



1550-22

Richtlijnen voor het MER

Spitsstroken A9 Holendrecht-Diemen

In het kader van de Spoedwet wegverbreding

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat

van A naar Beter

Richtlijnen voor het MER

Spitsstroken A9 Holendrecht-Diemen

In het kader van de Spoedwet wegverbreding

In het kader van de
Spoedwet wegverbreding

Den Haag, 18 juli 2005

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat a.i. overeenkomstig
het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized initial 'R' followed by several loops and a long horizontal stroke.

Richtlijnen voor het MER

Spitsstroken A9 Holendrecht Diemen

In het kader van de
Spoedwet wegverbreding

Richtlijnen voor het MER

Spitsstroken A9 Holendrecht-Diemen

In het kader van de Spoedwet wegverbreding

In het kader van de
Spoedwet wegverbreding

Den Haag, 19 juli 2005

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig het
bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer

Karla Peijs

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	1
2	PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	2
2.1	PROBLEEMSTELLING	2
2.2	DOEL.....	2
2.3	BESLUITVORMING	2
3	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	3
3.1	ALGEMEEN.....	3
3.2	ALTERNATIEVEN	3
4	BESTAANDE TOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN TE ONDERZOEKEN EFFECTEN	5
4.1	ALGEMEEN.....	5
4.2	VERKEER EN VERVOER.....	5
4.3	WOON EN LEEFOMGEVING	6
4.4	NATUURLIJKE OMGEVING.....	7
4.5	OVERIGE ASPECTEN	8
5	VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	9
6	LEEMTEN IN INFORMATIE	10
7	EVALUATIEPROGRAMMA	11
8	VORM EN PRESENTATIE	12
9	SAMENVATTING VAN HET MER	13
	BIJLAGE	14

1 Inleiding

Het kabinet heeft in 2002 het voornemen geuit om versneld belangrijke knelpunten binnen het rijkswegennet te gaan aanpakken. Daarbij is een pakket van maatregelen samengesteld dat moet leiden tot een substantiële verbetering van de bereikbaarheid op korte termijn. Om het voornemen daadwerkelijk te kunnen bewerkstelligen is in juni 2003 de Spoedwet wegverbreding in werking getreden. In deze Spoedwet wegverbreding wordt o.a. de fileproblematiek op de A9 aangepakt door het realiseren van een spitsstrook tussen het knooppunt Holendrecht en het knooppunt Diemen in beide richtingen. Hiervoor is een milieu effectrapportage noodzakelijk.

Voor deze m.e.r.-studie wordt de procedure conform de Spoedwet wegverbreding gevolgd. Ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit wordt een milieu-effectrapport (MER) opgesteld. Doel van deze richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te nemen. Het bevoegd gezag is de minister van Verkeer en Waterstaat. De initiatiefnemer is de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat Noord-Holland.

De richtlijnen zijn gebaseerd op de Spoedwet, de startnotitie, de adviezen van de wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. en de commentaren en opmerkingen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht (zie reacties in de bijlage).

2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd".

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven".

2.1 Probleemstelling

Het wegvak op de A9 tussen Holendrecht - Diemen treden vrijwel dagelijks files op. In de ochtend vooral ter hoogte van de samenvoeging van de A1 uit Amsterdam en de A1 vanuit Almere/Amersfoort ter hoogte van het knooppunt Diemen en in de avond tussen het knooppunt Holendrecht en het knooppunt Diemen.

Door de inwerkingtreding van de Spoedwet Wegverbreding wordt dit traject versneld aangepakt. Het project valt onder bijlage A bij de Spoedwet. De projecten onder bijlage A in de Spoedwet zijn van permanente aard.

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van de doelen worden afgeleid. Geef aan wat het probleemoplossend vermogen is van de maatregel zoals benoemd in de Spoedwet. Het MER moet aangeven in welke mate de beoogde wegaanpassing een oplossing biedt voor de gesignaleerde knelpunten, welke plannen bestaan voor structurele aanpassingen aan de infrastructuur op de langere termijn welke procedure en (bij benadering) welk tijdpad voor deze structurele aanpassingen gevolgd zal worden, en wat na aanleg van de voorgenomen spitsstrook de resterende ruimte voor verkeersgroei op de betreffende wegtrajecten zal zijn.

2.3 Besluitvorming

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor het Wegaanpassingsbesluit (WAB) door de Minister. Het MER dient vervolgens te beschrijven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij zijn betrokken.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: " een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

3.1 Algemeen

De milieueffecten van de in de Spoedwet beschreven voorgenomen activiteit spitsstrook worden onderzocht. Daarnaast wordt op grond van de Wet Milieubeheer de referentiesituatie en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) beschreven.

Daar waar in het MER effecten worden beschreven, wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteit, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2010. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist, worden effecten vergeleken met doelstellingen voor andere jaren.

3.2 Alternatieven

In de Spoedwet wegverbreding is aangegeven dat gekozen is voor de voorgenomen activiteit spitsstrook.

Uitgewerkt dienen derhalve te worden:

- Referentiesituatie (autonome ontwikkeling)
- Voorgenomen Activiteit spitsstrook
- Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Voor de voorgenomen activiteit spitsstrook moet, ten behoeve van een beter begrip van de beoogde toekomstige situatie en de milieuaspecten daarvan in het MER worden aangegeven wat er fysiek zal wijzigen ten opzichte van de referentiesituatie.

Bijzonder voor dit MER is dat de nieuwe Spoedwet wegverbreding al de concrete oplossing, zijnde de voorgenomen activiteit, benoemt voor dit wegaanpassingsproject. Daarom zal in dit geval het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) worden ontwikkeld door de voorgenomen activiteit te optimaliseren voor natuur en/of leefmilieu. Het MMA moet immers een realistisch alternatief zijn en dient de in de probleemstelling gesignaleerde problemen op te lossen.

Het MMA zal tijdens de effectenanalyse worden ontwikkeld en bij de effectenbeschrijving worden meegenomen. Bij het uitwerken van een MMA voor het MER gaat aandacht uit naar het beperken van de meer lokale milieueffecten. Hierbij kan gedacht worden aan het beperken en/of compenseren van:

- aantasting van het woon- en leefmilieu (geluidhinder, luchtverontreiniging, externe veiligheid);
- aantasting van natuurwaarden (biotopenverlies en versnippering);
- aantasting van landelijk gebied (aantasting van landschap en stiltegebieden);

-
- aantasting van het fysieke milieu
binnen de juridische en financiële kaders van de Spoedwet wegverbreding.

Bij de ontwikkeling van het MMA wordt nagegaan welke maatregelen kunnen worden genomen om de te verwachten milieueffecten, die ontstaan ten gevolge van de voorgenomen activiteit tegen te gaan, te verminderen of te compenseren.

Indien zich situaties voordoen waarbij bestaande leefbaarheidknelpunten kunnen worden verbeterd, kunnen dergelijke maatregelen onderdeel uitmaken van het MMA.

4 Bestaande toestand, autonome ontwikkeling en te onderzoeken effecten

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."

4.1 Algemeen

Beschrijving studiegebied

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat het tracé en zijn omgeving, voor zover daar effecten van de alternatieven kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (lucht, bodem, water, enz.) kan de omvang van het studiegebied verschillen.

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

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. De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieu-effecten. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat het project wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten.

4.2 Verkeer en vervoer

Het MER dient de huidige situatie van het wegverkeer en de autonome ontwikkeling hiervan te beschrijven, alsmede het effect van de alternatieven op de intensiteiten, doorstroming en verkeersveiligheid. Hiervoor kan de aanzet zoals gegeven in de startnotitie verder worden uitgewerkt, waarbij ook aan bod komen:

- een prognose voor de jaren 2010 op basis van de actuele situatie en gebaseerd op realistische uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid voor het betreffende wegvak en de aansluitende wegvakken. Er wordt gebruik gemaakt van zo actueel mogelijk gegevens als basis voor de prognoses en de daarmee samenhangende effectberekeningen. Voorts zal daarbij ingegaan worden op de intensiteit/capaciteitverhouding en de voertuigverliesuren;
- de milieu-effecten van openstelling van de spitsstroken bij intensiteiten hoger dan 3000 voertuigen per uur. Hierbij in ogenschouw nemend dat uitgegaan wordt van een worst-case benadering. Hierbij geldt dat de strook 's nachts tussen 23.00 en 06.00 uur gesloten zal zijn.
- de ontwikkelingen van de afgelopen jaren;
- de effecten op gebied van de verkeersveiligheid aan de hand van een projectspecifieke afweging, waarin de projectspecifieke verkeersveiligheidsmaatregelen en hun gevolgen in beeld worden gebracht en getoetst aan de bepaling van de Europese overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen.

-
- 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 en welke maatregelen getroffen worden om deze problemen te voorkomen of te mitigeren.
 - de eventuele verkeersaantrekkende werking van de spitsstroken.

Verder dient er globaal ingegaan te worden op de gevolgen van:

- de ontwerp Nota Mobiliteit;
- de ontwerp Nota Ruimte;
- de ruimtelijke en mobiliteitsplannen op provinciaal niveau.

4.3 Woon en leefomgeving

Geluid

Ten behoeve van het MER dient het akoestisch ruimtebeslag (geluidscontouren) en het aantal geluidsgevoelige objecten c.q. geluidsbelaste woningen per geluidsklasse, van 50 tot > 70 dB(A) te worden bepaald. Dit gebeurt in stappen van 5 dB(A) voor ieder beschreven alternatief. Daarnaast wordt indicatief bepaald welke geluidsmaatregelen, zoals bijvoorbeeld geluidsschermen, een ander wegdek of snelheidsverlaging, getroffen kunnen worden bij uitvoering van het project. 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. Ten behoeve van het indicatief bepalen van de geluidsmaatregelen dient ook de geluidsbelasting bepaald te worden die in 1986 werd ondervonden.

Met betrekking tot het uitdrukken van de geluidbelasting kan in het MER worden volstaan met Laeq en dient met een toelichtende tekst ingegaan te worden op de verschillen tussen Laeq en Lden.

Lucht

De doelstelling van het onderzoek naar lokale luchtkwaliteit is tweeledig:

Het geven van inzicht in de gevolgen van de verschillende alternatieven door het vaststellen van de zones waar de concentraties van luchtverontreinigende stoffen hoger zijn dan de grenswaarden c.q. plandrempels uit het Besluit luchtkwaliteit.

Indien uit deze analyse blijkt dat de voorkeursvariant leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie, dient voor deze voorkeursvariant inzicht te worden gegeven in de mogelijke om deze verslechtering tegen te gaan.

De volgende aspecten dienen per alternatief in beeld te worden gebracht:

- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) NO₂ de jaargemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2010) van 40 microgram/m³ overschrijdt;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van fijn stof (PM₁₀) de jaargemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2005) van 40 microgram/m³ overschrijdt;
- Indien het eerste kalenderjaar na openstelling vóór 2010 is: het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) NO₂ de jaargemiddelde plandrempeel voor het eerste kalenderjaar na openstelling overschrijdt;
- Indien het eerste kalenderjaar na openstelling vóór 2010 is: het gebied waarbinnen de uurgemiddelde concentratie (immissie) NO₂ de uurgemiddelde plandrempeel voor het eerste kalenderjaar na openstelling overschrijdt;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van fijn stof (PM₁₀) de waarde van 31,3 microgram/m³ overschrijdt. Dit als indicator voor het maximaal aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde PM₁₀-grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2005) van 50 microgram/m³;

- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van NO₂ de waarde van 82 microgram/m³ overschrijdt. Dit als indicator voor het maximaal aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2010) van 200 microgram/m³;
- Voor de normen voor de concentraties van andere luchtverontreinigende stoffen (SO₂, CO, NO_x, Lood, Benzeen en ozon) die genoemd worden in het Besluit luchtkwaliteit en de Regeling luchtkwaliteit ozon, kan op grond van recente studies worden onderbouwd dat deze grenswaarden langs snelwegen niet zullen worden overschreden;
- Voor de normen voor de concentratie ozon, genoemd in de Regeling luchtkwaliteit ozon kan gezegd worden dat als gevolg van emissies op de weg de ozon concentratie afneemt doordat ozon relatief snel reageert met uitgestoten stikstofmonoxide en daarbij stikstofdioxide vormt.
- Als zichtjaren gelden het jaar 2000, het eerste kalenderjaar na openstelling en het jaar 2010. Verder dient een kwalitatieve doorkijk gegeven te worden tot 2015.

4.4 Natuurlijke omgeving

Landschap

Voor de effectbepaling wordt het visueel ruimtelijk effect bekeken. Het gaat hier met name om de aanwezigheid en hoogte van geluidsschermen. Eventuele maatregelen worden globaal kwalitatief beschreven. Daarbij wordt gebruik gemaakt van enkele visualisaties zoals kaarten, referentiebeelden of fotomontages.

Natuur

De relevante effecten voor het aspect flora, fauna en ecologie worden kwalitatief en indien noodzakelijk kwantitatief beschreven in het MER, met verwijzing naar de ligging van de gebieden. Indien er een significante beïnvloeding is van de Ecologische Hoofdstructuur (P-EHS) zal een passende beoordeling moeten worden uitgevoerd. Deze bestaat uit het stapsgewijs beantwoorden van de volgende vragen:

1. Treden er significante gevolgen op voor de te behouden kenmerken en waarden binnen en in de nabijheid van de (P-)EHS?
2. Zo ja, zijn er reële alternatieven die geen significante gevolgen hebben?
3. Indien er significante gevolgen zijn en geen reële alternatieven: is er sprake van groot openbaar belang dat deze aantasting rechtvaardigt?
4. Indien er sprake is van groot openbaar belang: welke mitigerende maatregelen worden genomen om de gevolgen zo beperkt mogelijk te houden en welke compensatie wordt geboden voor het verloren gaan van de wezenlijke kenmerken en waarden van de (P-)EHS?

De kwalitatieve effecten van eventuele toename van verlichting als gevolg van de ingebruikname van de spitsstrook dienen te worden beschouwd.

Indien in het plangebied planten- of diersoorten voorkomen die beschermd worden op grond van de Flora- en Faunawet, dienen deze soorten – eventueel door middel van het opsommen van doelsoorten – in het MER vermeld te worden. Tevens dient er beoordeeld te worden of de voorgenomen activiteit zal leiden tot in de Flora- en Faunawet genoemde verboden handelingen. Indien dat het geval is, zal er een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet moeten worden aangevraagd. In het MER dient op hoofdlijnen aangegeven te worden op welke gronden de initiatiefnemer meent om voor een ontheffing in aanmerking te komen.

Bodem en Water

Er dient een watertoets te worden uitgevoerd. Met betrekking tot de bergingscapaciteit van het waterhuishoudkundig systeem dient aangegeven te worden wat de gevolgen voor de waterbergingscapaciteit zijn en dient een indicatie te worden gegeven van de maatregelen hiervoor.

Archeologie

Geef, voor zover er sprake is van (mogelijke) beïnvloeding door het voornemen, in het MER de ligging van de cultuurhistorische en archeologische waarden aan, en besteed aandacht aan de consequenties

die voortvloeien uit de Nota Belvedere, het verdrag van Malta en de Monumentenwet en provinciale cultuurhistorische beleidsnota's.

4.5 Overige aspecten

De overige aspecten zoals ruimtelijke ordening, wonen en werken, landschap en recreatie hoeven niet in beeld te worden gebracht. Dit dient kort te worden toegelicht in het MER.

5 Vergelijking van de alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."

De milieu-effecten van de alternatieven moeten onderling en met de referentie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is om inzicht te geven in de mate waarin positieve en negatieve effecten van de alternatieven verschillen, mede tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie en autonome milieu-ontwikkeling.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

6 Leemten in informatie

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieueffecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- in hoeverre de leemten en onzekerheden de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloeden.

7 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

Bij het wegaanpassingsbesluit dient aangeven te worden op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het MER dient reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. Het verdient aanbeveling hierbij gebruik te maken van het rapport: "Werkwijzer evaluatie milieu-effecten hoofdwegenprojecten" van Rijkswaterstaat, Dienst Weg- en Waterbouwkunde.

De te evalueren aspecten zijn tenminste op geluid, lucht, externe veiligheid en mitigerende en compenserende maatregelen.

8 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie wordt gevraagd om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, alle in de tekst gebruikte topografische aanduidingen op kaart aan te geven, de namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda te presenteren.

Het MER bestaat uit een samenvatting en een hoofdnota. Daarnaast zijn er onderzoeken waar de informatie uit de hoofdnota op is gebaseerd. Het is niet noodzakelijk deze onderzoeken om te werken in een deelnota alvorens deze wordt opgenomen in de hoofdnota.

9 Samenvatting van het MER

Artikel 7. 10, lid 1, onder h van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven".

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Het verdient daarom bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig betoog leesbaar zijn en een goede afspiegeling vormen van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit, de referentiesituatie en het MMA;
- de belangrijkste milieu-effecten van de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en het MMA (zo mogelijk in tabelvorm);
- eventuele cruciale leemten in kennis;
- de vergelijking van de alternatieven.

Bijlage

Antwoorden op inspraak:

Volgnummer: 1

Afzender: Vertrouwelijk
naam en adres bekend bij
het Inspraakpunt

Kenmerk:

Gedateerd: 4-4-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 Is het mogelijk om de luchtvervuiling en de geluidsoverlast terug te dringen tot onder de Europese normen?</p> <p>2 Is er een garantie dat er 5 jaar na de opening van de spitsstroken zich niet weer hetzelfde probleem voordoet?</p>	<p>1 Elke wegaanpassing dient te voldoen aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit.</p> <p>De Wet geluidhinder is op dit project van toepassing. Ten behoeve van het MER en het (ontwerp)wegaanpassingsbeluit wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Wanneer er in het plangebied van dit project sprake is van een aanpassing van de weg of een achterstallige sanering zal voor de betreffende woningen worden bepaald of de overschrijding van de grenswaarden kan worden teruggebracht door het treffen van geluidsmaatregelen zoals het aanbrengen van geluidreducerend asfalt of het plaatsen van schermen. Wanneer deze maatregelen niet doelmatig zijn of wanneer na het treffen van deze maatregelen nog steeds grenswaarden worden overschreden, worden hogere waarden verleend en wordt onderzocht of deze woningen nog geïsoleerd moeten worden. Op deze wijze wordt voldaan aan de wettelijke eisen die worden gesteld aan het aspect geluid.</p> <p>Wanneer het voorkeuralternatief niet aan de regelgeving voldoet, is het invoeren van een <i>snelheidsverlaging in de spits of gedurende het gehele etmaal</i> een mogelijke maatregel.</p> <p>2 Door de maatregel zal de capaciteit van de weg verhoogd worden en kan meer verkeer verwerkt worden. Dit zal over 5 jaar ook gelden. Filevorming blijft bestaan, nu en over 5 jaar, maar dat zal minder zijn in vergelijking tot een situatie waarbij geen maatregelen worden getroffen. Hoe de situatie zich ontwikkelt zal worden geëvalueerd. Een evaluatie van het MER is verplicht.</p>

<p>Volgnummer: 2</p> <p>Kenmerk: 05/0881 ADV adp</p> <p>Gedateerd: 06-4-2005</p>	<p>Afzender: Groengebied Amstelland p/a Recreatie Noord- Holland nv L. Valentijn Postbus 2571 2002RB HAARLEM</p>
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>1 In de Startnotitie wordt het onderwerp recreatie behandeld. In beide alinea's wordt niet gesproken over de recreatieve verbindingen die het traject van de A9 kruisen. Uit de gegevens van de Startnotitie kan niet geconcludeerd worden dat de uit te voeren werkzaamheden aan de A9 geen effect zullen hebben op het functioneren van de recreatieve verbindingen. De effecten op de recreatieve verbindingen dienen zorgvuldig in beeld te worden gebracht.</p> <p>De recreatieve functie van het recreatiegebied Gaasperplas overstijgt het lokale niveau. De in de tekst genoemde parkachtige gebieden in stedelijke omgeving (blz. 13) dienen daarom in de omschrijving een lokale tot regionale recreatiefunctie toegewezen te krijgen.</p> <p>2 In de Startnotitie wordt tweemaal (blz. 14 en blz. 17) het onderwerp natuur behandeld. In beide alinea's wordt niet gesproken over de ecologische verbindingszone de Natuurboog. De Natuurboog is een ecologische verbindingszone uit de landelijke Ecologische Hoofdstructuur welke de verbinding vormt tussen het IJmeer en het veenweidegebied van het Groene Hart. De A9 doorsnijdt de Natuurboog bij de passage van de rivier de Gaasp.</p> <p>3 De belangrijkste doelsoort van de verbindingszone is de Ringslang. Bij de MER-studie en de daaropvolgende inrichtingsmaatregelen moet nadrukkelijk rekening gehouden worden met het optimaal functioneren van de verbindingszone. De locatie A9 - Gaasp vormt op dit moment een aanzienlijk knelpunt in de migratie van diersoorten. De uitvoering van dit project, vormt een uitstekende gelegenheid om de werking van de ecologische verbindingszone te optimaliseren.</p>	<p>1 De Benuttingsmaatregelen hebben geen effect op het functioneren van de recreatieve verbindingen. Belangrijke criteria hierbij zijn sociale veiligheid en barrierewerking. Ten opzichte van de referentiesituatie treedt in het voorkeursalternatief voor deze criteria geen verandering op onafhankelijk van de vraag of de Gaasperplas een lokale of regionale functie heeft.</p> <p>2 De natuurboog is een uitwerking uit de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur die door de provincie is uitgewerkt en waarin RWS, Groengebied Amstelland en Amsterdam een aantal projecten hebben uitgevoerd, o.m. bij Diemen A1. De Gaasp lijkt een minder groot knelpunt en er is weinig ruimte om te herinrichten. Zinniger lijkt het om wat aan de oevers van de Gaasp (over grotere lengte) te doen.</p> <p>3 Wij zullen de mogelijkheid onderzoeken om maatregelen voor dit knelpunt als MMA-maatregel op te nemen in dit project. Hierbij wordt gedacht aan kleinschalige inrichtingsmaatregelen bij de onderdoorgang van A9. (Bijvoorbeeld een keienwal)</p>

Volgnummer: 3

Afzender: A.W.Th. Philipsen
Leksmondhof 299
1108GB AMSTERDAM ZUIDOOST

Kenmerk:

Gedateerd: 19-4-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 Is tegen deze wegaanpassing tenzij er een overdekte weg van gemaakt wordt. Dit ten behoeve van de duizenden mensen die langs deze weg gedwongen zijn te wonen. De A9 brengt veel geluidsoverlast en luchtvervuiling met zich mee wat niet goed is voor het leefklimaat.</p> <p>2 Elektrische motoren, het openbaar vervoer en auto-loze zondagen dienen gestimuleerd te worden.</p>	<p>1 Elke wegaanpassing dient te voldoen aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit.</p> <p>De Wet geluidhinder is op dit project van toepassing. Ten behoeve van het Mer en het (ontwerp)wegaanpassingsbesluit wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Wanneer er in het plangebied van dit project sprake is van een aanpassing van de weg of een achterstallige sanering zal voor de betreffende woningen worden bepaald of de overschrijding van de grenswaarden kan worden teruggebracht door het treffen van geluidsmaatregelen zoals het aanbrengen van geluidreducerend asfalt of het plaatsen van schermen. Wanneer deze maatregelen niet doelmatig zijn of wanneer na het treffen van deze maatregelen nog steeds grenswaarden worden overschreden, worden hogere waarden verleend en wordt onderzocht of deze woningen nog geïsoleerd moeten worden. Op deze wijze wordt voldaan aan de wettelijke eisen die worden gesteld aan het aspect geluid.</p> <p>2 Deze maatregelen die op zichzelf een nuttige bijdrage kunnen leveren aan een betere kwaliteit van woon en leefmilieu vallen buiten het kader en de mogelijkheden van dit wegaanpassingsbesluit.</p>

Volgnummer: 4

Afzender: Troost verlichting bv
C. Troost
Poldermolenweg 218
1333BK ALMERE

Kenmerk:

Gedateerd: 20-4-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Zo snel mogelijk beginnen!

1 Dank voor uw reactie.

<p>Volgnummer: 5</p> <p>Kenmerk:</p> <p>Gedateerd: 20-4-2005</p>	<p>Afzender: Vertrouwelijk</p> <p> naam en adres bekend bij</p> <p> het Inspraakpunt</p>
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 Door spitsstroken zal er een nog hogere geluidsbelasting in de spitsuren plaatsvinden. Deze geluidsbelasting ligt al boven de toegestane normen.</p> <p>2 Meer verkeer op deze weg vanwege de spitsstroken leidt tot een nog hogere uitstoot van NO₂, fijnstof en andere schadelijke stoffen voor het aangrenzende leefmilieu, welke de Europese normen ver zullen overschrijden.</p> <p>3 De spitsstroken leiden tot meer verkeer. Het autorijden wordt er juist door aangemoedigd. Het handhaven van de bestaande situatie zorgt automatisch dat mensen op andere tijden gaan rijden of elders gaan wonen.</p> <p>4 Uit de Startnotitie blijkt niet welke aanvullende maatregelen er genomen zullen worden, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Gebruik van dubbel ZOAB * Renovatie van gedateerde geluidsschermen * Verbod op vrachtverkeer in de spits * Instellen van 80 km snelheidslimiet over de gehele lengte van de A9 tussen de A1 en de A2. <p>5 In de Startnotitie staat dat in de komende jaren een deel van de Bijlmer hoogbouw wordt vervangen door laagbouw. Dit geldt niet voor de hoogbouw van de viak naast de A9 gelegen wijk Nellenstein.</p>	<p>1 De Wet geluidhinder is op dit project van toepassing. Ten behoeve van het Mer en het (ontwerp)wegaanpassingsbesluit wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Wanneer er in het plangebied van dit project sprake is van een aanpassing van de weg of een achterstallige sanering zal voor de betreffende woningen worden bepaald of de overschrijding van de grenswaarden kan worden teruggebracht door het treffen van geluidsmaatregelen zoals het aanbrengen van geluidreducerend asfalt of het plaatsen van schermen. Wanneer deze maatregelen niet doelmatig zijn of wanneer na het treffen van deze maatregelen nog steeds grenswaarden worden overschreden, worden hogere waarden verleend en wordt onderzocht of deze woningen nog geïsoleerd moeten worden. Op deze wijze wordt voldaan aan de wettelijke eisen die worden gesteld aan het aspect geluid.</p> <p>2 Elke wegaanpassing dient te voldoen aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit.</p> <p>3 In hoeverre de realisatie van spitsstroken leidt tot meer verkeer wordt in de studie onderzocht. De gevolgen van eventuele verkeerstoename zal vervolgens worden bepaald. In de MER-studie wordt onderzocht wat de milieueffecten zijn als de huidige situatie wordt gehandhaafd. Deze variant, ook wel de referentievariant genoemd, wordt gebruikt om de situatie die optreedt als de spitsstroken worden gerealiseerd, te kunnen vergelijken.</p> <p>4 In het kader van de procedure rond de spitsstrook dient te worden voldaan aan de wettelijke eisen. In de Startnotitie wordt aangegeven welke aspecten onderzocht zullen worden. Er wordt daarbij nog niet vooruitgelopen op de uitkomsten daarvan. Dat komt in het milieu-effectrapport. In het (ontwerp)wegaanpassingsbesluit zal aangegeven worden hoe met de effecten van de spitsstrook zal worden omgegaan.</p> <p>5 Er vindt afstemming plaats tussen het stadsdeel Zuidoost en Rijkswaterstaat inzake de stadsvernieuwingsplannen in dit stadsdeel. Het is bekend dat de hoogbouw bij Nellestein niet zal verdwijnen.</p>

<p>Volnummer: 6</p> <p>Kenmerk:</p> <p>Gedateerd: 22-4-2005</p>	<p>Afzender: Gemeente Diemen J. Nobel Postbus 191 1110AD DIEMEN</p>
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p>	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p>
<p>1 In de Startnotitie wordt niet duidelijk gemaakt wat het meest milieuvriendelijke alternatief inhoudt, behalve een optimalisatie van de voorgenomen activiteit voor natuur en /of milieu. De indruk bestaat dat er geen wezenlijk ander alternatief dan de spitsstrook wordt onderzocht terwijl dit wel vereist is.</p> <p>2 In hoofdstuk 5 wordt aangegeven dat de verkeersveiligheid wordt onderzocht door een algemene kwalitatieve beschouwing, waarbij wordt gekeken naar de ervaringen met de reeds bestaande spitsstroken. Verzoekt om ook kwantitatief onderzoek te verrichten naar de effecten van de afwezigheid van een vluchtstrook. Geen vrije vluchtstrook kan leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties en kan belemmerend zijn bij de nazorg van ongelukken.</p> <p>3 In het MER dienen de verkeersgevolgen voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet in beeld te worden gebracht. Het gaat daarbij om de I/C verhouding, verkeersveiligheid, voertuigverliesuren, verkeersintensiteiten en rijsnelheid.</p> <p>4 Geluidsbelasting en luchtkwaliteit zijn milieuaspecten die in Diemen sterk onder druk staan door de vele hoofdinfrastructuur. Ook in het kader van de uitbreiding van de infrastructuur tussen Amsterdam en Almere zullen de gevolgen voor geluid en luchtkwaliteit zorgvuldig en compleet in beeld moeten worden gebracht. Maatregelen als snelheidsverlaging dienen serieus in overweging genomen te worden.</p>	<p>1 De Spoedwet benoemt al de concrete oplossing en daardoor is het niet mogelijk om een MMA te maken dat een volledig andere alternatief of aanpak beschrijft. Het MMA zal derhalve bestaan uit een een optimalisatie van de voorgenomen activiteit voor natuur en /of milieu. Het MMA zal specifieke maatregelen bevatten die in het MER worden beschreven.</p> <p>2 Voor de uitvoering van de spitsstroken zijn door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat richtlijnen opgesteld die aanleg mogelijk maken. Deze richtlijnen zijn opgesteld aan de hand van kwalitatief en kwantitatief onderzoek uit binnen- en buitenland. Bij de spitsstroken wordt slechts een beperkt deel van de dag gebruik gemaakt van de extra capaciteit. Op de overige uren doet de strook dienst als vluchtstrook. Om gedurende tijd dat de spitsstrook is opengesteld de veiligheid van de weggebruikers te garanderen wordt een aanvullend pakket maatregelen getroffen waaronder de aanleg van pechhavens.</p> <p>3 Voor het hoofdwegennet worden alle genoemde aspecten in beeld gebracht. In het onderzoek zal voor 2010 bekeken worden op welke wegen de intensiteit verandert door de aanleg van de spitsstroken. Die resultaten worden gepresenteerd in het Mer.</p> <p>4 De Wet geluidhinder is op dit project van toepassing. Ten behoeve van het Mer en het (ontwerp)wegaanpassingsbeluif wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Wanneer er in het plangebied van dit project sprake is van een aanpassing van de weg of een achterstallige sanering zal voor de betreffende woningen worden bepaald of de overschrijding van de grenswaarden kan worden teruggebracht door het treffen van geluidsmaatregelen zoals het aanbrengen van geluidreducerend asfalt of het plaatsen van schermen. Wanneer deze maatregelen niet doelmatig zijn of wanneer na het treffen van deze maatregelen nog steeds grenswaarden worden overschreden, worden hogere waarden verleend en wordt onderzocht of deze woningen nog geïsoleerd moeten worden. Op deze wijze wordt voldaan aan de wettelijke eisen die worden gesteld aan het aspect geluid.</p> <p>Elke wegaanpassing dient te voldoen aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit. Een snelheidsbeperking tot 80 km/uur is geen uitgangspunt maar wordt als maatregel in het Mer onderzocht wanneer hier vanuit verkeersveiligheid of</p>

<p>5 In het kader van het onderzoek naar de geluidseffecten wordt als referentiesituatie 1986 genomen. Verzoekt om nadere uitleg waarom een referentietijdstip zo ver in het verleden wordt genomen.</p> <p>6 De voorkeur wordt gegeven aan de benaming 'Diembos' in plaats van de benaming 'Telegraafbos' voor het Diemense buitengebied in het rapport.</p>	<p>leefomgevingkwaliteit noodzaak toe bestaat.</p> <p>5 Dit referentiejaar heeft betrekking op de mogelijke aanwezigheid van een achterstallige geluidssaneringen in het plangebied. Woningen die in 1986 een geluidbelasting van 55 dB(A) of meer ondervonden worden in de wet geluidhinder aangemerkt als saneringswoningen. Het jaar 1986 is van belang om vast te kunnen stellen welke woningen in het plangebied saneringswoningen zijn. De niet gesaneerde worden in samenloop met het wegaanpassingsproject uitgevoerd. Een geluidssanering vindt eenmalig plaats.</p> <p>Voor het wegaanpassingsproject wordt in het Mer gekeken naar de situatie in 2000 en 2010 met en zonder wegaanpassing. Ten behoeve van het (ontwerp)wegaanpassingsbeluut wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd, dat kijkt naar de geluidbelasting 1 jaar voor en 10 jaar na openstelling van de aangepaste weg. Het verschil tussen deze jaren wordt gebruikt voor het vaststellen van de wettelijke geluidmaatregelen.</p> <p>6 Hier zal rekening mee worden gehouden.</p>
---	---

Volnummer: 7

Afzender: Platform tegen A6 - A9
H. Kalf
Lage Klompweg 16 d
1381HD WEESP

Kenmerk:

Gedateerd: 26-4-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Op korte termijn gerichte investeringen moeten geen gevolgen hebben voor latere aanpassingen aan de Gaasperdammerweg. Dit in verband met het eventueel uitvoeren van het Stroomlijnalternatief, die als volwaardig alternatief onderzocht wordt in de Startnotitie Hoofdwegverbinding Schiphol - Almere.

1 De realisatie van Spoedwetprojecten waaronder de A9 Holendrecht-Diemen, is voor 2010 gepland. De mogelijke uitvoering van de plannen Schiphol-Amsterdam-Almere is na 2010 gepland. De projecten uit de Spoedwet wegverbreding zijn uitgangspunt voor de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere. Het wegaanpassingsbesluit A9 Holendrecht-Diemen zal de plannen uit de studie Schiphol-Amsterdam-Almere niet onmogelijk maken.

Volgnummer: 8

Afzender: Dienst Waterbeheer en Riolering (DWR)
J. Koedood
Postbus 1061
1200BB HILVERSUM

Kenmerk:

Gedateerd: 26-4-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Uit de Startnotitie blijkt dat door voorgenomen activiteit de huidige weg niet verbreed hoeft te worden.

2 In principe dient 11% van de toename van het verhard oppervlak te worden gecompenseerd. Dit kan middels verbreding van berm sloten. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met *puntlozingen*.

3 In de notitie wordt geen melding gemaakt van het gebruik van ZOAB. Het gebruik van ZOAB heeft een positieve invloed op de kwaliteit van het afstromend water dat lokaal mede richting oppervlaktewater stroomt. Uitgaande van de compensatie van het verhard oppervlak en eventuele aanpassingen van puntlozingen worden er geen noemenswaardige nadelige effecten op het waterbeheer verwacht.

1 Dat lijkt nu het geval, maar zal nog worden onderzocht.

2 Rijkswaterstaat zal in het kader van de Watertoets de plannen zo nodig nader afstemmen met de waterbeheerders en de compensatie eis in acht nemen.

3 Afhankelijk van de uitkomsten van het akoestisch onderzoek zal op dit wegvak Zoab of 2 laags Zoab worden toegepast. Het MER zal duidelijkheid geven hierover.

Volgnummer: 9

Afzender: Regionaal Orgaan Amsterdam
M.T.J. Blankers - Kasbergen
Postbus 626
1000AP AMSTERDAM

Kenmerk:

Gedateerd: 26-4-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 Waardeert het feit dat de Minister van Verkeer en Waterstaat opdracht heeft gegeven tot het starten van de procedures ten behoeve van de ZSM-maatregelen.</p> <p>2 Op dit moment wordt door Rijkswaterstaat Noord-Holland, de provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam en het ROA gezamenlijk gewerkt aan een netwerkvisie op het wegennet. Deze samenwerking dient te leiden tot een betere benutting en verantwoorde sturing over het netwerk. Verzocht wordt de netwerkvisie te betrekken in de verdere planuitwerking en mogelijke oplossingen te toetsen aan deze visie.</p>	<p>1 Dank voor uw reactie.</p> <p>2 Het project is in lijn met de netwerkvisie.</p>

<p>Volgnummer: 10</p> <p>Kenmerk:</p> <p>Gedateerd: 26-4-2005</p>	<p>Afzender: Actiegroep Geluidshinder Gaasperdammerweg (AGG) L.H.N. Hovens <i>Huntum 60</i> 1102JC AMSTERDAM ZUIDOOST</p>
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 Meer asfalt roept meer verkeer op en leidt tot meer schade in de vorm van geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Omwonenden van de Gaasperdammerweg en zijn in dat kader tegen de aanleg van spitsstroken.</p> <p>2 Vormen van beprijzing naar tijd, plaats en bezettingsgraag wordt als eerste alternatief genoemd. Het nationaal platform 'Anders betalen voor mobiliteit' komt deze maand nog met zijn bevindingen. Het is zinnig om de resultaten hiervan af te wachten en voorlopig de nuloptie te hanteren. De Raad voor Verkeer en Waterstaat verwacht in zijn rapport van januari 2003: 'Bewust mobiel Beter bereikbaar' dat een efficiënte vorm van beprijzing een reductie van het autoverkeer kan opleveren tot 20%. Dat zou de I/C van de Gaasperdammerweg voldoende verbeteren. Beprijzing is ook een middel om de automobilist te laten nadenken en zo het gedrag te beïnvloeden.</p> <p>3 Vraagt om een studie naar de effecten van een snelheidsreductie van 80 km/u zowel voor de huidige situatie als voor de situatie met spitsstroken. Wat betekent dit voor de luchtverontreiniging in ons woongebied?</p> <p>4 Hoe zit het met het veiligheidsaspect op de Gaasperdammerweg zonder vluchtstroken in geval van een calamiteit?</p> <p>5 De ontsluitingswegen van Amsterdam Zuidoost zijn mede door de "Vernieuwing van de Bijlmer" versmald en niet aangepast aan de af- en aanvoer van het verkeer van de A9 bij een eventuele uitbreiding.</p> <p>6 De geluidsschermen met een hoogte van drie à</p>	<p>1 De normen uit de Wet geluidshinder zijn op dit project van toepassing. Ten behoeve van het Mer en het (ontwerp)wegaanpassingsbeluif wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek wordt vastgesteld welke (aanvullende) geluidsmaatregelen in het kader van dit project getroffen dienen te worden. Het streven is daarbij de geluidsbelasting gelijk te houden of te verminderen. Verder zal de wegaanpassing moeten voldoen aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit.</p> <p>2 Genoemde maatregelen vallen niet onder de Spoedwet wegverbreding. In het kader van de Nota Mobiliteit zullen de effecten van de genoemde maatregel worden onderzocht.</p> <p>3 Een snelheidsbeperking tot 80 km/uur is geen uitgangspunt maar wordt als maatregel in het Mer onderzocht wanneer hier vanuit verkeersveiligheid of leefomgevingkwaliteit noodzaak toe bestaat.</p> <p>4 Voor de uitvoering van de spitsstroken zijn door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat richtlijnen opgesteld die aanleg mogelijk maken. Bij de spitsstroken wordt slechts een beperkt deel van de dag gebruik gemaakt van de extra capaciteit. Op de overige uren doet de strook dienst als vluchtstrook. Om gedurende tijd dat de spitsstrook is opengesteld de veiligheid van de weggebruikers te garanderen wordt een pakket maatregelen getroffen waaronder de aanleg van pechhavens. In overleg met de hulpdiensten zullen inzetplannen worden opgesteld waarin de aanrijtijden van deze diensten gewaarborgd worden.</p> <p>5 In hoeverre een wijziging optreedt in hoeveelheid verkeer op het onderliggend wegennet in de Bijlmer na realisatie van de spitsstroken wordt onderzocht.</p> <p>6 Bij de tot stand koming van het bestemmingsplan</p>

<p>vier meter bieden nu al onvoldoende bescherming tegen de geluidsoverlast. Bij metingen, ook buiten de spits, wordt er op een afstand van meer dan 100 meter meer dan 58 dB gemeten. In de komende jaren wordt een gedeelte van de karakteristieke hoogbouw vervangen door laagbouw en hoogbouw. Deze nieuwe laagbouw is ook dicht bij de weg gepland.</p> <p>7 De parkachtige gebieden van het Groengebied Amstelland, de Bijlmerweide en het Gaasperpark behoren tot de Ecologische Hoofdstructuur en mogen niet worden aangetast.</p> <p>8 De waterbeheerder DWR/AGV geeft aan dat bij uitbreiding van het verharde oppervlak er compensatie moet komen voor het oppervlaktewater. De plangrens is echter reeds verlegd naar de A9 waardoor de bermstrook versmald zou worden.</p> <p>9 Geen aanleg van spitsstroken op de Gaasperdammerweg biedt kansen om werk te maken van andere vormen van vervoer. Zo ontstaat ruimte om te denken over vormen van mobiliteit die nu en ook in de toekomst de samenleving minder belasten.</p>	<p>dat de nieuwbouw van woningen mogelijk maakt zal de gemeente moeten voldoen aan de eisen van de Wet geluidhinder.</p> <p>De berekening van de geluidsbelastingen worden uitgevoerd volgens de eisen van het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai 2002. Dit Reken- en meetvoorschrift is gebaseerd op langdurige metingen onder uiteenlopende omstandigheden (verkeersdrukke, hoogte woningen, aandeel vrachtverkeer, tijdstip dag of nacht, etc). Op deze wijze is een objectief beeld te krijgen van de geluidbelasting op elke woning.</p> <p>7 De gebieden worden niet aangetast door de wegaanpassing. Dit zal in het Mer worden onderbouwd.</p> <p>8 Rijkswaterstaat zal de compensatie eis van het waterschap in acht nemen. Dit betekent dat in principe 11% van de toename van het verhard oppervlak te worden gecompenseerd. Dit wordt middels verbreding van bermstroken gerealiseerd.</p> <p>9. Andere vormen van vervoer vallen buiten de opdracht oftewel scope, van het project. Verwijzen naar Spoedwet waarin concrete oplossing is benoemd De Nota Mobiliteit geeft voor andere vormen van vervoer voldoende ruimte voor ontwikkeling en realisatie.</p>
---	--

Volgnummer: 11

Afzender: Gemeente Amsterdam Stadsdeel
Zuidoost
J. Brewster
Postbus 12491
1100AL AMSTERDAM ZUIDOOST

Kenmerk: 2005003377

Gedateerd: 27-4-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 In het milieu effectrapport zal voor woningen, waarvan de voorgestelde geluidssaneringsmaatregelen uit 1986 nog niet zijn uitgevoerd, opnieuw onderzoek gedaan moeten worden naar de geluidsbelasting aan de gevel ten gevolge van de aanleg van spitsstroken. Het is noodzakelijk dat, indien blijkt dat bij deze woningen de normen voor de geluidsbelasting aan de gevel worden overschreden, voor deze woningen alsnog saneringsmaatregelen worden getroffen.

2 Op dit moment worden bij de A9 de normen voor fijnstof en NO2 reeds overschreden. Verhoging van de capaciteit en intensiteit zal dit versterken.

3 De voorgestelde Stroomlijnvariant uit het manifest "De Uitweg", waarin het uitbreiden, stroomlijnen en deels verdiepen en overkluisen van de infrastructuur wordt geïmpliceerd, zal een structurele oplossing zijn.

4 Delen van de A9 zullen binnen de invloedssfeer van 150 meter van een inrichting met opslag gevaarlijke stoffen gaan vallen. Het LPG-vulpunt van het Total tankstation bevindt zich op circa 140 meter van de vernieuwde A9. Op grond van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen moet bij nieuwe situaties gekeken worden naar de externe veiligheid van LPG opslagplaatsen. Er moet voor een adequate oplossing worden gezorgd.

5 Er wordt veel waarde gehecht aan de sociale veiligheid van de onderdoorgangen van de A9. Er wordt verzocht om bij de aanleg van spitsstroken de onderdoorgangen te verbeteren door middel van meer lichtinval en beperking van tunnallengtes.

6 De spitsstroken moeten leiden tot reductie van geluidsoverlast en uitstoot van gevaarlijke stoffen. Opties zoals het aanbrengen van ZOAB en het verlagen van de snelheid van 100 km/u naar 70 km/u in de spitsperiodes dienen in de rapportage te worden meegenomen.

1 De normen uit de Wet geluidhinder zijn op dit project van toepassing. Ten behoeve van het Mer en het (ontwerp)wegaanpassingsbeluif wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek wordt vastgesteld welke (aanvullende) geluidsmaatregelen in het kader van dit project getroffen dienen te worden ten gevolge van de wegaanpassing. Eventuele achterstallige geluidsaneringen worden in samenloop met dit project aangepakt en opgelost.

2 Elke wegaanpassing dient te voldoen aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit

3 De spoedwet benoemt al de concrete oplossing en daardoor is het niet mogelijk een volledig andere alternatief of aanpak te beschrijven ten behoeve van de verdere besluitvorming .

4 De regels van het besluit externe veiligheid inrichtingen zijn niet van toepassing op de weg omdat dit geen inrichting betreft in de zin van dit besluit. Overigens voor dit project is wel onderzoek gedaan naar externe veiligheid. Er worden geen grenswaarden overschreden.

5 De barrièrewerking van de A9 neemt als gevolg van de benuttingmaatregel niet toe. Mogelijk kan dit punt als MMA-maatregel worden meegenomen.

6 Een snelheidsbeperking tot 80 km/uur is geen uitgangspunt maar wordt als maatregel in het Mer onderzocht wanneer hier vanuit verkeersveiligheid of leefomgevingkwaliteit noodzaak toe bestaat.

Bij de realisatie van de benuttingsmaatregelen zal in ieder geval Zoab worden aangelegd.

Volgnummer: 12

Afzender: Milieudefensie
J. Wijnhoven
Postbus 19199
1000GD AMSTERDAM

Kenmerk:

Gedateerd: 27-4-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>1 Milieudefensie is tegen de aanleg van spitsstroken en voorstander van maatregelen voor minder auto's in de spits, extra geluidsmaatregelen en invoering van een maximumsnelheid van 80 km/u op het traject.</p> <p>2 Verzoekt onderzoek te doen naar de effecten van:</p> <ul style="list-style-type: none">* het duurder maken van autoverkeer tijdens de spits;* vervoersmanagement;* ocatiebeleid;* flexibilisering van werktijden;* innovatieve mogelijkheden om de bestaande wegen beter te benutten zonder extra rijstroken op een bepaald aantal uren van de dag. <p>3 Door het vergroten van het aantal rijstroken zullen</p> <ul style="list-style-type: none">* de woon-werkafstanden van automobilisten toenemen.* mensen toenemend gebruik gaan maken van de auto ten koste van minder milieubelastende vormen van vervoer als openbaar vervoer en fiets.* de spits wordt opgevuld door automobilisten die voorheen op andere tijden reisden. <p>Verzoekt onderzoek te doen naar deze verkeersaantrekkende werking, evenals de gevolgen voor het milieu ervan (uitstoot CO₂, luchtvervuiling en lawaai).</p> <p>4 Verzoekt onderzoek te verrichten naar:</p> <ul style="list-style-type: none">* de plandrempels t/m 2010 voor NO₂.* de grenswaarden voor fijn stof van 2005 tot en met 2010.* de na de eventuele aanleg van een spitsstrook te verwachten jaargemiddelde concentraties NO₂ en de jaar- en daggemiddelde concentraties fijn stof van 2010 t/m 2020. <p>5 Hulpdiensten kunnen tijdens de spits moeilijk bij een plek van een ongeval komen als de vluchtstrook vervalt. Er wordt gepleit voor onderzoek naar de gevolgen voor de verkeersveiligheid.</p> <p>6 Pleit voor een invoering van de maximumsnelheid van 80 km/u. Dit heeft een positief effect op de luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, lawaai, energieverbruik en</p>	<p>1&2 De regering en het parlement hebben met de Spoedwet wegverbreding gekozen voor het benutten van bestaande wegen. Hiermee wordt met relatief beperkte middelen in korte tijd veel effect bereikt om de doorstroming op het wegennet te verbeteren. In dit kader zullen in het Mer geen andere oplossingen worden onderzocht dan de spitsstroken.</p> <p>Een snelheidsbeperking tot 80 km/uur is geen uitgangspunt maar wordt als maatregel in het Mer onderzocht wanneer hier vanuit verkeersveiligheid of leefomgevingkwaliteit noodzaak toe bestaat.</p> <p>Dit project is een zogenoemd A-project uit de Spoedwet wegverbreding. Bij A-projecten wordt geluidhinder direct uitgevoerd. In deze onderzoeken wordt vastgesteld welke (aanvullende) geluidsmaatregelen in het kader van dit project getroffen dienen te worden.</p> <p>3&4 De verkeersaantrekkende werking van de spitsstroken zal onderzocht worden. Voor elke wegaanpassing zo ook bij openstelling van een spitsstrook dient te worden voldaan aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit. Voor de van belang zijnde luchtverontreinigende stoffen zullen de te verwachten concentraties worden berekend.</p> <p>5 In overleg met de nood- en hulpdiensten wordt een calamiteitenplan opgesteld waarin de aanrijtijden van deze diensten worden gewaarborgd. De verkeersveiligheid komt in het Mer aan de orde.</p> <p>6 Een snelheidsbeperking tot 80 km/uur is geen uitgangspunt maar wordt als maatregel in het Mer onderzocht wanneer hier vanuit verkeersveiligheid of leefomgevingkwaliteit noodzaak toe bestaat.</p>

doorstroming.	
---------------	--

<p>Volgnummer: 13</p> <p>Kenmerk:</p> <p>Gedateerd: 29-4-2005</p>	<p>Afzender: Wijkoverleg Gaasperdam W. Meyer Ricard Jan Nautahof 28 1106ZD AMSTERDAM ZUIDOOST</p>
<p>Kernpunt(en) van de inspraak:</p> <p>1 Het is onbegrijpelijk dat, om de filevorming aan te pakken, uitsluitend wordt ingezet op aanleg van spitsstroken. Er wordt bezwaar aangetekend tegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de effecten van de filebestrijding, andere maatregelen dienen ook meegenomen te worden. • De gevolgen voor bewoners door overlast door luchtvervuiling en geluid en het niet meenemen van mogelijke maatregelen ertegen. • De effecten voor het privé-autoverkeer. Aanleg van spitsstroken trekt verkeer aan. <p>2 Maatregelen als tolheffing, beprijzing, uitbreiding en aanbod van hoogwaardig, aanvullend openbaar vervoer en bevordering van meer nabije werkgelegenheid moeten worden onderzocht.</p> <p>3 De spitsstroken worden gezien als een <i>geldverslindende investering</i>. De beschikbare financiën kunnen beter worden gebruikt om op termijn de Gaasperdammerweg te overkappen of te ondertunnelen, zoals bedoeld in de te onderzoeken Stroomlijnvariant in de Startnotitie Hoofwegverbinding Schiphol - Almere.</p> <p>4 Maakt bezwaar over de gevolgen veroorzaakt door luchtvervuiling en geluid. Op korte termijn zijn om de luchtvervuiling door verkeer terug te dringen maatregelen mogelijk als:</p> <ul style="list-style-type: none"> * instelling van een max. snelheid van 80 km/u * dubbellaags zeer open asfaltbeton * tegengaan van dieselgebruik door verplichten roetfilters voor vrachtwagens * verhoging dieselaccijns 	<p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p> <p>1&2 De regering en het parlement hebben met de Spoedwet wegverbreding gekozen voor het benutten van bestaande wegen. Hiermee wordt met relatief beperkte middelen in korte tijd veel effect bereikt om de doorstroming op het wegennet te verbeteren. In dit kader zullen in het Mer geen andere oplossingen worden onderzocht dan de spitsstroken.</p> <p>In het kader van de procedure rond de spitsstrook dient te worden voldaan aan de wettelijke eisen. In de Startnotitie is aangegeven welke aspecten onderzocht zullen worden. Er wordt daarbij nog niet vooruitgelopen op de uitkomsten daarvan. Dat komt in het milieu-effectrapport. In het (ontwerp)wegaanpassingsbesluit zal aangegeven worden hoe met de effecten van de spitsstrook zal worden omgegaan.</p> <p>3 De spoedwet benoemt al de concrete oplossing en <i>daardoor is het niet mogelijk een volledig andere alternatief of aanpak te beschrijven ten behoeve van de verdere besluitvorming</i> .</p> <p>4 Elke wegaanpassing dient te voldoen aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit</p> <p>De normen uit de Wet geluidhinder zijn op dit project van toepassing. Ten behoeve van het Mer en het (ontwerp)wegaanpassingsbeluit wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek wordt vastgesteld welke (aanvullende) geluidsmaatregelen in het kader van dit project getroffen dienen te worden ten gevolge van de wegaanpassing.</p> <p>Een snelheidsbeperking tot 80 km/uur is geen uitgangspunt maar wordt als maatregel in het Mer onderzocht wanneer hier vanuit verkeersveiligheid of leefomgevingkwaliteit noodzaak toe bestaat.</p> <p>Bij de realisatie van de benuttingsmaatregelen zal in ieder geval Zoab worden aangelegd. Tweelaagszoab is een mogelijke geluidmaatregel.</p> <p>Het verplichten van roetfilters en een verhoging van de dieseaccijns kunnen niet in het kader van dit</p>

<p>5 De spitsstroken bevorderen het autoverkeer. Plaatsgebonden spitsstroken zijn een te beperkte oplossing. Het belang voor forenzen dient te worden afgewogen tegen het belang van de bewoners van de Gaasperdammerweg die <i>ongevraagd overlast hebben</i>.</p> <p>6 Op blz. 12 wordt onder geluid opgemerkt dat een gedeelte van de hoogbouw in de Bijlmermeer door laagbouw wordt vervangen. Dit is al grotendeels gerealiseerd en geldt bovendien niet voor de hoogbouw aan de Gaasperdamzijde van de A9.</p> <p>7 Op blz 14. wordt over natuur gemeld dat het weggedeelte tussen knooppunt Holendrecht en de kruising met de Gaasp ' een stedelijk gebied met geringe natuurwaarden is'. Zijn er rapporten beschikbaar waarop dit is gebaseerd? Er wordt aanbevolen om in dit gebied in het kader van de m.e.r. de aanwezigheid van beschermde soorten te onderzoeken.</p> <p>8 In de Startnotitie (blz. 16) wordt onder verkeersveiligheid vermeld dat het onderliggend wegennet over het algemeen onveiliger is dan het hoofdwegennet; Dit is niet juist in het geval van Amsterdam Zuidoost.</p> <p>9 In de Startnotitie (blz. 16) wordt de geplande bepaling van de geluidsbelasting in 1986 vermeld. De geluidsbelasting was echter in 1986 al te hoog.</p> <p>10 In de Startnotitie (blz. 18) wordt het afstromend wegwater genoemd. De effecten hiervan dienen onderzocht te worden.</p>	<p>wegaanpassingsbesluit worden afgedwongen.</p> <p>5 De regering en het parlement hebben met de Spoedwet wegverbreding gekozen voor het benutten van bestaande wegen. Hiermee wordt met relatief beperkte middelen in korte tijd veel effect bereikt om de doorstroming op het wegennet te verbeteren. <i>In dit kader zullen in het Mer geen andere oplossingen worden onderzocht dan de spitsstroken.</i> Rijkswaterstaat moet bij aanleg en openstelling van de spitsstroken voldoen aan de geldende wet en regelgeving op het vlak van woon- en leefmilieu. Deze regels waarborgen de belangen van de bewoners ten aanzien van de bescherming van het woon- en leefmilieu.</p> <p>6 Er vindt afstemming plaats tussen het stadsdeel Zuidoost en Rijkswaterstaat inzake de stadsvernieuwingsplannen in dit stadsdeel.</p> <p>7 in het kader van het Mer wordt de aanwezigheid van beschermde soorten onderzocht.</p> <p>8 Uit de ongevalgegevens blijkt dat per gereden kilometer er meer slachtoffers vallen op het onderliggend wegennet dan op het hoofdwegennet.</p> <p>9 Het referentiejaar 1986 heeft betrekking op de mogelijke de aanwezigheid van een achterstallige geluidssaneringen in het plangebied. Woningen die in 1986 een geluidbelasting van 55 dB(A) of meer ondervonden worden in de wet geluidhinder aangemerkt als saneringswoningen. Het jaar 1986 is van belang om vast te kunnen stellen welke woningen in het plangebied saneringswoningen zijn. De niet gesaneerde woningen worden in samenloop met het wegaanpassingsproject uitgevoerd. Een geluidssanering vindt eenmalig plaats.</p> <p>10 De effecten worden niet verder onderzocht dit is in de startnotitie gemotiveerd.</p>
---	---

Volgnummer: 14

Afzender: Waterleidingbedrijf Amsterdam
G. Bakker
Arlandaweg 88
1043EX AMSTERDAM

Kenmerk:

Gedateerd: 29-4-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Het Waterleidingbedrijf Amsterdam heeft zeven stuks waterleiding-kruisingen onder de A9. Als er daadwerkelijk wegverbreding zal plaatsvinden dient overleg te worden gepleegd om de bescherming van de leidingen te garanderen.

Wanneer de wegaanpassingen slechts het gebruik van de vluchtstrook omvatten, wordt er geen bezwaar gemaakt tegen de wegaanpassingen.

1 De spitsstroken worden voornamelijk gerealiseerd op de vluchtstroken. Daar waar in verband met verkeersveiligheid de weg verbreed wordt zal rekening gehouden worden met de aanwezige waterleiding.