



commissie voor de milieueffectrapportage

De Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGP/W&V/U.02.02625

uw brief
21 augustus 2002

ons kenmerk
1286-31/Bb-vB/ab

onderwerp
Richtlijnenadvies Benutting A7 oostbaan
knooppunt Zaandam - Purmerend-Zuid

doorkiesnummer
(030) 234 76 03

Utrecht,
5 november 2002

Geachte Minister,

Met bovenvermelde brief stelde u, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen voor een milieueffectrapport (MER) uit te brengen ten behoeve van de besluitvorming over benuttingsmaatregelen voor de oostelijke rijbaan van de A7 tussen knooppunt Zaandam en afslag Purmerend-Zuid. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De m.e.r.-plicht is betrokken op de combinatie van verbreden van de weg en vervolgens het benutten van het extra aangelegde asfalt. De verbreding heeft reeds plaatsgevonden, het gaat er nu alleen om het bijgekomen asfalt tijdens de avondspits ook daadwerkelijk te benutten. De Commissie schat in dat de milieugevolgen van dit geheel beperkt zijn.

Het is de Commissie echter onduidelijk voor welke termijn de benuttingsmaatregelen een oplossing voor de congestie zullen zijn. Daarmee is het ook onduidelijk of er op termijn maatregelen te verwachten zijn met wellicht grotere milieuconsequenties. In dit advies vraagt de Commissie daarom met name aandacht voor de robuustheid van het voornemen als oplossing voor de avondfile.

Voorgenomen activiteit, autonome ontwikkeling en probleemoplossend vermogen

In de startnotitie worden twee benuttingsmaatregelen beschreven die ervoor moeten zorgen dat in de avondspits de capaciteit van de oostbaan van de A7 tussen Zaandam en Purmerend beter wordt benut en het verkeer beter doorstroomt. Het gaat om de aanleg van een spitsstrook dan wel de aanleg van een plusstrook. Geef ten behoeve van een beter begrip van de beoogde toekomstige situatie en de milieuaspecten daarvan in het MER voor elk van beide aan:

- wat er fysiek zal wijzigen ten opzichte van de referentiesituatie (zoals de breedte van de weg, de verlichting en de portalen);
- besteed hierbij in het bijzonder aandacht aan de situatie bij de op- en afritten.

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

Verkeersaspecten van de voorgenomen activiteit

De doelstelling van het voornemen om te komen tot een betere doorstroming moet nader geconcretiseerd worden. Geef de bijbehorende indicatoren.

Bij de beschrijving van de autonome ontwikkelingen wordt onder meer het verkeersaanbod voor 2010 en 2015 geprognoseerd. Geef de bandbreedte in deze prognose.

Geef in het MER aan hoe robuust de oplossing is voor het gesignaleerde knelpunt. Geef daarvoor aan voor welke termijn de benuttingsmaatregel oplossing biedt, daarbij rekeninghoudend met onzekerheden in de autonome ontwikkeling.

Het probleemoplossend vermogen van de benuttingsmaatregelen wordt vergroot als zij zich uitstrekken over het juiste traject en problemen met verkeerscongestie zich niet verplaatsen. Motiveer in dit licht de projectbegrenzing, in het bijzonder de lengte van het traject. Toon aan dat het treffen van een benuttingsmaatregel tot aan afslag Purmerend-Zuid (en niet verder) volstaat. Geef aan of er plannen bestaan voor verdergaande aanpassingen aan de infrastructuur in de toekomst.

Alternatieven

In de startnotitie wordt gesteld dat voor het oplossen van de verkeerscongestie op het traject knooppunt Zaandam – afslag Purmerend-Zuid de volgende opties niet reëel c.q. onvoldoende probleemoplossend zijn:

- het verbreden van de weg met één of meer rijstroken;
- het verder verbeteren van het openbaar vervoer;
- andere benuttingsalternatieven (weefstrook, toeritdoseringsinstallatie).

Dit behoeft in het MER nadere toelichting. Dit geldt ook voor het buiten beschouwing laten van andere maatregelen op het gebied van dynamisch verkeersmanagement (DVM), zoals rijbaanbuffering en (dynamische) snelheidsverlaging¹.

Geef voor het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) aan wat de mogelijkheden zijn om de onderzochte alternatieven in milieuopzicht verder te optimaliseren, onder ander door mitigatie en/of compensatie. Een onderdeel van het mma kan zijn een zo optimaal mogelijke keuze van de rijnsnelheid, waardoor de geluidemissie en de emissie van verontreinigde stoffen zo beperkt mogelijk is. Verder kan gedacht worden aan een verdere beperking van lichthinder, akoestische optimalisatie, behandeling van vervuild afvoerwater van de weg en een optimale landschappelijke inpassing.

Milieueffecten

Hoofdstuk 6 van de Startnotitie geeft een goede weergave van de te onderzoeken milieueffecten. Het MER kan de Startnotitie dan ook volgen, met de volgende uitzonderingen:

- uitwerking van de aspecten *wonen en werken* en *recreatie* zoals beschreven in paragraaf 6.2 kan achterwege blijven, omdat de effecten nauwelijks zullen veranderen;
- schenk bij verkeersveiligheid niet alleen aandacht aan kop-staartongevallen, maar ga tevens in op de gevolgen die de afwezigheid van een vluchtstrook heeft voor de bereikbaarheid van hulpdiensten;
- verbreding van de weg heeft reeds plaatsgevonden, daarom kan het kwalitatieve onderzoek voor het integrale aspect *Duurzaam Bouwen*, zoals vermeld aan het einde van paragraaf 6.3 en in de onderste rij van de tabel in paragraaf 6.5 beter de vorm krijgen van een motivering achteraf van de bij de wegverbreding al dan niet getroffen maatregelen op het gebied van duurzaam bouwen;

¹ In inspraakreactie 12 wordt geconstateerd dat tijdens de verbredingswerkzaamheden in het kader van het groot onderhoud, toen permanent een snelheidslimiet van 70 km/u gold, er geen filevorming was.

- voor de weergave van visueel ruimtelijke aspecten zijn globale kwalitatieve beschrijvingen minder geschikt; enkele visualisaties, zoals kaarten, referentiebeelden of fotomontages daarvoor meer geschikt²;
- voor de enkele woningen in het studiegebied nabij de A7 waarvoor op het ogenblik geluidsmaatregelen worden overwogen, dient voor het aspect geluid (paragraaf 6.3; tabel in paragraaf 6.5) tevens de verandering ten opzichte van de *huidige situatie* weergegeven te worden³;
- voor de genoemde onderdelen van het aspect natuur (tabel in paragraaf 6.5) kan worden volstaan met een kwalitatieve uitwerking;
- voor het aspect luchtverontreiniging (tabel in paragraaf 6.5):
 - geef voor immissies van NO₂ en fijn stof (PM₁₀) op kaart aan in welk gebied de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ wordt overschreden en geef ook de hoogste waarde in dit gebied, waarbij ook de woningen en het bebouwde gebied wordt aangegeven;
 - geef voor immissies van fijn stof (PM₁₀) op kaart aan in welk gebied het jaargemiddelde van 30 µg/m³ wordt overschreden⁴;
 - toetsing van de NO₂-concentraties aan de uurgemiddelde grenswaarde van 200 µg/m³ die maximaal 18 maal per jaar overschreden mag worden, kan achterwege blijven, evenals de modelstudies voor de jaarlijkse emissies van CO₂ en NO_x.

Ten slotte

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,



Drs. L. van Rijn-Vellekoop
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Benutting A7 oostbaan knooppunt Zaandam – Purmerend-Zuid

c.c. de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu

² Maak hierbij ook zoveel mogelijk gebruik van het landschapsplan dat dit jaar voor de gehele A7 wordt opgesteld.

³ Hoewel deze vergelijkingen in beginsel ook voor de emissie van verontreinigde stoffen zouden kunnen opgaan, is de Commissie van oordeel dat er ten aanzien van dit aspect (vrijwel) geen verschil bestaat tussen de huidige situatie en de referentiesituatie. De vergelijking met de huidige situatie kan daarom beperkt blijven tot geluidaspecten.

⁴ Dit als indicator voor het daggemiddelde en in plaats van de daggemiddelde PM₁₀-norm van 50 µg/m³ die in 2005 niet meer dan 35 dagen per jaar overschreden mag worden.