

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
Capaciteitsuitbreiding Coentunnel Amsterdam

29 juni 1999

610-156



## commissie voor de milieueffectrapportage

De Minister van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Personenvervoer  
Afdeling Hoofdwegen  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk  
DGP/IB/821564

uw brief  
11 mei 1998

ons kenmerk  
U244-99/Ke/gl/610-157

onderwerp  
Toetsingsadvies Capaciteitsuitbreiding  
Coentunnel Amsterdam

doorkiesnummer  
(030) 234 76 55

Utrecht,  
29 juni 1999

Geachte Minister,

Op 11 mei 1998 stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over de Trajectnota/Milieueffectrapportage Capaciteitsuitbreiding Coentunnel Amsterdam. Tijdens de toetsing heeft op 26 augustus 1998 een gesprek plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat directie Noord-Holland, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Commissie. In dit gesprek heeft de Commissie aangegeven dat in het MER Capaciteitsuitbreiding Coentunnel op enkele punten essentiële informatie ontbreekt. In verband met de onzekerheid op dat moment over de status die het project zou krijgen in het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport is de Commissie verzocht het toetsingsadvies aan te houden tot het moment dat meer duidelijkheid zou bestaan over de voortgang van de procedure.

In het voorjaar van 1999 heeft de Commissie aangegeven dat zij haar toetsingsadvies alleen kan aanhouden, indien duidelijk is dat binnen afzienbare tijd een aanvulling op het MER zal worden opgesteld. Belangrijke kenmerken van milieueffectrapportage zijn het openbare karakter ervan en de actualiteit van de documenten. In dit licht acht de Commissie het van belang dat zij naar alle betrokkenen toe duidelijkheid schept over haar bevindingen tijdens de toetsing. Op 23 juni heeft de Commissie wederom contact gehad met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Uit dit gesprek bleek dat nog steeds niet duidelijk is hoe de tracé/m.e.r.-procedure zal worden afgerond. De Commissie heeft hierop besloten haar toetsingsadvies uit te brengen.

toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
Capaciteitsuitbreiding Coentunnel Amsterdam

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport over  
Capaciteitsuitbreiding Coentunnel Amsterdam,

uitgebracht aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieuf-  
fectrapportage; namens deze,

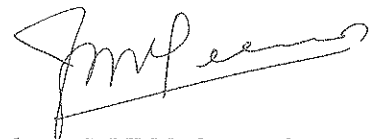
de werkgroep m.e.r. Capaciteitsuitbreiding Coentunnel Amsterdam,

de secretaris



drs. P.A. Kee

de voorzitter



dr.ir. J.J.T.M. Gearards

Utrecht, 29 juni 1999

## INHOUDSOPGAVE

	<b>Pagina</b>
1. Inleiding	1
2. Oordeel over het MER	2
2.1 Algemeen	2
2.2 Toelichting op het oordeel	2
2.2.1 Meest milieuvriendelijk alternatief	2
2.2.2 Doelgroepenstrook	3
2.2.3 Luchtkwaliteit	4
3. Aanbevelingen voor de verdere besluitvorming	5
3.1 Geluidhinder	5
3.2 Vergelijking van alternatieven	5
3.3 Externe veiligheid	5
4. Overige opmerkingen	6
4.1 Ruimtelijke gevolgen	

### Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 11 mei 1998, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
- 1a. Brief van het bevoegd gezag d.d. 14 januari 1999 waarin de Commissie gevraagd wordt te wachten met het uitbrengen van het advies
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 90 d.d. 14 mei 1998
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

## 1. INLEIDING

In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft Rijkswaterstaat directie Noord-Holland een trajectnota/MER opgesteld ten behoeve van de besluitvorming in het kader van de Tracéwet over de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel en een deel van het toeleidend wegensysteem in Amsterdam.

Bij brief van 11 mei 1998<sup>1)</sup> heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) verzocht om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 15 mei 1998 ter inzage gelegd<sup>2)</sup>.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.<sup>3)</sup> De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Bij de toetsing heeft de Commissie de via het bevoegde gezag ontvangen inspraakreacties en adviezen betrokken<sup>4)</sup>. Voor zover relevant in het kader van het advies wordt er met voetnoten naar verwezen<sup>5)</sup>.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER<sup>6)</sup>, zoals vastgesteld op 16 november 1994;
- op eventuele onjuistheden<sup>7)</sup>;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER<sup>8)</sup>.

Tijdens een toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het de besluitvorming. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren om in een aanvulling de ontbrekende informatie op te nemen. Overige tekortkomingen worden door de Commissie 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.

---

1 Zie bijlage 1.

2 Zie bijlage 2.

3 Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

4 Wm, artikel 7.26, lid 2.

5 Voor een overzicht van de reacties zie bijlage 4.

6 Wm, artikel 7.23, lid 2.

7 Wm, artikel 7.23, lid 2.

8 Wm, artikel 7.10.

## 2. OORDEEL OVER HET MER

### 2.1 Algemeen

De Commissie spreekt haar waardering uit voor de grote hoeveelheid werk die ten behoeve van de trajectnota/MER is verricht. Zij signaleert echter bij toetsing aan de vastgestelde richtlijnen en de wettelijke inhoudseisen drie tekortkomingen in de gepresenteerde milieu-informatie. Deze informatie acht de Commissie essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming. De Commissie adviseert om voor de volgende onderdelen een **aanvulling op het MER** op te stellen voordat het besluit wordt genomen:

- het meest milieuvriendelijk alternatief;
- mogelijkheden toepassing doelgroepenstroken;
- de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Voor de te volgen procedure bij aanvullingen verwijst de Commissie naar het *Richt snoer aanvullingen* (1994) van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

### 2.2 Toelichting op het oordeel

#### 2.2.1 Meest milieuvriendelijk alternatief

In de richtlijnen wordt aangegeven dat het meest milieuvriendelijke alternatief op een 'actieve' wijze tot stand zal worden gebracht. Het in het MER opgenomen meest milieuvriendelijke alternatief bestaat echter uitsluitend uit de als beste scorende uitvoeringsvariant van het uitbreidingsalternatief, inclusief de toepassing van wisselstroken en een standaardpakket aan mitigerende maatregelen. De Commissie is er niet van overtuigd dat het meest milieuvriendelijke alternatief, zoals gepresenteerd in het MER, het meest milieuvriendelijke alternatief is<sup>9</sup>).

In de basisrapporten die ten behoeve van de trajectnota/MER zijn opgesteld, is het zogenaamde herverdelingsalternatief opgenomen. Dit alternatief gaat uit van het herverdelen van het verkeer over de verschillende oeververbindingen van het Noordzeekanaal. De herverdeling van het verkeer wordt gerealiseerd door een beïnvloeding van de routekeuze met behulp van tolheffing bij de Coentunnel. In de trajectnota/MER wordt gesteld dat het heffen van tol te weinig invloed heeft op de routekeuze van automobilisten. Daarnaast wordt aangegeven dat herverdeling van het verkeer door middel van tolheffing ongewenste negatieve gevolgen heeft voor de economie en leidt tot een verstoring van woon-werkrelaties.

Op 13 augustus 1998 heeft overleg plaatsgevonden tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat Noord-Holland en de Commissie. Tijdens dit overleg is door het bevoegd gezag en de initiatiefnemer aangegeven dat het herverdelingsalternatief niet realistisch is omdat het is gebaseerd op aangescherpt nationaal prijsbeleid. Hierbij werd door het bevoegd gezag verwezen naar de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 februari 1994 inzake

---

9 Zie ook reactie 7, 30 en 37 (bijlage 4).

de *Integrale verkeers- en vervoersvisie noordvleugel*. De Commissie constateert echter, na deze brief te hebben bestudeerd, dat de Minister de mogelijkheid, om in de toekomst een stringenter prijsbeleid te gaan voeren, nadrukkelijk openhoudt.

In de door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op 16 november 1994 vastgestelde richtlijnen wordt gesteld dat als uit de eerste studie-resultaten blijkt dat het herverdelingsalternatief geen wezenlijke bijdrage levert aan de oplossing van het probleem, dit alternatief niet tot een volwaardig alternatief behoeft te worden uitgewerkt<sup>10</sup>). De Commissie is van mening dat aan deze voorwaarde niet wordt voldaan, aangezien in het basisrapport Verkeer en Vervoer wordt aangegeven dat de doelstellingen ten aanzien van bereikbaarheid in principe ook bij het herverdelingsalternatief kunnen worden gehaald<sup>11</sup>). Het is de Commissie niet duidelijk waarom het bevoegd gezag pas tegen het einde van de planvorming, onder verwijzing naar een vier jaar oude uitspraak van de Minister, heeft besloten dat het herverdelingsalternatief niet in het MER moest worden opgenomen.

Aan herverdeling van het verkeer zijn in vergelijking met de uitbreidingsvarianten belangrijke milieuvoordelen verbonden. De Commissie acht het waarschijnlijk dat op basis van herverdeling van het verkeer eventueel in combinatie met een beperkte uitbreiding van de capaciteit van de Coentunnel, bijvoorbeeld in de vorm van doelgroepenstroken (zie ook § 2.2.2), wisselstroken en/ of betaalstroken én een gerichte ontwikkeling van openbaar vervoer en langzaam verkeer een reëel alternatief kan worden ontwikkeld.

■ De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER een nieuw alternatief te ontwikkelen. Het alternatief dient uit te gaan van herverdeling van het verkeer over de verschillende oeververbindingen, een eenvoudige maar gerichte inspanning voor verlaging van de vervoersweerstand van het openbaar vervoer en fiets en de aanleg of inrichting van wisselstroken en/ of doelgroepenstroken en/ of betaalstroken<sup>12</sup>).

■ In de aanvulling dient onderzocht te worden of dit alternatief het meest milieuvriendelijke alternatief zou kunnen zijn. Het te onderzoeken alternatief dient op alle aspecten met de eerder uitgewerkte alternatieven vergeleken te worden.

### 2.2.2 Doelgroepenstrook

In het MER worden aan de aanleg van doelgroepenstroken hoge eisen gesteld, waardoor doelgroepenstroken bij voorbaat lijken af te vallen. De Commissie vraagt zich af of het terecht is dat dergelijke hoge eisen worden gesteld, aangezien binnen het Nederlandse wegennet inmiddels diverse doelgroepenstroken naar behoren functioneren, zonder dat deze geheel aan de door de initiatiefnemer vooraf gestelde eisen voldoen<sup>13</sup>).

---

10 Zie Richtlijnen pagina 7.

11 Zie basisrapport Verkeer en Vervoer, p. 144.

12 Zie ook reactie 1, 8, 9, 11, 30, 31, 32, 34 en 37 (bijlage 4).

13 Zie ook reactie 11 en 34 (bijlage 4).

In de bij het MER opgenomen lijst met errata wordt gesteld dat het wellicht toch mogelijk is om na de standpuntbepaling van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een keuze te maken voor het al dan niet toepassen van doelgroepenstroken zonder fysieke scheiding.

■ De Commissie adviseert in een aanvulling aan te geven welke mogelijkheden er zijn om (nu of in de toekomst) doelgroepenstroken toe te passen zonder fysieke scheiding en met slechts één rijstrook.

### 2.2.3

#### Luchtkwaliteit

In het MER wordt ten behoeve van de bepaling van de autonome ontwikkeling en de gevolgen voor de luchtkwaliteit gebruik gemaakt van het European Renaissance (ER) scenario. Het ER-scenario gaat uit van twee mogelijke ontwikkelingen voor emissies van het wegverkeer. De meest vergaande ontwikkeling blijkt echter in verband met de hoge kosten moeilijk realiseerbaar. Om deze reden zijn in het in 1994 verschenen tweede Nationaal milieubeleidsplan de voorgestelde maatregelen, zoals gedefinieerd in het meest vergaande emissiescenario, niet opgenomen voor het vrachtverkeer. De Commissie constateert dat door de keuze voor het (achterhaalde) optimistische scenario in het MER de veronderstelde ontwikkeling van de luchtkwaliteit en als gevolg hiervan de aantallen potentieel (ernstig) gehinderden, met name voor NO<sub>2</sub>, te gunstig zijn ingeschat<sup>14</sup>]. De Commissie merkt op dat het *Besluit luchtkwaliteit stikstofdioxide* géén ruimte biedt om overschrijding van de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> na het jaar 2000 toe te staan op plaatsen waar niet-verkeersdeelnemers kunnen verblijven<sup>15</sup>]. Aan dit gegeven, en de consequenties hiervan voor de alternatieven en varianten, wordt in het MER naar de mening van de Commissie onvoldoende aandacht besteed.

■ De Commissie adviseert om de ontbrekende informatie in een aanvulling op het MER op te nemen. Voorgesteld wordt om een herberekening uit te voeren waarbij een meer realistische emissieontwikkeling voor het vrachtverkeer wordt toegepast. De emissieontwikkeling zoals die wordt beschreven in het European Coordination scenario uit de Vierde Milieuverkenning van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne lijkt hiervoor het meest geschikt. Op grond van deze herberekening dient vervolgens nagegaan te worden hoe groot het aantal potentieel (ernstig) gehinderden bij de verschillende alternatieven en varianten is.

■ Indien na herberekening blijkt dat grenswaarden worden overschreden, dient te worden aangegeven welke mitigerende maatregelen moeten worden toegepast om aan de wettelijke vereisten te kunnen voldoen. De Commissie adviseert om hierbij in ieder geval aandacht te besteden aan de mogelijkheden om een systeem van dynamische snelheidslimieten, inclusief handhaving, in te voeren.

---

14 Zie ook reactie 30 (bijlage 4).

15 Staatsblad 1987, nummer 33: besluit van 23 januari 1987, houdende regels als bedoeld in art. 2. van de Wet inzake de luchtverontreiniging (Besluit luchtkwaliteit, stikstofdioxide).



### 3. AANBEVELINGEN VOOR DE VERDERE BESLUITVORMING

#### 3.1 Geluidhinder

In het MER wordt, vanwege de overschrijding van wettelijke geluidsnormen, bij de berekening van de gevolgen, uitgegaan van de toepassing van geluidsschermen. De Commissie constateert dat het MER hiermee voldoende informatie biedt voor de situatie waarbij op alle plaatsen geluidsschermen worden toegepast en geen ontheffingen voor hogere grenswaarden worden verleend. Indien echter blijkt dat op bepaalde plaatsen wel ontheffing wordt gevraagd, dan zullen de gevolgen hiervan alsnog in beeld moeten worden gebracht. De Commissie constateert verder dat in het MER de mate waarin toepassing van geluidsschermen zal leiden tot landschappelijke effecten, visuele hinder of andere effecten (luchtkwaliteit, vogels) niet is beschreven.

■ De Commissie adviseert ten behoeve van de standpuntbepaling inzicht te geven in de plaatsen waar hogere grenswaarden worden overwogen en de gevolgen die dit zal hebben voor de geluidhinder. Daarnaast adviseert zij globaal inzicht te geven in de mate waarin de toepassing van geluidsschermen tot landschappelijke effecten, visuele hinder dan wel andere effecten zal leiden.

#### 3.2 Vergelijking van alternatieven

Ten behoeve van de vergelijking van de alternatieven en varianten is gebruik gemaakt van multicriteria-analyse. Een belangrijk onderdeel van een multicriteria-analyse is de toekenning van gewichten. Een verantwoorde toepassing van multicriteria-analyse vereist een goede motivering van deze gewichten. In het MER worden de gewichten naar de mening van de Commissie te summier en onvolledig gemotiveerd<sup>16)</sup>.

■ De Commissie adviseert de gehanteerde gewichten bij de standpuntbepaling en het ontwerp-tracébesluit nader te motiveren.

#### 3.3 Externe veiligheid

De Commissie constateert dat de externe veiligheid eenzijdig is gericht op de effecten van een toenemende ongevalskans in het plangebied op het individueel risico (IR) en het groepsrisico (GR). Daarbij is echter geen rekening gehouden met het feit dat ongevallen met gevaarlijke stoffen ook zouden kunnen leiden tot domino-effecten, in het bijzonder met de ter plaatse van de zuidelijke tunnelingang aanwezige (petro)chemische installaties. Aangezien de afstand tussen de weg en deze installaties met name bij de westelijke uitbreidingsvarianten nog verder afneemt zal het risico naar verwachting toenemen en zullen de alternatieven c.q. varianten zich op dit aspect onderscheiden.

---

16 Zie ook reactie 30 (bijlage 4).

■ De Commissie beveelt derhalve aan bij de standpuntbepaling en het (ontwerp-) tracébesluit inzicht te geven in de gevolgen van domino-effecten bij met name de zuidelijke tunnelingang op het IR en GR.

#### 4. OVERIGE OPMERKINGEN

##### 4.1 Ruimtelijke gevolgen

In de omgeving van de Coentunnel bestaat momenteel een ruimtelijke onevenwichtigheid (wonen ten noorden, werken ten zuiden van het Noordzeekanaal). Het daardoor opgeroepen woon-werkverkeer vormt een belangrijke aanleiding voor de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel.

In het MER worden de ruimtelijke gevolgen van de uitbreidingsvarianten positief beoordeeld. Deze beoordeling lijkt niet zozeer op een beoordeling op grond van landelijke beleidsdoelstellingen als wel op de (auto)bereikbaarheid te zijn gebaseerd.

Het landelijk ruimtelijk en verkeers- en vervoersbeleid hanteert als uitgangspunt dat wonen en werken op een evenwichtige wijze niet onnodig uit elkaar moeten worden getrokken aangezien dit leidt tot een groeiende mobiliteitsbehoefte. Door de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel wordt het woon-werkverkeer gefaciliteerd en daarmee het proces van onevenwichtige ontwikkeling niet afgeremd, maar juist gestimuleerd.

## BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over het  
milieueffectrapport  
Capaciteitsuitbreiding  
Coentunnel Amsterdam

(bijlagen 1 t/m 4)

1-1-2017

1-1

## BIJLAGE 1

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 11 mei 1998 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de Voorzitter van de Commissie voor de  
Milieu-effectrapportage  
ir. P. van Duursen  
Postbus 2345  
3500 GH Utrecht

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen:	14 MEI 1998
nummer:	861-90
soort:	6.0-31
kopie naar:	Od/vB qL

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum	11 mei 1998	Bijlage(n)	-
Ons kenmerk	DGP/IB/821564	Uw kenmerk	-
Onderwerp	Trajectnota/MER Capaciteitsuitbreiding Coentunnel (A10)		

Geachte heer Van Duursen,

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet Milieubeheer stel ik U hierbij in de gelegenheid advies uit te brengen over de trajectnota/MER Capaciteitsuitbreiding Coentunnel (A10).

De trajectnota/MER ligt van 15 mei tot 10 juli ter inzage. Ik verzoek U om Uw advies binnen vijf weken na afloop van de terinzagelegging uit te brengen aan het Directoraat-Generaal van het Personenvervoer, ter attentie van de afdeling Hoofdwegen.

De benodigde aantallen trajectnota/MER's en de bijbehorende deelrapporten zijn U reeds rechtstreeks door de initiatiefnemer toegezonden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

A. Jorritsma-Lebbink

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon +31 70 3516171  
Telefax +31 70 3517895

Bereikbaar via tramlijn 1 (station cs), tramlijn 9 (station hs en cs) en buslijn 22 (station cs)

## BIJLAGE 1a

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 14 januari 1999 waarin de Commissie gevraagd wordt te wachten met het uitbrengen van het advies

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Directoraat-Generaal Personenvervoer

Aan  
de Voorzitter van de commissie voor de  
Milieu-effectrapportage  
ir. P. van Duursen  
Postbus 2345  
3500 GH Utrecht

Commissie voor de Milieu-effectrapportage
20 JAN. 1999 -
72-99
610-153
Jd/Bc/Pv/Bfb

Contactpersoon  
drs. E.J. Wijkhuizen  
Datum  
14 januari 1999  
Ons kenmerk  
DGP/IB/823500

Doorkiesnummer  
070-3517883  
Bijlage(n)  
-  
Uw kenmerk  
-

Onderwerp  
Trajectnota/MER Capaciteitsuitbreiding Coentunnel Amsterdam

Geachte voorzitter,

Bij brief van 11 mei 1998 heb ik u om advies gevraagd over de trajectnota/MER capaciteitsuitbreiding Coentunnel (A10).

Naar aanleiding van bestuurlijk overleg met de provincie Noord-Holland is bij de behandeling van het MIT 1999-2003 door de Minister van Verkeer en Waterstaat toegezegd dat de studies naar de Coentunnel, Westrandweg en Halfweg worden opgenomen in categorie 3a. Deze categorie bevat projecten die zich in de planstudiefase bevinden, maar waarvoor geen financiële middelen beschikbaar zijn voor de uitvoering. De planstudies worden afgerond om te dienen als basis voor Publiek-Private Samenwerking (PPS). Specifiek voor de Coentunnel is toegezegd dat een brede opzet en het betrekken van vele modaliteiten bespreekbaar is.

Het is dan ook noodzakelijk om in overleg met de regio te zoeken naar een oplossing, die recht doet aan de afspraken met de regio en de Tweede Kamer. De verwachting is dat u medio 1999 geïnformeerd kan worden over de te kiezen oplossingsrichting en de gevolgen voor de tracéwetprocedure.

Dit betekent dat ik u verzoek om met het uitbrengen van advies, zoals gevraagd bij brief van 11 mei 1998, te wachten tot ik u over de voortgang nader heb geïnformeerd.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE PLV. DIRECTEUR-GENERAAL PERSONENVERVOER,

Mr. M.J. Olman

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

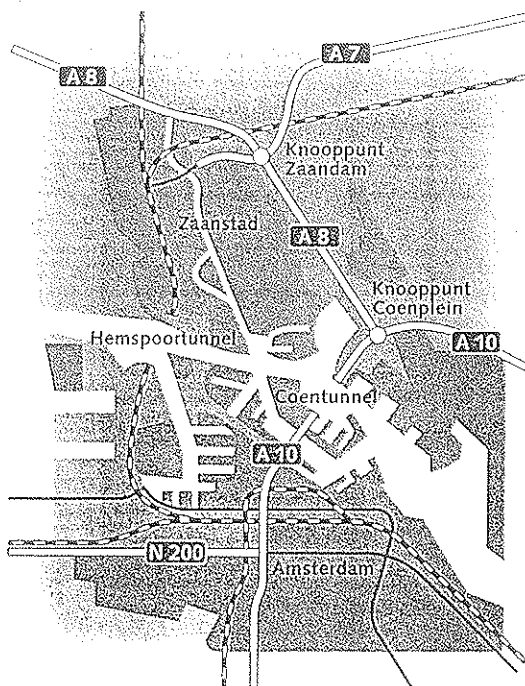
Telefoon +31 70 3516838  
Telefax +31 70 3516007

Bereikbaar via tramlijn 1 (station cs), tramlijn 5 (station fs en cs) en buslijn 22 (station cs)

## BIJLAGE 2

Kennisgeving van de toetsingsprocedure in Staatscourant nr. 90 d.d. 14 mei 1998

# Inspraak Trajectnota/MER Capaciteitsuitbreiding Coentunnel



Gedurende de periode 15 mei 1998 tot en met 9 juli 1998 ligt de Trajectnota Capaciteitsuitbreiding Coentunnel, met daarin opgenomen een Milieu-Effectrapport (MER), ter inzage. In deze periode kunt u op deze nota inspreken.

### De Coentunnel

De Coentunnel is een landelijk bekend verkeersknooppunt. Rijns dagelijks wordt deze tunnel genoemd in de filmdingen. Oorzaak van de files bij de Coentunnel is het toenemende autoverkeer op met name de A10-west en de A8. Als er geen maatregelen worden genomen om de verkeersproblemen bij de Coentunnel aan te pakken, zal de kans op file voor het verkeer op deze wegen in 2010 toenemen tot circa 50%. Uitgangspunt van de regering is echter dat de kans op filevorming niet groter mag zijn dan 5%.

### De Trajectnota/MER Capaciteitsuitbreiding Coentunnel

De Trajectnota/MER bevat een beschrijving van de problemen op de A8 tussen de knooppunten Zaanstad en het Coentunnel en op de A10, met inbegrip van de Coentunnel, tussen het Coentunnel en de aansluiting 5103 (Haarlemweg). De betreffende wegdelen liggen binnen de gemeenten Zaanstad, Oostzaan en Amsterdam. Verder bevat de nota het resultaat van het onderzoek naar de mogelijkheden om de verkeersproblemen rond de Coentunnel op te lossen. Deze mogelijkheden (alternatieven genoemd) variëren van het handhaven van de bestaande capaciteit van de wegen tot het uitbreiden van het aantal tunnelbuizen van de Coentunnel en het verbreden van de A8 en de A10. In de Trajectnota/MER is aangegeven uit welke maatregelen de verschillende alternatieven bestaan. Daarnaast is een beschrijving en vergelijking gegeven van de effecten van de verschillende alternatieven op de omgeving.

De Trajectnota/MER doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Tracéwet en de Wet Milieubeheer. In het kader daarvan wordt u in de gelegenheid gesteld uw zienswijze op de inhoud van de Trajectnota/MER kenbaar te maken.

### Waar kunt u de Trajectnota/MER inzien?

De Trajectnota/MER Capaciteitsuitbreiding Coentunnel kunt u van 15 mei 1998 tot en met 9 juli 1998 gedurende de reguliere openingsuren inzien op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Amsterdam, Oostzaan en Zaanstad (n. de secretarissen Kamerzitting, Zaanstad en Zaanstad);
- het stadskantoor van de gemeente Zaanstad in Zaanstad;
- de stadsdeelkantoren Bos en Lommer (Wabelweg 21 en B. Scottstraat 32 in Amsterdam);
- de vestigingen van de openbare bibliotheken in Amsterdam aan de Amsterplaats 18, Hagedoornplein 2, Waterlandplein 32, Molenvijk 21, Goeman Bougejusstraat 3 en de Tjif Ufenspiegelstraat 12;
- de hoofdsteden van de openbare bibliotheek in Oostzaan en Zaanstad (evens in het filiaal 't Kalf in Zaanstad);
- het Informatiecentrum Zuiderkerk in Amsterdam;
- het Vergoedingen Servicebureau Stadsdeel Noord in Amsterdam;
- het provinciehuis van Noord-Holland in Haarlem;
- de bibliotheek van het kantoor van Rijkswaterstaat, directie 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 Trajectnota/MER Capaciteitsuitbreiding Coentunnel blijft na 9 juli 1998 voor inzage beschikbaar in het kantoor van Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland. Daar kunt u tevens kennis nemen van de aan de Trajectnota/MER ten grondslag liggende werkdocumenten.

### Informatiemarkten

Om u zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van de Trajectnota/MER worden drie informatiemarkten georganiseerd. Met behulp van een video, kaartmateriaal en informatiepanelen wordt de inhoud van de Trajectnota/MER toegelicht. Medewerkers van Rijkswaterstaat zijn aanwezig om uw vragen te beantwoorden.

De informatiemarkten vinden plaats op:

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| dinsdag 26 mei 1998   | In 'Het Zonnenuis'<br>Zonneplein 30 te Amsterdam (noord)            |
| donderdag 28 mei 1998 | In 'Buurtcentrum Poelenburg'<br>Weerpad 1a te Zaanstad              |
| donderdag 4 juni 1998 | In 'Buurtcentrum Sletmeester'<br>Jan de Louterstraat 1 te Amsterdam |

De informatiemarkten zijn geopend van 19.30 uur tot 21.30 uur. U kunt op ieder gewenst moment binnenlopen.

### Hoe kunt u inspreken?

U kunt zowel schriftelijk als mondeling op de Trajectnota/MER Capaciteitsuitbreiding Coentunnel reageren. Uw schriftelijke inspraakreactie dient u uiterlijk 9 juli 1998 te sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat  
Capaciteitsuitbreiding Coentunnel  
Kneuterdijk 6, 2514 EN Den Haag

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

Uw mondelinge reactie kunt u kenbaar maken tijdens één van de openbare hoorzittingen. Indien u van deze mogelijkheid gebruik wilt maken, wordt u verzocht dit vóór 3 juni 1998 schriftelijk aan het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat kenbaar te maken. De hoorzittingen worden gehouden op:

- |                      |  |
|----------------------|--|
| dinsdag 9 juni 1998  | In 'Aristo Zalen'<br>Telepoortboulevard 100 te Amsterdam |
| dinsdag 16 juni 1998 | In 'Hotel Inntel'<br>Provinciale weg 15 te Zaanstad      |

De hoorzittingen beginnen om 19.30 uur (zaal open om 19.00 uur).

### Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Vervolgens bepaalt de minister van Verkeer en Waterstaat, in samenspraak met de minister van VROM, haar Standpunt over de vraag welke van de in de Trajectnota/MER beschreven alternatieven haar voorkeur heeft. Dit gebeurt mede op basis van de inspraak op en de adviezen over de Trajectnota/MER. Dit Standpunt wordt gedetailleerd uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit, waarop te zijner tijd wederom kan worden ingesproken.

Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn kunt u de door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat ontvangen reacties alsmede de verslagen van de hoorzittingen inzien op de locaties, waar de Trajectnota/MER ter inzage ligt.

### Nadere Informatie

Ten behoeve van de voorlichting is van de Trajectnota/MER een samenvatting gemaakt. Deze samenvatting is (gratis) verkrijgbaar op de informatieprijkenkosten en op de adressen waar de Trajectnota/MER ter inzage ligt.

Voor nadere informatie over de inhoud van de Trajectnota/MER Capaciteitsuitbreiding Coentunnel en voor het aanvragen van een exemplaar van de samenvatting (ca. 20 pagina's) kunt u contact opnemen met mevrouw B. Kop van Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland, telefoon (023) 530 17 39. De Trajectnota (ca. 300 pagina's) kunt u bestellen door f. 15,- over te maken naar giro 425177, i.v.v. Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland te Haarlem, e.v.v. Trajectnota Coentunnel.

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon (070) 361 87 76.

 **Inspraakpunt**  
Verkeer en Waterstaat

## BIJLAGE 3

### Projectgegevens

**Initiatiefnemer:** Rijkswaterstaat Noord-Holland

**Bevoegd gezag:** Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

**Besluit:** tracébesluit ingevolge de Tracéwet

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

**Activiteit:** capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel en een deel van het toeleidend wegenstelsel in Amsterdam.

#### **Procedurele gegevens:**

kennisgeving startnotitie: 7 april 1994

richtlijnenadvies uitgebracht op: 17 juni 1994

richtlijnen vastgesteld op: 16 november 1994

kennisgeving MER: 14 mei 1998

toetsingsadvies uitgebracht: 29 juni 1999

#### **Bijzonderheden:**

Tijdens de toetsing adviseerde de Commissie in een aanvulling op het MER een nieuw alternatief te ontwikkelen waarbij uitgegaan wordt van herverdeling van het verkeer over de verschillende oeververbindingen, een eenvoudige maar gerichte inspanning voor verlaging van de vervoersweerstand van het openbaar vervoer en fiets en de aanleg of inrichting van wisselstroken en/ of doelgroepenstroken en/ of betaalstroken. De Commissie adviseerde te onderzoeken of dit alternatief het meest milieuvriendelijke alternatief zou kunnen zijn. De Commissie adviseerde tevens in een aanvulling op het MER aan te geven welke mogelijkheden er zijn om (nu of in de toekomst) doelgroepenstroken toe te passen zonder fysieke scheiding en met slechts één rijstrook. Tenslotte adviseerde de Commissie om in een aanvulling de resultaten van een herberekening op te nemen van de NO<sub>2</sub> immismissie. Voorgesteld wordt om een herberekening uit te voeren waarbij een meer realistische emissieontwikkeling voor het vrachtverkeer wordt toegepast. Op grond van deze herberekening dient vervolgens nagegaan te worden hoe groot het aantal potentieel (ernstig) gehinderden bij de verschillende alternatieven en varianten is. De Commissie gaf daarbij aan dat indien na herberekening blijkt dat grenswaarden worden overschreden, aangegeven dient te worden welke mitigerende maatregelen moeten worden toegepast om aan de wettelijke vereisten te kunnen voldoen. De Commissie adviseert om hierbij in ieder geval aandacht te besteden aan de mogelijkheden om een systeem van dynamische snelheidslimieten, inclusief handhaving, in te voeren.

In afwachting van uitkomsten van de discussies rond rekeningrijden en publiek-private samenwerking is het in procedure brengen van de aanvullende informatie uitgesteld.

#### **Samenstelling van de werkgroep:**

ing. A.J. Dragt (richtlijnenfase)

ir. P. van Eck

drs. H.C. Eerens (toetsingsfase)

dr. E.F. Nozeman (toetsingsfase)

## BIJLAGE 4

### Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	980516	L. Broekhuizen	Amsterdam	980623
2.	980516	J.F. Ettema	Zwanenburg	980623
3.	980514	C.N. Rutz	Amstelveen	980623
4.	980524	D.T. Vermeij	Zaandam	980623
5.	980608	R. Walhout	Purmerend	980623
6.	980615	T.S. Tonino	Amsterdam	980630
7.	980617	R. Haffmans	Amsterdam	980630
8.	980623	Kerngroep Wijkontwikkeling en Milieu van het Wijkopbouworgaan Tuindorp Oostzaan	Amsterdam	980630
9.	980622	A. v.h.Kaar- Oostra	Wormer	980630
10.	980627	namens de Economische Raad Noordwest - Holland	Alkmaar	980709
11.	980628	P. Silvis	Amsterdam	980709
12.	980630	Scheepvaart & Industrie Vereniging Noorzeekanaalgebied	Amsterdam	980709
13.	980702	Bedrijfsregio Westfriesland	Hoorn	980709
14.	980703	CKV Vlug en Vaardig	Amsterdam	980709
15.	980703	Stichting Stedelijke Initiatieven	Amsterdam	980709
16.	980704	Mw. H. Jellema - Boeder	Zaandam	980709
17.	980706	College van Burgemeester en Wethouders gemeente Hoorn	Hoorn	980709
18.	980706	Kontakt Milieubeheer Zaanstreek	Zaandam	980709
19.	980707	Kamer van Koophandel	Amsterdam	980709
20.	-----	H. Bakker	Winde	980715
21.	980706	Hollandse Werkgevers Vereniging, mede namens de vereniging VNO-NCW	Rijswijk	980715



nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
40.	980709 980717	de Bedrijfsjuristen, namens de Woningstichting Patrimonium	Almere	980715 980720
41.	980706	Leefmilieu Stad en Land	Amsterdam	980715
42.	980707	Samenwerkende Kamers van Koop- handel en Fabrieken in Noord - Holland	Amsterdam	980715
43.	980709	Mokum Mobiel	Amsterdam	980715
44.	980714	Jansens & Dieperink b.v.	Zaandam	980720
45.	980709	Albert Heijn	Zaandam	980720