

Persbericht MER Schiphol-Amsterdam-Almere

Voor publicatie

Beprijzen haalt MER in

Het milieueffectrapport (MER) over de aanpassing van de hoofdwegen tussen Schiphol-Amsterdam-Almere (A1, A9, A10 en A6) houdt onvoldoende rekening met de introductie van beprijzen in 2012. Het MER is daarnaast te optimistisch over de positieve effecten van dynamisch verkeersmanagement om achteruitgang in luchtkwaliteit te voorkomen. De Commissie adviseert de Minister om voorafgaand aan zijn keuze voor één van de alternatieven alsnog aanvullende informatie te verstrekken. Dit schrijft de Commissie voor de milieueffectrapportage in haar advies dat zij vandaag uitbracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat.

In de Trajectnota/MER voor de hoofdwegen in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere zijn de milieueffecten van twee alternatieven onderzocht, het zogenaamde Stroomlijnalternatief en het Locatiespecifieke alternatief. In beide alternatieven worden de A1, A10 en A6 verbreed en worden knooppunten aangepast. In het Stroomlijnalternatief wordt daarnaast ook de A9 verbreed.

De alternatieven zijn onderling vergeleken en vergeleken met de autonome ontwikkeling in het gebied zonder aanpassing van de infrastructuur. Het recente kabinetsbesluit om in 2012 beprijzen in te voeren maakt het naar de mening van de Commissie, reëel om beprijzen onderdeel te laten zijn van deze autonome ontwikkeling. Immers de aanpassingen van de infrastructuur vinden plaats nádat beprijzen is ingevoerd. Het MER houdt hier echter geen rekening mee.

Beprijzen leidt, zo wees een eerder MER uit, tot een substantiële afname van de hoeveelheid verkeer in de corridor. Beprijzen is dus van invloed op het pakket aan maatregelen om de doorstroming te verbeteren en de milieueffecten te beperken. De te nemen maatregelen zullen naar de inschatting van de Commissie dus anders kunnen zijn dan nu voorzien in het Locatiealternatief en het Stroomlijnalternatief.

Op een aantal plaatsen is sprake van extra overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen ten opzichte van de huidige situatie. Inzet van Dynamisch Verkeer Management (DVM), het aanbrengen van schermen en het afzuigen van de Schipholtunnel moeten volgens het MER deze extra overschrijdingen te niet doen. DVM moet volgens het MER kunnen leiden tot 10% betere doorstroming van het verkeer en daarmee tot 5% minder emissies naar de lucht. De Commissie vindt de aanname van 10% betere doorstroming onvoldoende onderbouwd en zeer waarschijnlijk te optimistisch. Praktijkervaringen wijzen er op dat de verbetering in de doorstroming eerder in de orde van grootte van 5% ligt én het effect in hoge mate locatiespecifiek is. Het MER houdt hier geen rekening mee.

De Commissie adviseert 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;

Commissie voor de milieueffectrapportage

- een nadere onderbouwing te geven van de in het MER ingeschatte positieve effecten van DVM.

Noot voor de redactie

De volledige tekst van het advies is te vinden op de website van de Commissie (www.commissie-mer.nl) onder projectnummer 1491. Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met Veronica ten Holder, (030) 234 76 27 of mobiel: 06 - 22198830