

Spitsstroken A9 Holendrecht - Diemen

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

17 mei 2005 / rapportnummer 1550-20

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Spitsstroken A9 Holendrecht – Diemen

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport
over Spitsstroken A9 Holendrecht – Diemen,

uitgebracht aan Minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.
Spitsstroken A9 Holendrecht – Diemen,

de secretaris



ir. I.G.M. de Bondt

de voorzitter



dr. D.K.J. Tommel

Utrecht, 17 mei 2005



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
d.t.v. Directoraat-Generaal Personenvervoer
Beleidsgroep Wegen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerken
DGP/WV/u.05.00992

uw brief
d.d. 29 maart 2005

Ons kenmerk
1550-20/Ib/gl

Onderwerp
Advies voor richtlijnen MER
Spitsstroken A9 Holendrecht – Diemen

Doorkiesnummer
(030) 234 76 12

Utrecht,
17 mei 2005

Geachte Minister,

Met bovengenoemde brief¹ stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over spitsstroken A9 Holendrecht – Diemen. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan. De procedure is op 29 maart 2005 van start gegaan met publicatie van de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant²

De startnotitie geeft een goed beeld van de in het MER te onderzoeken alternatieven en effecten. De Commissie³ sluit in dit advies derhalve aan op de inhoud van deze startnotitie. Het advies bespreekt uitsluitend die punten waarbij de Commissie een andere mening is toegedaan dan wel waar naar haar mening een aanvulling of precisering noodzakelijk is. Dit advies is mede gebaseerd op de inspraakreacties⁴ die via het bevoegd gezag zijn ontvangen.

Beschrijving maatregelen

De startnotitie geeft aan dat de huidige rijbanen niet verbreed hoeven te worden, met enkele uitzonderingen daargelaten. Deze uitzonderingen moeten in het MER beschreven worden. Tevens moet aangegeven worden of aanvullende technische maatregelen, zoals verzwaring van de wegfundatie, nodig zijn. Het MER moet aangegeven of, en zo ja welke gevolgen dit heeft voor de bodem.

In het MER dient duidelijk aangegeven te worden wat de planning van het project is.

¹ Zie bijlage 1 voor brief
² Zie bijlage 2 voor kennisgeving in staatscourant
³ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep
⁴ Zie bijlage 4 voor overzicht inspraakreacties

Alternatieven

De startnotitie geeft niet aan of tijdens de openstelling een aangepast snelheidsregime noodzakelijk is. De Commissie is van mening dat alternatieve snelheidsregimes, waaronder een regime van 80 km/u, in het MER beschreven moeten worden. Uit recente jurisprudentie blijkt dat bij overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit het MER alle maatregelen in beeld moet brengen die effecten beperken. Daarnaast wordt ook in de inspraak gevraagd om de effecten van een 80 km/uur regime te beschrijven.

Effecten algemeen

Gegeven de beperkte fysieke ingreep onderschrijft de Commissie de conclusie in de startnotitie dat de effecten op bodem/verdroging, waterkwaliteit, wonen/ werken niet substantieel zullen zijn. Deze behoeven derhalve niet onderzocht te worden in het MER. De effecten op het landschap hoeven alleen beschreven te worden indien langs de spitsstroken nieuwe verlichting wordt aangelegd of indien aanpassing van de geluidsschermen onderdeel uit maakt van het Wegaanpassingsbesluit.

De gevolgen van een (eventuele) toename van de geluidsbelasting op recreatie moeten in kaart worden gebracht. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de "Handleiding Akoestisch Wegverkeer" van september 2004 van Rijkswaterstaat.

Huidige verkeerssituatie en prognoses

In de startnotitie is aangegeven dat de verkeerskundige effecten bepaald worden aan de hand van I/C-verhoudingen en voertuigverliesuren. In de startnotities zijn de I/C-verhoudingen gegeven voor de jaren 1998 en 2003 voor het deeltraject Gaasperplas – Bijlmermeer. In het MER moeten de intensiteiten voor het hele traject worden gegeven. Voor verkeerskundige effecten, lucht en veiligheid is niet aangegeven wat het basisjaar is voor prognoses en effectbeschrijving. Om een juist beeld te kunnen geven van de (milieu)effecten van de spitsstroken moet het MER zo actueel mogelijke gegevens gebruiken als basis voor de prognoses en de daarmee samenhangende effectberekeningen.

De (milieu)effecten, met uitzondering van de geluidsbelasting, worden bepaald voor het zichtjaar 2010. Een doorkijk naar 2015 en verder is voor de hand liggend. De Commissie adviseert om bij het bepalen van de (milieu)effecten zo veel mogelijk gelijke basisjaren en zichtjaren te hanteren. In dit licht beveelt de Commissie aan om de geluidseffecten tevens te bepalen voor 2010 en 2015.

Aangegeven moet worden op welke tijdstippen de vluchtstroken open worden gesteld voor verkeer. Indien niet bekend is hoeveel uur per dag de vluchtstroken open worden gesteld, moet bij het opstellen van de prognoses van de (milieu)effecten in ieder geval het worst case scenario uitgewerkt worden. Hiertoe dient een beeld te worden gegeven van de toename van de verkeersintensiteiten ten gevolge van de aanleg van de spitsstroken, zowel voor de periodes dat de stroken open zijn als voor het etmaal. Houd daarbij ook rekening met mogelijke verschuivingen van de spitsperioden als gevolg van verbeterde doorstroming in de regio.

Geluid

De startnotitie geeft aan dat het geluidsonderzoek in het Ontwerp Weg Aanpassingsbesluit (OWAB) uitvoeriger is dan het geluidsonderzoek in het MER. De Commissie adviseert om deze onderzoeken op elkaar aan te laten sluiten en in het MER te verwijzen naar het geluidsonderzoek in het OWAB.

In de startnotitie staat vermeld dat de procedures voor het opstellen van het MER en het OWAB parallel lopen. Hierdoor kan bij het inzichtelijk maken van de autonome ontwikkeling in het MER volstaan worden met het overnemen van informatie uit het OWAB over de vigerende bouwplannen en saneringplannen en de consequenties daarvan voor eventuele geluidsmaatregelen.

De Wet geluidhinder wordt in het kader van de modernisering instrumentarium geluidbeleid, fase 1 gewijzigd. Dit impliceert dat de geluidbelasting in de nabije toekomst in de uniforme Europese dosismaat L_{den} moet worden uitgedrukt. De Commissie adviseert om de geluidsbelasting uit te drukken in zowel de oude grootheden (L_{Aeq}) als de nieuwe grootheden (L_{den}).

Lucht

In aanvulling op hetgeen de startnotitie meldt, zal het MER bij overschrijding van normen expliciet in moeten gaan op alle maatregelen, die mogelijk zijn om overschrijding tegen te gaan.

Bij de prognoses voor luchtkwaliteit is 2010 als ijkjaar een logische keus, aangezien in 2010 aan het Besluit luchtkwaliteit voldaan zal moeten worden. Dit laat echter onverlet dat in het MER ook een doorzicht gegeven dient te worden naar de jaren daarna⁵.

Natuur

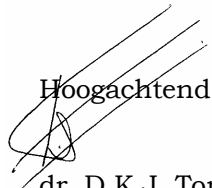
In het MER dient inzichtelijk te worden gemaakt waar welke gebieden beschermd zijn volgens het Structuurschema Groene Ruimte. Aangegeven moet worden wat de mogelijke effecten op deze gebieden zijn (zie hiervoor bijlage 5 van dit advies)⁶. Tevens dient inzicht te worden gegeven in de provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS) en de mogelijke effecten van het initiatief op de PEHS, inclusief de verbindingzones.

Tenslotte

Hoofdpunten voor dit MER zijn naar de mening van de Commissie de geluid- en luchteffecten.

Zij 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,



dr. D.K.J. Tommel

Voorzitter van de werkgroep m.e.r.

Spitsstroken A9 Holendrecht - Diemen

⁵ Zie hiervoor de brief van de Staatssecretaris van VROM aan de Tweede Kamer, LMV 2004, 096040, d.d. 30 september 2004

⁶ De Commissie wijst erop dat in kader van de soortbeschermtng relevant is na te gaan of ontheffing in kader van de Flora- en faunawet moet worden aangevraagd.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Spitsstroken A9 Holendrecht – Diemen

(bijlagen 1 t/m 5)

BIJLAGE 1


Brief van het bevoegd gezag d.d. 29 maart 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

De voorzitter van de Commissie voor de Milieu-
Effectrapportage,
T.a.v. Ir. N.G. Ketting
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	30 MAART 2005
nummer	
dossier	1550 - 1+2
kopie naar :	HL/b.b/gl

Contactpersoon
drs. P. Aland
Datum
29 maart 2005
Ons kenmerk
DGP/WV/u.05.00992
Onderwerp
Aanbieding Startnotitie
A9 Holendrecht - Diemen

Doorkiesnummer
070 - 351 6426
Bijlage(n)
10
Uw kenmerk
-

Geachte heer Ketting,

Hierbij doe ik u toekomen, overeenkomstig de Wet Milieubeheer,
de startnotitie A9 Holendrecht - Diemen.

Ik verzoek u mij advies uit te brengen binnen 9 weken na publicatie welke is voorzien van
30 maart t/m 26 april 2005.

Ik verzoek u uw advies toe te zenden aan:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Beleidsgroep Wegen
T.a.v. drs. P. Aland
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Directoraat-Generaal Personenvervoer
Wegen en Verkeersveiligheid
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6

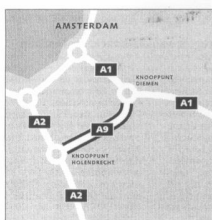
Telefoon : 070 - 351 6554
Fax : 070 - 351 6007
Internet : www.minvenw.nl

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 60 d.d. 29 maart 2005

Van 30 maart tot en met 26 april 2005 ligt de Startnotitie spitsstroken A9 Holendrecht - Diemen ter inzage. Dit project doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Wet milieubeheer. Deze procedure wordt doorlopen ten behoeve van de besluitvorming over een door de Minister van Verkeer en Waterstaat te nemen wegaanpassingsbesluit in het kader van de Spoedwet wegvverbreding. Op grond van deze inspraakprocedure kunt u tot en met 26 april 2005 uw zienswijze op de inhoud van bovengenoemde Startnotitie kenbaar maken.

Inspraak Startnotitie spitsstroken A9 Holendrecht - Diemen



Achtergrond

Op het wegvak A9 Holendrecht - Diemen staan vrijwel dagelijks files in oostelijke richting. Amstelveen/Schiphol ter hoogte van knooppunt Diemen en in de avond in tegenovergestelde richting. De files worden veroorzaakt doordat de capaciteit van dit wegvak onvoldoende is. Dit probleem vormt de directe aanleiding voor het aanleggen van spitsstroken in beide richtingen. Zonder deze aanpassing zullen de files de komende jaren verder toenemen door de groei van het autoverkeer. Een spitsstrook is een vluchtstrook die op drukke tijden (met name in de spits) dienst doet als tijdelijke rijstrook.

Het wegaanpassingsbesluit spitsstroken A9 Holendrecht - Diemen heeft al eerder - in 2004 - ter inzage gelegen. Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 15 september 2004 is besloten dat ook voor het wegaanpassingsbesluit spitsstroken A9 Holendrecht - Diemen een nieuw milieueffectrapport (MER) wordt opgesteld.

De m.e.r.-procedure start met het opstellen en ter inzage leggen van een Startnotitie.

De Startnotitie

Met het uitbrengen van de Startnotitie maakt Rijkswaterstaat bekend dat een milieueffectrapport (MER) wordt opgesteld. In dit MER zullen de milieueffecten van de spitsstroken A9 Holendrecht - Diemen nader worden onderzocht. Het MER is bedoeld voor de besluitvorming over het wegaanpassingsbesluit, dat vervolgens op grond van de Spoedwet wegvverbreding door de Minister van Verkeer en Waterstaat wordt genomen. In de Startnotitie wordt onder andere ingegaan op het doel, de mogelijke gevolgen en oplossingen voor het milieu van de voorgenomen wegaanpassing.

Waar kunt u de Startnotitie spitsstroken A9 Holendrecht - Diemen inzien?

De Startnotitie ligt van 30 maart tot en met 26 april 2005 gedurende de reguliere openingstijden ter inzage op de volgende locaties:

- de (deel)gemeentehuizen van Abcoude, Amsterdam Centrum, Amsterdam Zuidoost en Diemen;
- de (hoofd)vestigingen van de openbare bibliotheken in bovengenoemde (deel)gemeenten;
- de hoofdvestiging van Rijkswaterstaat Noord-Holland in Haarlem en het wegendistrict Amsterdam in Amsterdam;
- het provinciehuis van Noord-Holland in Haarlem;
- de bibliotheek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in Den Haag;

digitiaal op www.inspraakvenw.nl.

Hoe kunt u uw zienswijze kenbaar maken?
De Minister van Verkeer en Waterstaat nodigt u uit gedurende de termijn van de terinzagelegging uw zienswijze op deze Startnotitie naar voren

te brengen. Uw schriftelijke zienswijze kunt u uiterlijk 26 april sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat,
spitsstroken A9 Holendrecht - Diemen,
Postbus 20216,
2500 CH Den Haag.

U kunt ook via internet uw zienswijze kenbaar maken: www.inspraakvenw.nl.

Indien u van de gelegenheid gebruik wilt maken mondeling te reageren, moet u dit vóór 13 april 2005 kenbaar maken aan het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 96 02.

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

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.). Mede op basis van de binnengekomen zienswijzen en het advies voor de richtlijnen van de Commissie voor de m.e.r. stelt de Minister van Verkeer en Waterstaat de richtlijnen voor het MER vast.

Nadere informatie

Voor het aanvragen van een exemplaar van de Startnotitie kunt u contact opnemen met het projectsecretariaat, telefoon 023 530 12 42.

Voor nadere informatie over de inhoud van de Startnotitie kunt u contact opnemen met Infodesk Rijkswaterstaat Noord-Holland, telefoon 023 530 14 01.

Voor informatie over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 96 02.

DE SPOEDWET

WEGVERBREDING

De Spoedwet wegvverbreding maakt het mogelijk om verschillende knelpunten op het rijkswegennet aan te pakken. Deze wet vereenvoudigt de procedures, waardoor de capaciteit van een aantal hoofdwegen kan worden vergroot. Het gaat om relatief eenvoudige ingrepen, die snel effect hebben: minder files, minder tijdsverlies en minder ergernissen in het verkeer. De wet heeft betrekking op een beperkt aantal wegaanpassingen.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat

 **Inspraakpunt**
Verkeer en Waterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie 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: realisatie van spitsstroken op de A9 Holendrecht – Diemen

Procedurale gegevens:

kennisgeving startnotitie: 19 maart 2005

richtlijnenadvies uitgebracht: 17 mei 2005

Bijzonderheden:

De Commissie is van mening dat de startnotitie al veel voor het MER relevante informatie bevat. Dit advies richt zich dan ook op die onderwerpen die in het MER nog nader aan de orde moeten komen.

Samenstelling van de werkgroep:

ing. J. Derksen

ing. A.J. Dragt

ir. J.E.M. Lax

dr. A.H. Prins

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

Secretaris van de werkgroep:

ir. I.G.M. de Bondt

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	2005-----	anoniem	-----	20050426
2.	20050406	Groengebied Amstelland	Velsen-Zuid	20050426
3.	2005-----	A.W.Th. Philipsen	Amsterdam	20050426
4.	2005-----	C. Troost	Almere	20050426
5.	2005-----	F.H. de Soet	Amsterdam	20050426
6.	20050429	Gemeente Diemen	Diemen	20050426
7.	20050422	Het Platform tegen A6-A9	Weesp	20050427
8.	20050425	Dienst Waterbeheer en Riolering Waterbeheer (DWR)	Hilversum	20050427
9.	20050405	Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA)	Amsterdam	20050427
10.	20050425	L.H.N. Hovens, namens Actiegroep Geluidshinder Gaasperdammerweg (AGG)	Amsterdam	20050427
11.	20050426	Gemeenste Amsterdam Stadsdeel Zuidoost	Amsterdam	20050429
12.	20050426	Milieudefensie	Amsterdam	20050429
13.	20050425	Wijkoverleg Gaasperdam (WOG)	Amsterdam	20050503
14.	2005-----	Waterleidingbedrijf Amsterdam	Amsterdam	20050503

BIJLAGE 5 GEBIEDSBESCHERMING

Gebiedsbescherming volgens het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) en de Nota Ruimte (binnenkort vastgesteld Rijksbeleid)

Indien de EHS wordt beïnvloed door de voorgenomen activiteit of de alternatieven zal duidelijk moeten worden of er sprake is van bruto of netto EHS. Bruto EHS is nog niet begrensd en netto EHS is al wel begrensd. De provincie is verantwoordelijk voor de begrenzing. Op dat moment is er sprake van een PEHS. Op 1 januari 2003 was 10% van de totale Nederlandse EHS nog bruto-EHS.

Richtlijn op grond van netto EHS

1. Welke belangrijke gevolgen kunnen er optreden voor de te behouden kenmerken en waarden binnen en in de nabijheid van dit gebied⁷?
2. Zijn er reële alternatieven?
3. Is er sprake van redenen van groot openbaar belang⁸ die deze aantasting rechtvaardigt?
4. Indien dat het geval is, welke compensatie wordt dan geboden voor het verloren gaan van de wezenlijke kenmerken en waarden?
5. In het SGR worden richtlijnen gegeven voor compensatie (zie hieronder).

Richtlijn op grond van bruto EHS (niet begrensd)

Is er sprake van onomkeerbare effecten waardoor de ontwikkelingsmogelijkheden van deze nieuwe natuurgebieden wezenlijk worden aangetast?

Eisen aan compensatie op grond van het SGR

1. In beginsel geen netto verlies aan waarden wat betreft areaal en kwaliteit.
2. Compensatie nabij het gebied, onder de voorwaarde dat een duurzame situatie ontstaat.
3. Indien fysieke compensatie onmogelijk is, dan compensatie door realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden.
4. Indien fysieke compensatie of compensatie door realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden door overmacht onmogelijk is, wordt financiële compensatie geboden die ten goede komt aan natuur. Onder overmacht wordt ook verstaan de dreiging van ernstige vertraging van de procedure.
5. Het tijdstip van het besluit over de ingreep is ook het tijdstip waarop helderheid wordt gegeven over aard, wijze en tijdstip van compensatie.
6. Het tijdstip van daadwerkelijke compensatie is gerelateerd aan het tijdstip van ingreep.
7. Een indicatie wanneer de compensatie geregeld is.

Het beginsel dat compensatie nabij het verloren gebied moet worden gerealiseerd **kan** ruimer worden ingevuld. Compensatie moet daar worden gerealiseerd waar het optimaal bijdraagt aan het instandhouden van (een) populatie(s). Het merendeel van de populaties van diersoorten in Nederland leeft in

⁷ Wezenlijke kenmerken en waarden moeten per gebied worden gespecificeerd. Daarbij kan het gaan om: bodemopbouw, -structuur en reliëf; de waterhuishouding; natuurlijke processen; de kwaliteit van bodem, water en lucht; sedimentatie en -erosieprocessen; rust, stilte en openheid; de landschapsstructuur en; gebiedsspecifieke plant- en diersoorten.

⁸ Redenen van groot openbaar belang; Op basis van een afweging tussen het te beschermen belang en het met het plan of project gemoeide belang wordt al dan niet toestemming verleend. Wordt een plan of project na afweging van belangen toch toegestaan, dan moet voordat het plan of project wordt uitgevoerd een besluit worden genomen over compenserende maatregelen.

een netwerk van grotere en kleinere gebieden die met elkaar zijn verbonden in een zogenaamde netwerkpopulatie. Dit betekent dat uitbreiding van een klein gebied of verbetering van de ecologische verbindingen tussen de gebieden wel eens meer kan bijdragen aan het doel van compensatie dan uitbreiding van een groter gebied. In het MER kunnen dus meer locatiealternatieven voor compensatie in beschouwing worden genomen.

Aspecten die aan bod moeten komen bij Natuurontwikkeling waaronder Ecologische Verbindingszones (EVZ's) bijvoorbeeld voor compensatie

In geval van te ontwikkelen EVZ dient in het MER beschreven te worden:

1. type (droog/nat), doel en functie van de EVZ (onder andere lokaal/ regionaal belang), verbinding van welke gebieden en beschrijving van de bestaande natuurdoeltypen in de te verbinden gebieden;
2. welke doelsoorten en de ecologische eisen van deze soorten aan de EVZ;
3. lengte, breedte, configuratie van lijnvormige en vlakvormige elementen (steunpunten);
4. knelpunten (barrières) en mitigerende maatregelen om deze op te heffen.

Zo gauw de Nota Ruimte in werking is getreden, zal ook op grond van het Rijks RO-beleid doorwerking plaatsvinden van de EHS en de daaruit voortvloeiende verplichtingen.

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Spitsstroken
A9 Holendrecht – Diemen**

Rijkswaterstaat Noord-Holland heeft het voornemen om spitsstroken aan te leggen op de het traject A9 Holendrecht - Diemen. Doel hiervan is de doorstroming tijdens de spitst op korte termijn te verbeteren.

ISBN 90-421-1548-3