

Realisatie Spits- en plusstroken A1 Watergraafsmeer - knoop- punt Diemen

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvul-
lingen daarop**

7 maart 2008 / rapportnummer 1509-122

1. OORDEEL OVER HET MER

Rijkswaterstaat Noord-Holland (initiatiefnemer) wil in het kader van de Spoedwet wegverbreding spits- en plusstroken realiseren op het wegvak A1 Watergraafsmeer – Diemen. Ten behoeve van het Wegaanpassingsbesluit (WAB) is er een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De Commissie heeft het MER getoetst aan de door de Minister van Verkeer en Waterstaat (bevoegd gezag) vastgestelde richtlijnen en de wettelijke vereisten.

Eindoordeel

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in het MER, samen met de aanvullingen daarop, aanwezig is** om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming. Uit het MER en de aanvullingen blijkt met name dat:

- de spits- en plusstroken leiden tot een lichte daling van het aantal voertuigverliesuren. De belangrijkste daling doet zich voor in de ochtendspits. Inzicht over de effecten voor het hele netwerk/systeem zijn door de initiatiefnemer echter niet aangeleverd.
- de geluidbelasting neemt bij realisatie van het voorkeursalternatief (VKA) toe. In het mma (aanleg dubbellaags ZOAB) wordt de situatie voor de geluidgehinderden, zowel vergeleken met het VKA als met de autonome situatie, aanzienlijk beter.
- de luchtkwaliteit voldoet in 2010 en 2015 voor stikstofdioxide niet aan de normen. De luchtkwaliteit in het VKA en het mma verbetert wel ten opzichte van de autonome situatie. Bij het mma is de verbetering het grootst.

De Commissie wijst erop dat toepassing van het mma zal leiden tot aanzienlijke vermindering van de gerapporteerde overschrijdingssituaties.

Adviestraject

In eerste instantie heeft de Commissie bij de toetsing van het MER een aantal essentiële tekortkomingen geconstateerd. Deze tekortkomingen hadden betrekking op:

- het meest milieuvriendelijke alternatief;
- de verkeersafwikkeling elders op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet;
- de gebruikte prognosejaren.

Verder heeft de Commissie vragen gesteld over de voorzieningen die voor de bus worden getroffen en de manier waarop die al dan niet terugkomen in het initiatief. Tot slot heeft de Commissie aangegeven dat de leesbaarheid van het MER te wensen overliet, onder meer omdat niet alle uitgangspunten en onderzoeksresultaten van de onderliggende onderzoeken, zoals van het akoestisch onderzoek, in het MER zijn opgenomen. Het MER is daardoor niet goed zelfstandig leesbaar.

De tekortkomingen zijn vervat in een memo dat op 11 juni 2007 is aangeboden aan bevoegd gezag.¹ Op 27 september 2007 heeft de Commissie de aanvulling in de vorm van een brief ontvangen. De informatie in deze aanvulling

¹ De belangrijkste tekortkomingen zijn ook gesignaleerd in de m.e.r.-procedure van A9 Holendrecht-Diemen (projectnr. Commissie = 1550). Deze tekortkomingen zijn onderwerp van gesprek geweest bij een overleg op 14 mei 2007 tussen vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat, de minister van Verkeer en Waterstaat en de Commissie. Tijdens dit overleg hebben het bevoegd gezag en de initiatiefnemer aangegeven dat zij een aanvulling op het MER wilden schrijven.

was summier. Er werd nauwelijks extra informatie geleverd over de geconstateerde tekortkomingen. De brief stelde voornamelijk dat het definitieve WAB de resultaten van aanvullend onderzoek zal tonen.

Op basis van die aanvulling heeft de Commissie in oktober 2007 een concept negatief advies opgesteld. De rode draad in dat conceptadvies was dat de Commissie, gezien het feit dat het aanvullende onderzoek werd doorgeschoven naar een latere fase, moest constateren dat de informatie in het MER en de aanvulling onvoldoende was. Op dat moment gaf het MER met de aanvulling geen goed beeld van de milieueffecten van de spits- en plusstroken.

Dit conceptadvies is onderwerp van gesprek geweest op 26 november 2007. In dat gesprek is duidelijk geworden dat het bevoegd gezag een misplaatst beeld had van de gewenste inhoud van de aanvulling op het MER. Daarop heeft de Commissie de initiatiefnemer enkele weken de tijd gegeven om de gevraagde informatie alsnog aan te vullen. Op 10 en 22 januari 2008² hebben bevoegd gezag en initiatiefnemer alsnog aanvullende informatie aangeleverd.

Geen van de aanvullingen heeft ter inzage gelegen. Insprekers zijn dus niet in de gelegenheid geweest kennis te nemen van de inhoud van de aanvullingen. De Commissie beveelt aan om de informatie aangaande de aanvullingen bij de eerstvolgende mogelijkheid openbaar te maken.

De toetsing van dit MER heeft lang geduurd en er zijn in totaal op drie tijdstippen aanvullingen aangeleverd. Met het MER en de aanvullingen is de meest noodzakelijke informatie voorhanden. De Commissie constateert dat de geleverde informatie, in tegenstelling tot wat was gevraagd, minimaal. Ten behoeve van m.e.r.-procedures voor nog komende spits-, plus- en wisselstroken adviseert de Commissie om alle relevante informatie op compacte en overzichtelijke wijze op te nemen in het MER. Hierbij verzoekt de Commissie ook te kijken naar de mogelijk effecten van de aan te leggen extra rijstroken op de verkeersafwikkeling op het nabijgelegen hoofd- en onderliggende wegennet. Tot slot adviseert de Commissie om voor de beschrijving van de huidige situatie uit te gaan van voldoende recente gegevens.

In de volgende hoofdstukken gaat de Commissie dieper in op de eerder geconstateerde tekortkomingen en wijze waarop de aanvullingen hierop antwoord hebben gegeven.

² Beide aanvullingen van januari 2008 worden in dit advies aangehaald als de tweede aanvulling van januari 2008.

2. MEEST MILIEUVRIENDELIJKE ALTERNATIEF

MER

In het MER was het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) niet goed uitgewerkt. De uitgewerkte maatregelen in het kader van het mma hadden slechts betrekking op natuur en sociale veiligheid. Voor de hand liggende milieumaatregelen ten behoeve van geluid en luchtkwaliteit zoals het toepassen van dubbellaags ZOAB over het hele tracé en het verlagen van de maximumsnelheid naar 80 km/u waren niet beschouwd³. De Commissie adviseerde om het mma verder uit te werken en in een aanvulling inzichtelijk te maken welke effecten de realisatie van dubbellaags ZOAB en het verlaging van de maximumsnelheid hebben op de totale milieubelasting.

Eerste aanvulling

De eerste aanvulling stelde dat voor het mma alleen maatregelen in onderzoek betrokken zouden worden die nodig zijn om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen (zoals vastgelegd in de Spoedwet Wegverbreding en het Besluit luchtkwaliteit 2005).

Voor geluid zal pas uiterlijk twee jaar na het onherroepelijk worden van het WAB een toetsing aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder plaats hoeven vinden. In het WAB worden alleen geluidbeperkende maatregelen opgenomen als blijkt dat zich op geluidgevoelige objecten in 2000 een geluidbelasting hoger dan 70 dB(A) voordoet. In de aanvulling constateerde de initiatiefnemer dat deze geluidbelasting zich niet voordoet, zodat geluidbeperkende maatregelen niet verder in beschouwing waren genomen.

Voor luchtkwaliteit gaf de aanvulling aan dat er geen aanvullende maatregelen onderzocht waren, omdat bij ingebruikneming van het project de normen nergens overschreden zullen worden. Bevoegd gezag en initiatiefnemer stellen dat het opnemen van maatregelen die juridisch niet nodig zijn, leiden tot een niet realistisch mma. Het ligt immers vast dat deze maatregelen niet getroffen zullen worden.

Reactie Commissie

De Commissie merkte naar aanleiding van deze aanvulling op dat het mma tot doel heeft om te onderzoeken welke maatregelen redelijkerwijs getroffen kunnen worden om de milieubelasting door een initiatief te minimaliseren en/of de positieve milieueffecten te maximaliseren. Hierbij zijn de criteria voor doelmatigheid en/of wettelijke normen niet beperkend of limitatief.

De Commissie constateerde dat er in de aanvulling geen aanvullende maatregelen in het kader van het mma waren uitgewerkt. Bevoegd gezag en initiatiefnemer achtten deze niet realistisch. Omdat snelheidsverlaging en het toepassen van dubbellaags ZOAB wel realiseerbaar zijn, concludeerde de Commissie dat het mma onvoldoende was uitgewerkt. Hierbij merkte de Commissie op dat bij de andere beschouwde aspecten in het MER zoals natuur en sociale veiligheid, wel maatregelen waren genomen, die niet wettelijk zijn

³ Zie ook inspraakreacties 3, 5, 7, 8, 10, 11

voorgeschreven. Daarnaast zijn er vergelijkbare projecten waarbij wel maatregelen worden genomen die verder gaan dan wettelijk voorgeschreven⁴.

Tweede aanvulling

In deze aanvulling heeft de initiatiefnemer voor geluid en luchtkwaliteit de effecten langs het traject van de spitstroken uitgewerkt. In tabellen is uitgewerkt hoeveel hectares langs de weg worden blootgesteld aan te hoge geluidbelasting en aan te hoge concentraties luchtverontreiniging.

Ten aanzien van de geluidbelasting blijkt uit de tweede aanvulling dat het aantal geluidgehinderden bij realisatie van het VKA toeneemt. In het mma (aanleg dubbellaags ZOAB) verbetert de situatie voor de situatie voor de geluidgehinderden ten opzichte van zowel het VKA als de autonome situatie.

In 2010 en 2015 kan langs het tracé voor luchtkwaliteit niet worden voldaan aan de normen voor stikstofdioxide. Wel verbetert de luchtkwaliteit in het VKA en het mma ten opzichte van de autonome situatie. Bij het mma is de verbetering het grootst. In zowel het VKA als het mma wordt daarmee voldaan aan de vereisten van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen).

Conclusie

De Commissie constateert dat de uitwerking van het mma met de tweede aanvulling afdoende is uitgevoerd. Het overzicht maakt duidelijk dat het mma voor beide milieuaspecten zorgt voor een verbetering ten opzichte van de situatie in het voorkeursalternatief.

- De Commissie adviseert bevoegd gezag om bij de vaststelling van het WAB uitgebreid de keuze tussen voorkeursalternatief en het mma te beargumenteren.

3. VERKEERSAFWIKKELING OP HET HOOFD- EN ONDERLIGGEND WEGENNET

Richtlijnen

De richtlijnen stellen: “in het MER dient aangegeven te worden waar ten gevolge van de spitsstroken, elders op het hoofdwegennet of het onderliggende wegennet (bijvoorbeeld op stedelijke in- en uitvalswegen), problemen met verkeerscongestie zullen ontstaan, verergeren of afnemen...”

MER

De realisatie van de spits- en plusstroken werd in het MER niet in een brede context geplaatst. Het MER focuste op de doorstroming op het tracé tussen Watergraafsmeer en Diemen. Er was geen analyse gemaakt van de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet (HWN) in een groter gebied. Hierdoor kon de conclusie in het MER dat de doorstroming verbetert, niet worden geverifieerd. Daarnaast was onduidelijk welke effecten de realisatie van de spits- en plusstroken heeft op de verkeerstromen van het onderliggend wegennet (OWN). De Commissie adviseerde om in een aanvulling de verkeersafwikkeling op de knooppunten, aansluitingen en toeritten inzichtelijk te maken en uit te werken welke effecten er optreden op het onderliggend wegennet.

⁴ Hierbij verwijst de Commissie naar het persbericht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, d.d. 30-8-2007, waarin staat dat minister Eurlings heeft besloten om op de spitsstrook tussen St. Joost en Urmond op de A2 dubbellaags ZOAB toe te passen.

Tijdens het overleg van 14 mei 2007⁵ heeft de Commissie tevens aangegeven dat zij een globale analyse van de gezamenlijke verkeerseffecten van alle spits-, plus- en bufferstroken in de omgeving raadzaam acht.

Eerste aanvulling

Deze aanvulling ging niet inhoudelijk in op de verkeersafwikkeling. Het onderwerp werd naar voren geschoven met de mededeling dat de samenhang tussen de spoedwetprojecten in het WAB zal worden beschreven.

Reactie Commissie

In het MER en de eerste aanvulling was geen informatie aanwezig over de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet. Bij het beschrijven van de verkeerseffecten op het hoofdwegennet was alleen het traject Watergraafsmeer – Diemen in beschouwing genomen. Doordat er geen onderzoek voorhanden was naar de effecten net buiten dit tracé en omdat de spoedwetprojecten niet in samenhang met elkaar zijn beschreven kon op basis van het MER en de aanvulling niet worden geconcludeerd of de congestie op en vlakbij het tracé gelijk zou blijven, toe of af zou nemen door de realisatie van de spits- en plusstroken. De conclusie was dat hier in het MER en haar aanvulling essentiële informatie ontbrak.

Tweede aanvulling

In deze aanvulling geeft de initiatiefnemer summier inzicht in de netwerkeffecten. Zij schrijft dat op het HWN het aantal voertuigkilometers op netwerkniveau niet zal toenemen na uitvoering van de nu in procedure zijnde ZSM-projecten⁶. Wel zal er een afname van 9% zijn van het aantal voertuigverliesuren over het etmaal. De winst is het grootst in de ochtendspits (10% afname) en iets minder in de avondspits (5%). Hierbij merkt de initiatiefnemer nog op dat er ter plaatse van de projecten zelf wél meer verkeer wordt afgewikkeld dan voorheen. Die toename wordt blijkbaar elders op het netwerk gecompenseerd. De verkeersaantrekkende werking van deze 3 ZSM-projecten is op netwerkniveau, zo blijkt uit deze cijfers, gering.

Op het OVN is sprake van een zeer lichte stijging van het aantal afgelegde voertuigkilometers van 0,2%. Hier staat tegenover dat het aantal voertuigverliesuren met 2% zal dalen na uitvoering van de drie ZSM-projecten.

Conclusie

In januari 2008 heeft de initiatiefnemer de gevraagde informatie omtrent de effecten op netwerkniveau deels aangeleverd. Uit die informatie blijkt dat de spitsstroken op het HWN iets opleveren, vooral omdat in de ochtendspits automobilisten per saldo minder lang in de file staan. De geleverde getallen voor alle drie ZSM-projecten zeggen iets over het effect van de serie maatregelen, maar zeggen niets over de samenhang. Ook blijft onduidelijk waar de afname van voertuigverliesuren zich voordoet. Is dat gelijkmatig verdeeld over de projecten of is er bv. alleen een afname op de A10 en niet op A1, A9 of A6?

De Commissie plaatst de kanttekening dat uiteindelijk enig inzicht is gegeven in de netwerkeffecten, maar dat er geen beschrijving van het gehele systeem is geleverd. Die laatste is in feite noodzakelijk voor een goede beoordeling van

⁵ Dit overleg vond plaats in het kader van de toetsing van het MER A9 Holendrecht-Diemen (1550). De MER'en voor de A1 Diemen-Muiderberg & A1/A6 Muiderberg-Almere Stad (1568) en A1 Watergraafsmeer-Diemen (1509) en het commentaar van de Commissie zijn heel vergelijkbaar en afgesproken is dat de afspraken van dit overleg ook voor beide andere m.e.r. van toepassing wordt.

⁶ ZSM staat voor Zichtbaar, Snel, Meetbaar. Dit advies heeft betrekking op de ZSM-projecten A9 H-D, A1 W-D en A1 D-M/A1A6 M-A.

de uit te voeren maatregelen. De Commissie kan met het ontbreken van de beschrijving van het systeem niet controleren of alle aannames en conclusies juist zijn. Doordat de verkeersafwikkeling op HWN en OWN geen belangrijke verschillen laat zien zal de oplevering van een systeembeschrijving voor deze ZSM-projecten niet leiden tot wezenlijk andere conclusies. Daarmee is de ontbrekende informatie bij het onderhavige project niet meer essentieel.

De effecten op het OWN zijn zeer beperkt. In eerste instantie was door de initiatiefnemer de vrees uitgesproken dat de uitvoering van het mma zou kunnen leiden tot grote verschuivingen in de verkeersstromen op het HWN en OWN⁷. De geleverde informatie over de effecten op het HWN en OWN geven aan dat hier bij nader inzien geen sprake van is.

■ De Commissie adviseert het bevoegd gezag om alsnog een gedetailleerde beschrijving van het gehele systeem op te vragen. Deze systeembenadering biedt informatie over de wijze waarop huidige en toekomstige knelpunten in deze regio zich ontwikkelen met realisatie van drie ZSM-projecten.

4. PROGNOSEJAREN

Richtlijnen

De richtlijnen zeggen het volgende over de te hanteren prognosejaren: *“Voor de beschrijving van de bestaande toestand dient het jaar 2000 of later te worden gebruikt. Voor de autonome ontwikkeling en de effectvergelijking dient uitgegaan te worden van het jaar 2010. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist, worden effecten vergeleken met doelstellingen voor andere jaren”*.

Met betrekking tot de prognosejaren voor de geluidsbelasting zijn de richtlijnen specifieker: *“Voor dit onderzoek moet worden onderzocht wat de vóór de wijziging heersende geluidsbelasting in het jaar 2006 is en de geluidsbelasting in de toekomstige situatie in het jaar 2020.....”*.

MER

Als prognosejaar is voor geluidhinder het jaar 2010 genomen. In 2005, ten tijde van het vaststellen van de richtlijnen, leek het wellicht verstandig om 2010 als prognosejaar te hanteren. Inmiddels komt 2010 als prognosejaar erg dichtbij. Anders dan voor geluid was voor luchtkwaliteit in het MER een doorkijk gemaakt naar 2015. Het had voor de hand gelegen om onder meer de geluideffecten ook te bepalen voor een prognosejaar dat verder in de toekomst ligt. Voor geluidhinder schrijven de richtlijnen zelfs een uitwerking voor 2020 voor.

In lijn met de richtlijnen was als huidige situatie het jaar 2000 gehanteerd. Gezien het feit dat de “huidige situatie” uit het MER al zeven jaar geleden was, had er beter voor een recenter jaar gekozen kunnen worden.

De Commissie concludeerde dat voor geluid een verkeerd prognosejaar was gekozen en dat voor de beschrijving van de huidige situatie beter voor een recenter jaar gekozen had kunnen worden.

⁷ In de aanvulling wordt zelfs gerept over de mogelijkheid dat door de invoering van 80 km/u verhuisgedrag op zou kunnen treden.

Eerste aanvulling

De aanvulling stelde dat ten behoeve van het definitieve WAB de lucht- en geluidsonderzoeken worden geactualiseerd. Hierbij zal voor lucht het prognosejaar 2015 en voor geluid het prognosejaar 2020 worden gehanteerd.

Reactie Commissie

Door het doorschuiven van de doorrekening naar het WAB ontbrak in het MER en de aanvulling informatie over de geluidhinder in 2020. Tevens was de beschrijving van de huidige situatie niet aangepast.

De Commissie concludeerde dat het ontbreken van inzicht in de geluidbelasting in 2020 duidelijk in tegenspraak is met de richtlijnen en met de wettelijke bepalingen. Omdat de informatie voor 2020 niet in het MER en haar aanvulling was opgenomen ontbrak op dit punt essentiële informatie.

Tweede aanvulling

In deze aanvulling is voor het VKA inzicht gegeven in de geluidhinder in 2020. De beschrijving van de huidige situatie is niet aangepast.

Conclusie

De Commissie concludeert dat met de informatie over de geluidhinder in 2020 alle essentiële informatie voorhanden is en wordt voldaan aan de richtlijnen.

5. OVERIGE AANDACHTSPUNTEN

5.1 Busvoorziening

MER

De ruimte die de bufferstrook op de noordelijke rijbaan van het traject Diemen – Watergraafsmeer in gaat nemen, heeft consequenties op de daar door de regio gewenste busvoorzieningen.⁸ In het MER werd niet duidelijk welke invloed de bufferstrook zou hebben op (het gebruik van) de busvoorzieningen en welke milieueffecten gepaard gaan met het wel of niet realiseren van de busvoorzieningen.

De Commissie adviseerde om in een aanvulling uit te werken welke invloed de aanleg van de bufferstrook heeft op de gewenste busvoorzieningen en vroeg inzicht te geven in de afweging die gemaakt is tussen aanleg van de bufferstrook en gebruik van de busvoorzieningen.

Eerste aanvulling

In de aanvulling werd aangegeven dat met de realisatie van de vluchtstrook als bufferstrook de wens van de regio om de bus over de vluchtstrook te laten rijden niet meer uitvoerbaar is. Bij drukte is de vluchtstrook dan immers al bezet door het overig verkeer.

Met de regio is op basis van die constatering afgesproken dat Rijkswaterstaat de vluchtstrook pas openstelt en de Hoofdrijbaanregelininstallatie (HRI) in werking stelt als de file knooppunt Diemen dreigt te blokkeren. Tot die tijd kunnen de bussen van de vluchtstrook gebruik maken om langs de file te rijden.

⁸ Zie inspraakreactie 6.

Reactie Commissie

Het was de Commissie na het lezen van de aanvulling niet duidelijk of de in de aanvulling weergegeven werkwijze, gebaseerd op afspraken met de regio, strookt met het doel van de inzet van de bufferstrook. Het lijkt tegenstrijdig om de bufferstrook tussen Watergraafsmeer en Diemen pas open te stellen als de congestie op dat tracé het knooppunt Diemen heeft bereikt. Het optimaal gebruiken van de bufferstrook, ten einde een zo groot mogelijke capaciteit te creëren tussen Watergraafsmeer en Diemen, vraagt namelijk om een vroegtijdige opstelling van de bufferstrook.

Daarnaast bleven met de aanvulling de milieueffecten rond de inzet van de busvoorzieningen onduidelijk.

Tweede aanvulling

In het gesprek van 26 november 2007 heeft de initiatiefnemer het gebruik van de busvoorzieningen en het opstellen van de bufferstrook nader toegelicht.

De opzet is om de bufferstrook minder lang te maken en het gedeelte dat vluchtstrook blijft in te zetten als busvoorziening. Zodoende kan de bus ook bij file ongehinderd op het wegvak blijven rijden. Consequentie is wel dat de bufferstrook minder capaciteit krijgt en de effectiviteit van de bufferstrook afneemt. De milieueffecten daarvan worden echter minimaal geacht.

Conclusie

De Commissie constateert dat met deze toelichting duidelijk is hoe de busvoorzieningen en de bufferstrook zullen worden ingezet. De Commissie kan zich vinden in de conclusie dat de milieueffecten van het verkleinen van de bufferstrook en het inzetten van de vluchtstrook als busvoorzieningen minimaal zijn.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Dienst Noord-Holland

Bevoegd gezag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer

Besluit: Wegaanpassingsbesluit in het kader van de Spoedwet wegverbreding

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.4

Activiteit: Het op het traject A1 Watergraafsmeer – Diemen realiseren van spits- en plusstroken

Betrokken documenten: De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in: de Staatscourant d.d. 14 februari 2005

aanvraag richtlijnenadvies: 9 februari 2005

ter inzage legging startnotitie: 15 februari t/m 14 maart 2005

richtlijnenadvies uitgebracht: 19 april 2005

richtlijnen vastgesteld: 28 juni 2005

kennisgeving MER in: de Staatscourant d.d. 2 april 2007

aanvraag toetsingsadvies: 15 juni 2007

ter inzage legging MER: 3 april t/m 14 mei 2007

toetsingsadvies uitgebracht: 7 maart 2008

Bijzonderheden: De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER, samen met de aanvullingen daarop, aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming. Uit het MER en de aanvullingen blijkt met name dat de spits- en plusstroken leiden tot een lichte daling van het aantal voertuigverliesuren, de geluidbelasting bij het VKA toe- en de luchtverontreiniging afneemt. Voor beide milieuaspecten wordt voldaan aan de wettelijke vereisten.

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 volwaardige 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:

ing. J. Derksen

ing. A.J. Dragt

ir. J.E.M. Lax

dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

drs. R.C.G. Warmenhoven (werkgroepsecretaris)

BIJLAGE 2: Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. M. Lange, Diemen (mondeling en schriftelijk)
2. Milieudefensie, Amsterdam
3. G.en T. Soen, Diemen
4. J.H.E. van Schaick, Diemen
5. D. Charmian Mortimer Rockliffe Blitz, Diemen (mondeling en schriftelijk)
6. Stadsregio Amsterdam, Amsterdam
7. P. Exmann, Diemen
8. M. van der Linden, Diemen
9. Milieufederatie Noord-Holland, Zaandam (mede namens Milieucentrum Amsterdam)
10. Gemeente Diemen, Diemen
11. Kamer van Koophandel Amsterdam, Amsterdam
12. Gemeente Almere, Almere
13. C.J. Veltman, Diemen (mede namens mevrouw J. Veltman)
14. M. Romeijn, Amsterdam
15. N. Faber (mede namens G.Lombardo en L. Lombardo), Diemen
16. H.E.P. Verhoef, Diemen
17. B. de Vries, Diemen
18. Provincie Noord-Holland, Haarlem
19. Vereniging Ouderen Advies Raad Oost / Watergraafsmeer, Amsterdam (mondeling en schriftelijk)
20. J.L.P. Piet MBA ra, Diemen (mondeling)
21. Actiegroep A1-A10 Oost beter Opgelost, Diemen (mondeling)
22. K. Verhofstad, Diemen (mondeling)
23. M. van Etten, Amsterdam (mondeling)
24. Lampe, Diemen (mondeling)
25. Roskott, Amsterdam (mondeling)
26. E. Berkhout, Diemen (mondeling)
27. F. Eerkens, Diemen (mondeling)
28. A. Vrijland, Amsterdam (mondeling)
29. F. Veldman, Amsterdam (mondeling)
30. J.A. Tak, Diemen (mondeling)
31. K.T. Muda, Diemen (mondeling)
32. J. Streppel, Amsterdam (mondeling)
33. D.C. Wellink, Diemen (mondeling)
34. J.P. Texier, Diemen (mondeling)
35. K.J. Hondius, Diemen (mondeling)
36. W. Schroeijers, Diemen (mondeling)
37. K. Haan, Diemen (mondeling)
38. F. Bontekoe (mede namen S. Bontekoe-Verheij), Diemen (mondeling)
39. H. Bouland, Diemen (mondeling)
40. C. Groot, Diemen (mondeling)

Verslag hoorzitting d.d. 17 april 2007, Diemen

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Realisatie spits- en plusstroken A1 Watergraafsmeer - knooppunt
Diemen en de aanvullingen daarop**

Rijkswaterstaat Noord-Holland (initiatiefnemer) wil in het kader van de Spoedwet wegverbreding spits- en plusstroken realiseren op het wegvak A1 Watergraafsmeer – Diemen. Ten behoeve van het Wegaanpassingsbesluit (WAB) is er een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De Commissie heeft het MER getoetst aan de door de Minister van Verkeer en Waterstaat (bevoegd gezag) vastgestelde richtlijnen en de wettelijke vereisten. De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER, samen met de aanvullingen daarop, aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming.

ISBN: 978-90-421-2122-5