieren) waarover wetenschappelijke informatie op populatieniveau beschikbaar is moet het volgende worden aangegeven. Indien de gevraagde informatie onder optie 1 ontbreekt dan kan optie 2 worden toegepast:

Optie 1, de kans op het verdwijnen of uitsterven van een (meta)populatie in het studiegebied. Dit kan kwalitatief worden beoordeeld. Indien die kans zeer groot is zal ook voor de populatie(s) waarmee uitwisseling plaatsvindt een inschatting moeten worden gemaakt van deze kans. Indien er een kans bestaat op verdwijnen of uitsterven moet worden aangegeven wat dit betekent voor het behoud van de soort in Nederland.

Optie 2, de mate van aantasting van de oppervlakte van het ecologisch netwerk, en een inschatting van de gevolgen hiervan voor het voortbestaan van duurzame condities van het ecologisch netwerk van de populatie.

Daarnaast is het te overwegen – maar dit is niet verplicht – om alle informatie die nodig is om voor een ontheffingsaanvraag op grond van de Flora- en Faunawet (FFW) in aanmerking te komen, ook op te nemen in het MER en de aangedragen informatie op correctheid te laten beoordelen door de Commissie.

Indien ontheffing moet worden aangevraagd en er is besloten dat dit onderdeel van het MER wordt dan geldt het volgende: iedere in het plangebied voorkomende beschermde soort moet worden genoemd en per soort moet worden aangegeven wat de gevolgen zullen zijn. In geval van een ontheffingsaanvraag kan er dus niet met doelsoorten of een selectie hiervan worden gewerkt.

1. Welke beschermde planten- en diersoorten op grond van de FFW komen in en nabij het plangebied voor?
2. Leidt het realiseren van het voornemen tot handelingen die strijdig zijn met de verbodsbepalingen van de FFW betreffende planten en/of dieren?
3. Kan het plan zodanig aangepast worden dat dergelijke verboden handelingen niet worden gepleegd?
4. Is om het plan te kunnen uitvoeren een ontheffing op grond van art. 75 van de FFW vereist?
5. Ontheffing kan worden verleend, indien:
  - er geen andere bevredigende oplossing bestaat (reëel alternatief) en;
  - sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en voor het milieu gunstige effecten, en;
  - geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.



## **Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Westrandweg Amsterdam**

Rijkswaterstaat wil ten westen van Amsterdam de Westrandweg aanleggen. De Westrandweg moet de A10-West ten zuiden van de Coentunnel verbinden met het knooppunt Raasdorp (A5/A9).

In 1991 is al eens een besluit tot aanleg van de Westrandweg genomen. Om financiële redenen is nooit met de aanleg begonnen. Omdat het tracébesluit slechts 10 jaar geldig was, moet nu een nieuwe besluitvormingsprocedure doorlopen worden. Net als in 1991 moet voor de besluitvorming milieueffectrapportage worden uitgevoerd

ISBN 90-421-1311-1