

Schiphol - Amsterdam - Almere fase 2

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de
aanvulling daarop**

17 september 2008 / rapportnummer 1491-413

1. OORDEEL OVER HET MER

Rijkswaterstaat Noord-Holland wil de bereikbaarheid van het gebied rond Schiphol, Amsterdam en Almere verbeteren. Daarvoor is Rijkswaterstaat een Planstudie/m.e.r. (milieueffectrapportage) gestart¹. Op basis van fase 1 van de studie besloot het kabinet twee alternatieven te laten vervallen namelijk het Beprijzingsalternatief² en het Verbindingsalternatief A6-A9³.

In het nu voorliggende MER fase 2 worden de volgende alternatieven met de referentiesituatie vergeleken:

- het Stroomlijnalternatief (verbreden van A9, A1, A10 oost en A6 en het verbeteren van knooppunten);
- het Locatiespecifieke alternatief (verbreden van A1, A10-oost en A6 en het verbeteren van knooppunten);
- en het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA).

In haar beoordeling stelt de Commissie twee vragen centraal:

1. Geeft het MER 2^e fase een juist beeld van de *verschillen in effecten tussen de onderzochte alternatieven*, zodat een goed onderbouwde keuze tussen alternatieven mogelijk is?
2. Maakt het MER fase 2 *voldoende aannemelijk* dat met mitigerende maatregelen bij de verschillende alternatieven aan milieunormen kan worden voldaan? Detailinformatie die noodzakelijk is voor de definitieve onderbouwing van het besluit kan dan gegeven worden in de vervolgfase richting het uiteindelijke (ontwerp) Tracébesluit (OTB/TB).

Tussentijds heeft de Commissie aangegeven dat naar haar oordeel in het MER essentiële informatie ontbrak over de gevolgen voor de luchtkwaliteit. In een aanvulling⁴ heeft de initiatiefnemer hierop aanvullende informatie verstrekt.

■ De Commissie is van oordeel dat ook met de gegeven toelichting in de aanvulling het verschil in effecten tussen de alternatieven onderling en met de referentiesituatie nog onvoldoende onderbouwd is en nog onvoldoende aannemelijk is gemaakt dat de alternatieven kunnen voldoen aan vigerende wetgeving.

Haar overwegingen zijn daarbij de volgende:

1. Beprijzen

Het recente kabinetsbesluit om in 2012 beprijzen in te voeren maakt het reëel om beprijzen onderdeel te laten zijn van de autonome ontwikkeling. De facto betekent het kabinetsbesluit namelijk dat aanpassingen van de infrastructuur plaats vinden nadat beprijzen is ingevoerd. In het MER fase 2 zijn de effecten van een scenario 'beprijzen' in de referentiesituatie niet beschreven; bij de alternatieven wel. Een goede vergelijking van de projectalternatieven met een reële referentiesituatie, namelijk een met beprijzen, is daarmee niet mogelijk. Dit klemmt des te meer omdat de volgorde van eerst beprijzen en vervolgens bouwen, van invloed is op de effecten van de alternatieven en daarmee op de te nemen mitigerende maatregelen in de alternatieven. De te nemen maatregelen zullen naar de inschatting van de Commissie anders kunnen zijn dan nu voorzien in het Locatiealternatief en het Stroomlijnalternatief.

¹ Voor projectinformatie wordt verwezen naar Bijlage 1

² Beprijzingsalternatief = betalen voor autorijden

³ Verbindingsalternatief = een nieuwe autosnelweg tussen de knooppunten Muiderberg en Holendrecht en verbreding van bestaande snelwegen buiten dit centrale deel.

⁴ Trajectnota/MER 2^e fase Schiphol-Amsterdam-Almere: aanvullende informatie voor het advies, ministerie Verkeer en Waterstaat, 21 juli 2008.

Daarnaast is de Commissie van mening dat een gefaseerde, flexibele realisatie van onderdelen van de alternatieven essentieel is voor een goed onderbouwde keuze. In een dergelijk aanpak worden, met beprijzen als basis, de meest effectieve maatregelen zijnde de maatregelen van het Locatiespecifieke alternatief, het eerst uitgevoerd en kan in de tijd worden ingespeeld op nu nog onvoorziene of lastig te voorspellen ontwikkelingen.

2. *Maatregelen luchtkwaliteit*

Op een aantal plaatsen op het hoofdwegennet in het plangebied, in het studiegebied (bij de Schipholtunnel, en op delen van de A4 en de A5) en op het onderliggende wegennet is sprake van een toename van de overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen. Inzet van Dynamisch Verkeer Management (DVM)⁵, het aanbrengen van schermen en het afzuigen van de Schipholtunnel moeten volgens het MER en de aanvulling deze extra overschrijdingen te niet doen.

Het MER gaat uit van een gemiddelde verbetering van de doorstroming door toepassing van DVM met 10%, leidend tot 5% minder emissies. Dit uitgangspunt is echter naar het oordeel van de Commissie onvoldoende onderbouwd en zeer waarschijnlijk te optimistisch. Praktijkervaringen wijzen er op dat de verbetering van de doorstroming gemiddeld eerder in de orde van grootte van 5% ligt. Het MER maakt dus onvoldoende aannemelijk dat aan vigerende normstelling kan worden voldaan. Duidelijk is ook dat een gemiddelde percentage feitelijk niet te hanteren is; het effect is in hoge mate locatiespecifiek en kan dus per alternatief verschillen. Het MER houdt hier geen rekening mee.

De realiteitswaarde, de effectiviteit en de landschappelijke effecten van het afzuigen van de Schipholtunnel en het aanbrengen van schermen zijn in het MER niet onderbouwd. Ook op dit punt maakt het MER dus nog onvoldoende aannemelijk dat de alternatieven kunnen voldoen aan vigerende wetgeving.

- De Commissie adviseert derhalve om voorafgaand aan de standpuntbepaling:
 - alsnog een referentiesituatie met beprijzen uit te werken en de in het MER onderzochte alternatieven met deze referentie te vergelijken;
 - een nadere onderbouwing te geven van de in het MER ingeschatte positieve effecten van DVM.

In navolgende hoofdstukken wordt een toelichting gegeven op het oordeel van de Commissie voor de m.e.r.

⁵ Voorbeelden van DVM maatregelen zijn: routeadvies, omleidingen en toeritdosering.

2. TOELICHTING OP HET OORDEEL

2.1 Verkeer en Vervoer

2.1.1 Beprijzen

Terecht wordt er in het MER op gewezen dat het aannemelijk is dat de nieuwe infrastructuur wordt gerealiseerd in een situatie dat ook al sprake is van beprijzen. Uitwerking van de effecten van het beprijzingsscenario verdient dus grote aandacht.

In het MER fase 2 zijn de effecten van een scenario 'beprijzen' in de referentiesituatie echter niet beschreven; bij de andere alternatieven wel. Een goede vergelijking met de referentie is hierdoor niet mogelijk.

De aanvulling beargumenteert het niet in beeld brengen van het scenario beprijzen in de referentiesituatie met verwijzing naar:

- de Nota Mobiliteit waarin gekozen is voor het principe eerst bouwen dan beprijzen;
- het gegeven dat het kabinet er in 2007 voor heeft gekozen het nulplusalternatief (nulalternatief +beprijzen) te laten vervallen.

Het recente kabinetsbesluit om beprijzen in 2012 in te voeren maakt het echter naar de mening van de Commissie reëel om beprijzen wel onderdeel te laten zijn van de autonome ontwikkeling. Het MER 1^e fase prognosticeerde als effect van (landelijk) beprijzen een vraaguitval van 30% op het huidige wegensysteem. Het MER fase 2 beschrijft nu in de bijlage Verkeer en vervoer dat beprijzen leidt tot 20% vraaguitval in de spits en 10% in de daluren. Invoeren van beprijzen is dus van grote invloed op de verkeersintensiteiten en daarmee op de te nemen milieumaatregelen.

De Commissie onderkent dat de onzekerheden rond de invulling van beprijzen nog groot zijn en de effecten van uitbreiding van infrastructuur gecombineerd met prijsbeleid op dit moment nog moeilijk kunnen worden onderbouwd. Dit neemt echter niet weg dat de wijze van beprijzen de relatieve aantrekkelijkheid van het Locatiespecifieke alternatief ten opzichte van het Stroomlijnalternatief kan bepalen.

Dit alles pleit voor een gefaseerde aanpak waarin, mét beprijzen als basis, onderdelen van de alternatieven gefaseerd gerealiseerd worden. De meest effectieve maatregelen, namelijk die van het Locatiespecifieke alternatief, worden dan het eerst uitgevoerd. Zo kan in de tijd ingespeeld worden op nu nog onvoorziene of lastig te voorspellen ontwikkelingen.

- De Commissie adviseert om:
 - de referentiesituatie aan te passen en de alternatieven opnieuw af te wegen ten opzichte van een referentiesituatie met beprijzen.
 - inzichtelijk te maken welke milieuwinst gehaald kan worden met een gefaseerde realisering en herprioritering van onderzochte maatregelen.

2.1.2 Onderliggend wegennet

De Commissie adviseerde in september 2007 om in het MER fase 2 niet alleen de verkeerskundige effecten op het hoofdwegennet (HWN) te onderzoeken, maar ook de effecten op het onderliggend wegennet (OWN) te beschrijven. Geadviseerd werd om daarbij ook in te gaan op eventuele terugslageffecten van congestie op het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet.

Het MER fase 2 geeft informatie over de verkeersprestatie op het onderliggende wegennet. Daaruit blijkt dat het onderliggende wegennet slechts zeer beperkt wordt ontlast en dit effect niet onderscheidend is tussen de alternatieven.

Informatie over eventuele terugslageffecten op het hoofdwegennet ontbreekt. De Commissie constateert op dit punt een leemte in kennis omdat de op dit moment beschikbare modellen geen duidelijkheid in kwantitatieve zin kunnen geven over waar zich mogelijk terugslageffecten gaan voordoen.

- De Commissie adviseert om bij de uitwerking van het voornemen in de (O)TB fase de terugslageffecten van het OWN op het HWN, indien mogelijk kwantitatief, uit te werken zodat de noodzaak van mitigerende maatregelen, als verlenging van in- en uitvoegstroken, duidelijk wordt.

2.1.3 Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

In het MMA wordt bij de inrichting niet gevarieerd in de uitvoeringsverschillen tussen 4x2 en 2x4 rijstroken. Realisatie van 4x2 laat ook snelheidsverschillen toe tussen de 'hoofdstroken' (doorgaand verkeer) en de meer regionale stroken. Wanneer op 4 van de 8 stroken een maximum snelheid van 80 km/h wordt ingesteld, dan is milieuwinst bij onder andere luchtkwaliteit te behalen. Omdat deze inrichtingsvariant bij beide onderzochte alternatieven een optie is, acht de Commissie het ontbreken van deze variant geen essentiële tekortkoming voor het nu te nemen besluit.

- De Commissie adviseert om bij de uitwerking van het voornemen in de (O)TB fase, de effecten van een uitvoering van 4 x 2 rijstroken in overweging te nemen.

2.2 Luchtkwaliteit

2.2.1 Dynamisch verkeersmanagement

MER

Om de emissies te beperken zullen op het binnenstedelijke wegennet (in het Stroomlijnalternatief) en buiten het plangebied langs het buitenstedelijke hoofdwegennet rond Schiphol (in beide alternatieven) maatregelen getroffen moeten worden. Het MER noemt dynamisch verkeersmanagement (DVM) als mogelijke maatregel en voor het binnenstedelijke netwerk tevens doseermaatregelen. Het MER beargumenteert echter onvoldoende dat dynamische verkeersmanagement in deze specifieke situaties daadwerkelijk het beoogde positieve effect zal hebben. De Commissie heeft derhalve geadviseerd om in een aanvulling het verwachte positieve effect van dynamische verkeersmanagement te onderbouwen.

Aanvulling

De aanvulling stelt dat:

- DVM op zowel het hoofdwegennet als het onderliggende (stedelijke) wegennet als generieke maatregel kan leiden tot een verbeterde doorstroming

van 10%. Een verbeterde doorstroming van 10% leidt op basis van case-studies en expert judgement tot een emissiereductie van 5%.

- het effect van DVM op het hoofdwegennet voor specifieke situaties locatie-specifiek bepaald dient te worden gegeven de grote verschillen in effecten door locatiespecifieke omstandigheden.
- het effect van DVM op het binnenstedelijke netwerk gebaseerd is op onderzoeksresultaten binnen het programma SOLVE (Snelle Oplossingen voor Lucht en Verkeer).

De aanvulling geeft ook aan dat een locatiespecifieke onderbouwing van het effect van DVM in de vervolgfase gegeven zal worden.

Het MER 2^e fase moet echter aannemelijk maken dat de beschreven alternatieven inclusief mitigerende maatregelen zullen kunnen voldoen aan de vigerende luchtkwaliteitsnormen. Het uitgangspunt dat een verbeterde doorstroming van 10% leidt tot een emissiereductie van 5% acht de Commissie plausibel. Echter ook in de aanvulling wordt nog onvoldoende aannemelijk gemaakt dat toepassing van DVM op het hoofdwegennet daadwerkelijk kan leiden tot een extra verbetering van de doorstroming van gemiddeld 10%. Een percentage van 10% is zeer waarschijnlijk te optimistisch. Recente praktijkgegevens geven aan dat deze gemiddeld eerder in de orde van grootte van 5% ligt. Daarnaast is duidelijk, zoals ook de aanvulling stelt, dat een gemiddelde percentage feitelijk niet te hanteren is omdat het effect in hoge mate locatie-specifiek is.

De Commissie concludeert dat:

- het MER uitgaat van een te hoog gemiddeld positief effect van DVM en adviseert in plaats daarvan de effecten lokaal te beschouwen, te meer daar de effecten van DVM in hoge mate locatiespecifiek zijn;
- mede door het locatiespecifieke karakter van DVM een verschil in effect van DVM tussen de alternatieven niet uit te sluiten is.

Dit betekent dat bij het handhaven van DVM als mitigerende maatregel aanvullende informatie noodzakelijk is, voordat een keuze tussen de alternatieven gemaakt kan worden.

2.2.2

Emissies tunnelmonden

Plangebied

MER

In het MER en de bijlage luchtkwaliteit zijn de maatregelen beschreven die binnen het plangebied getroffen moeten worden. Naast het afzuigen van 70% van de totale emissie van tunnels, worden schermen en wallen geplaatst bij de tunnelmonden en langs de wegen in het plangebied.

De verspreiding van emissies bij tunnelmonden is in het MER fase 2 berekend met Pluim Snelweg (standaardrekenmethode 2). Echter met deze methode is de verspreiding vanuit tunnelmonden niet volgens de toelaatbare rekenmethoden te berekenen. Onduidelijk is of de voorziene mitigerende maatregelen in het MER inderdaad afdoende zullen kunnen zijn. Extra maatregelen, zoals hogere en/of langere schermen/wallen en specifieke afzuigvoorzieningen zijn wellicht noodzakelijk. Hierdoor kan ook de onderlinge vergelijking van alternatieven en varianten anders uit vallen. Om deze reden heeft de Commissie geadviseerd om in een aanvulling een onderbouwing te geven voor te treffen mitigerende maatregelen bij tunnelmonden.

Aanvulling

De aanvulling geeft een toelichting op de berekening van de emissies en verspreiding bij de tunnelmonden⁶ in het plangebied. De berekening in het MER blijkt gebaseerd op de methodiek die ook is toegepast bij de modellering van de tunnelmonden in de A2 Maastricht en die later is gevalideerd met windtunnelonderzoek voor de 2^e Coentunnel.

Aangezien de situatie bij de tunnels in het onderhavige project vergelijkbaar is met de situatie bij de 2^e Coentunnel acht de Commissie met deze aanvullende informatie voldoende aannemelijk gemaakt dat de in het MER beschreven mitigerende maatregelen bij tunnelmonden afdoende zullen zijn. Zij merkt daarbij wel op dat de toegepaste methodiek een gesimplificeerde berekeningsmethode is.

- De Commissie adviseert om bij de uitwerking van het (Ontwerp) Tracébesluit een methode (rekenkundig of met windtunnelonderzoek) toe te passen voor het bepalen van de verspreiding van emissies bij de tunnelmonden, die voldoet aan het RBL 2007 (Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Studiegebied

MER

Binnen het studiegebied (m.n. rond Schiphol) is er ook sprake van een toename van de overschrijding van de normen voor NO₂. In het Bijlage rapport Luchtkwaliteit worden maatregelen genoemd w.o. afzuiging van de Schipholtunnel. Het MER maakt niet duidelijk of afzuiging van de Schipholtunnel realistisch is. Belangrijke vraagpunten zijn het aantal afzuigpunten, de hoogte van de uitmonding van de afzuigpunten en eventuele interferentie met taxiende vliegtuigen. Daarnaast geeft het MER geen informatie over de vereiste hoogte van schermen langs de hoofdwegen nabij Schiphol en het effect daarvan op landschap.

Aanvulling

De aanvulling geeft geen nadere informatie over de invulling van de mitigerende maatregelen bij de Schipholtunnel. Dit betekent dat nog niet aannemelijk is gemaakt dat het totaal aan mitigerende maatregelen voldoende zal zijn om extra overschrijding van de normen te voorkomen.

- De Commissie adviseert om aanvullende informatie te verschaffen over de realiteitswaarde, effectiviteit en de landschappelijke effecten van mitigerende maatregelen bij de Schipholtunnel.

2.2.3

Grootte studiegebied

MER

Het MER hanteert een 7% criterium bij de bepaling van het studiegebied voor luchtkwaliteit. Bij een toename in verkeersintensiteit kleiner dan 7% wordt de weg niet relevant geacht.

In het definitieve protocol van RWS⁷, wordt echter conform de jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, uitgegaan van de met het verkeersmodel berekende waarden voor de verkeersintensiteiten, ongeacht de onzekerheden. Het studiegebied is dus in het MER waarschijnlijk te klein genomen.

⁶ In het Stroomlijnalternatief: de tunnels in de A9 in Amstelveen en Gaasperdammerweg.

In beide alternatieven: het railviaduct Watergraafsmere en aquaduct A1 Diemen.

⁷ Methodiek gebiedsafbakening onderzoek luchtkwaliteit, februari 2008.

Aanvulling

De aanvulling stelt dat in de vervolgfase het studiegebied op basis van de meest recente methodieken opnieuw zal worden vastgesteld. Daarbij wordt verwacht dat het studiegebied groter zal zijn dan nu in het MER 2^e fase gehanteerd.

De Commissie acht het aannemelijk dat er in het nog te bepalen grotere studiegebied geen sprake zal zijn van een verschil in effecten tussen de alternatieven. Daarnaast acht zij het aannemelijk dat met mitigerende maatregelen extra emissies te mitigeren zijn.

2.2.4 Effect op Natura 2000 gebied

MER

In het kader van de beoordeling van de gevolgen voor Natura 2000-gebieden bevat het MER een 'voortoets' die deel uitmaakt van het achtergrondrapport Natuur. In de voortoets wordt gesteld dat significante gevolgen niet worden verwacht.

De Commissie achtte deze conclusie plausibel met uitzondering van mogelijke gevolgen van stikstofdepositie voor het Naardermeer. In de voortoets wordt aangegeven (pag. 106) dat geen verschil in depositie ten opzichte van de referentiesituatie wordt verwacht. Dit werd echter onvoldoende onderbouwd⁸. Gelet op de hoge achtergronddepositie kunnen significante gevolgen niet op voorhand worden uitgesloten. Daarbij werd ten onrechte gesteld dat het Naardermeer niet gevoelig zou zijn voor verontreiniging; de habitattypen blauwgraslanden (H6410) en Vochtige heiden (H4010) zijn wel gevoelig.

Aanvulling

De aanvulling meldt dat het habitatype blauwgrasland volgens het Aanwijzingsbesluit ligt in het gebied Laagjeskamp bij Bussum/Hilversum en daarmee buiten de invloedsfeer van de A1. Binnen de invloedsfeer van de A1 liggen wel slecht ontwikkelde blauwgraslanden langs de Meerkade-West. Deze worden echter niet genoemd in het (concept)aanwijzingsbesluit. De aanvulling acht een significant effect op deze blauwgraslanden niet waarschijnlijk.

De aanvulling concludeert dat significante effecten op het habitatype vochtige heide niet uit te sluiten zijn en er derhalve in de OTB fase een natuurtoets en passende beoordeling zal worden opgesteld. Daarbij spreekt de aanvulling de verwachting uit dat eventuele negatieve effecten met (lucht)schermen of andere maatregelen mitigeerbaar zijn.

De Commissie deelt de conclusie in de aanvulling dat significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van het Naardermeer niet op voorhand zijn uit te sluiten en er derhalve in de OTB-fase een passende beoordeling (projecttoets) dient te worden opgesteld. De stelling dat de verschillen in depositie tussen de alternatieven klein zijn acht de Commissie navolgbaar.

De Commissie wijst daarbij op de volgende punten:

- In de passende beoordeling dient te worden getoetst aan *alle* instandhoudingsdoelen die gevolgen van de ingreep kunnen ondervinden.

⁸ De kritische depositiewaarde voor het meeste vermestingsgevoelige habitatype (64010, blauwgraslanden) bedraagt 1100 mol stikstof/ha/jaar (Bal et al. 2007 Overzicht kritische stikstofdeposities voor habitattypen en Natura 2000-gebieden), bij een achtergronddepositie van 2000-2500 mol stikstof/ha/jaar (MNP 2007)

- De genoemde grenswaarde van stikstofdepositie bij Vochtige heide is niet (meer) correct. Dit is 1300 mol/ha/jaar (18 kg N) in plaats van de genoemde 25 kg N⁹.
- In het aanwijzingsbesluit is niet expliciet vermeld dat slecht ontwikkelde blauwgraslanden langs de Meerkade-West geen deel uitmaken van het instandhoudingsdoel. Voor dit habitatype wordt in het aanwijzingsbesluit bovendien een verbeteropgave vastgelegd.

In de aanvulling wordt gesteld dat, indien significante gevolgen door depositie niet kunnen worden uitgesloten, mitigerende maatregelen zullen worden getroffen door middel van schermen. De te nemen maatregelen moeten blijken uit de passende beoordeling. Vooralsnog kan naar het oordeel van de Commissie nog niet met zekerheid worden gesteld dat deze maatregelen toereikend en inpasbaar zijn. Deze onzekerheid is echter niet van invloed op de keuze tussen de alternatieven.

2.2.5 Toetsingskader en tijdshorizon

Het MER fase 2 hanteert het Besluit luchtkwaliteit (BLK) 2005 als toetsingskader. Vanwege de onzekerheid over het doorgaan van het NSL is dit een logische aanpak. Het laat onverlet dat bij de besluitvorming getoetst zal moeten worden aan de vigerende wetgeving.

Het MER fase 2 beschrijft de effecten op luchtkwaliteit alleen voor het jaar 2018. Dit is correct wanneer er vóór 2018 geen gebruik gemaakt wordt van de infrastructuur. Wordt wel voor 2018 gebruik gemaakt van de infrastructuur dan zullen ook voorliggende jaren beschreven moeten worden.

- De Commissie adviseert om in de OTB fase te toetsen aan vigerende wetgeving en daarbij, indien relevant, ook effecten vóór 2018 te bepalen.

2.3 Externe Veiligheid

In het MER is het computerprogramma RMBII toegepast voor het berekenen van de externe veiligheidsrisico's. Dit programma geeft een globaal inzicht in de risico's en heeft een beperkt toepassingsgebied. Zo kan deze rekenmethode niet worden toegepast voor de berekening van effecten in tunnels.

Het MER concludeert desalniettemin dat de externe veiligheid bij keuze voor tunnels verbetert.

Op verzoek van de Commissie heeft de initiatiefnemer tussentijds aanvullende informatie verstrekt over recent uitgevoerde studies¹⁰ naar externe veiligheid in de Keizer Karel tunnel. Deze studie wordt voorgelegd aan de Commissie Tunnelveiligheid. Het onderzoek concludeert ook dat er ook in het zwaarste scenario (warme BLEVE= exploderen van een LPG tankwagen) vanwege de tunnelconstructie met gewapend beton buiten de tunnel nauwelijks schade zal optreden aan gebouwen en objecten en daarmee waarschijnlijk ook buiten de tunnel er geen gewonden zullen vallen.

⁹ O.a. Bal *et al.* 2007. Overzicht kritische stikstofdeposities voor habitattypen en Natura 2000-gebieden. Alterra-rapport 1515. In de aanvulling is informatie over depositie gegeven aan de hand van ug/m³. Voor een goede toetsing dient deze te worden uitgedrukt in mol/ha/jaar.

¹⁰ Scenarioanalyse Keizer Karel tunnel, RWS Noord-Holland, 14 april 2008)

De Commissie wijst er op dat de effecten van detonatie mogelijk onderschat worden¹¹ en adviseert om hieraan in de vervolgfase expliciet aandacht te besteden.

- De Commissie adviseert om bij de uitwerking in de OTB fase gebruik te maken van het geëigende model¹² voor berekening van de risico's en
- daarbij expliciet aandacht te besteden aan risico's als gevolg van detonatie.

2.4 Gezondheid

In veel inspraakreacties wordt aangegeven dat het MER geen of te weinig aandacht besteedt aan de effecten van een op plaatsen verslechterende luchtkwaliteit op de gezondheid.

De Commissie constateert dat het bijlage rapport Luchtkwaliteit informatie geeft over de PM₁₀ concentraties, ook wanneer deze lager zijn dan de grenswaarde. Dit is relevant daar ook onder de grenswaarde gezondheidseffecten optreden. De verschillen tussen de alternatieven blijken klein; de alternatieven zijn op dit punt niet onderscheidend. Het MER besteedt geen aandacht aan PM_{2,5}. Gezien de recente conclusie van het MNP dat grenswaarden voor PM_{2,5} in Nederland op (vrijwel) alle locaties ruimschoots haalbaar zijn als voldaan wordt aan de huidige grenswaarden voor PM₁₀, acht de Commissie dit geen omissie in het MER.

Ook het verschil in geluideffect tussen de alternatieven is volgens het MER zeer klein is.

Dit maakt het voldoende aannemelijk dat er geen onderscheidend verschil in gezondheidseffecten tussen de alternatieven optreedt.

In het MER wordt echter nog geen aandacht besteed aan cumulatie van verschillende effecten die de gezondheid kunnen beïnvloeden¹³.

- De Commissie adviseert om in de vervolgfase inzicht te geven in de (cumulatieve) consequenties van het voornemen voor luchtkwaliteit, geluidproductie en externe veiligheid en de gevolgen hiervan (op kaart) voor de volksgezondheid.

Geadviseerd wordt om de effecten voor lucht en geluid, waar mogelijk kwantitatief te beschrijven in termen van ziektelast en verloren levensjaren op basis van bestaande dosis-effectrelaties. Geef kwalitatief inzicht in de cumulatie van effecten. Laat zien waar zich gevoelige objecten in het studiegebied bevinden en welke maatregelen ingezet kunnen worden om gezondheidsschade te beperken c.q. te voorkomen.

¹¹ Zie ook TNO-rapport 2006-D-R0371, Beoordeling haalbaarheid bebouwing op of boven de overkapping van de A2 bij Leidsche Rijn.

¹² Zie hier voor Suddle, S.I., Th. S. de Wilde, B.J.M. Ale, The 3rd dimension of risk contours in multiple use of space, Proceedings of Congress 23rd ESReDA SEMINAR 2002 on Decision Analysis: Methodology and Applications for Safety of Transportation and Process Industries, Delft University, The Netherlands, November 18 - 19, 2002, 12 pp.

¹³ Relevant beleidskader:

- Wet collectieve preventie volksgezondheid (Wcpv). De Wcpv stelt dat gemeenten gezondheidsaspecten in bestuurlijke beslissingen mee moeten laten wegen. De Wcpv verplicht de gemeenten elke vier jaar een nota gemeentelijk gezondheidsbeleid vast te stellen. De EU-richtlijn 2001/42/EG voor m.e.r. op strategisch niveau benoemt gezondheid expliciet als milieueffect. In de m.e.r.-richtlijn voor projecten 85/337/EEG zoals gewijzigd door de richtlijnen 97/11/EG en 2003/35/EG staat dat de negatieve milieugevolgen vanwege een activiteit op de bevolking, en daarmee dus gezondheid, beschreven moeten worden.
- Actieprogramma Gezondheid en Milieu: hierin worden m.e.r. en SMB expliciet als belangrijke instrumenten genoemd om de integratie van gezondheid en milieu in lokaal beleid te bevorderen.

2.5 Natuur

Gebiedsbescherming

De gevolgen voor de EHS zijn helder uitgewerkt in het achtergrondrapport Natuur. Omdat nettoverlies van waarden aan de orde is (areaal, kwaliteit, samenhang) dient hiervoor te worden gecompenseerd. Dit is uitgewerkt in het achtergronddocument Compensatievisie. De Commissie acht dit document van goede kwaliteit en is van mening dat dit goed is doorvertaald naar het MER.

De Commissie constateert dat de gegevens over aanwezigheid en verspreiding amfibieën, zoogdieren en broedvogels niet actueel zijn.¹⁴

- De natuurwaarden van de EHS worden de komende jaren door de betrokken provincies verder ingevuld (o.a. aan de hand van doelsoorten). De Commissie adviseert om bij het uitwerken van de compensatiemaatregelen de meeste recente informatie te betrekken en de effectiviteit ervan te betrekken bij de monitoring en evaluatie.

- Gelet op de huidige leemtes in kennis over het voorkomen van soorten beveelt de Commissie aan om de habitattoets niet eerder te doorlopen dan nadat de natuurgegevens zijn geactualiseerd.

Soortenbescherming

De informatie in het achtergrondrapport is afkomstig uit een veelheid van bronnen. Niet in alle gevallen is gebruik gemaakt van de best beschikbare kennis (herpetofauna, vogels en zoogdieren). Gedetailleerde gegevens over de verspreiding van (doel)soorten ontbreken veelal. Deze verspreidingsgegevens zijn van belang om de mitigerende maatregelen gericht uit te werken, uitgaande van de functionele leefomgeving¹⁵ van de betrokken (doel)soorten.

Daarnaast is voor een kansrijke ontheffingaanvraag mogelijk onvoldoende actuele informatie aanwezig om te beoordelen in hoeverre de (lokale) staat van instandhouding van beschermde soorten in het geding kan zijn.

- De Commissie adviseert om de flora- en faunagegevens ten behoeve van de OTB-fase te actualiseren en gedetailleerder/uniformer beschikbaar te maken.

2.6 Groengebieden

In alle alternatieven wordt naast de al bestaande groengebieden veel groene restruimte gecreëerd, ondermeer in het Diemer Bos. Uit het MER fase 2 blijkt niet of deze groengebieden voldoende bereikbaar zullen zijn en onderling verbonden worden om daadwerkelijk een functie te kunnen vervullen als recreatief uitlooph gebied c.q. ecologische verbindingzone.

- De Commissie adviseert om in de OTB-fase te onderzoeken op welke wijze bestaande en nieuwe groene (rest)ruimte in en rond het voorkeursalternatief bereikbaar gemaakt kunnen worden c.q. ingericht kunnen worden als ecologische verbindingzone.

¹⁴ Zie ook inspraakreactie nr 304 van Staatsbosbeheer, die wijst op "deels verouderde inventarisatiegegevens".

¹⁵ O.a. foerageerroutes, paaiplaatsen, samenhang tussen broed-/slaap- en foerageerlocaties

2.7

Water en Bodem

Het MER fase 2 geeft samen met de achtergrondinformatie over zoet-zout grondwater¹⁶ voldoende informatie over eventuele effecten op de waterhuishouding.

Een punt van aandacht is de wijze waarop zetting wordt voorkomen. Het MER beschrijft hiervoor een aantal standaard mitigerende maatregelen.

- Gegeven de grote zettinggevoeligheid en mogelijk heterogene samenstelling van de bodem bij m.n. Amstelveen en de Gaasperdammerweg adviseert de Commissie hier in de OTB fase extra aandacht aan te besteden.

¹⁶ Onderzoek naar de effecten van de Hoofdverbinding A6-A9 op zoet-zout grondwater nabij het Naardermeer, TNO, mei 2006.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland

Bevoegd gezag: de minister van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-generaal Mobiliteit

Besluit: Tracébesluit

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

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

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zie bijlage 2 voor een overzicht.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 3 januari 2005

richtlijnenadvies uitgebracht: 17 maart 2005

richtlijnen vastgesteld: mei 2005

tussentijds toetsingsadvies uitgebracht: 23 februari 2006

kennisgeving MER fase 2: 15 mei 2008

aanvraag toetsingsadvies: 6 mei 2008

toetsingsadvies uitgebracht: 17 september 2008

Betrokken documenten:

Aanvullende informatie:

- brief Directoraat-Generaal mobiliteit (21 juli 2008 met nadere toelichting)¹⁷;

Bijlagen:

- TNO rapport-Richtlijn voor het modelleren van tunnelmonden tbv de A2 tunnel-traverse Maastricht;
- TNO rapport – Windtunnelonderzoek naar de luchtkwaliteitsmaatregelen na realisatie van 2^e Coentunnel en het kpnt Westpoort;
- Maatregelen ter bevordering v.d. luchtkwaliteit bij de Coentunnel;
- TNO rapport – Second opinion “Maatregelen ter bevordering van de luchtkwaliteit bij de Coentunnel”;
- Onderbouwing effect DVM maatregel op projectniveau.

Bijzonderheden:

De m.e.r. procedure is gefaseerd uitgevoerd. Op basis van fase1 van de studie besloot het kabinet twee alternatieven te laten vervallen namelijk het Beprijzingsalternatief¹⁸ en het Verbindingsalternatief A6-A9¹⁹.

In het nu voorliggende MER fase 2 worden de volgende alternatieven met de referentiesituatie vergeleken:

- het Stroomlijnalternatief (verbreden van A9, A1, A10 oost en A6 en het verbeteren van knooppunten);
- het Locatiespecifieke alternatief (verbreden van A1, A10-oost en A6 en het verbeteren van knooppunten);

¹⁷ Trajectnota/MER 2^e fase Schiphol-Amsterdam-Almere: aanvullende informatie voor het advies, ministerie Verkeer en Waterstaat, 21 juli 2008

¹⁸ Beprijzingsalternatief = betalen voor autorijden

¹⁹ Verbindingsalternatief = een nieuwe autosnelweg tussen de knooppunten Muiderberg en Holendrecht en verbreding van bestaande snelwegen buiten dit centrale deel.

- en het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA).

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:

prof.dr. B.J.M. Ale
dr. S. Dekker
ir. V.J.H.M. ten Holder (secretaris)
ir. J.A. Huizer
ing. J.A. Janse
ir. W.H.A.M. Keijsers
ir. N.G. Ketting (voorzitter)
prof.dr. H.J. Meurs
dr. P.P. Schot
ing. R.L. Vogel

BIJLAGE 2: Lijst van inspraakreacties en adviezen

1	A.E.M. Horbach, OUDERKERK AAN DE AMSTEL
2	N.J. Leschot, NIGTEVECHT
3	A.M.M. Denninger, AMSTELVEEN
4	Nederlands Genootschap van Insprekers, DIEMEN
5	C. Brand, AMSTERDAM
6	Grid Consult, MUIDEN
7	W. van der Linden, ALMERE
8	R.H.B. Allard, MUIDERBERG
9	N.H. Alles, HILVERSUM
10	Drs. M. van Lunenburg, ALMERE
11	H. Visser, DUIVENDRECHT
12	P.J.M. van den Bemt, ALMERE
13	K.C. van den Bemt, AMSTERDAM
14	J.M. van den Bemt, ALMERE
15	M.M. van Keulen, WEESP
16	W. Boonstra, AMSTERDAM
17	J.H. Geijs, ALMERE
18	G.E. Lubbers-Emmerink, MUIDERBERG
19	G.J.M. Lubbers, MUIDERBERG
20	M.E. Cornelissen-Steevens, ALMERE
21	O. de Waal, AMSTERDAM
22	H.A. van Blokland, WEESP
23	K.E. Speijer, OUDERKERK AAN DE AMSTEL
24	B.C. Hoogeveen, VIJFHUIZEN
25	C. Blok, DUIVENDRECHT
26	P.M. Kleinendorst, DIEMEN
27	A.L.J. van Kalmthout, ABCOUDÉ
28	F.A. Struys,
29	F. Spil, MUIDERBERG (mede namens: H. Anröchte)
30	M. Goenee, MUIDERBERG
31	H. Hasenbos, AMSTELVEEN
32	H.C. Koopman, ALMERE (mondelinge reactie)
33	J. IJsendijk, ALMERE (mondelinge reactie)
34	M. van Rooij, ALMERE (mondelinge reactie)
35	M. de Jager, ALMERE (mondelinge reactie)
36	A. IJsendijk, ALMERE (mondelinge reactie)
37	N.M.J. Peffer, ALMERE (mondelinge reactie)
38	M.A.M. Graauw, ALMERE (mondelinge reactie)
39	G.H. Oskamp, ALMERE (mede namens: mevrouw Oskamp) (mondelinge reactie)
40	D. Noom, ALMERE (mondelinge reactie)
41	Thermen La Mer, ALMERE (mondelinge reactie)
42	L. Ferrand, ALMERE HAVEN (mondelinge reactie)
43	SAAP Projectontwikkeling bv, ZAANDAM (mondelinge reactie)
44	M.G. Hodenpijl, ALMERE (mondelinge reactie)
45	A.W. van Weerdenburg, ALMERE (mondelinge en schriftelijke reactie)
46	E. Kamminga, ALMERE (mondelinge reactie)
47	J.W. van Wees, Almere (mondelinge reactie)
48	P. de Bruijn, OUDERKERK AAN DE AMSTEL (mondelinge reactie)
49	G. Bohncker, OUDERKERK AAN DE AMSTEL (mede namens: mevrouw R. de Lange) (mondelinge reactie)
50	B.J. Bouma, OUDERKERK AAN DE AMSTEL (mondelinge reactie)
51	S. Wicherink, OUDERKERK AAN DE AMSTEL (mondelinge reactie)
52	R. Polman, UITHOORN (mondelinge reactie)
53	J. de Vries, OUDERKERK AAN DE AMSTEL (mondelinge reactie)
54	J. Hoogland, AMSTERDAM (mondelinge reactie)
55	P. Kuijer, OUDERKERK AAN DE AMSTEL (mondelinge reactie)
56	J. Geijssel, OUDERKERK AAN DE AMSTEL (mondelinge reactie)
57	G. Balkema, OUDERKERK AAN DE AMSTEL (mondelinge reactie)
58	H. Spaans, OUDERKERK AAN DE AMSTEL (mondelinge reactie)
59	P. Renes Kaptein, OUDERKERK AAN DE AMSTEL (mondelinge reactie)
60	G.A. Scholte, ABCOUDÉ (mondelinge reactie)
61	A. Verheijen, OUDERKERK AAN DE AMSTEL (mondelinge reactie)
62	Y. Bongers, AMSTERDAM
63	M.I.C. Vodegel, MUIDERBERG
64	J.R.M. Blekemolen, MUIDERBERG
65	K. Tingen, DIEMEN
66	A.M.H. Claas, DIEMEN
67	Mr. R.G.J. de Leeuw, ALMERE

68 C.H.A. Veenstra, ALMERE
69 2 eensluidende reacties ontvangen,
70 R.A. van Zutphen, MUIDERBERG
71 4 eensluidende reacties ontvangen, (mede namens: mevrouw I.M. Hoff)
72 M.C.E. Geuther-Heerema, ALMERE
73 H. Schipper, MUIDERBERG
74 A.M.N. Deuling, AMSTERDAM
75 J.C. de Gooijer, ALMERE
76 H. Kapinga, ALMERE
77 H.M.C. Reimert-Meijer, ALMERE-Haven
78 R. Stammer, AMSTERDAM (mondelinge en schriftelijke reactie)
79 B.R.B. Bloem, AMSTERDAM
80 W.A.G. Giezeman, ALMERE
81 C.A. van Kamer, AMSTERDAM
82 A.S.M. Pleij, MUIDERBERG
83 N.E. de Jonge, ALMERE
84 Drs. W. van der Zanden, ALMERE
85 G. van Anrooij, AMSTERDAM
86 S.M. de Brouwer, MUIDERBERG
87 Oudercommissie BSO (Buitenschoolse Kinderopvang) Catalpa - Panda Beren, OU-
DERKERK AAN DE AMSTEL
88 K.K.I.E.J. Haeck-Lemmen, ALMERE-Haven
89 W.E. Koenders, ALMERE -Haven
90 2 eensluidende reacties ontvangen,
91 F.C. van Viersen, MUIDERBERG
92 A.M. Brinkhuis, ALMERE
93 E.J. van der Gijp, MUIDERBERG
94 M.J. van Teunenbroek, MUIDERBERG
95 A.L. van Oorschot, MUIDERBERG
96 R. Bosscher, ALMERE
97 K. Verhofstad, DIEMEN
98 C. van Dijk, ALMERE
99 2 eensluidende reacties ontvangen,
100 M.P.J. de Koning, AMSTERDAM ZUIDOOST
101 J.M.M.G. Jeurissen, MUIDERBERG
102 K. van Veen, AMSTERDAM
103 Mr. J.F. Renes, OUDERKERK AAN DE AMSTEL
104 Kantershof Bewonersbelangenvereniging, AMSTERDAM ZUIDOOST
105 Bewoners Belangenvereniging Kelbergen, AMSTERDAM ZUIDOOST
106 Bewonersplatform H-buurt, AMSTERDAM ZUIDOOST
107 Bewonersvereniging Dellestein, AMSTERDAM ZUIDOOST
108 Bewonersvereniging Huntum, AMSTERDAM ZUIDOOST
109 AGG Aktie Gezondheid Gaasperdammerweg, AMSTERDAM ZUIDOOST
110 M.M.W. Louppen, DUIVENDRECHT
111 Bewonersbelangengroep Holendrecht West, AMSTERDAM ZUIDOOST
112 J.C.A. Nieuwenhuis, ALKMAAR
113 R. de Haas, MUIDERBERG (mondelinge en schriftelijke reactie)
114 Actiecomité N 236, AMSTERDAM ZUIDOOST
115 N. Schill, MUIDEN
116 R.A.F.W. de Martelaere, NAARDEN
117 J. Fieten, UTRECHT
118 Drs. E.M. van Koten, MUIDERBERG
119 Mr. J.M. Bouwmeester, ALMERE
120 V.M. Koopman, AMSTERDAM
121 K. van der Wilt, GORINCHEM
122 P. Soedarso, ALMERE
123 A.G. Overgoor, DIEMEN
124 E.J. Robberse, DIEMEN
125 vervallen,
126 R. de Vries, AMSTERDAM
127 A.M.C. Bastinck-Ernstig, MUIDERBERG
128 A.M.P.C. Wijnen-Verbugt, AMSTERDAM
129 M.G.B. ten Berge, BORGER
130 Stichting Electriche Museumtramlijn Amsterdam, AMSTERDAM
131 T. Diemer, WEESP (mondelinge reactie)
132 D. Hettinga, MUIDERBERG (mondelinge reactie)
133 B. Boswinkel, MUIDEN (mondelinge reactie)
134 E.A.A. van Wees, AMERSFOORT (mondelinge reactie)
135 A.C. Woudstra, AMSTERDAM ZUIDOOST (mondelinge reactie)

136 B.J.H. van de Water, AMSTERDAM ZUIDOOST (mondelinge en schriftelijke reactie)
137 F. de Ronde, AMSTERDAM ZUIDOOST (mondelinge reactie)
138 H. Spreij, AMSTERDAM ZUIDOOST (mondelinge reactie)
139 M. Kooi, AMSTERDAM ZUIDOOST (mondelinge reactie)
140 T. de Haan, AMSTERDAM ZUIDOOST (mondelinge reactie)
141 N. de Ronde, AMSTERDAM ZUIDOOST (mondelinge reactie)
142 H. van Gelderen, AMSTERDAM ZUIDOOST (mondelinge reactie)
143 R.E. van Deelen, AMSTERDAM (mondelinge reactie)
144 J. Streppel, AMSTERDAM (mondelinge reactie)
145 F. Rosenberg, AMSTERDAM (mondelinge reactie)
146 J. de Maa, DUIVENDRECHT (mondelinge reactie)
147 Bewoners van de Purperreiger 22 t/m 34, MUIDERBERG (mondelinge reactie)
148 T. Kam, MUIDERBERG (mondelinge reactie)
149 C. Dassen, MUIDERBERG (mondelinge reactie)
150 L. Vlaming, MUIDERBERG (mede namens: C. van den Berg, C. de Bruin, A. Golverdingen) (mondelinge reactie)
151 van Santbrink, MUIDEN (mondelinge reactie)
152 Vlaanderen, MUIDERBERG (mondelinge reactie)
153 H. van Wees, MUIDEN (mondelinge reactie)
154 E. Jacobs, AMSTELVEEN (mondelinge reactie)
155 R.J. Boer, PURMEREND (mondelinge reactie)
156 J. Potharst, AMSTELVEEN (mondelinge reactie)
157 J.H.J. de Jong, AMSTELVEEN (mondelinge en schriftelijke reactie)
158 J.A. Tak, DIEMEN (mondelinge reactie)
159 P.J.T. Hardenberg, DIEMEN (mondelinge reactie)
160 J. Groot, DIEMEN (mondelinge reactie)
161 A. Wiegman, DIEMEN (mondelinge reactie)
162 R.J. de Ruijter, DIEMEN (mondelinge reactie)
163 P. Vloeimans, AMSTERDAM (mondelinge reactie)
164 A. Oude Ophuis, AMSTERDAM (mondelinge reactie)
165 E. Leine, AMSTERDAM ZUIDOOST (mondelinge reactie)
166 R. Kerkman, AMSTERDAM (mede namens: mevrouw C. Genée) (mondelinge reactie)
167 A. Bouwman, AMSTERDAM
168 2 eensluidende reacties ontvangen,
169 Take-It-Over B.V., ALMERE
170 2 eensluidende reacties ontvangen,
171 P.J. Gabriner, ABCOUE
172 K.M. Heckscher, BROEK IN WATERLAND
173 E.A.M. Helmer, BERG EN DAL
174 K.E. Schenk, MUIDERBERG
175 C.C.G.M. Schulkes, AMSTELVEEN
176 F.D. Verbraak, AMSTELVEEN
177 E. Zwartbol, HAARLEM
178 E. Hengeveld, ABCOUE
179 J. Servaas, ALMERE
180 W. Tollenaar, AMSTERDAM
181 Motorrijkschool v.d. Weij, ALMERE
182 UPC, SLOTEN
183 C. Bisschops, LELYSTAD
184 J. Riemersma, SURHUISTERVEEN
185 A.P.F. Leeman, AMSTELVEEN
186 15 eensluidende reacties ontvangen,
187 A.M.O.A. Hox, AMSTELVEEN
188 A. Mousslih, HILVERSUM
189 D.J.A. Mesland, AMSTELVEEN
190 H. Daniels, AMSTERDAM
191 E. Kuiper, AMSTERDAM
192 M. Reijmerink, PURMEREND
193 3 eensluidende reacties ontvangen,
194 S. Paffen-Visch, AMSTENRADE
195 Groengebied Amstelland, HAARLEM
196 J.C. van Houtum, VEGHEL
197 Management Media, LEIDSCHENDAM
198 J.W.A. den Butter, OUDERKERK AAN DE AMSTEL
199 R. Reijmers, LEUSDEN
200 M.H. Emanuel, AMSTERDAM
201 P.C. Buijs, AMSTELVEEN
202 L. van Tol, AMSTELVEEN
203 J.H. de Vree, MIJDRECHT

204 Ageproof, experts in leeftijdbeleid, AMSTERDAM
 205 A.W. Boonen, DE MEERN
 206 A.L.M. Mutsaers, MUIDERBERG
 207 Numan, ALMERE
 208 W. Boersma, DRONTEN
 209 G.H.R.A. Schouten-Kars, AMSTERDAM ZUIDOOST
 210 J. Kremer, AMSTERDAM ZUIDOOST (mede namens: de heer H. Bohmer)
 211 J. Galiart, ALMERE
 212 Dr. M.J. Coesel-Wouda, MUIDERBERG
 213 J.L. Brand, ALMERE
 214 H.F. Bruining, DUIVENDRECHT
 215 M. Samsom, ALMERE
 216 J.E. Heutink, MUIDERBERG
 217 P. Kohinor, AMSTERDAM
 218 Drs. S. Muis, MUIDERBERG
 219 H.R. Pool, ALMERE
 220 H. Vischer, WEESP
 221 Th. Vink, ALMERE
 222 J.A. van Hasselt, ALMERE
 223 Vogelwerkgroep Amsterdam, DE KWAKEL
 224 T.E. Hoekstra, DIEMEN
 225 H.A. Anróchte, MUIDERBERG
 226 W.E. Steenwinkel, MUIDEN
 227 A.C.A. Abcouwer, OUDERKERK AAN DE AMSTEL
 228 B. Jonkhoff, ABCOUDÉ
 229 R. Terburg, ALMERE
 230 P. George, ABCOUDÉ
 231 M.C.J. van Roon, ALMERE
 232 2 eensluidende reacties ontvangen,
 233 M. Middelkoop, ALMERE
 234 C.M. Nederhuys-Swart, ALMERE
 235 E.M.J. Damen, AMSTELVEEN
 236 M.G.P. Slingerland, ALMERE
 237 A.M.W. van Westhoff, ALMERE
 238 J.C.F. Groen, ALMERE
 239 P.P.M. Karthaus, ABCOUDÉ
 240 W.A.M. van Emmerik, UTRECHT
 241 J.B. Udemá, AMSTELVEEN
 242 J. van de Weerd, AMSTERDAM
 243 C.U. Veraart, AMSTERDAM
 244 C.H.J. Huijssen, AMSTERDAM
 245 R. Schnitker, ALMERE
 246 M. van Rooij, ALMERE (mondelinge en schriftelijke reactie)
 247 B. Kranenburg, HAARLEM
 248 M.J.G. Ettés, AMSTERDAM
 249 L. Gebhard-Lubsen, ALMERE
 250 A.H. Schouten, DIEMEN
 251 B.M. van der Tang, PURMEREND
 252 S.F. Lam, 'S-GRAVENHAGE
 253 N. Meulblok, RAAMSDONKSVEER
 254 W. Blokzijl, SOEST
 255 M. Oosterwijk, AMSTERDAM
 256 D. Bokma, AMSTELVEEN
 257 P.W.H. Bresser, AMSTELVEEN
 258 N.B. v.d. Brugge, UTRECHT
 259 J. Prent, AMSTELVEEN
 260 C.E.M. van Wensen, AMSTERDAM
 261 M.P. Willemse, HAARLEM
 262 J.P. Smit, AMSTERDAM
 263 VNO NCW West, 'S-GRAVENHAGE
 264 Gemeente Weesp, WEESP (mede namens: Gemeente Muiden)
 265 J.W. Hovenier, MUIDEN
 266 C.Th. Neering, DIEMEN
 267 A.B. van de Rhee-Baggelaar, AMSTERDAM ZUIDOOST
 268 A. Oosterhuis,
 269 Bewoners van Holendrecht Oost, AMSTERDAM ZUIDOOST
 270 D. Vonk, OUDERKERK AAN DE AMSTEL
 271 M.T. Chappell-Stroosnijder, AMSTERDAM ZUIDOOST
 272 Stichting Coherente werkgroep RO, OUDERKERK AAN DE AMSTEL

273 P. Möllers, DUIVENDRECHT
 274 R. Vallentin, DUIVENDRECHT
 275 vervallen,
 276 Bewonersvereniging Buitenlust, DIEMEN
 277 Bewonersvereniging "De Mirandabuurt", AMSTERDAM
 278 Vogelwerkgroep Ouderkerk, OUDERKERK AAN DE AMSTEL
 279 Bewonersvereniging "De Kronkel", ALMERE
 280 Stichting Flevo-landschap, LELYSTAD
 281 Ing. G.J. Reilink, AMSTERDAM ZUIDOOST
 282 J. Haanstra, ALMERE
 283 J.H.A. van der Grinten, AMSTERDAM (namens: Academisch Ziekenhuis bij Universiteit van Amsterdam, AMSTERDAM ZUIDOOST, besloten vennootschap AMC Terreinontwikkeling B.V., AMSTERDAM ZUIDOOST)
 284 BP Nederland B.V., ROTTERDAM
 285 Stichting Beschermers Amstelland, OUDERKERK AAN DE AMSTEL
 286 Achmea rechtsbijstand, TILBURG (namens: A.J.F. Timmer, OUDERKERK AAN DE AMSTEL)
 287 Achmea rechtsbijstand, TILBURG (namens: G.C.M. Korrel, OUDERKERK AAN DE AMSTEL)
 288 LTO Noord, Afdeling Amstelstreek, Abcoude, Baambrugge, ABCOUDE
 289 Nederlandse Spoorwegen, AMSTERDAM
 290 Bewonersvereniging Muiden/Muiderberg, MUIDERBERG
 291 J.A.H. van der Kroon, OUDERKERK AAN DE AMSTEL
 292 W. van Haagen, AMSTERDAM ZUIDOOST (mede namens: de heer L. van Haagen)
 293 Gemeente Ouder-Amstel, OUDERKERK AAN DE AMSTEL
 294 vervallen,
 295 Dr. J.A.M. Wesseling, AMSTERDAM ZUIDOOST
 296 Publiek -private stuurgroep Bloemendalerpolder, WEESP (mede namens: KNSF Vastgoed)
 297 Gemeente Almere, ALMERE
 298 Barents Krans, 'S-GRAVENHAGE (namens: Pompstation Vechtbrug B.V.)
 299 Stichting A1-A10 oost Beter Opgelost, DIEMEN
 300 Bewonersvereniging Huntum, AMSTERDAM ZUIDOOST
 301 2 eensluidende reacties ontvangen,
 302 Schiphol Group, LUCHTHAVEN SCHIPHOL
 303 Landschap Noord - Holland, CASTRICUM
 304 Staatsbosbeheer, AMSTERDAM
 305 K. Hogenboom, AMSTERDAM
 306 Gedeputeerde Staten van de Provincie Flevoland, LELYSTAD
 307 Natuurmonumenten, 'S-GRAVELAND
 308 M. Romijn, AMSTERDAM
 309 Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord - Holland, HAARLEM
 310 E. Aben, AMSTERDAM
 311 Camping Waterhout Almere, ALMERE
 312 M.A. Koekkoek, MUIDERBERG
 313 J.M. van der Wijk, MUIDEN
 314 A. Kos, ALMERE
 315 C.P. Bosman, OUDERKERK AAN DE AMSTEL
 316 M. de Vrieze, AMSTERDAM
 317 I. Flieger, MUIDERBERG
 318 Drs. J.M. Muller, MUIDEN
 319 5 eensluidende reacties ontvangen,
 320 Verhoef - Popma, DIEMEN
 321 Comité Holendrechteweg ten zuiden van A9, OUDERKERK AAN DE AMSTEL
 322 Vereniging Vrienden van het Rembrandtpark, AMSTERDAM
 323 A.H. Straman - Mes, AMSTERDAM
 324 Wandel organisatie, AMSTERDAM
 325 A.J.M. Rondhuis, MUIDEN
 326 J. van der Wiel, DIEMEN
 327 K. van Schonenberg, AMSTERDAM ZUIDOOST
 328 Medezeggenschapsraad Jan Hekmanschool, OUDERKERK AAN DE AMSTEL
 329 Groenlinks afdeling Diemen, DIEMEN
 330 Milieudefensie, AMSTERDAM
 331 LTO Noord provincie Noord-Holland, HAARLEM (mede namens: LTO Noord afdeling Gooi en Vechtstreek)
 332 Milieufederatie Noord-Holland, ZAANDAM (mede namens: Milieucentrum Amsterdam)
 333 Gemeente Amsterdam Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer, dagelijks bestuur, AMSTERDAM
 334 Gewest Gooi en Vechtstreek, BUSSUM

335 Gemeente Haarlemmermeer, HOOFDDORP
336 Vereniging Woonboten Groene Staart Watergraafsmeer, AMSTERDAM
337 J. Hospers, AMSTERDAM ZUIDOOST
338 H.G. de Wilde Anderson, KOCKENGEN
339 Dr.J. Wieten, MUIDERBERG
340 G.J.P. van Westen, LEIDEN
341 H. Vosman, ALMERE
342 W. Thijssen, AMSTERDAM
343 T. Swierts, DIEMEN
344 W.T. Suiskens, EINDHOVEN
345 R.W. Schot, HAARLEM
346 H.M. van Rozelaar, AMSTERDAM
347 C.D. Repkes, HARLINGEN
348 R. Nobel, AMSTELVEEN
349 F.P. Paris, AMSTELVEEN
350 Q. Muntz, AMSTERDAM
351 A.B.M. Haarman, AMSTERDAM
352 I.M. van Duuren, ALMELO
353 I.C.J. Deppe, ALMERE
354 P. Boekschooten, AMSTERDAM (mede namens: familie I.H. Elzinga, W.W. Boek-
schooten en L.A. Boekschooten)
355 J.B. Steevens, AMSTERDAM ZUIDOOST
356 R.M. van Zutphen, ALMERE
357 VVE Heemraadweg Weesp, WEESP
358 M. Kok - de Vries, ABCOUDE
359 M.L. de Jong, AMSTELVEEN
360 F.M. de Winter, AMSTERDAM
361 J. Visser, AMSTERDAM
362 T.L. Timár - Chrispijn, AMSTERDAM
363 C.G.T. Smeenk, AMSTELVEEN
364 A.D. Slokker, BISHOP'S STORTFORD (UNITED KINGDOM)
365 K.A. Sietsma, AMSTERDAM
366 C. Scheuten, AMSTERDAM
367 M.W. Sanders - Bootsma, AMSTERDAM (mede namens: de heer R. Sanders)
368 F.W.G.M. Sam, AMSTELVEEN
369 M.M. Roosink, AMSTERDAM
370 E.J.M. van Rijn, AMSTERDAM
371 G.M. Peek, AALSMEER
372 W.T.M. Omtzigt, AMSTELVEEN
373 E.C.M. Lutz - Langezaal, AMSTERDAM
374 L. Martens, HOOGLAND
375 C.T. Langerhorst, WEESP
376 C.H. Klinkhamer, AMSTERDAM
377 P. Th. Klinkhamer, AMSTERDAM
378 W.H.G.J. Helsloot, AMSTELVEEN
379 M.G.M. Grooteman, AMSTERDAM
380 C.J. Faber, BADHOEVEDORP
381 C. van den End - Kranenburg, BUSSUM
382 J.E. Eigeman, AMSTERDAM
383 T. Bosma, AMSTERDAM
384 J. Boomsma, AMSTELVEEN
385 M.F. Bakker, AMSTERDAM
386 Bewonersplatform Zuidas, AMSTERDAM
387 M. Wisman, WILNIS
388 A. van Weerdenburg, ALMERE
389 J. Koremans, MUIDEN
390 A. Landman, AMSTERDAM ZUIDOOST
391 D.L. Boer, DIEMEN
392 N.A. ter Bruggen, AMSTERDAM
393 B.M. Buijs, ALMERE
394 A. Dokter, DIEMEN
395 D.J. Douma, DIEMEN
396 M. Doorn, WEESP
397 M.C.H. van Etten, AMSTERDAM (mede namens: R.S. Meijer)
398 N.C. Faber, DIEMEN (mede namens: G. Lombardo en Leon)
399 R.E.J. Faber, AMSTERDAM
400 L.P.A. Geerlings, MUIDEN
401 Golfbaan de Hoge Dijk, ABCOUDE
402 J.F.R. Hogendoorn, BILTHOVEN

403 B. Meter, AMSTERDAM
 404 B.W. Schnitger, MUIDERBERG
 405 M. Schuringa, AMSTERDAM
 406 N.B. Selamat, ALMERE
 407 S. Stein, OUDERKERK AAN DE AMSTEL
 408 A.P. van Tijen, AMSTERDAM ZUIDOOST
 409 A.N. van der Ent, MUIDERBERG
 410 J.J.C.P. Vermeer, ALMERE
 411 S. Bergsma, ALMERE
 412 H.P. van Beusekom, AMSTELVEEN
 413 R.L. Blom, AMSTERDAM ZUIDOOST
 414 E.J. Bosch, AMSTELVEEN
 415 Stop A9.nl, OUDERKERK AAN DE AMSTEL
 416 J.W. Martijn, AMSTERDAM
 417 J.J. Katz, OUDERKERK AAN DE AMSTEL
 418 S. Karsenbarg, WEESP
 419 Stichting Wijkoverleg Gaasperdam, AMSTERDAM ZUIDOOST (mede namens: Platform
 Gaasperdam tegen aanleg A6-A9)
 420 G.K. Riebandt, OUDERKERK AAN DE AMSTEL
 421 R.H. Kupers, DUIVENDRECHT (mede namens: R. Kok)
 422 M. Goverse, AMSTERDAM
 423 2 eensluitende reacties ontvangen,
 424 R. Haffmans, AMSTERDAM
 425 T. Nijdam, OUDERKERK AAN DE AMSTEL
 426 S.H. van der Werf, DIEMEN (mede namens: de heer J. van den Herik)
 427 J.A.M. ten Brink, OUDERKERK AAN DE AMSTEL
 428 B.J. Janse, AMSTELVEEN
 429 I. Langendijk - Cissé, AMSTERDAM ZUIDOOST
 430 Mr. M.W. van Beek, MUIDEN
 431 M.L. de Jong, AMSTERDAM
 432 D.H. Verdel, ALMERE
 433 W.J. van der Veen, AMSTERDAM
 434 M.P. van Sijll, ALMERE
 435 C.J.N. Wolterman, AMSTELVEEN
 436 H. Wolvekamp, AMSTERDAM
 437 Belangenvereniging Nieuw Kemperling, AMSTERDAM
 438 BeBusiness, AMSTERDAM
 439 T. Heemskerk, AMSTERDAM
 440 G.J. Willemsen, AMSTELVEEN
 441 Brandweer Amsterdam - Amstelland, AMSTERDAM
 442 A.M. Nagel, OUDERKERK AAN DE AMSTEL
 443 T. Griffioen, MUIDEN (mede namens: mevrouw J. Griffioen-Brandse)
 444 M. Wijtmans, MUIDEN (mede namens: E.H.C. Wijtmans-Griffioen)
 445 P.J. van den Bosch, MUIDEN
 446 anoniem
 447 33 eensluitende reacties ontvangen (mede namens: handtekeningenactie :
 11 handtekeningen ontvangen)
 448 G. Visser, DIEMEN (mede namens: C. Verhaar, J.A. Dorrepaal -Staat, J.A. Dorrepaal)
 449 Stichting Stedelijke Initiatieven, AMSTERDAM
 450 A6 Almere Buiten, ALMERE (mede namens: Handtekeningenactie : 179 handtekenin-
 gen ontvangen)
 451 358 eensluitende reacties ontvangen,
 452 111 eensluitende reacties ontvangen,
 453 Gemeente Zeewolde, College van Burgemeester en Wethouders, ZEEWOLDE
 454 V.D. Falticeanu, WEESP
 455 O.T. Timmermans, DRIEHUIS NH

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Schiphol - Amsterdam - Almere fase 2 en de aanvulling daarop

Rijkswaterstaat Noord-Holland wil de bereikbaarheid van het gebied rond Schiphol, Amsterdam en Almere verbeteren. Daarvoor is Rijkswaterstaat een Planstudie/m.e.r. (milieueffectrapportage) gestart. Bevoegd gezag in deze m.e.r.-procedure is de minister van Verkeer en Waterstaat. Op basis van fase1 van de studie besloot het kabinet twee alternatieven te laten vervallen namelijk het Beprijzingsalternatief en het Verbindingsalternatief A6-A9. In het nu voorliggende MER fase 2 worden de volgende alternatieven met de referentie-situatie vergeleken:

- het Stroomlijnalternatief (verbreden van A9, A1, A10 oost en A6 en het verbeteren van knooppunten);
- het Locatiespecifieke alternatief (verbreden van A1, A10-oost en A6 en het verbeteren van knooppunten)
- en het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA).

In dit advies geeft de Commissie haar oordeel over de kwaliteit van het MER 2e fase.

ISBN: 978-90-421-2430-1