

1568-18

Richtlijnen voor het MER

Wisselstrook A1 Diemen – Muiderberg en
Spitsstrook A1/A6 Muiderberg-Almere Stad west Oostbaan

In het kader van de Spoedwet wegverbreding

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat

van A naar Beter

Richtlijnen voor het MER

- Wisselstrook A1 Diemen-Muiderberg
- Spitsstrook A1/A6 Muiderberg-Almere Stad west Oostbaan

In het kader van de
Spoedwet wegverbreding

Den Haag, 25 augustus 2005

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'K. Peijs', is written over a light blue rectangular background.

Karla Peijs

Richtlijnen voor het MER

- Wisselstrook A1 Diemen – Muiderberg
- Spitsstrook A1/A6 Muiderberg-Almere Stad west

Oostbaan

In het kader van de
Spoedwet wegverbreding

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 het wegvak A1 ' Diemen - Muiderberg aangepakt door het realiseren van een wisselstrook en op A1/A6 Muiderberg - Almere Stad west Oostbaan door het realiseren van een spitsstrook. De huidige wisselstrook op de A1 wordt verlengd en verdubbeld; deze wisselstrook wordt steeds in dezelfde richting gebruikt, 's ochtends in de richting Amsterdam en 's avonds in de richting Amersfoort. De spitsstrook op de A1/A4 wordt aangelegd op de zuidbaan van de A1 tussen de aansluiting Muiderslot en knooppunt Muiderberg overgaand in een spitsstrook op de oostbaan van de A6 tussen knooppunt Muiderberg en de aansluiting Almere Stad west.

Hiervoor is een milieu effectrapportage noodzakelijk. Vanwege de samenhang van de projecten wordt hier één MER voor opgesteld.

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 milieueffectrapport 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

De wegvakken A1 Diemen - Muiderberg en de A1/A6 Muiderberg - Almere Stad west staan in de file top 50 en zijn daarmee belangrijke knelpunten. Op die wegvakken treden vrijwel dagelijks files op. Deze files ontstaan doordat de wegcapaciteit onvoldoende is om de hoeveelheid verkeer op te vangen. Het verkeer zal de komende jaren blijven groeien, waardoor de problemen zullen toenemen. Door de inwerkingtreding van de Spoedwet Wegverbreding worden deze trajecten versneld aangepakt. De projecten vallen 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 wissel- en spitsstroken 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 wissel- en 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 wissel- en spitsstrook.

Uitgewerkt dienen derhalve te worden:

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

Voor de voorgenomen activiteit 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 (geluidshinder, 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 milieueffecten. 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 milieueffecten van openstelling van de wissel- en 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 stroken 's nachts tussen 23.00 en 06.00 uur gesloten 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 wissel- en spitsstroken, elders op het hoofdwegennet, het onderliggende wegennet (bijvoorbeeld op stedelijke in- en uitvalswegen) of vaarwegennet, 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 wissel- en 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 L_{aeq} en dient met een toelichtende tekst ingegaan te worden op de verschillen tussen L_{aeq} en L_{den} .

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 maatregelen 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 plandrempel 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 plandrempel 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, Benzene 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.

Externe Veiligheid

De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A1 en A1/A6, worden vastgesteld voor de huidige situatie en de situatie na ingebruikneming van de spitsstrook. Voor beide studies wordt het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) in beeld gebracht. Voor het PR geldt een grenswaarde, voor het GR een oriënterende waarde waaraan moet worden getoetst.

4.4 Natuurlijke omgeving

Landschap

Voor de effectbepaling wordt het visueel ruimtelijk effect bekeken. Eventuele maatregelen (zoals geluidsschermen) 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 en de eventuele effecten voor de recreatiegebieden als gevolg van de ingebruikname van de wissel- en spitsstroken 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 voorgenoemde 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, en landschap 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 milieu-effecten] 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: E.J. Gort Hakkelaarsbrug 3 1399VT MUIDERBERG
Kenmerk:		
Gedateerd: 19-4-2005		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De leefbaarheid in buurtschap Hakkelaarsbrug, dat gelegen is op geringe afstand van de A1, verdient aandacht. Het wegverkeer op de A1, de Naadervaart en Naarderstraat is de afgelopen jaren toegenomen, alsook het vliegverkeer van Schiphol. Daarnaast is er een spoorbaan gekomen. Uitvoering van voorgenomen wegaanpassing zal het wegverkeer nog verder doen toenemen. Dit leidt tot steeds meer overlast voor de bewoners van het buurtschap. Ik verzoek in dit kader om geluidswerende middelen.		1 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. Het streven is daarbij de geluidsbelasting gelijk te houden of te verminderen. 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.

Volgnummer: 2

Afzender:

C. Troost

Poldermolenweg 218

1333BK ALMERE

Kenmerk:

Gedateerd: 19-4-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Morgen beginnen.
In het MER moet onderzocht worden of
stilstaande auto's minder schadelijk zijn dan
rijdende auto's.

1 In het MER wordt een effectvergelijking gemaakt
voor de situatie in 2010 met en zonder
benuttingsmaatregelen. Hierbij wordt ook het effect
van files op de luchtkwaliteit meegenomen. Het is
overigens bekend uit onderzoek, dat files slechter
zijn voor de luchtkwaliteit dan verkeer dat
gelijkmatig kan doorrijden.

Volgnummer: 3

Afzender:

Groengebied Amstelland

L. Valentijn

Postbus 2571

2002RB HAARLEM

Kenmerk:

Gedateerd: 26-4-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 In de Startnotitie wordt niet gesproken over de nabijheid van recreatiegebieden. Langs de A1 liggen de recreatiegebieden Diemerpolder, Overdiemen en Diemberbos. Het effect van voorliggende plannen op deze recreatiegebieden dient vanaf het begin van de m.e.r. studie te worden meegenomen.

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. Verder is er geen sprake van een verlies van het areaal aan recreatiegebied als gevolg van de benuttingsmaatregelen.

2 Langs en in het water van de Diem ligt een ecologische verbindingszone uit de landelijke EHS, de Natuurboog. De Natuurboog dient de verbinding tussen het IJmeer en het veenweidegebied van het Groene Hart tot stand te brengen. Voor de doelsoorten zijn inrichtingsmaatregelen uitgevoerd onder het viaduct over de Diemen. In de m.e.r. studie en de daaropvolgende inrichtingsmaatregelen moet nadrukkelijk rekening gehouden worden met het optimaal functioneren van de verbindingszone en de aangebrachte voorzieningen.

2 De Diemen ligt buiten het plangebied en het project heeft geen invloed op het functioneren van deze verbinding.

3 Op dit moment vormt voortliggend gebied - door de versnippering van de leefgebieden veroorzaakt door de A1, de spoorlijn en de lokale infrastructuur - een knelpunt in de migratie van diersoorten. Uitvoering van voorgenomen wegaanpassing vormt een uitstekende gelegenheid om de werking van de ecologische verbindingszone te optimaliseren.

3 De barrierewerking als gevolg van de A1 neemt door de uitvoering van dit benuttingsproject niet toe. Mogelijk kunnen optimalisaties van verbindingszones in de uitwerking van MMA maatregelen meegenomen worden.

Volgnummer: 4		Afzender: M. Walsteijn Max Takstraat 24 1325NK ALMERE
Kenmerk:		
Gedateerd: 26-4-2005		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Voordat wordt overgegaan tot uitvoering van voorgenomen wegaanpassing, is het noodzakelijk eerst de bottleneck, de Hollandse brug, aan te pakken door het bouwen van een tweede verbinding.		1 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 en de uitbreiding van de bestaande wisselstrook.

Volgnummer: 5

Afzender:

B.B. Santing

Jan Steenstraat 31

1318JN ALMERE

Kenmerk:

Gedateerd: 26-4-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Ik stem in met voorliggende plannen. De milieubelasting als gevolg van het wegverkeer zal afnemen vanwege een kortere reistijd.	1 Een betere doorstroming kan een positief effect hebben op bijvoorbeeld de lokale luchtkwaliteit. De milieuonderzoeken die in het kader van dit wegaanpassingsbesluit worden uitgevoerd, zullen voor de verschillende milieuaspecten uitwijzen of er sprake is van een verbetering of verslechtering bij uitvoering van de benuttingsmaatregelen.

Volgnummer: 6

Afzender:

H. Kalf

Lage Klompweg 16 d

1381HD WEESP

Kenmerk:

Gedateerd: 3-5-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Voorliggende, op korte termijn gerichte, plannen mogen geen gevolgen hebben voor latere langere termijn aanpassingen aan de A1 en A6. Er dient rekening gehouden te worden met het eventueel uitvoeren van het Stroomlijnalternatief, dat als volwaardig alternatief onderzocht wordt in het kader van de Hoofdwegverbinding Schiphol - Almere.	1 De realisatie van Spoodwetprojecten waaronder de A1/A6 Muiderberg - Almere Stad west en A1 Diemen - Muiderberg, is voor 2010 gepland. De mogelijke uitvoering van de plannen Schiphol-Amsterdam-Almere is na 2010 gepland. De projecten uit de Spoodwet wegverbreding zijn uitgangspunt voor de Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere. Het wegaanpassingsbesluit A1/A6 Muiderberg - Almere Stad west en A1 Diemen - Muiderberg zal de plannen uit de studie Schiphol-Amsterdam-Almere niet onmogelijk maken.

Volgnummer: 7

Afzender:

Regionaal Orgaan Amsterdam
M.T.J. Blankers-Kasbergen

Postbus 626

1000AP AMSTERDAM

Kenmerk: PJL/2005/0335

Gedateerd: 13-5-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Het ROA waardeert het feit dat de Minister van Verkeer en Waterstaat opdracht heeft gegeven tot het starten van procedures ten behoeve van de ZSM-maatregelen.

1 Dank voor uw reactie.

2 Momenteel wordt door Rijkswaterstaat, de provincie, de gemeente Amsterdam en het ROA in gezamenlijkheid gewerkt aan een netwerkvisie op het wegennet. De visie maakt integraal onderdeel uit van het Regionale Verkeer & Vervoerplan van het ROA. Verzoekt de netwerkvisie te betrekken in de verdere planuitwerking en mogelijke oplossingen te toetsen aan deze visie.

2 Het project is in lijn met de netwerkvisie.

3 De A1 kruist het Amsterdam-Rijnkanaal door middel van de Muiderbrug. Deze brug vormt een belangrijk knelpunt voor zowel bus als fiets. Het ROA hecht er zeer aan dat dit knelpunt wordt opgelost en meent dat het Rijk hiervoor verantwoordelijkheid kan nemen om de volgende redenen.

3&4&5&6 De aanleg van de spitsstroken en uitbreiding van de wisselstrook zal niet ten koste gaan van de doorstroming van het openbaar vervoer. De bussen maken momenteel geen gebruik van de wisselstrook, maar van de parallelwegen en eigen infrastructuur. Voor zover de bus gemengd met het verkeer rijdt zal door de aanleg van de spitsstroken een verbetering optreden omdat er minder oponthoud en file optreedt.

4 De parallelweg aan de noordkant van de Muiderbrug voldoet niet aan de eisen van 'Duurzaam veilig': de rijbaan is 6.30 m breed, terwijl 8.60 m voor een 80 km weg is vereist, met daarnaast een vrijliggend fietspad van 4.00 m breed. Het zou logisch zijn dat het Rijk bij uitvoering van voorliggende plannen, de brug direct op een duurzaam veilige manier zou vormgeven.

5 Het Duurzaam veilig inrichten van de parallelweg door het uitbreiden van de brug met een vrijliggend fietspad betekent een grote verbetering voor zowel het fiets- als het busverkeer, omdat het busverkeer sneller kan doorstromen. Deze effecten dienen te worden meegenomen in het verdere onderzoek. Het ROA verzoekt uitbreiding van de brug ten behoeve van het fietsverkeer te betrekken bij het MMA.

6 Het ROA is bereid mee te denken over oplossingsrichtingen en financieel bij te dragen aan het verbeteren van de verbinding voor fietsers en streekbussen over het Amsterdam Rijnkanaal langs de A1.

Volgnummer: 8 Kenmerk: B123274 Gedateerd: 13-5-2005	Afzender: Gemeente Diemen J. Nobel Postbus 191 1110AD DIEMEN
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 In de Startnotitie en in de begeleidende brief worden verschillende reactietermijnen vermeld; 15 mei respectievelijk 17 mei. De gemeente neemt aan dat de laatste datum van toepassing is. 2 In het MER dient te worden gemotiveerd waarom de wisselstrook op de A1 op zodanige wijze wordt verlengd in westelijke richting. Daarbij kan de keuze van de locatie van de toegangen tot de wisselstrook leiden tot verschillende verkeersintensiteiten en bijbehorende milieueffecten op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. In het MER dienen deze effecten in beeld gebracht te worden voor de verschillende locaties tot de wisselstrook (al dan niet verlengd). 3 De nieuwe wegontsluiting IJburg en de gevolgen die dit heeft voor het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet in Diemen, dienen te worden meegenomen in de spoedwetprojecten. Ook dienen de gevolgen van de diverse spoedwetprojecten (A1 en A9) op een voor Diemen samenhangende wijze in beeld te worden gebracht. 4 In de Startnotitie (hoofdstuk 3) wordt aangegeven dat er in ieder geval één alternatief, het MMA, moet worden onderzocht. Als MMA wordt echter een optimalisatie van natuur en/of milieu van de voorgenomen maatregel genomen. De indruk bestaat daarom dat er geen wezenlijk afwijkend MMA wordt onderzocht. 5 In het MER dienen de gevolgen voor het wegprofiel en de verkeersafwikkeling op de parallelweg tussen Muiden en Diemen in beeld te worden gebracht, omdat dit wegvak al kampt met verkeersproblemen (sluipverkeer en verkeersonveiligheid). In het MER dienen de verkeersgevolgen voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet duidelijk in beeld te worden gebracht. Het gaat daarbij om de I/C verhouding, de verkeersveiligheid en voertuigverliesuren, als ook om de verkeersintensiteiten en de rijsnelheid. 6 De indruk bestaat dat een situatie waarbij er geen vrije vluchtstrook voor handen is tot gevaarlijke verkeerssituaties kan leiden en belemmerend kan zijn bij de nazorg van ongelukken. Er dient niet alleen kwalitatief, maar ook kwantitatief onderzoek verricht te worden	1 In de Startnotitie is per abuis aangegeven dat u tot en met 15 mei 2005 kunt reageren. De inspraaktermijn loopt tot en met 17 mei 2005 zoals in de advertentie is genoemd. Dank voor uw reactie. 2 De verschillen tussen de verkeersintensiteiten en milieueffecten tussen de verschillende locaties van toegang naar de wisselstrook worden niet onderzocht. Vanuit de spoedwet wordt aangegeven enkel met een wisselstrook de verkeersproblemen op te lossen. Verkeerskundig is er de noodzaak om het verkeer op de hoofdrijbaan zuid van de A1, voor de samenkomst van de hoofdrijbaan van de A1 en de verbindingsbaan vanaf de A9, zoveel mogelijk naar de wisselstrook te leiden. Hierdoor ontstaat er ruimte op de hoofdrijbaan om het verkeer vrijuit vanaf de A9 in te laten voegen. 3 Het wegaanpassingsbesluit maakt de aansluiting IJburg niet onmogelijk. In het verkeerskundig onderzoek wordt rekening gehouden met de realisatie van de oostelijke, nieuwe, ontsluiting van IJburg op de A1 en A9 Gaasperdammerweg. Tevens wordt in het onderzoek de samenhang van de verschillende spoedwetprojecten onderzocht. 4 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 optimalisatie van de voorgenomen activiteit voor natuur en/of milieu. 5 Met de aanleg van de spitsstroken en uitbreiding van de bestaande wisselstrook wordt de capaciteit op het hoofdwegennet vergroot. Hierdoor zullen minder automobilisten gebruik maken van de alternatieve routes waardoor de verkeersdruk aldaar zal verminderen. 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. 6 In overleg met de hulpdiensten zullen inzetplannen worden opgesteld waarin de aanrijtijden van deze diensten gewaarborgd worden.

naar de effecten van voorgenomen wegaanpassing op de verkeersveiligheid.

7 In de Startnotitie bij de beschrijving van recreatie is geen aandacht voor het Diemense buitengebied - Diemberbos en Overdiempolder - terwijl de A1 hier wel doorheen gaat. In 5.4 wordt gesteld dat de recreatieve functies niet worden aangetast en daarom niet verder worden onderzocht. De Gemeente neemt aan dat, zoals vermeld in 5.6, de geluidbelasting op recreatiegebieden inderdaad in het MER zal worden meegenomen als te onderzoeken effect.

8 De geluid- en luchtproblematiek in Diemen kan de komende jaren verder toenemen, gelet op de diverse plannen tot uitbreiding tussen Amsterdam en Almere. Daarom zullen in het kader van voorgenomen wegaanpassing de gevolgen voor geluid en luchtkwaliteit compleet in beeld moeten worden gebracht, in samenhang met de andere spoedwetprojecten. Maatregelen zoals snelheidsverlaging op het hoofdwegennet dienen hierbij te worden meegenomen.

9 In het kader van het onderzoek naar de geluidseffecten wordt als referentiesituatie in het verleden 1986 genomen. De gemeente verneemt graag nadere uitleg hierover.

7 In het Mer zal niet op kwantitatieve basis het effect van de geluidstoename op de recreatie worden bepaald. Voor het onderdeel Recreatie ligt de focus op criteria als areaalverlies en de doorsnijding van recreatieve routes.

8 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.

Elke wegaanpassing dient te voldoen aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit. Een snelheidsbeperking van 80 km/uur is geen uitgangspunt maar wordt als maatregel in het Mer onderzocht wanneer hier vanuit verkeersveiligheid of leefomgevingkwaliteit noodzaak toe bestaat.

9 1986 is het referentiejaar voor de toets aan de Wet geluidhinder. 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.

Voor het wegaanpassingsproject wordt in het MER onderzoek gedaan naar de situatie in 2000 en 2010 met en zonder wegaanpassing. Ten behoeve van het (ontwerp)wegaanpassingsbeluit 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.

Volgnummer: 9

Afzenders: E. Cult, I.M. Hoff en S. Schippers

ALMERE HAVEN

Kenmerk:

Gedateerd: 13-5-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Wij maken bezwaar tegen voorliggende plannen omdat mogelijke alternatieven om files te beperken en het milieu minder te belasten onderbelicht blijven. Mogelijke alternatieven zijn: - wonen bij het werk; - verlagen van de maximum snelheid op het voorliggende traject van 120 naar 100 km/u en van 100 naar 80 km/u; - aanleggen van meerdere carpoolplaatsen langs de A6-A1; - ondertunnelen en ecoducten aanleggen; - ruimte houden voor waterberging. 2 De ervaring leert dat het aanleggen van meer rijstroken niet leidt tot minder files. Voorbeelden zijn de A5 bij Schiphol en de spitsstrook bij Everdingen. 3 Natuur en cultuurhistorische locaties in Nederland, zoals het Naardermeer en het Gein, zijn niet zomaar elders te compenseren. Het Naardermeer en de toekomstige robuuste verbindingen voor de Vecht en de Ankeveense plassen, de ecologische verbindingzone Oostvaardersplassen naar de Veluwe dienen te worden behouden. 4 Voorgenomen wegaanpassing zal leiden tot extra geluidsoverlast en luchtvervuiling in het Kromslootpark te Almere. Het park vervult een belangrijke recreatieve functie voor de bevolking. Het heeft schoon kwelwater en herbergt ondermeer wettelijk beschermde planten en dieren. Voorliggende plannen vormen een bedreiging voor dit park. 5 De gemeentelijke belofte 'Wonen in het groen, in 'De Velden' (wijk 1359) blijkt inmiddels een illusie. Bij noordenwind en bij een nat wegdek is de geluidsoverlast al aanzienlijk. Uitvoering van voorgenomen wegaanpassing zal de geluidsoverlast en luchtvervuiling aanmerkelijk doen toenemen. Om de geluidsoverlast te beperken moet een natuurlijke geluidswal worden aangelegd.	1 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 en de uitbreiding van de bestaande wisselstrook. 2 Het tijdelijk verbreden van wegen vermindert de filedruk op wegen. Eerdere spitsstroken in Nederland hebben dit aangetoond. 3 De effecten van de benuttingsmaatregelen op de door u genoemde objecten zullen voor zover gelegen in de in de invloedssfeer dit project, in het MER worden beschreven. 4 De benuttingsmaatregelen hebben geen effect op het functioneren van de recreatieve verbindingen. Belangrijke criteria hierbij zijn sociale veiligheid en barrièrewerking. Ten opzichte van de referentiesituatie treedt in het voorkeursalternatief voor deze criteria geen verandering op. Verder is er geen sprake van een verlies van het areaal aan recreatiegebied. Flora en fauna worden niet bedreigd door deze ingreep en er is ook geen effect op kwelstromen (kwantitatief en kwalitatief). 5 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 of wallen. 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

Volgnummer: 10

Afzender:

J. van Koeverden

Alfred Nobelstraat 21

1111KM DIEMEN

Kenmerk:

Gedateerd: 13-5-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 De onveilige situatie op de ventweg aan de noordkant van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal verdient aandacht. Met de constructie van de carpoolstrook op de A1 is het fietspad op de brug opgeheven en is de ventweg versmald tot 7 meter (met aan beide zijden een stalen middenbermbeveiliging). Omdat over deze weg zowel auto- en busverkeer als fietsverkeer en voetgangers moeten, ontstaan ter plaatse zeer gevaarlijke situaties.

2 Ik pleit voor een fietspad, gescheiden van het snelverkeer, zodat fietsers en voetgangers weer veilig de brug kunnen passeren.

De volgende alternatieven zouden ook een oplossing kunnen bieden:

- het instellen van een verkeerslichtsysteem, zoals gebruikt bij wegoptbrekingen;
- het afsluiten van de weg in zijn geheel voor autoverkeer (autoverkeer kan omrijden via de A1) en het alleen toegankelijk maken voor bus- en langzaam verkeer;
- het instellen van een bushalte voor en na de brug, waarbij de bus voetgangers gratis over de brug brengt.

In het geval dat de huidige situatie gehandhaafd blijft dient voor en na de brug een toegang tot de vluchtstrook gemaakt te worden voor voetgangers.

3 Zijn er normen voor inrichting van wegen? De indruk bestaat dat een situatie waarbij in twee richtingen voetgangers, fietsers en snelverkeer een weg van 7 m breed moeten delen, zonder dat er enige vluchtmogelijkheden zijn, niet conform de norm is.

1&2&3 Het verkeer op de parallelweg zal nauwlettend gevolgd en gemonitord worden zodat bij gebleken onveiligheid (ook subjectief) ingegrepen kan worden.

De alternatieven die u aandraagt zullen nader beschouwd worden en in de afweging meegenomen indien uit de monitor de noodzaak tot aanpassen blijkt.

Er zijn normen voor inrichting van wegen voorhanden. De huidige indeling voldoet niet aan de huidige normen.

De definitieve dwarsprofielindeling op de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal is nog onderwerp van discussie tussen diverse partijen waaronder de ROA en Rijkswaterstaat. Er zal gestreefd worden naar een zo optimaal mogelijk profiel binnen de grenzen van het project.

Volgnummer: 11

Afzender:

Gemeente Amsterdam Stadsdeel
Zuidoost
H.K. Fernandes Mendes
Postbus 12491
1100AL AMSTERDAM ZUIDOOST

Kenmerk: IVV 2005/2303

Gedateerd: 19-5-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Uitbreiding van de capaciteit van de infrastructuur van en naar Amsterdam zal voor toenemende verkeersdruk en problemen met de doorstroming zorgen. Met name op het onderliggende wegennetwerk van het Stadsdeel Zuidoost, van en naar de A1. Hierdoor zal de interne bereikbaarheid van het stadsdeel nog verder verslechteren.

2 Op dit moment worden op verschillende plaatsen binnen Amsterdam Zuidoost de grenswaarden van de luchtkwaliteit overschreden (Rapportage Luchtkwaliteit 2004, gemeente Amsterdam). De toename van de capaciteit en daarmee de intensiteit, zal zorgen voor versterking van de huidige problemen met de luchtkwaliteit.

3 De gemeente is geen voorstander van voorgenomen wegaanpassing, gezien de huidige problematiek met betrekking tot de doorstroming en de luchtkwaliteit. Er dienen andere alternatieven te worden gezocht.

4 In het manifest 'De Uitweg' wordt een duurzame en structurele oplossing geboden om te komen tot een verbetering van het leefklimaat in Amsterdam Zuidoost en ten aanzien van geconstateerde problemen met doorstroming en luchtkwaliteit. Dit manifest is in samenwerking met een groot aantal regionale partijen tot stand gekomen.

1 Met de aanleg van de spitsstroken en de uitbreiding van de bestaande wisselstrook wordt de capaciteit op het hoofdwegennet vergroot. Hierdoor zullen minder automobilisten gebruik maken van de alternatieve routes waardoor de verkeersdruk aldaar zal verminderen.

2 In de MER zullen de effecten van het projecten op de luchtkwaliteit worden onderzocht en getoetst aan de geldende regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit.

3&4 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 en de uitbreiding van de bestaande wisselstrook.

Volgnummer: 12 Kernpunt(en) van de inspraak:	Afzender: Wijkoverleg Gaasperdam WOG W. Meijer Ricard Jan Nautahof 28 1106ZD AMSTERDAM ZUIDOOST Gedateerd: 19-5-2005 Kenmerk:
1 Vanwege de uitspraak van de Raad van State (september 2004) en de actuele verontrustende berichtgeving over de omvang van de luchtverontreiniging en de gevolgen ervan voor de volksgezondheid, is het heel merkwaardig dat met de voorgenomen wegaanpassing nog steeds gekozen wordt voor aanleg van meer asfalt om de filevorming tegen te gaan. Uitvoering van de voorgenomen wegaanpassing biedt voor de korte termijn enige verlichting, maar zoals bekend trekt extra asfalt meer privé autoverkeer aan. 2 De Raad van State heeft geoordeeld dat de te handhaven normen voor luchtverontreiniging evengoed gelden voor het buitengebied. Uitvoering van voorgenomen maatregel zal, naast de nu al bewoonde gebieden bij onder andere Muiden en Naarden, ook effect hebben op de plannen om een deel van de Bloemendalerpolder te bebouwen. 3 Het scheelt tijd en geld wanneer de mobiliteitsproblemen op voorliggende trajecten, als ook op A9 Holendrecht - Diemen en Schiphol - Almere fundamenteel en samenhangend aangepakt worden door maatregelen als: - tolheffing - beprijzing - uitbreiding aanbod openbaar vervoer; - bevordering van meer nabije werkgelegenheid - bevordering flexibele werktijden en digitale thuiswerkmogelijkheid; - bevordering en stimuleren van innovatie voor vervoersmiddelen. De toepassing van tenminste een aantal van deze snel te realiseren maatregelen moet onderzocht en meegewogen worden bij de beoordeling van voorgenomen wegaanpassing. De effecten dienen ook te worden ingeschat voor nog aan te leggen woonwijken. 4 Luchtvervuiling en geluidshinder op bovengenoemde trajecten kunnen worden aangepakt door maatregelen als: - instelling van een maximum snelheid van 80 km/u; - toepassing van dubbellaags zeer open asfaltbeton (DZOAB); - tegengaan van dieselgebruik door het verplichten van roetfilters voor vrachtwagens en verhoging van de dieselaëcijs; - bevordering van hybride auto's; - bevordering openbaar vervoer, liefst zo min mogelijk vervuילend.	Reactie van Bevoegd Gezag: 1 Het "aanzuigeffect" van verkeer, oftewel de netwerkeffecten, wordt meegenomen in de berekeningen van de verkeersgroei. De milieueffecten zijn een afgeleide van de verkeersprognoses. Bij de beschrijving van de milieueffecten worden deze ontwikkelingen dan ook meegenomen voor het plangebied van dit project. 2 De effecten van het project op de luchtkwaliteit worden onderzocht. Bij overschrijding van de normen voor de luchtkwaliteit zullen de mogelijk te treffen maatregelen worden genoemd. 3 Het tijdelijk open stellen van een extra rijstrook vermindert de filedruk op wegen. Eerdere spitsstroken in Nederland hebben dit aangetoond. Naast spits- en wisselstroken als oplossing voor de beschreven fileproblematiek zijn ook andere maatregelen denkbaar, zoals meer en/of ander openbaar vervoer, bevorderen flexibele werktijden en prijsbeleid. Deze maatregelen komen terug in de Nota Mobiliteit. In de Spoedwet wegverbreding is er gekozen om de bereikbaarheid op de wegvakken A1 Diemen - Muiderberg en A1/A6 Muiderberg- Almere Stad west Oostbaan te verbeteren door aanleg van spitsstroken en het uitbreiden van de bestaande wisselstrook. 4 De effecten van het project op de luchtkwaliteit worden onderzocht. Bij overschrijding van de normen voor de luchtkwaliteit zullen ook de mogelijk te treffen maatregelen worden onderzocht. 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 ten gevolge van de wegaanpassing. Een snelheidsbeperking van 80 km/uur is geen

5 Er dient te worden onderzocht of het ongestoorde gebruik van de bestaande wisselstrook door verschillende busverbindingen met het Gooi en Almere wordt gegarandeerd. Het mag niet zo zijn dat de inzet van meer asfalt voor privé autogebruik ten koste gaat van het toch al te beperkt aanwezige openbaar vervoer. 6 Bij de eventuele inpassing van geluidschermen dienen gebiedsbeheerders en vogeldeskundigen te worden betrokken. In de Startnotitie wordt bij het aspect landschap vermeld dat bij negatieve effecten op soorten (vogel), compenserende maatregelen genomen worden. Echter, de laatste stukjes waardevol landschap, zoals het Naardermeer en de IJmeerkust zijn in de al overvolle randstad niet te compenseren.	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. Tweelaagszoab is een mogelijke geluidsmaatregel. Het verplichten van roetfilters en een verhoging van de dieselaccijns, bevorderen hybride voertuigen en bevorderen van het openbaar vervoer kunnen niet in het kader van dit wegaanpassingsbesluit worden afgedwongen en gerealiseerd. Wel worden dergelijke maatregelen genomen in het kader van het Nationale Luchtkwaliteitsplan, dat onlangs is vastgesteld en nog wordt uitgebreid met aanvullende maatregelen. 5 De aanleg van de spitsstroken en uitbreiding van de wisselstrook zal niet ten koste gaan van de doorstroming van het openbaar vervoer. De bussen maken momenteel geen gebruik van de wisselstrook, maar van de parallelwegen en eigen infrastructuur. Voor zover de bus gemengd met het verkeer rijdt zal door de aanleg van de spitsstroken een verbetering optreden omdat er minder oponthoud en file optreedt. 6 Eventuele inpassing wordt afgestemd met terreinbeheerders en zo nodig worden hier deskundigen bij betrokken. Rijkswaterstaat is bekend met het unieke karakter en de status van het Naardermeer en de Gooikust en zal hier in het Mer en in de uitwerking van het project aandacht aan besteden.
--	--

Volgnummer: 13 Kenmerk: Gedateerd: 19-5-2005	Afzender: Fietzersbond Amsterdam M. de Lange Wg-Plein 84 1054RC AMSTERDAM
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De huidige situatie op de Muiderbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal botst volledig met de aanbevelingen van het landelijk beleid van Duurzaam Veilig. De parallelbrug langs de A1, de enige verbinding voor fietsers tussen Amsterdam en Muiden, is smal. Er rijden veel bussen en autoverkeer en de maximum snelheid is 80 km/u. Op (de oprit naar) de brug zijn over een afstand van circa 1100 meter geen vrij liggende fietspaden. 2 Uitvoering van voorgenomen wegaanpassing heeft tot gevolg dat de A1 zal uitbreiden op een deel van de parallelweg, waarbij de parallelweg aan de andere kant wordt uitgebouwd. De Fietzersbond pleit ervoor om deze aanbouw zo groot te maken dat er ruimte komt voor een vrij liggende fietsvoorziening. De Fietzersbond heeft hiervoor de volgende redenen: - bij investeringen ten behoeve van doorstroming van autoverkeer mag geen verkeersonveilige situatie voor fietsers blijven bestaan. Bij alle infrastructurele maatregelen moet het landelijk beleid 'Duurzaam Veilig' in acht worden genomen; - verkeersveilige fietsvoorzieningen op de brug dragen bij aan zowel doorstroming als aan beperking van de milieubelasting. Een veilige fietsvoorziening heeft namelijk tot gevolg dat meer mensen de fiets nemen in plaats van de auto. Ook zal het busverkeer op de parallelbaan hierdoor beter en veiliger doorstromen met als gevolg dat automobilisten zullen overstappen op het openbaar vervoer; - de ontwikkeling van woningbouw in ondermeer Bloemendaler zal het aantal fietsers over de brug doen toenemen. Zonder veilige fietsvoorziening zal de keuze voor de auto aantrekkelijker blijven.	1&2 De definitieve dwarsprofielindeling op de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal is nog onderwerp van discussie tussen diverse partijen waaronder de ROA en Rijkswaterstaat. Er zal gestreefd worden naar een optimaal profiel binnen de grenzen van het project.

Volgnummer: 14

Afzender: Gewest Gooi en Vechtstreek
J.F.M. Kolk
Postbus 251
1400AG BUSSUM

Kenmerk:

Gedateerd: 19-5-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Het Gewest Gooi en Vechtstreek is voorstander van voorgenomen wegaanpassing. Bij uitbreiding van de wegcapaciteit dienen echter de milieueffecten, met name in een dergelijk dicht bevolkte regio, zwaar meegewogen te worden. Er moet volledig tegemoet gekomen worden aan de milieueisen die op langere termijn gesteld zullen worden.

1 Voor het MER wordt het zichtjaar 2010 aangehouden en wordt voor enkele aspecten een kwalitatieve doorkijk naar 2015 gegeven. Voor het onderdeel geluid wordt in het Mer gekeken naar de situatie in 2000 en 2010 met en zonder wegaanpassing. Ten behoeve van het (ontwerp)wegaanpassingsbesluit 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.

2 In de startnotitie (pag. 7) staat vermeld dat er een relatie bestaat met de tracéstudie Schiphol-Almere. Het Gewest maakt bezwaar als dit betekent dat de uitkomsten van voorliggende studie effect kunnen hebben op de keuze voor een van de Schiphol-Almere tracévarianten. Invoering van tijdelijke maatregelen als voorgenomen wegaanpassing, mogen niet van invloed zijn op de besluiten over het tracé voor de hoofdverbinding Schiphol-Almere.

2 De realisatie van Spoedwetprojecten waaronder de A1/A6 Muiderberg – Almere Stad west en A1 Diemen - Muiderberg, 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 A1/A6 Muiderberg – Almere Stad west en A1 Diemen - Muiderberg zal de plannen uit de studie Schiphol-Amsterdam-Almere niet onmogelijk maken.

3 Uit gegevens van de AVV van het ministerie van Verkeer en Waterstaat blijkt dat de verkeersintensiteit in 2005 t.o.v. 2004 op een werkdag groeit met ongeveer 2%, maar dat in de nachtelijke uren (van 23.00 tot 07.00 uur) de verkeersintensiteit groeit met 5%. Een soortgelijke ontwikkeling heeft in de voorafgaande jaren ook al plaatsgevonden. Aangezien er in de nachtelijke uren een strenger regime geldt t.a.v. geluidsoverlast dient in het MER de verschillen in ontwikkelingen in verkeersintensiteit in de verschillende tijdvakken uitdrukkelijk te worden meegenomen.

3 De ontwikkelingen in verkeersintensiteit in de verschillende aangegeven tijdvakken wordt meegenomen. In hoeverre verschuiving van hoeveelheid verkeer optreedt door realisatie van spitsstroken en de uitbreiding van de bestaande wisselstrook, wordt onderzocht. In de MER en het wegaanpassingsbesluit zullen de gevolgen van deze wegaanpassing voor geluid inzichtelijk worden gemaakt. Daar er in de periode 23.00 – 07.00 uur niets wijzigt zal het onderzoek niet gaan over deze periode.

4 Het beoogde effect van voorgenomen maatregel blijkt slechts van tijdelijke aard te zijn. Het tijdelijke karakter ervan wordt vooral veroorzaakt door het 'verkeer aanzuigende effect' dat iedere wegaanpassing heeft. De ervaringen met spitsstroken bij de A2 nabij Everdingen wijzen dit uit. Het is dus zeer wenselijk het MER te baseren op een scenario waarbij rekening wordt gehouden met een significante verkeersgroei boven- op de 'autonome' groei als gevolg van het 'aanzuig effect'. Dit kan een vrijwel continue openstelling van de spitsstrook betekenen.

4 Het "aanzuigeffect" oftewel latente vraag, wordt meegenomen in verkeersgroei. In hoeverre dit leidt tot continue openstelling van de spitsstrook wordt onderzocht.

5 Bij de beschrijving van de huidige situatie (hoofdstuk 4) ontbreekt een beschrijving van de noodzakelijke technische maatregelen aan de

5 de milieueffecten als gevolg van de aanpassing van de weginfrastructuur waaronder de bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal en de Vecht worden in de

bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal en de Vecht. Deze maatregelen zijn essentieel voor de uitvoering en welslagen van het project in zijn geheel. De uitvoering zal milieu effecten teweeg brengen die in de afwegingen betrokken moeten worden.

6 Uit diverse bronnen blijkt dat de rijksnelheden van voertuigen op de A1 belangrijk hoger is dan de wettelijke maximum snelheden. De MER zal dus gebaseerd moeten zijn op gemiddelde snelheden, die ongeveer 15% boven de maximum snelheid liggen. Ook blijkt uit verschillende bronnen dat de samenstelling van de verkeersstromen (mix tussen personen auto's, lichte en zware vrachtauto's) anders is dan tot nu toe in de modelberekeningen gebruikt. Deze andere samenstelling heeft effect op (ondermeer) de luchtkwaliteit en geluidsoverlast.

7 Representatieve geluidsmetingen uitgevoerd bij woningen in de gemeente Naarden in februari 2004 (overeenkomstig de richtlijnen uit de wet Geluidhinder) hebben een significante hogere geluidsbelasting aangetoond dan die modelmatig zijn berekend. Aangezien een model per definitie een abstractie is van de werkelijkheid zou voor een beter beeld de modelberekening moeten worden aangevuld met steekproefsgewijze metingen. De additionele kosten hiervoor zijn verwaarloosbaar t.o.v. het gehele projectbudget.

8 In het MER dient bij de bepaling van de luchtkwaliteit rekening te worden gehouden met de geconstateerde toenemende groei van het aantal dieselpersonenauto's ten opzichte van het aantal benzine/gas voertuigen.

Momenteel zijn er internationaal geaccepteerde methoden beschikbaar waarbij luchtkwaliteit over een langere periode (24 maanden) continu kan worden gemeten. De metingen kunnen vaststellen in hoeverre de modelmatig berekende uitkomsten overeenkomen met de realiteit.

milieuonderzoeken en de afweging betrokken.

6 In de milieuonderzoeken houden we de maximumsnelheden aan zoals deze voor de verschillende voertuigcategorieën gelden. De handhaving van de maximum snelheden is een taak van onder meer de politie.

7 De berekening van de geluidsbelastingen is uitgevoerd volgens de eisen van het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï 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. In het kader van dit plan zullen geen metingen worden uitgevoerd.

8 De effecten op luchtkwaliteit worden berekend met een rekenmodel dat rekening houdt met de toekomstige ontwikkelingen van het Nederlandse wagenpark (voertuigverdeling, emissiefactoren) en de verwachte ontwikkeling van de achtergrondconcentraties zoals deze door het RIVM worden bepaald.

De luchtkwaliteit wordt berekend en niet gemeten. Het rekenmodel dat hiervoor wordt gebruikt is uitgebreid getest in vergelijkbare praktijksituaties. Verder is het niet mogelijk om de luchtkwaliteitssituatie voor toekomstige zichtjaren te meten.

Volgnummer: 15

Afzender:

Milieudefensie
J. Wijnhoven

Postbus 19199

1000GD AMSTERDAM

Kenmerk:

Gedateerd: 19-5-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Milieudefensie is tegen de aanleg van spitsstroken op de betreffende snelwegen en voorstander van maatregelen voor minder auto's in de spits, invoering van een maximumsnelheid van 80 km/uur en extra geluidsmaatregelen.

2 Nut en noodzaak van de aanleg van spitsstroken staan bepaald niet vast. Er dient onderzoek gedaan te worden naar verschillende maatregelen die tot minder autoverkeer tijdens spitsuren leiden, zoals de effecten van:

- het duurder maken van autoverkeer tijdens de spits;
- vervoersmanagement;
- locatiebeleid;
- flexibilisering van werktijden;
- innovatieve mogelijkheden om de bestaande wegen beter te benutten zonder extra rijstroken.

3 Het is een bekend verschijnsel dat vergroting van het aantal rijstroken zorgt voor meer verkeer op de weg. Deze verkeersaantrekkende werking moet onderzocht worden, evenals de gevolgen voor het milieu ervan (uitstoot CO₂, luchtvervuiling, lawaai etc.).

4 In de startnotitie wordt alleen melding gemaakt van toetsing aan de grenswaarden van het besluit Luchtkwaliteit. Dit is een te nauwe interpretatie van het Besluit Luchtkwaliteit. De minister dient namelijk ingevolge de artikelen 8 en 13 van het Besluit Luchtkwaliteit op korte termijn verdergaande, concrete maatregelen te treffen om er mede voor te zorgen dat de plandrempels tot 2010 en de grenswaarden vanaf 2010 voor NO₂ worden bereikt en dat de met ingang van 1 januari 2005 reeds geldende grenswaarden voor fijn stof zo spoedig mogelijk worden bereikt. Deze verplichting geldt ook krachtens de Richtlijn 1999/30/EG.

Er moet onderzoek verricht worden naar: de plandrempels tot en met 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 tot en met 2020.

1 De regering en het parlement hebben zich reeds uitgesproken over het belang van dit project door het op te nemen in de Spoedwet wegverbreding.

2 Genoemde maatregelen vallen niet onder de Spoedwet Wegverbreding. In het kader van de Nota Mobiliteit zullen de effecten van genoemde maatregelen onderzocht worden.

3 Bij de planvorming wordt de verkeersaantrekkende werking onderzocht en de effecten hiervan worden meegenomen in de milieuonderzoeken.

4 Elke wegaanpassing dus ook een spitsstrook dient te voldoen aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit. Het Besluit luchtkwaliteit is de Nederlandse implementatie van de EU-luchtkwaliteit-richtlijnen. Dit Besluit kent een systematiek van grenswaarden en plandrempels voor de maximum-concentraties van diverse stoffen (zie Besluit luchtkwaliteit en bijbehorende Nota van toelichting).

- Grenswaarden gelden hierin als een maximum-concentratie, die vanaf een bepaalde datum van kracht worden of zijn.
- Plandrempels gelden als "overgangsnormen" naar grenswaarden die nog niet van kracht zijn. Indien op een bepaalde locatie een plandrempeel overschreden wordt, is dat een indicatie dat daar in de toekomst de corresponderende grenswaarde zal worden overschreden wanneer deze van kracht wordt. Andersom geldt dat indien de plandrempeel op een bepaalde locatie niet wordt overschreden, de verwachting is dat op deze locatie de corresponderende grenswaarde niet zal worden overschreden wanneer deze van kracht wordt.

Dit als gevolg van de verwachte autonome

5 Milieudefensie pleit voor een uitgebreid onderzoek naar de gevolgen voor verkeersveiligheid. Hulpdiensten kunnen namelijk tijdens de spits zeer moeilijk bij een plek van een ongeval komen als de vluchtstrook vervalft. Daarnaast moet bij het omzetten van vluchtstroken in spitsstroken de Europese overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen van 15 november 1975 in acht worden genomen. 6 Milieudefensie pleit voor een spoedige invoering van een maximum snelheid van 80 km/uur op de A1 Diemen - Muiderberg en A1/A6 Muiderberg - Almere Stad west. Dat houdt in dat niet wordt gewacht tot de door Verkeer en waterstaat gewenste spitsstroken worden aangelegd.	verbetering van de luchtkwaliteit. Ten behoeve van het wegaanpassingsbsluit zal worden getoetst aan de grenswaarden voor PM10 en NO2. Voor PM10 gebeurt dit voor het eerste volledige jaar van openstelling 2009 en het zichtjaar 2010. 5 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 aanvullend 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. 6 Een snelheidsbeperking van 80 km/uur is geen uitgangspunt maar wordt als maatregel in het Mer onderzocht wanneer hier vanuit verkeersveiligheid of leefomgevingkwaliteit noodzaak toe bestaat.
---	---

Volgnummer: 16

Afzender:

Gemeente Almere

J. Meindersma

Postbus 200

1300AE ALMERE

Kenmerk:

Gedateerd: 19-5-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 De gemeente Almere onderschrijft het initiatief om op voorliggende wegvakken de capaciteit te vergroten. De procedure en de bijbehorende (milieu-)onderzoeken dienen echter zorgvuldig te worden doorlopen, opdat in 2007 daadwerkelijk tot uitvoering kan worden overgegaan.

2 Overschrijding van de planning is onacceptabel. Enerzijds neemt de vervoersspanning op het traject Amsterdam - Almere almaar toe, anderzijds heeft er na de openstelling van de wisselstrook op de A1 in 1993 geen uitbreiding van de wegcapaciteit meer plaatsgevonden, ondanks afgeronde en lopende plansstudies (CRAAG, Schiphol-Almere).

3 Uitvoering van voorgenomen wegaanpassing is niet toereikend voor het faciliteren van de toekomstige vervoersvraag als gevolg van de mogelijke doorgroei van Almere na 2010. De gemeente verwacht dat in 2006 er in het kader van het programma Noordvleugel een integraal kabinetsstandpunt ingenomen gaat worden, waarin concrete uitspraken worden gedaan over structurele uitbreiding van de wegcapaciteit tussen Schiphol en Almere tussen 2010 en 2015.

1 De milieuonderzoeken zullen zorgvuldig worden doorlopen.

2 Met in achtneming van de uitspraak van de Raad van State inzake het spoedwetproject A2 Vught-Ekkersweijer is de procedure voortvarend voortgezet. Deze hield ondermeer in, dat een besluit tot de toevoeging van extra wegcapaciteit MER-plichtig is, ook zonder fysieke wegbuitbreiding. Het streven is er op gericht de in de Startnotitie genoemde planning te halen.

3 De realisatie van Spoedwetprojecten waaronder de A1/A6 Muiderberg - Almere Stad west en A1 Diemen - Muiderberg, 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 A1/A6 Muiderberg - Almere Stad west en A1 Diemen - Muiderberg zal de plannen uit de studie Schiphol-Amsterdam-Almere niet onmogelijk maken.

Voor de planning van de tracé/Merstudie Schiphol - Almere wordt u verwezen naar de website van deze studie www.schiphol-almere.nl

