

NOTA VAN ANTWOORD

Ontwerp-Tracébesluit wegbuitbreiding
Schiphol-Amsterdam-Almere



NOTA VAN ANTWOORD	1
Inleiding	5
Hoofdstuk 1: Deelgebied 1 A9 vanaf knooppunt Badhoevedorp tot en met knooppunt Holendrecht.....	6
1.1. Ruimtelijke Ordening	6
1.2. Verkeersveiligheid	7
1.3. Luchtkwaliteit	8
1.4. Geluid.....	12
1.5. Landschap.....	19
1.6. Bodem en water.....	27
1.7. Natuur.....	28
1.8. Verkeerscijfers.....	30
1.9. Externe Veiligheid	32
1.10. Ontwerp	32
1.11. Vastgoed	37
1.12. Bouwhinder	37
1.13. Procedure	39
1.14. Overig	39
Hoofdstuk 2: Deelgebied 2 A9 vanaf knooppunt Holendrecht en tot knooppunt Diemen.....	40
2.1. Ruimtelijke Ordening	40
2.2. Verkeersveiligheid	40
2.3. Luchtkwaliteit	41
2.4. Geluid.....	42
2.5. Landschap.....	47
2.6. Bodem en water.....	48
2.7. Natuur.....	51
2.8. Verkeerscijfers.....	51
2.9. Externe Veiligheid	52
2.10. Ontwerp	55
2.11. Vastgoed	58
2.12. Bouwhinder	58
2.13. Procedure	61
2.14. Overig	62
Hoofdstuk 3: Deelgebied 3 A2 vanaf knooppunt Holendrecht inclusief knooppunt Amstel, A10 Oost inclusief knooppunt Watergraafsmeer en de A1 tot knooppunt Diemen.....	63
3.1. Ruimtelijke Ordening	63
3.2. Verkeersveiligheid	63
3.3. Luchtkwaliteit	64
3.4. Geluid.....	70
3.5. Landschap.....	78
3.6. Bodem en water.....	80
3.7. Natuur.....	80
3.8. Verkeerscijfers.....	81
3.9. Externe Veiligheid	82
3.10. Ontwerp	82
3.11. Vastgoed	83
3.12. Bouwhinder	84
3.13. Procedure	85
3.14. Overig	88

Hoofdstuk 4: Deelgebied 4 A1 inclusief knooppunt Diemen tot knooppunt Muiderberg	90
4.1. Ruimtelijke Ordening	90
4.2. Verkeersveiligheid	90
4.3. Luchtkwaliteit	90
4.4. Geluid.....	90
4.5. Landschap.....	94
4.6. Bodem en water.....	96
4.7. Natuur.....	96
4.8. Verkeerscijfers.....	97
4.9. Externe Veiligheid	97
4.10. Ontwerp	98
4.11. Vastgoed	101
4.12. Bouwhinder	102
4.13. Procedure	102
4.14. Overig	102
Hoofdstuk 5: Deelgebied 5 A6 inclusief knooppunt Muiderberg tot en met de aansluiting Almere buiten oost.....	103
5.1. Ruimtelijke Ordening	103
5.2. Verkeersveiligheid	104
5.3. Luchtkwaliteit	105
5.4. Geluid.....	107
5.5. Landschap.....	119
5.6. Bodem en water.....	121
5.7. Natuur.....	122
5.8. Verkeerscijfers.....	125
5.9. Externe Veiligheid	126
5.10. Ontwerp	126
5.11. Vastgoed	141
5.12. Bouwhinder	142
5.13. Procedure	144
5.14. Overig	146
Hoofdstuk 6: Gehele gebied.....	148
6.1. Ruimtelijke Ordening	148
6.2. Verkeersveiligheid	148
6.3. Luchtkwaliteit	150
6.4. Geluid.....	151
6.5. Landschap.....	152
6.6. Bodem en water.....	153
6.7. Natuur.....	153
6.8. Verkeerscijfers.....	157
6.9. Externe Veiligheid	157
6.10. Ontwerp	158
6.11. Vastgoed	158
6.12. Bouwhinder	158
6.13. Procedure	158
6.14. Nut en noodzaak	162
6.15. Gezondheidsonderzoek	164
6.16. Versobering.....	165
6.17. Overig	166

Inleiding

Voor u ligt de Nota van Antwoord "Ontwerp-Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere". Gedurende de periode van 26 maart tot en met 6 mei 2010 heeft het Ontwerp-Tracébesluit ter inzage gelegen.

In deze periode hebben diverse informatiebijeenkomsten plaatsgevonden om een ieder in de gelegenheid te stellen zich nader te informeren over het Ontwerp-Tracébesluit.

Gedurende zes weken kon gereageerd worden op de inhoud van het Ontwerp-Tracébesluit.

De reacties zijn beantwoord in hoofdstuk 1 tot en met hoofdstuk 6. De ontvangen reacties hebben op enkele punten aanleiding gegeven om in het Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere aanpassingen op te nemen.

Ook de diverse bestuurlijke organen, zoals de waterschappen, gemeenten en provincies, konden schriftelijk reageren.

Tijdens de inspraakperiode zijn er twee soorten inspraakreacties ontvangen:

- Schriftelijke inspraakreacties per post of per e-mail;
- Tijdens de informatiebijeenkomsten mondeling geuite –en door notulisten opgetekende– inspraakreacties.

In totaal zijn 845 zienswijzen ingediend, waarvan 361 unieke zienswijzen. De overige zienswijzen zijn eensluidend. Van eensluidende zienswijzen is bijvoorbeeld sprake als een bewonersactie er toe leidt dat veel mensen ieder afzonderlijk dezelfde, gezamenlijk opgestelde, zienswijze indienen.

Wat is de inhoud van deze nota?

In deze nota vindt u een reactie op de ontvangen inspraakreacties. Voorliggende nota verschijnt tegelijkertijd met het Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere.

Sommige inspraakreacties hebben geleid tot wijzigingen ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit. Waar dat het geval is, is dat in de nota aangegeven. Ook zijn deze onderdelen opgenomen in Hoofdstuk 12 Wijzigingen van de Toelichting op het Tracébesluit.

Hoe vindt u het antwoord op uw vraag?

Tijdens de inspraaktermijn van het Ontwerp-Tracébesluit zijn vele reacties ontvangen.

Iedere inspraakreactie heeft een uniek nummer gekregen (1 t/m 361). Vanwege het grote aantal schriftelijke inspraakreacties is er in deze nota niet voor gekozen om elke reactie afzonderlijk te beantwoorden. In veel brieven zijn namelijk dezelfde of nagenoeg dezelfde opmerkingen gemaakt. Deze zijn samengevoegd tot algemene zienswijzen om te voorkomen dat dezelfde vraag vele keren wordt beantwoord. De overige reacties zijn individueel behandeld. Met behulp van de unieke nummers van de inspraakreacties is bij elke zienswijze in de hoofdstuktekst aangegeven welke sprekers deze reactie hebben gegeven.

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van sprekers en hun zienswijze op het Ontwerp-Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere. In deze overzichten kan iedere spreker de plaats in de nota vinden waar zijn of haar reactie is beantwoord.

Leeswijzer

De nota sluit wat betreft structuur, thema's en terminologie zoveel mogelijk aan op het Ontwerp-Tracébesluit. Dit betekent dat deze nota per deelgebied een hoofdstuk bevat waarin de voor dat deelgebied ingediende zienswijzen worden beantwoord. Elk hoofdstuk heeft vervolgens dezelfde thematische indeling. De hoofdstukken 1 tot en met 5 betreffen:

Deelgebied 1: A9 vanaf knooppunt Badhoevedorp tot en met knooppunt Holendrecht

Deelgebied 2: A9 vanaf knooppunt Holendrecht en tot knooppunt Diemen

Deelgebied 3: A2 vanaf knooppunt Holendrecht inclusief knooppunt Amstel, A10-oost inclusief knooppunt Watergraafsmeer en de A1 tot knooppunt Diemen

Deelgebied 4: A1 inclusief knooppunt Diemen tot knooppunt Muiderberg

Deelgebied 5: A6 inclusief knooppunt Muiderberg tot en met de aansluiting Almere buiten oost

Tot slot volgt hoofdstuk 6 waarin zienswijzen worden beantwoord die op het gehele project betrekking hebben of buiten het kader van het project vallen. Dit hoofdstuk heeft dezelfde thematische indeling als de overige hoofdstukken, met toevoeging van paragrafen over nut en noodzaak, gezondheid en versoberingsmaatregelen.

Hoofdstuk 1: Deelgebied 1 A9 vanaf knooppunt Badhoevedorp tot en met knooppunt Holendrecht

1.1. Ruimtelijke Ordening

1.1.1. Zienswijze

Inspreker 116

In het Ontwerp-Tracébesluit wordt niet ingegaan op de met dit project samenhangende gebiedsontwikkeling in Amstelveen, die onder andere inhoudt dat er een OV-knooppunt nabij de A9 en de Beneluxbaan wordt aangelegd. Uit talrijke stukken van de gemeente Amstelveen blijkt dat de ontwikkeling van de OV-knoop onlosmakelijk samenhangt met de aanleg van de Keizer Karel tunnel. De OV-knoop is daarom een voorziene ontwikkeling, waarvan de effecten in het MER moeten worden beschreven. Het MER dient op dit punt te worden aangepast.

Antwoord:

De plannen voor de gebiedsontwikkeling in Amstelveen worden gemaakt onder verantwoordelijkheid van de gemeente Amstelveen. De plannen zijn nog volop in ontwikkeling. Daar waar mogelijk wordt in het Tracébesluit SAA rekening gehouden met de plannen. Het gaat daarbij met name om de ontsluiting via het onderliggend wegennet en de plannen voor de ontwikkeling van een OV knoop nabij de kruising van de Beneluxbaan met de A9. Besluitvorming over de OV-knoop doorloopt een eigen procedure, waarbij de effecten afzonderlijk in beeld moeten worden gebracht.

Het besluit over de wegbuitbreiding Schiphol–Amsterdam– Almere wordt eerder genomen dan het besluit over de gebiedsontwikkelingsplannen van de gemeente Amstelveen. Zodra het Tracébesluit onherroepelijk is, is het een ruimtelijk plan dat de gemeente Amstelveen als uitgangspunt zal nemen voor de besluitvorming ten aanzien van de gebiedsontwikkeling.

1.1.2. Zienswijze

Inspreker 194

Uit het Ontwerp-Tracébesluit blijkt niet op welke wijze rekening is gehouden met de toekomstige ontwikkelingen van de gemeente Amstelveen. De gemeente wenst de stad een meer metropolitaan karakter te geven door het kernwinkelgebied uit te breiden en door de bouw van woningen. De ruimte op de tunnel wordt ingericht als "esplanade". Daarnaast wordt voorzien in een hoogwaardig openbaar vervoer-station. Ook is geen rekening gehouden met een groei van de bezoekersaantallen van het Stadshart. Uit het Ontwerp-Tracébesluit blijkt niet of, en zo ja, op welke wijze, rekening is gehouden met de druk op de bestaande infrastructuur die zal worden verhoogd door deze ontwikkelingen.

Antwoord:

Uitgangspunt voor het Tracébesluit is om het Stadshart bereikbaar te houden. Op het kaartmateriaal behorende bij het Tracébesluit staat aangegeven hoe het tracé vanaf de Meander naar de Keizer Karelweg loopt. Door dit tracé wordt de bereikbaarheid van het Stadshart vanuit het oosten gewaarborgd. Daarnaast zal een stadsstraat worden gerealiseerd die zorgt voor de aansluiting van de Keizer Karelweg op de Beneluxbaan.

1.1.3. Zienswijze

Inspreker 193

Het Ontwerp-Tracébesluit regelt niet op welke wijze het vervallen van de oostelijke toe- en afrit bij de Keizer Karelweg wordt ingepast. Daarom is de gemeente Amstelveen hier volledig vrij in gelaten en bestaat hierover veel rechtsonzekerheid. Op dit moment zijn slechts de "Uitgangspunten gebiedsvisie zone A9" van de gemeente Amstelveen openbaar. Deze uitgangspunten zijn echter zeer vaag en de gemeente Amstelveen heeft de stadsdialoog hierover uitgesteld omdat de plannen nog onvoldoende concreet zijn. Het is vooralsnog dan ook onduidelijk of op gemeentelijk niveau een adequate inpassing van het in het Ontwerp-Tracébesluit geplande tracé kan worden gerealiseerd.

Antwoord:

In tegenstelling tot hetgeen hierover in het Ontwerp-Tracébesluit wordt opgemerkt, zal de stadsstraat toch worden gerealiseerd op de wijze die is opgenomen in de Trajectnota/MER. Hiermee is een adequate inpassing van het in het Ontwerp-Tracébesluit geplande tracé verzekerd.

1.1.4. Zienswijze

Inspreker 194

Het Ontwerp-Tracébesluit dient een beschrijving te bevatten van de ruimtelijke gevolgen van het plan op de bredere omgeving en de wijze waarop inpassing zal geschieden. Dit is niet het geval, er bestaat nog geen duidelijkheid over de toekomstige bereikbaarheid van het Stadshart van Amstelveen.

Antwoord:

Wat betreft de toekomstige bereikbaarheid van het Stadshart, wordt verwezen naar de antwoorden op de zienswijzen 1.1.1, 1.1.2 en 1.1.3.

1.1.5. Zienswijze

Insprekers 166, 264

Het Ontwerp-Tracébesluit is ingegeven om de verkeersdruk op de binnenring van Amsterdam (A10) te ontlasten. Dit gaat ten koste van de omwonenden van de A9 (Amstelveen, Ouderkerk a/d Amstel).

Antwoord:

Het doel dat met het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere wordt nagestreefd, is verbetering van doorstroming op de rijkswegen die Schiphol, Amsterdam en Almere met elkaar verbinden, derhalve ook de A9. Het ontlasten van de binnenring van Amsterdam door het omleggen van de verkeersstromen naar de A9 is geen doelstelling van het project. De verbreding van de A9 is ingegeven door het huidige en in de toekomst verwachte capaciteitsgebrek op dit gedeelte van de A9. Deze uitbreiding valt binnen de wettelijke kaders met betrekking tot lucht- en geluidskwaliteit.

1.1.6. Zienswijze

Inspreker 264

Inspreker geeft aan dat in de stukken nergens wordt vermeld wat de gunstige effecten van de verbreding van de A2 zijn.

Antwoord:

Het voor de doorstroming van het verkeer op de A9 gunstige effect van de verbreding van de A2 is uitgangspunt voor het project weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere en dus meegenomen in alle berekeningen. Door de verbreding van de A2 kan het verkeer op de A9 vanuit de richting Amstelveen in de avondspits goed afstromen en ontstaat er minder snel file voor knooppunt Holendrecht. De verbindingsboog van de A9 naar de A2 richting Utrecht wordt uitgebreid zodat de capaciteit verhoogd wordt. De afstroom van verkeer ter hoogte van Ouderkerk a/d Amstel zal dus verbeteren.

1.2. Verkeersveiligheid

1.2.1. Zienswijze

Inspreker 158

Volgens het tunnelveiligheidsplan voor de Keizer Karel tunnel beschikken de hoofdbuizen over 4 rijstroken met een vluchtstrook. Volgens het Ontwerp-Tracébesluit bestaan de tunnelbuizen uit 4 rijstroken met reservering voor een toekomstige extra rijstrook. Er moet op korte termijn duidelijkheid worden geboden over de toekomstige situatie omdat dit bepalend is voor de risicoanalyses.

Antwoord:

Uitgangspunt voor het project weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is 2x4 rijstroken in de Keizer Karel tunnel en 2x3 rijstroken op de hoofdrijbanen van de Gaasperdammertunnel. In het ontwerp voor de tunnel wordt wel ruimte gereserveerd ten behoeve van een extra rijstrook in de toekomst. Het Tracébesluit voorziet echter niet in de aanleg van een extra rijstrook. Om die reden is in de risicoanalyse uitgegaan van 4 rijstroken met een vluchtstrook. Mocht op zekere termijn in de toekomst, de ruimtereservering worden ingericht als extra rijstrook, dan is op dat moment een nieuw tunnelveiligheidsplan nodig inclusief een nieuwe risicoanalyse.

1.2.2. Zienswijze

Insprekers 166, 264

Enkele insprekers twijfelen aan het nut en de veiligheid van het ontwerp van de wisselstrook op de A9.

Antwoord:

De wisselstrook is nodig om verkeer vanuit de richting Almere (A6) en 't Gooi (A1) rechtstreeks naar de A9 bij Ouderkerk aan de Amstel te brengen. Indien niet voor een wisselstrook zou worden gekozen, dan zou elke rijbaan in beide richtingen breder moeten worden uitgevoerd. Met dynamische verkeersmodellen is aangetoond dat het verkeer dan vooral in de knooppunten vastloopt, omdat er te veel verkeer door elkaar gaat lopen. Het toepassen van de wisselbaan leidt er toe dat verkeer dat hier gebruik van maakt in de knooppunten Muiderberg, Diemen en Holendrecht niet wordt gehinderd door wevend verkeer. De wisselstrook biedt daarmee het doorgaande verkeer van de A6 naar de A9 een snelle en veilige verbinding. Ter vergelijking, de huidige wisselstrook op de A1 is ook een van de drukst bereden rijstroken van het Noord-Hollandse wegennet en zorgt daar op spitsmomenten voor de gewenste ontlasting van de reguliere rijstroken. In de richtlijnen voor het ontwerp van autosnelwegen ontbreekt op dit moment het ontwerp van een wisselstrook nog. Hierdoor is voor de wisselstrook in het knooppunt Holendrecht maatwerk verricht. De strook voert langs de bestaande noordelijke rijbaan van het knooppunt. Hierdoor zou de indruk kunnen worden gewekt dat bij openstelling in de richting van Diemen er tegen het verkeer in wordt gereden. Door het nemen van afscherpende maatregelen wordt het doorzicht (zowel bij dag als bij nacht) tussen de wisselstrook en de reguliere rijbaan ontnomen. Deze worden zodanig geplaatst dat eventuele schrikreacties uitblijven. Ten aanzien van het stijgende weggedeelte wordt extra aandacht besteed aan verlichting zodat deze niet over de schermen heen zal schijnen. In hoofdstuk 8 van de Toelichting op het Ontwerp-Tracébesluit is opgenomen welke maatregelen genomen worden om het ontwerp van de wisselstrook binnen knooppunt Holendrecht voldoende verkeersveilig te maken.

1.3. Luchtkwaliteit

1.3.1. Zienswijze

Inspreker 3

Vrees voor overmatige CO₂ emissie door intensiever verkeer (auto en OV) van en naar het stadshart Amstelveen via de Keerpuntweg en langs Meander toren 6.

Antwoord:

Langs de Meander toren zal na uitvoering van de Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere inderdaad meer verkeer gaan rijden waardoor de CO₂-emissies zullen toenemen. De CO₂-concentraties in de buitenlucht zijn echter niet schadelijk voor de gezondheid, ook niet langs een drukke weg. CO₂ heeft alleen in hoge concentraties een negatief effect op de gezondheid. Dergelijk hoge concentraties komen niet in de buitenlucht voor. Er is daarom ook geen grenswaarde voor CO₂ opgenomen in de Wet milieubeheer. (In de wet zijn alle grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen opgenomen die gericht zijn op de bescherming van de gezondheid van mensen.)

De aandacht voor het terugdringen van CO₂-emissies heeft te maken met het feit dat CO₂ een broeikasgas is. Broeikasgassen zorgen voor de opwarming van de aarde. Over de reductie van CO₂-emissies zijn internationale afspraken gemaakt. Voor het Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere hoeven de CO₂-emissies niet onderzocht te worden.

Hoewel met de Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere meer verkeer gaat rijden langs de Meander toren, zullen toekomstige concentraties van luchtverontreinigende stoffen (zoals fijn stof), na uitvoering van Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, lager zijn dan de huidige concentraties. Dat komt doordat de Europese Unie steeds strengere emissie-eisen voor het verkeer vaststelt. Nieuwe voertuigen worden daardoor steeds schoner. Doordat het wagenpark continu vernieuwt, wordt het verkeer steeds schoner. De meetresultaten van het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit, in beheer van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, bevestigen deze dalende trend van de luchtverontreiniging. Dit positieve effect speelt zowel met als zonder Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere.

Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is bovendien opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden

genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijn voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van (dreigende) grenswaardenoverschrijdingen, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat in heel Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.

1.3.2. Zienswijze

Inspreker 13

De nieuwe Jan Hekman School bevindt zich binnen 300 meter van de A9. De uitbreiding van de A9 leidt daardoor tot onverantwoorde blootstelling aan fijn stof en andere uitstoot.

Antwoord:

Te hoge concentraties fijn stof en andere luchtverontreinigende stoffen zijn inderdaad niet goed voor de gezondheid. In de Wet milieubeheer zijn daarom grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen opgenomen ter bescherming van de menselijke gezondheid. Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen - zowel vóór als na de openstelling van de verbrede A9 - voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit (dreigen te) worden overschreden, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat in heel Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.

1.3.3. Zienswijze

Insprekers 13, 264

Luchtonderzoek bij het MER houdt geen rekening met extra verontreiniging door optrekkend / stilstaand / afremmend verkeer bij verzorgingsplaats De Ronde Hoep. Mede hierdoor heeft er geen goede belangenafweging plaatsgevonden om tot de keuze van de locatie van deze verzorgingsplaats te komen.

Antwoord:

Het klopt dat in het luchtkwaliteitonderzoek bij het MER geen rekening is gehouden met optrekkend/stilstaand/afremmend verkeer bij verzorgingsplaats De Ronde Hoep. Het instrument m.e.r. is ook niet bedoeld om zeer gedetailleerd concentraties van verontreinigende stoffen inzichtelijk te maken; enkel de vergelijking van alternatieven staat voorop, waarbij luchtkwaliteit slechts één van de onderdelen is waarop wordt beoordeeld. Dit heeft geleid tot de locatiekeuze binnen het project. Wel is rekening gehouden met het verkeer in de file op de snelweg. Indien ook rekening gehouden zou worden met optrekkend/stilstaand/afremmend verkeer bij verzorgingsplaats De Ronde Hoep, zou dit niet leiden tot andere concentraties op locaties waar mensen langdurig worden blootgesteld aan luchtverontreinigende stoffen. Ook zou dit de keuze van de locatie van de verzorgingsplaats niet beïnvloeden.

Ten overvloede merken wij op dat de juridische grondslag voor het onderdeel luchtkwaliteit wordt ingevuld met het NSL. Omdat het project in deze programmatische aanpak is meegenomen wordt - zowel vóór als na de openstelling van de verbrede A9 - voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt sprake is van een (dreigende) grenswaardenoverschrijding, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat in heel Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.

1.3.4. Zienswijze

Inspreker 30

Verzoek om aan het geluidscherm stroomdraden te bevestigen om door middel van elektrostatisch veld stofdeeltjes aan te trekken ter verbetering van de luchtkwaliteit.

Antwoord:

Vooralsnog is niet wetenschappelijk bewezen dat het door de inspreker voorgestelde innovatieve geluidscherm de luchtkwaliteit meer verbetert dan een regulier geluidscherm.

Met de gemeenten Ouder-Amstel en Diemen is afgesproken dat een proefopstelling langs de A10-oost wordt geplaatst om de effectiviteit van elektrostatische filters op geluidschermen te testen. Deze proefopstelling zal in de eerste helft van 2011 gedurende meerdere maanden gaan draaien.

Overigens is het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van (dreigende) grenswaardenoverschrijdingen, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat in heel Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer. Vanwege het NSL is het dus niet nodig binnen Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere maatregelen, zoals de voorgestelde stroomdraden, te treffen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

1.3.5. Zienswijze

Inspreker 71

Wordt de tunnel bij Amstelveen ook gebouwd wegens de luchtverontreiniging?

Antwoord:

Nee. De tunnel in Amstelveen wordt gebouwd om de geluidhinder te beperken en de wijken aan weerszijden van de A9 met elkaar te verbinden. Hierdoor wordt de leefbaarheid verbeterd, de barrièrewerking verminderd en worden ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

1.3.6. Zienswijze

Insprekers 116, 224, 256

Er moet onderzoek gedaan worden naar de verontreiniging bij de tunnelmonden, anders is het Ontwerp-Tracébesluit ondeugdelijk. Bij oostelijke tunnelmond overkapping aanbrengen. Zonder afdoende maatregelen zijn schoollocaties (Amstelwijs) niet meer geschikt.

Antwoord:

Te hoge concentraties fijn stof en andere luchtverontreinigende stoffen zijn inderdaad niet goed voor de gezondheid. In de Wet milieubeheer zijn daarom grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen opgenomen ter bescherming van de menselijke gezondheid.

Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Om de effecten van de tunnelmonden op de juiste wijze in de Monitoringstool (het rekenprogramma van het NSL) op te nemen, is nader onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit bij de tunnelmonden van de nieuwe Keizer Karel tunnel. Met behulp van windtunnelonderzoek is nagegaan of zich bij de tunnelmonden knelpunten zullen voordoen. Uit dit onderzoek blijkt dat bij de tunnelmonden voldaan wordt aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer. Daarom zijn maatregelen bij de tunnelmonden niet nodig. De resultaten van het windtunnelonderzoek zijn verwerkt in de Monitoringstool.

Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat de luchtkwaliteit minder verbetert dan verwacht, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat in heel Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer. Vanwege het NSL is het dus niet nodig binnen Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere maatregelen te treffen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

1.3.7. Zienswijze

Inspreker 142

Tijdens een informatieavond heeft de GGD een toelichting gegeven over het wonen en werken dicht bij de snelweg. Het verhaal van de GGD staat in feite haaks op de conclusies van de onderzoeken. Inspreker krijgt stellig de indruk dat naar een bepaalde uitkomst wordt toegeredeneerd om aan te tonen dat aan alle normen wordt voldaan.

Antwoord:

Te hoge concentraties fijn stof en andere luchtverontreinigende stoffen zijn inderdaad niet goed voor de gezondheid. In de Wet milieubeheer zijn daarom grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen opgenomen ter bescherming van de menselijke gezondheid. Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL jaarlijks

gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat de luchtkwaliteit minder verbetert dan verwacht, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat in heel Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.

Hoewel er met het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere meer verkeer gaat rijden, zullen de toekomstige concentraties, na uitvoering van het project, lager zijn dan de huidige concentraties. Dat komt doordat de Europese Unie steeds strengere emissie-eisen voor het verkeer vaststelt. Nieuwe voertuigen worden daardoor steeds schoner. Doordat het wagenpark continue vernieuwt, wordt het verkeer dus steeds schoner. De meetresultaten van het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit, in beheer van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, bevestigen deze dalende trend van de luchtverontreiniging. Dit positieve effect speelt zowel met als zonder het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere.

1.3.8. Zienswijze

Inspreker 193

Het schrappen van de stadsstraat leidt tot meer verkeer op het onderliggend wegennet. Dit verslechtert de luchtkwaliteit.

Antwoord:

Mede naar aanleiding van de zienswijzen is de zogenaamde 'stadsstraat' (de oost-westverbinding in Amstelveen door middel van de verlegde Burgemeester Rijnderslaan en de Verlegde Keerpuntweg) weer opgenomen in het Tracébesluit. De oostelijke op- en afrit van de A9 naar de Keizer Karelweg komt te vervallen in verband met het feit dat er in tunnels geen op- en afritten mogen zijn. Om deze op- en afrit in stand te houden is de zogenaamde 'stadsstraat' ontworpen en opgenomen in het Tracébesluit.

Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In het NSL wordt niet alleen rekening gehouden met de emissies van rijkswegen, maar ook met de emissies van het onderliggend wegennet. Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL sinds 2009 jaarlijks voor heel Nederland gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van (dreigende) grenswaardenoverschrijdingen, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat in heel Nederland tijdig wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.

1.3.9. Zienswijze

Inspreker 256

Tijdens de aanleg van de tunnel zal er door het intensieve verkeersgebruik tijdens de werkzaamheden sprake zijn van een zeer hoge concentratie fijnstof en stikstofdioxide op het schoolplein en in de schoolgebouwen. Dit is onwenselijk.

Antwoord:

Effecten tijdens de bouw worden onderzocht in de voorbereiding op de uitvoering. Bij de keuze voor een aannemer, die het project gaat realiseren, is reductie van overlast door de aanleg een belangrijk aspect. In het contract met de aannemer zullen hierover nadere afspraken worden opgenomen.

1.3.10. Zienswijze

Inspreker 211

Hogere concentraties fijnstof vanwege verbreding en het 30 meter dichterbij komen van de weg heeft gevolgen voor biologisch melkvee.

Antwoord:

In de Wet milieubeheer zijn grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen opgenomen ter bescherming van de menselijke gezondheid. Er gelden geen specifieke grenswaarden voor biologisch melkvee. Hoewel met de Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere meer verkeer gaat rijden over het tracé, zullen de toekomstige concentraties, na uitvoering van Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, lager zijn dan de huidige concentraties. Dat komt doordat de Europese Unie steeds strengere emissie-eisen voor het verkeer vaststelt. Nieuwe voertuigen worden daardoor steeds schoner. Doordat het wagenpark continu vernieuwt, wordt het verkeer dus steeds schoner. De meetresultaten van het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit, in beheer van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, bevestigen deze dalende trend van de luchtverontreiniging. Dit positieve effect speelt zowel met als zonder Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere.

1.4. Geluid

Algemeen

In deze Nota van Antwoord worden enkele termen gebruikt die uitleg behoeven. In de onderstaande begrippenlijst worden de belangrijkste begrippen toegelicht.

Saneringswoning

Een saneringswoning is een woning die op 1 maart 1986 een geluidsbelasting hoger dan 60 dB(A) ondervond.

Congestie

De term *congestie* is gelijk aan file of vertraging.

Cumulatieve geluidsbelasting

De *cumulatieve geluidsbelasting* is de geluidsbelasting van meerdere bronnen (zoals wegverkeer, railverkeer, industrie en luchtvaart) bij elkaar opgeteld. De rekenmethode voor het cumuleren is vastgelegd in het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006".

Vigerende wet- en regelgeving

De term *vigerende wet- en regelgeving* houdt in dat het de wet- en regelgeving is die nu van toepassing is.

Hogere waarde

Ontheffingen voor de geluidsbelasting op de gevel worden in de Wet geluidhinder "hogere waarden" genoemd. De hogere waarden betreffen voor dit Tracébesluit de geluidsbelasting die Rijkswaterstaat verwacht voor het jaar 2030, na wijziging van de weg en na uitvoering van de geluidbeperkende maatregelen volgens het Tracébesluit. De hogere waarden worden via een formele procedure vastgelegd, nadat vaststaat dat de geluidbelasting op de gevels met doelmatige bron- en overdrachtsmaatregelen niet (verder) kan worden terug gebracht tot de geldende grenswaarde. Bij de geluidsgevoelige gebouwen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, moet worden nagegaan of de geluidsbelasting binnen deze gebouwen voldoet aan de eisen volgens artikel 111a van de Wet geluidhinder. Als deze geluidsbelasting te hoog is, zal Rijkswaterstaat aanbieden de gevels van de geluidsgevoelige ruimten akoestisch te isoleren.

Snelhedenbeleid

De huidige snelheidslimieten zijn gebaseerd op het snelhedenbeleid zoals dat in 1988 met de Tweede Kamer is vastgesteld (Kamerstukken II, 1987-1988, 20 366, nr. 2) en is herbevestigd in de brief van de Minister van Justitie van 18 februari 2003 (Kamerstukken II, 2002-2003, 28 600 XII, nr. 79).

1.4.1. Zienswijze

Insprekers 13, 24, 25, 29, 32, 38, 166, 206, 241

Er moeten meer maatregelen getroffen worden om geluidsoverlast vanwege het nieuwe tankstation Ronde Hoep te beperken en vrij zicht op de polder te garanderen.

Antwoord:

Het geluid bij de woningen langs de Bullewijk wordt bepaald door het geluid door het verkeer op de A9 en het geluid vanwege het nieuwe tankstation. Door de ligging van de woningen ten opzichte van de A9 en het tankstation, dat aan de zuidzijde van de A9 is gelegen, is het geluid van het verkeer op de A9 bepalend. Ook voor de situatie waarbij er schermen staan langs de A9. Bij de modellering waarmee de geluidsniveaus zijn uitgerekend, is het verkeer dat afslaat naar het tankstation meegenomen op de hoofdrijbaan. Daarmee worden in de berekeningen hogere geluidsniveaus berekend dan er feitelijk zullen optreden. Voor het bepalen van de hoogte van maatregelen is voor de bewoners daarmee een gunstig uitgangspunt gekozen. Verkeer dat van en naar het nieuwe tankstation rijdt, zal namelijk een lagere rijsnelheid hebben (en daarmee een lager geluidsniveau hebben) dan het verkeer dat niet naar het nieuwe tankstation toe rijdt. Ook rijdt in werkelijkheid het invoegende verkeer ook dicht bij het scherm dan in het geluidmodel is meegenomen. Omdat het geluid van verkeer dat dicht bij een geluidsscherp rijdt beter wordt gereduceerd dan het geluid van het verkeer verder weg, zal ook hierdoor het werkelijke geluidsniveau bij de woningen lager zijn dan uit modelberekeningen volgt. Ondanks dat er geen scherm bij het tankstation zelf zal worden geplaatst, zorgen de geluidsschermen die langs de invoegstrook geplaatst worden voor een afname van het geluidsniveau bij de woningen langs de Bullewijk. Bij het beoordelen van de geluidsniveaus is zowel de Wet geluidhinder als de bestuurlijke overeenkomst tussen o.a. de gemeente Ouder-Amstel en het Rijk in acht genomen. Extra maatregelen bij het nieuwe tankstation zijn daarom niet vereist en zijn niet in het Tracébesluit opgenomen.

De bestaande begroeiing ter plaatste van de verzorgingsplaats zal voor een groot gedeelte worden verwijderd. Na realisatie van de verzorgingsplaats zal dit gedeeltelijk weer worden hersteld. Op de bovenste helft van het talud komt begroeiing terug. Deze begroeiing betreft struweel en geen hoge bomen. Hierdoor zal het in de toekomst niet mogelijk zijn vanaf de snelweg op de boerderij en in de tuin van de inspreker te kijken. Het klopt dat één van de uitgangspunten is dat het zicht vanuit het benzinestation en de verzorgingsplaats op de polder "De Ronde Hoep" gewaarborgd blijft. Wel zal het benzinestation landschappelijk ingepast zal worden, wat inhoudt dat er bomen en struiken rondom de verzorgingsplaats komen.

Met de hiervoor genoemde inpassingsmaatregelen blijft een vrij zicht vanuit het benzinestation/de verzorgingsplaats op de polder nog steeds mogelijk, terwijl het zicht vanuit de polder op het benzinestation/de verzorgingsplaats en A9 wordt onttrokken.

1.4.2. Zienswijze

Insprekers 24, 30, 38

Er is geen rekening gehouden met reflectie van schermen aan noordzijde van de A9 waardoor schermen aan de zuidzijde hoger moeten zijn.

Antwoord:

De geluidschermen worden akoestisch absorberend uitgevoerd, waardoor geluidtoename door reflecties zoveel mogelijk beperkt wordt. Bij het berekenen van de geluidniveaus is rekening gehouden met de kleine reflectie in het scherm die nog zal optreden. Samen met deze reflectie worden de geluidniveaus getoetst aan de geluideisen. Met de in het (Ontwerp-)Tracébesluit opgenomen schermen wordt voldaan aan de geluideisen uit de Wet geluidhinder en de aanvullende bestuurlijke overeenkomst van het Rijk met de gemeente Ouder-Amstel. Een verhoging van de schermen is daarom niet aan de orde.

1.4.3. Zienswijze

Insprekers 13, 24, 25, 26, 28, 33, 35, 38, 39, 130, 166, 206, 211, 216, 241, 288, 360

Geluidschermen aan de A9 bij Ouderkerk aan de Amstel moeten hoger, met extra luifel en/of langer (doortrekken tot aan de A2) worden uitgevoerd. Er moeten ook geluidschermen komen bij de recreatiegebieden ten oosten van Ouderkerk aan de Amstel.

Antwoord:

Bij het beoordelen van de geluidniveaus is zowel de Wet geluidhinder als de bestuurlijke overeenkomst tussen de gemeente Ouder-Amstel en het Rijk in acht genomen. In de aanvullende bestuurlijke overeenkomst die het Rijk met onder andere de gemeente Ouder-Amstel heeft gesloten, is aangegeven dat de toekomstige geluidbelasting bij woningen per geluidbron niet meer mag zijn dan het laagste van de volgende geluidniveaus:

- het berekende geluidniveau in 2008;
- een eerder afgegeven hogere waarde.

Hierbij geldt dat een geluidniveau gelijk of lager dan 48 dB in alle gevallen toelaatbaar is. Voor de recreatieplas zijn geen eisen gesteld in de Wet geluidhinder of de bestuurlijke overeenkomst. Wel is het zo dat de recreatieplas profiteert van het geluidreducerende asfalt dat wordt aangelegd. Ook het geluidscherm langs de A9 aan de westzijde van de recreatieplas draagt bij aan een vermindering van het geluid. De eisen uit zowel de Wet geluidhinder als de bestuurlijke overeenkomst worden in acht genomen. Er worden daarom niet meer maatregelen genomen om de geluidniveaus verder terug te dringen.

1.4.4. Zienswijze

Insprekers 25, 31

Insprekers geven alternatieven aan voor de uitvoering van de geluidschermen, te weten het scherm vanaf Bullewijk hoger maken en doortrekken naar de A2 respectievelijk het plaatsen van losse scherm delen als een cascade waardoor meer geluidsreductie zou optreden.

Antwoord:

Bij het beoordelen van de geluidniveaus is zowel de Wet geluidhinder als de bestuurlijke overeenkomst tussen verschillende gemeenten en het Rijk in acht genomen. Aan deze voorwaarden wordt voldaan met de geplande aaneengesloten schermen. Hoe de schermen uiteindelijk worden uitgevoerd is in dit stadium nog niet bekend. Het scherm zal zo geconstrueerd worden dat de geluidreducerende eigenschappen minimaal gelijkwaardig zijn aan de schermen waarmee in het geluidmodel is gerekend.

Voor de bouw van de geluidschermen zal een omgevingsvergunning (voormalige bouwvergunning) aangevraagd worden bij de betreffende gemeente. De gemeente toetst de omgevingsvergunning aan redelijke eisen van welstand. In het kader van de omgevingsvergunning kan worden ingesproken over de vormgeving van het scherm.

1.4.5. Zienswijze

Inspreker 29

Geluidwerende maatregelen zouden op piekbelasting moeten zijn gebaseerd en niet op gemiddelden.

Antwoord:

Uit onderzoek blijkt dat de relatie tussen gezondheid en geluidniveau met name naar voren komt bij het gemiddelde geluidniveau L_{den} en minder bij piekgeluiden. Dat komt omdat bij het beoordelen van de hinder de groei van het verkeer sterker naar voren komt bij gemiddelde geluidniveaus dan bij piekniveaus. Bij piekniveaus zijn veelal passages van vrachtwagens bepalend. Als het verkeer groeit, zal het piekniveau bij een (of meer gelijktijdige) vrachtwagenpassage(s) ongeveer gelijk blijven. Daarom is bij de beoordeling van wegverkeer de normstelling gebaseerd op het gemiddelde geluidniveau L_{den} . Deze beoordeling is ook verwerkt in een passende normstelling. Voor piekgeluiden zijn geen normen in de Wet geluidhinder opgenomen. De gehanteerde werkwijze komt overeen met het wettelijk voorgeschreven "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006".

1.4.6. Zienswijze

Inspreker 29

Waar zijn de geluidmodellen op gebaseerd?

Antwoord:

Wettelijk is voorgeschreven dat het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006" moet worden gebruikt om de geluidsbelasting te bepalen. De geluidmodellen zijn daarom overeenkomstig dit voorschrift opgesteld. In het geluidmodel is per voertuigcategorie (lichte, middelzware en zware motorvoertuigen, waarbij lichte motorvoertuigen met name de personenwagens zijn) een gemiddelde geluidemissie opgenomen die hoort bij de ter plaatse geldende maximum snelheid en wegdekverharding. In het geluidmodel is op grond van actuele data de informatie verwerkt over o.a. de hoogte van het maaiveld, de gebouwen en de bodemgebieden.

1.4.7. Zienswijze

Insprekers 13, 29, 166, 211, 241

Er moeten geluidmetingen worden uitgevoerd, de berekeningen zijn niet betrouwbaar.

Antwoord:

De geluidniveaus zijn bepaald met berekeningen en niet met metingen. Daarvoor zijn de volgende redenen:

- 1) Om te bepalen waar sprake is van sanering schrijft de Wet geluidhinder voor de geluidsniveaus voor het jaar 1986 te bepalen. Deze zijn enkel met berekeningen achteraf alsnog vast te stellen.
- 2) De Wet geluidhinder schrijft voor dat het geluidsniveau ná de voorgenomen aanpassing van de weg en met de toekomstige verkeersintensiteiten bepaald moet worden. Dat is meestal de situatie 10 jaar na de wijziging. Dit geluidsniveau is enkel met berekeningen te voorspellen. Deze situatie is immers nog niet gerealiseerd.
- 3) De Wet geluidhinder schrijft verder voor dat de te beoordelen geluidsniveaus:
 - betrekking hebben op een jaargemiddeld verkeersbeeld;
 - gemiddeld zijn over het hele etmaal, waarbij voor de avond en de nacht een straftoeslag wordt meegenomen;
 - enkel betrekking hebben op het geluid van het verkeer op de te wijzigen weg. Het geluid door andere geluidsbronnen zoals treinverkeer, verkeer op andere wegen en luchtvaartverkeer dient buiten beschouwing gelaten te worden.

Het direct meten van het geluid is daardoor zelfs voor de huidige situatie niet mogelijk. Om uit metingen het geluidsniveau te bepalen, dat nodig is voor toetsing aan de grenswaarden uit de Wetgeluidhinder, is daarom altijd een rekenslag nodig.

De gebruikte rekenmethode is gebaseerd op de theoretische kennis over geluid en aangevuld met en geijkt aan een zeer grote hoeveelheid metingen. In opdracht van het Ministerie van VROM (nu Infrastructuur en Milieu) worden jaarlijks permanente metingen uitgevoerd langs Rijkswegen. Hieruit blijkt dat voor geluid door wegverkeer, tot op afstanden die relevant zijn voor dit onderzoek, berekeningen en metingen goed overeen komen.

1.4.8. Zienswijze

Insprekers 29, 185, 186

Bij bepaalde windrichtingen is het geluid duidelijk hinderlijker.

Antwoord:

Wettelijk is voorgeschreven dat het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006" moet worden gebruikt om de geluidsbelasting te bepalen. De geluidberekeningen zijn daarom overeenkomstig dit voorschrift uitgevoerd. Het berekende geluidsniveau is een gemiddelde over een jaar. Effecten die

slechts gedurende een beperkte periode optreden, zoals nat wegdek, worden daarom buiten beschouwing gelaten. De windrichting is van invloed op het geluidsniveau en het rekenmodel houdt hier rekening mee. Van de meteorologische condities wordt ook een gemiddelde over een jaar genomen, evenals de andere variërende parameters.

1.4.9. Zienswijze

Inspreker 30

Inspreker verzoekt om op de A9 ter hoogte van de Achterdijk (Ouderkerk a/d Amstel) dubbellaags ZOAB toe te passen.

Antwoord:

Ter hoogte van de Achterdijk wordt op de A9 tweelaags ZOAB toegepast op alle rijstroken.

1.4.10. Zienswijze

Inspreker 31

Op het moment dat de A9 wordt verbreed dient het op dat moment bekende meest stille asfalt te worden toegepast.

Antwoord:

Daar waar het akoestisch nodig is en financieel mogelijk is, wordt tweelaags ZOAB toegepast. Van stillere wegdekken is dit het meest stille asfalt dat voldoet aan alle eisen die Rijkswaterstaat aan wegverhardingen stelt. Naast eisen voor geluid gelden er ook eisen over veiligheid, kosten, beheer en onderhoud. De uiteindelijk te realiseren verharding is daarmee het meest stille asfalt dat op dit moment bekend is.

1.4.11. Zienswijze

Insprekers 74, 166

Er vindt een te hoge geluidsbelasting plaats op het Groene Hart en polder de Ronde Hoep.

Antwoord:

Bij het beoordelen van de geluidsniveaus is zowel de Wet geluidhinder als de bestuurlijke overeenkomst tussen o.a. de gemeente Ouder-Amstel en het Rijk in acht genomen. In de aanvullende bestuurlijke overeenkomst die het Rijk met o.a. de gemeente Ouder-Amstel heeft gesloten is aangegeven dat de toekomstige geluidbelasting op een woning per geluidbron niet meer mag zijn dan het laagste van de volgende geluidsniveaus:

- het berekende geluidniveau in 2008;
- een eerder afgegeven hogere waarde.

Hierbij geldt dat een geluidniveau lager of gelijk aan 48 dB in alle gevallen toelaatbaar is. Vanwege de geplande geluidschermen en het tweelaags ZOAB zal het geluidniveau bij de woningen aan de zuidzijde van de A9 in bijna alle gevallen afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Deze geluidreducerende maatregelen zorgen ook verder in de Ronde Hoep en in het Groene Hart voor een geluidreductie. Er zullen daarom niet meer maatregelen worden genomen om de geluidsniveaus verder terug te dringen.

1.4.12. Zienswijze

Inspreker 166

Betekent het dat het hanteren van de norm (StandStill 2008) zou betekenen dat de geluidsbelasting nog kan groeien tot aanvang van de uitvoering van de werkzaamheden in 2014 (of verder afhankelijk van start project) en dat daar geen enkel plafond aan zit?

Antwoord:

De huidige Wet geluidhinder voorziet niet in een regeling om onderzoek naar maatregelen te doen vanwege de autonome toename van de verkeersintensiteit. Alleen als een weg fysiek wordt gewijzigd, wordt er getoetst aan de eisen uit de wet. Tot de aanvang van de werkzaamheden worden er in het kader van dit project geen maatregelen genomen om het geluid te reduceren. De maatregelen die vanwege dit project worden genomen zijn echter gebaseerd op Stand Still 2008 en worden niet anders vanwege de start van de werkzaamheden in 2014. De groei die in de periode 2008 tot 2014 plaats vindt wordt door de maatregelen van dit project volledig gecompenseerd. Er is wel een wetswijziging in voorbereiding waarbij geluidproductieplafonds worden ingevoerd. Met de invoering van deze geluidproductieplafonds wordt de geluidproductie van de snelwegen in de toekomst bewaakt. Bij goedkeuring door het parlement treedt de wetswijziging die deze geluidproductieplafonds regelt medio 2011 of in 2012 in werking. Voor de snelwegen in dit project wordt de geluidproductie dan vastgelegd en begrensd op de uitgangspunten van het Tracébesluit. Daarmee wordt bij invoering van geluidproductieplafonds de omgeving in de toekomst wel beschermd tegen geluidtoename als gevolg van de groei van het verkeer.

1.4.13. Zienswijze

Insprekers 13, 166, 241, 256

Insprekers verwachten lawaaihinder tijdens de bouw wegens ontbreken van schermen langs de A9.

Antwoord:

Tijdens de bouw van de wegwitbreiding wordt lawaaihinder zoveel mogelijk beperkt. Dit wordt bereikt door aan de aannemer eisen te stellen ter beperking van de hinder. De eisen hebben betrekking op het inzetten van stille bouwtechnieken voor locaties en tijdstippen waar te veel hinder te verwachten is. De eisen hebben ook betrekking op locaties waar de bestaande schermen staan die door de wegaanpassing verplaatst dienen te worden. Tussen de periode dat deze schermen verwijderd worden en weer opnieuw worden opgebouwd, zijn tijdelijke schermen voorzien. Daarmee wordt voorkomen dat bewoners een grote geluidtoename krijgen door het tijdelijk ontbreken van bestaande afscherming. Naast deze eisen dient de aannemer tijdens de bouw te werken binnen wettelijke verplichtingen op gebied van geluid en trillingen. Bij de gunning van de werkzaamheden zal Rijkswaterstaat daarop toetsen. Tevens stelt de gemeente bij het afgeven van de omgevingsvergunning eisen ter beperking van de geluidhinder tijdens de bouw. Daar moet de aannemer ook aan voldoen.

1.4.14. Zienswijze

Inspreker 182

Inspreker wenst geluidisolatie als toename meer dan de in 2030 verwachte 2 dB wordt, die nu is aangegeven.

Antwoord:

Voor uw woning is op alle drie verdiepingen een geluidsniveau bepaald. Daaruit blijkt dat in de huidige situatie voor de begane grond het geluidniveau het laagst is en voor de overige niveaus hoger. Als gevolg van de verbreding van het tracé neemt op de begane grond het geluidniveau 1 dB toe. Voor deze gevel zal een hogere waarde worden vastgesteld. Op de overige twee niveaus neemt het geluidniveau, door de maatregelen uit het Tracébesluit, met 5 tot 6 dB af en wordt er geen hogere waarde vastgesteld. Door een wijziging in het wegontwerp wordt het in het Ontwerp-Tracébesluit geplande geluidscherm aan de noordzijde van de hoofdrijbaan verplaatst naar de noordzijde van de nieuwe parallelweg. Daardoor neemt voor de meeste woningen in de Operabuurt het geluidniveau verder af. Na afronding van het Tracébesluit dient Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat bij woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld, de wettelijke grenswaarde in de woning niet wordt overschreden. Indien de bestaande gevel onvoldoende isolatie biedt doet Rijkswaterstaatsinspreker een voorstel voor isolatiemaatregelen. De eventuele kosten zijn voor rekening van Rijkswaterstaat.

Vooralsnog voorziet de Wet geluidhinder na vaststelling van het (Ontwerp-)Tracébesluit, en de daarin vastgestelde hogere waarden, niet in handhaving van geluidsniveaus. Alleen als een weg fysiek wordt gewijzigd wordt getoetst aan de wettelijke normen. Echter, er is een wetswijziging in voorbereiding waarbij geluidproductieplafonds worden ingevoerd. Met de invoering van deze geluidproductieplafonds wordt de geluidproductie van de snelwegen in de toekomst bewaakt. Bij goedkeuring door de Tweede en Eerste Kamer treedt deze wetswijziging medio 2011 of in 2012 in werking. Voor de snelwegen in dit project wordt de geluidproductie dan vastgelegd en begrensd op de uitgangspunten van het Tracébesluit. Daarmee wordt bij invoering van geluidproductieplafonds de omgeving in de toekomst wel beschermd tegen geluidtoename als gevolg van de groei van het verkeer.

1.4.15. Zienswijze

Inspreker 182

Als de tunnel van de A9 niet wordt aangelegd terwijl de weg wel wordt verbreed, dan dient hetzelfde geluidniveau gegarandeerd te worden.

Antwoord:

Als gevolg van het realiseren van de in het Tracébesluit opgenomen tunnel ter hoogte van de A9, wordt de geluidssituatie ter plaatse structureel verbeterd. De situatie zonder tunnel maakt geen deel uit van dit Tracébesluit. Daarmee biedt dit Tracébesluit ook geen wettelijke basis voor de wijziging van A9 zonder aanleg van de tunnel. Daar is een nieuw Ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit voor nodig.

1.4.16. Zienswijze

Insprekers 183, 185, 186, 224

De geluidhinder aan het uiteinde van de tunnel wordt zeer groot. Het tunneleinde aan de Oostkant van Amstelveen moet voorzien worden van een overkapping zodat het geluid pas ver van de woningen en buiten de wijk vrij komt. De woonomgeving HOV wordt onleefbaar door geluidsoverlast.

Antwoord:

Er is onderzocht of geluidreducerende maatregelen (geluidschermen of tweelaags ZOAB) akoestisch en financieel doelmatig zijn voor de woningen binnen het onderzoeksgebied. Hierbij is gebruik gemaakt van het landelijk gehanteerde doelmatigheidscriterium van Rijkswaterstaat. Bij de woningen van insprekers in de Operabuurt neemt het geluidniveau in de toekomst af in vergelijking met de huidige geluidbelasting. Dit is een gevolg van de aanleg van de tunnel, maar ook van de geluidschermen die aan het einde van de tunnel geplaatst worden. Tevens wordt er geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags ZOAB aangelegd. Door een wijziging in het wegontwerp wordt het in het Ontwerp-Tracébesluit geplande geluidscherm aan de noordzijde van de hoofdrijbaan verplaatst naar de noordzijde van de nieuwe parallelweg. Daardoor neemt voor de meeste woningen in de Operabuurt het geluidniveau verder af, omdat ook het geluid van de parallelweg door dit scherm wordt tegengehouden. Voor een klein gedeelte van de woningen neemt het geluidniveau wel enigszins toe ten opzichte van de berekeningen in het Ontwerp-Tracébesluit. Dit komt omdat het geluid van de hoofdrijbaan iets minder goed wordt afgeschermd door het verplaatste scherm. Voor de woning van insprekers hoeft echter geen hogere waarde te worden vastgesteld.

1.4.17. Zienswijze

Inspreker 187

Schermen in het MER uit 2008 zijn anders dan in het Ontwerp-Tracébesluit nu een scherm aan de noordzijde van de A9 in het Ontwerp-Tracébesluit ontbreekt.

Antwoord:

De berekeningen die in het MER zijn gedaan, zijn bedoeld om een globale indruk te krijgen van de milieugevolgen van de verschillende wegontwerpvarianten. Het detailniveau van het MER is dusdanig dat varianten onderling goed vergelijkbaar zijn. Het geeft een eerste indruk van de geluidmaatregelen op lokaal niveau. Op basis van onder andere deze MER neemt de minister van Infrastructuur en Milieu een standpunt in waarbij de minister kiest voor één variant. Pas in het (Ontwerp-)Tracébesluit wordt een gedetailleerde uitwerking gemaakt van de deze variant. Bij deze gedetailleerde uitwerking wordt op een groter detailniveau de inpassing bepaald voor diverse aspecten waaronder geluid. Bij deze gedetailleerde uitwerking is niet de onderlinge vergelijking tussen de wegontwerpvarianten van belang, maar de inpassing op lokaal niveau. Pas in het (Ontwerp-)Tracébesluit wordt per woning de geluidbelasting onderzocht met verschillende mogelijke geluidreducerende maatregelen. In casu is in het kader van de doelmatigheidstoets gebleken dat het niet doelmatig is om ten behoeve van een solitair gelegen geluidgevoelige bestemming een geluidscherm te plaatsen.

1.4.18. Zienswijze

Inspreker 187

Inspreker verzoekt om op de noordelijke rijbaan op het ecologisch viaduct over de Amstelzijweg en de brug over de Bullewijk tweelaags ZOAB aan te leggen.

Antwoord:

Niet alle viaducten zijn er fysiek op berekend om tweelaags ZOAB te kunnen dragen. Omdat het op het noordelijke deel van het viaduct over de Amstelzijweg niet mogelijk is om tweelaags ZOAB aan te leggen, wordt dit niet gedaan. Het zuidelijk deel van deze brug en op de brug over de Bullewijk wordt wel volledig voorzien van tweelaags ZOAB. Ondanks dat op het noordelijk deel van de brug over de Amstelzijweg geen tweelaags ZOAB wordt aangelegd, wordt door de geluidschermen wel voldaan aan de eisen die de Wet geluidhinder stelt en tevens aan de eisen uit de aanvullende bestuurlijke overeenkomst tussen het Rijk met de gemeente Ouder-Amstel.

1.4.19. Zienswijze

Inspreker 211

Inspreker wil inzage in de geluidberekeningen.

Antwoord:

Het akoestisch onderzoek ligt ter inzage als bijlage bij het Tracébesluit. Dit onderzoek heeft ook als bijlage bij het Ontwerp-Tracébesluit ter inzage gelegen. Voor het inzien van het geluidmodel kan inspreker een afspraak maken met de geluiddeskundige van Rijkswaterstaat Noord-Holland via het projectsecretariaat, tel. 023-5301739.

1.4.20. Zienswijze

Inspreker 222

Als gevolg van de verbreding van de Keerpuntweg vreest inspreker voor geluidoverlast in de Meander.

Antwoord:

In het Tracébesluit is voor de wegen rondom de afslag bij de Keerpuntweg aangegeven welke hogere waarden zullen worden vastgesteld en welke geluidreducerende maatregelen worden getroffen. Op de nieuwe en de te wijzigen wegen in deze omgeving zullen geluidreducerende maatregelen worden aangebracht. Wel blijven er woningen waarvoor ondanks de geluidreducerende maatregelen een hogere waarde voor moet worden vastgesteld. Met inachtneming daarvan wordt aan de Wet geluidhinder voldaan.

1.4.21. Zienswijze

Inspreker 264

Er wordt geluidoverlast verwacht bij de nieuw te bouwen school in Ouderkerk aan de Amstel.

Antwoord:

In het geluidonderzoek is rekening gehouden met de nieuwbouw tussen de Jan Benninghweg en de Schoolweg. Ook de school aan de Schoolweg is meegenomen in het geluidonderzoek. Er is gerekend op de schoolgebouwen op huisnummer 1, 2 en 3. Door het tweelaags ZOAB en de hogere geluidschermen die in deze buurt geplaatst gaan worden, zal het geluidniveau in deze omgeving lager worden dan het geluidniveau zoals dat in deze omgeving in 2008 optrad. Er hoeft daarom geen hogere waarde te worden gevraagd. Het geluidniveau blijft bovendien onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Het project realiseert daarmee over langere periode een verbetering van de geluidniveaus bij de nieuw te bouwen school.

1.4.22. Zienswijze

Inspreker 347

Inspreker vraagt waarom er een geluidsscherm bij de Operabuurt van 4 meter, terwijl er bij Ouderkerk a/d Amstel een geluidsscherm van 7 meter wordt gerealiseerd.

Antwoord:

Uitgangspunt bij het dimensioneren van de geluidreducerende maatregelen zijn de eisen die de Wet geluidhinder stelt. Hierin is opgenomen dat het geluidniveau in het toekomstig maatgevende jaar (bij dit project is dat het jaar 2030) niet hoger mag zijn dan de geluidbelasting in de huidige situatie. Een uitzondering wordt gemaakt als geluidreducerende maatregelen financieel niet doelmatig zijn.

In Amstelveen wordt de A9 voor een deel in een tunnel aangelegd. Hoewel deze tunnel niet voor de Operabuurt ligt, hebben de woningen er in de Operabuurt wel profijt van. Uit de geluidsberekeningen volgt dat er nog een aanvullend scherm van 4 meter hoog nodig is om te kunnen voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder. In Ouderkerk aan de Amstel is geen tunnel aanwezig. Om te kunnen voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder in Ouderkerk aan de Amstel zijn daarom hogere schermen nodig.

1.4.23. Zienswijze

Inspreker 142

ZOAB geeft aanleiding tot extra onderhoud wat vaker geluidoverlast geeft tijdens het onderhoud.

Antwoord:

Rijkswaterstaat legt normaal gesproken enkellaags ZOAB aan op snelwegen. Op de A9 bij Ouderkerk aan de Amstel ligt in de huidige situatie ook enkellaags ZOAB. Als geluidreducerende maatregel wordt tweelaags ZOAB aangelegd als dat akoestisch en financieel doelmatig is. Aan tweelaags ZOAB moet volgens de huidige kennis na circa 8 jaar groot onderhoud plaatsvinden vanwege slijtage van de weg. Voor enkellaags ZOAB kan dit groot onderhoud enkele jaren later plaatsvinden. Wel is het zo dat er in tweelaags ZOAB minder snel kleine gaten ontstaan dan in enkellaags ZOAB. Er zullen daardoor juist minder vaak kleine reparaties aan tweelaags ZOAB nodig

zijn dan aan enkellaags ZOAB. Al met al zal bij dubbellaags ZOAB niet sprake zijn van meer onderhoud dan bij enkellaags ZOAB. Bij het groot onderhoud wordt het bestaande asfalt weg gefreesd. Daarbij wordt door een vrachtwagen met een freesmachine het bestaande asfalt weggehaald. Deze werkzaamheden maken geluid dat in de omgeving te horen kan zijn. Deze vrachtwagen rijdt tijdens het frezen zo'n 200 m per uur. De werkzaamheden duren vaak één tot enkele dagen en/of nachten. De werkzaamheden worden vooraf aangekondigd in regionale en landelijke kranten.

1.4.24. Zienswijze

Inspreker 127

Er moeten hogere waarden door Rijkswaterstaat worden vastgesteld voor de onderliggende wegen.

Antwoord:

Voor alle gemeentelijke wegen die in het tracé van de snelweg liggen en fysiek wijzigen, is onderzocht of sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Ook is er onderzocht of er saneringssituaties zijn bij de wegen voor zover die in het tracé van de snelweg liggen. Hieruit blijkt dat er sprake is van een reconstructie / overschrijding van de grenswaarde voor nieuwe aanleg rondom de wegen bij de afrit van de Meander en de Burgemeester Rijnderslaan. In het Ontwerp-Tracébesluit was het wegontwerp in deze omgeving nog niet helemaal duidelijk.

Het wegontwerp van deze onderliggende wegen is in het Tracébesluit wel uitgewerkt. Voor deze wegen is daarom een aanvullend geluidonderzoek uitgevoerd. Deze is als bijlage aan het Tracébesluit toegevoegd. Voor de woningen langs de onderliggende wegen waar sprake is van een overschrijding van de grenswaarde, is in het onderzoek beoordeeld welke maatregelen getroffen kunnen worden. Als maatregelen onvoldoende effect hebben is in het Tracébesluit een hogere waarde vastgesteld. Tevens is aangegeven welke geluidreducerende maatregelen in het Tracébesluit staan vermeld.

Daarnaast is onderzocht of er onderliggende wegen zijn, buiten de eerder genoemde wegen, waarbij een toename van 2 dB te verwachten is vanwege de wijzigingen binnen het tracé. De verplichting hiertoe volgt uit artikel 87d lid 3 Wet geluidhinder. Voor deze wegen geldt een onderzoeksplicht. Er kunnen voor woningen door het geluid op deze onderliggende wegen geen hogere waarden worden vastgesteld.

1.4.25. Zienswijze

Inspreker 127

Het geluidscherm tussen km 26,7 en 27,7 moet aan de noordzijde van de afrit worden geplaatst.

Antwoord:

Na wijzigingen in het wegontwerp is in het Tracébesluit opgenomen dat het geplande geluidscherm wel aan de noordzijde van de op- en afrit naar de A9 (de nieuwe parallelweg) wordt geplaatst. Het geluidniveau neemt hierdoor bij de meeste woningen in deze omgeving af ten opzichte van de geluidniveaus in het Ontwerp-Tracébesluit.

1.5. Landschap

1.5.1. Zienswijze

Inspreker 250

Archeologisch onderzoek: Tussen Amstel en Bullewijk kan het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN) niet worden ingezet, terwijl er wel conclusies aan verbonden worden.

Er wordt verwezen naar een rapport van Arcadis 2007, maar dit zat niet bij de stukken.

Aanvullend onderzoek is vereist, omdat denkbaar is dat archeologisch waardevolle locaties over het hoofd worden gezien. Ook is het onvoldoende duidelijk wat de effecten op de Stelling van Amsterdam zijn.

Antwoord:

Voor de Trajectnota MER is een bureauonderzoek archeologie uitgevoerd (Arcadis, 2007) waarbij informatie verzameld is over bekende en verwachte archeologische waarden. Op basis van dit onderzoek is het tracé verdeeld in zones met een lage, middelhoge en hoge archeologische verwachting. Om deze verwachting meer locatie- en periodespecifiek te maken is er een aanvullend bureauonderzoek uitgevoerd. Hierdoor kon de boorstrategie voor het uit te voeren archeologische veldwerk meer toegespitst worden op de te onderzoeken locaties.

In het aanvullende bureauonderzoek is er met behulp van zowel het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN) als het kadastrale minuutplan uit het begin van de 19^e eeuw gekeken of er terpen of verhoogde woonplaatsen aanwezig zijn waar historische bebouwing te verwachten is. Op sommige plekken was het AHN niet bruikbaar vanwege bebouwing of bebossing, waaronder het stuk tussen de Amstel en de Bullewijk. Het minuutplan was hier wel bruikbaar en daaruit blijkt dat er geen historische bebouwing aanwezig is.

Het rapport van Arcadis zit niet bij de stukken omdat dit reeds een onderdeel van het MER-traject is geweest. De aanbevelingen in het rapport van Arcadis zijn uitgangspunt voor het vervolgonderzoek geweest. Het vervolgonderzoek is in samenwerking met de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) bepaald. Mede naar aanleiding van overleg met de RCE is besloten om eerst aanvullend bureauonderzoek te doen in plaats van op basis van alleen de adviezen van Arcadis verder te gaan met veldwerk. Dit onderzoek heeft bij het Ontwerp-Tracébesluit ter inzage gelegen.

De fortificaties die deel zijn van de stelling van Amsterdam, of van de Hollandse waterlinie, worden niet fysiek aangetast. Ook is er geen sprake van een fysieke doorsnijding van kades of dijken die deel uit maken van deze verdedigingslijnen.

1.5.2. Zienswijze

Inspreker 2

In het archeologisch onderzoek is ten onrechte geen rekening gehouden met de beschermde status van het KNSF-terrein. Op de archeologische monumentenkaart moet de status van "terrein met zeer hoge archeologische waarde, beschermd" terugkomen.

Antwoord:

Op de archeologische kaarten staat het gebied langs de A9 in Amstelveen waar het KNSF-terrein ligt aangegeven als een terrein met een hoge verwachting op archeologische waarden. Hiervoor is archeologisch onderzoek uitgevoerd, vanwege de hoge verwachting op archeologische waarden. Het KNSF-terrein, waarop de monumentenstatus rust (kadastraal perceel W461 gemeente Amstelveen), zal niet aangetast worden door de geplande werkzaamheden.

Alleen de gebieden waar als gevolg van het tracé effecten kunnen optreden zijn in de archeologische verkenning geïnventariseerd. Het KNSF-terrein ligt ver buiten de begrenzing van het tracé zodat in het kader van dit project geen aandacht is besteed aan de monumentale (archeologische) waarde hiervan.

1.5.3. Zienswijze

Inspreker 188

Zichtbaarheid bedrijf Van Poelgeest bij tunnel Amstelveen zoveel mogelijk waarborgen. Uit het Ontwerp-Tracébesluit volgt niet hoe de tunnel precies vorm wordt gegeven. Niet duidelijk wordt onder meer hoe hoog de "wand" van deze tunnel wordt. Dit is echter wel van groot belang voor Van Poelgeest, nu de weggebruikers juist ter hoogte van haar perceel de tunnel ingaan en de tunnel als effect heeft dat de locatie voor de weggebruikers van de A9 niet meer zichtbaar zal zijn. Rijkswaterstaat is dan ook gehouden de mogelijkheden te onderzoeken hoe de zichtbaarheid van Van Poelgeest kan worden gewaarborgd, bijvoorbeeld door de vormgeving van de tunnelmond en door het herinrichten van het bedrijf van Van Poelgeest (verbouwing of verschuiving bedrijfspand richting huidige parkeerterrein). Ingevolge artikel 1 lid 1 sub h Tracéwet moet een tracé onder meer een nauwkeurige omschrijving bevatten van de daarbij te realiseren ligging in het terrein en de daarbij te realiseren maatregelen van landschappelijke, landbouwkundige en ecologische aard.

Antwoord:

De zichtbaarheid vanaf de A9 voor dit bedrijf blijft vergelijkbaar met de huidige situatie, of wordt beter omdat door de wegverbreding van de A9 (open tunnelbak), de weg dichtbij het bedrijf komt te liggen.

De huidige A9 blijft ook in het Tracébesluit op dezelfde hoogte liggen zodat het bedrijf voldoende zichtbaar is voor de weggebruikers. De ondertunneling zal nabij de Dorpsstraat pas beginnen. De te realiseren maatregelen van landschappelijke, landbouwkundige (n.v.t.) en ecologische aard, zijn in het Tracébesluit en desbetreffende bijlagen beschreven.

1.5.4. Zienswijze

Insprekers 139, 221

Inspreker stelt een aantal vragen over de tunnel in de A9 bij Amstelveen:

- *Hoe hoog wordt het dak van de tunnel ten opzichte van het huidige maaiveld?*
- *Welke bebouwing of begroeiing zal er op de tunnelbuis worden aangebracht?*
- *Zal op de tunnelbuis aanleg van huizen, gebouwen, kantoren of fabrieken mogen plaatsvinden en, zo ja, in welke mate en omvang? Heeft dat gevolgen voor de zoninval op en het zicht voor het perceel van inspreker?*
- *Wat is het exacte tracé van de tunnel?*
- *Welke panden zullen worden gesloopt en welke percelen zullen worden bebouwd ten behoeve van het aanleggen van de tunnelbuis aan de zijde van de Dr. Schaepmanlaan/Parklaan?*
- *Wordt er gebouwd ter plaatse van de pastorie?*
- *Welk deel van de tuin van inspreker zal gebruikt worden voor de aanleg van de tunnel en met welk doel?*
- *Waar precies zal de tunnelbuis worden aangelegd en waar precies zullen de werkzaamheden daarvoor plaatsvinden?*

- Waar worden damwanden geslagen?
- Welke maatregelen zullen er worden getroffen ter voorkoming van schade en overlast als gevolg van het slaan van dergelijke damwanden?
- Wordt de uitstoot van luchtverontreiniging erger nabij de uitgang van de tunnelbuis en zo ja, welke maatregelen worden er getroffen? Idem voor geluidsoverlast.

Antwoord:

Het tunneldak zal hoger komen te liggen dan het huidige maaiveld. Voor de hoogteligging van het dak van de overkapping kan men als uitgangspunt nemen de hoogten van het huidige viaduct Amsterdamseweg en de Museumspoorlijn.

De inrichting op de overkapping van de A9 tussen de Amsterdamseweg en de Museumspoorlijn zal verzorgd worden door de gemeente Amstelveen. Deze werkzaamheden zullen pas plaats kunnen vinden nadat de tunnel in zijn geheel opgeleverd is; naar verwachting in 2020. De inrichting van het tunneldak is een verantwoordelijkheid van de gemeente Amstelveen.

Voor de juiste locatie van de tunnelbuis wordt verwezen naar Tracébesluit -kaart 27. Gesloopt zullen worden de pastorie van de St. Anna kerk en de fietsenstalling nabij de Piet Heinschool. Van het perceel van inspreker is geen grond benodigd. Op dit moment is de wijze van uitvoeren nog niet bekend, aangezien de aannemer belast met het design, construct, maintenance nog niet bekend is. In overleg met de gemeente Amstelveen is een schadeprotocol opgesteld. Hierin is onder meer afgesproken dat van de onderhavige opstal voor de start van het werk een bouwkundige opname zal worden gemaakt. Op dit moment vindt onderzoek plaats naar de risico's die zich kunnen manifesteren door de werkzaamheden en welke maatregelen er dienen te worden genomen om schade ten gevolge hiervan te voorkomen. In het risicogebied zullen aan opstallen meetbouten worden aangebracht en de opstal zal gedurende de bouwperiode worden gemonitord. Indien onverhoopt schade ontstaat, zal deze naar Nederlands recht worden vergoed.

Tijdens de bouwactiviteiten van de tunnel zullen bewoners en bedrijven direct gelegen aan het tracé van de toekomstige tunnel overlast kunnen ondervinden. De aannemer heeft de wettelijke plicht om deze overlast tot het minimale terug te brengen, de voorzieningen en bepalingen staan omschreven in het Bouwbesluit en in de circulaire bouwlawaaai. Alvorens de aannemer begint met de werkzaamheden moet er onderzoek gedaan worden waarin naar voren komt wat voor hinder de werkzaamheden teweeg brengen. Deze onderzoeken hebben ook betrekking op het aanbrengen van een mogelijke damwand. Uit onderzoeken naar geluid volgt dat als gevolg van de tunnel in combinatie met geluidschermen, wordt voldaan aan de Wet geluidhinder. Het project is bovendien in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgenomen; dientengevolge wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit zoals die volgen uit de Wet milieubeheer.

1.5.5. Zienswijze

Inspreker 183

Al het verkeer dat in Amstelveen moet zijn, wordt via de wijk afgewikkeld. De omvorming van de Mr. Boersweg tot het knooppunt Amstelplein is buiten elke inspraakprocedure gehouden en blijkt volledig voorbereidend te zijn geweest voor dit Ontwerp-Tracébesluit. Sluiproutes door de wijk moeten door toeritdosering en snelheidsbeperkende maatregelen zeer onaantrekkelijk worden gemaakt.

Antwoord:

Inderdaad is de "omvorming" van de Mr. Boersweg buiten de inspraakprocedure van het Ontwerp-Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere gehouden. De aanpassing van de Burg. Boersweg is een project van de provincie en de gemeente Amstelveen. De inspraak procedures hebben in het verleden plaatsgevonden. Daarom vormt het eindplaatje van deze realisatie het uitgangspunt voor de planstudie Schiphol – Amsterdam – Almere.

Indien noodzakelijk zal Rijkswaterstaat in de toekomst bij de opritten naar de A9 toeritdosering plaatsen.

1.5.6. Zienswijze

Inspreker 193

Doordat het verkeer minder makkelijk de parkeergarages aan de westzijde, bij het Sandbergplein, zal kunnen bereiken, zal in de rest van het gebied meer parkeeroverlast ontstaan.

Antwoord:

De situatie rondom het Sandbergplein blijft ongewijzigd. Dit houdt in dat ook de parkeergarages goed bereikbaar blijven. Hierdoor zal geen extra parkeeroverlast ontstaan.

1.5.7. Zienswijze

Inspreker 194

In het Ontwerp-Tracébesluit en de Toelichting wordt niet ingegaan op hoe de negatieve gevolgen van het Ontwerp-Tracébesluit beperkt kunnen worden voor het Stadshart. Dit is niet zorgvuldig.

Antwoord:

In het Ontwerp-Tracébesluit ontbrak nog de schakel (weg) vanuit het oosten naar de Keizer Karelweg. In het huidige Tracébesluit is deze schakel (weg) ingevuld. Dit betekent dat men vanaf de Keizer Karelweg naar de A9 richting Almere kan rijden en omgekeerd. Deze verbindingsweg is in de plaats gekomen van de huidige op- afrit naar de A9 richting Almere. Door deze verbindingsweg waar tevens een aansluiting komt bij de Meander, worden de eventuele nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid van het Stadshart weggenomen.

1.5.8. Zienswijze

Inspreker 235

Op Ontwerp-Tracébesluit-tekening 27 is niet duidelijk hoeveel grond van inspreker nodig is voor oostelijke stadsentree ter hoogte van de Keerpuntweg en Meander. Graag duidelijkheid hierover.

Antwoord:

Het Tracébesluit is ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit gewijzigd ten aanzien van de aansluiting Meander/verlegde Keerpuntweg. Uit tekeningen van het Tracébesluit volgt nu dat er geen gronden van inspreker nodig zijn voor de realisatie.

1.5.9. Zienswijze

Inspreker 141

Er bestaan discrepanties tussen de Ontwerp-Tracébesluit-tekeningen en het Landschapsplan ten aanzien van de sloop-, behoud- en herbouwmogelijkheden van de Parochie van de Heilige Anna. De doorsnede van het landschapsplan klopt niet. Deze inconsistentie betekent dat het Tracébesluit zo niet kan worden vastgesteld.

Antwoord:

Het landschapsplan maakt geen onderdeel uit van het Tracébesluit. Het is wel bijlage bij het (Ontwerp-)Tracébesluit omdat het heeft gediend bij de gedachtevorming over de keuze van de in het besluit opgenomen landschappelijke inpassingsmaatregelen. De figuren in het landschapsplan hebben niet de status en het detailniveau van de tracékaarten die deel uitmaken van het Tracébesluit. Bij afwijkingen zijn de tracékaarten bepalend. Voor wat betreft het kaartblad met daarop de parochie van Sint Anna geldt inderdaad dat dit niet juist is weergegeven in het Landschapsplan. Het hoofdgebouw met kerktoren blijft intact.

1.5.10. Zienswijze

Inspreker 232

Inspreker is voor het behoud van de Annakerk Amstelveen.

Antwoord:

Voor de realisatie van het plan is in overleg met de gemeente Amstelveen afgesproken dat van de Annakerk alleen de Pastorie plus aangrenzende grond noodzakelijk is. Alleen de Pastorie zal worden geamoveerd. Het hoofdgebouw en kerktoren blijven gehandhaafd.

1.5.11. Zienswijze

Inspreker 139

Welke panden worden gesloopt voor aanleg tunnel bij Parklaan/Schaepmanlaan. Wordt een deel van deze panden ook weer herbouwd, bijvoorbeeld de pastorie?

Antwoord:

Voor de realisatie van het plan is in overleg met de gemeente Amstelveen afgesproken dat van de Annakerk alleen de Pastorie plus aangrenzende grond noodzakelijk is. Alleen de Pastorie zal worden geamoveerd. Het hoofdgebouw en de kerktoren blijven gehandhaafd.

Voor de realisatie van het Tracébesluit is een deel van de tuin van inspreker nodig, dit is al besproken met inspreker. Voor realisatie van het werk zal een totale schadeloosstelling gebaseerd op de Onteigeningswet en de gevormde jurisprudentie worden aangeboden. Op grond van artikel 17 van de Onteigeningswet moet eerst worden getracht de benodigde oppervlakte in minnelijk overleg in eigendom te verkrijgen, hiertoe zal een door Rijkswaterstaat benoemde onafhankelijke taxatiecommissie een totale schadeloosstelling gebaseerd op de Onteigeningswet en de hierop gevormde jurisprudentie bepalen. Deze schadeloosstelling zal met verkoper worden besproken en indien overeenstemming is verkregen zal een koopovereenkomst worden opgemaakt, welke na verkregen goedkeuringen door partijen getekend kan worden. Daarna kan notarieel transport plaatsvinden, alsmede de uitbetaling van de koopsom. Indien onverhoopt geen overeenstemming

wordt verkregen, zal na het verkrijgen van een Koninklijk Besluit tot onteigening een gerechtelijke onteigeningsprocedure moeten worden opgestart.

In overleg zal worden bepaald hoe de erfafscheiding zal worden gereconstrueerd.

De strook grond die noodzakelijk is voor aan- en afvoer van vrachtwagens en bouw materiaal zal na de bouw fase gebruikt worden voor beheer en onderhoud aan het te realiseren plan. Terugkoop zal om die reden niet aan de orde zijn.

Naast de Pastorie zullen er geen woningen gesloopt hoeven te worden. De Pastorie zal niet herbouwd worden.

1.5.12. Zienswijze

Insprekers 183, 185, 186, 222, 224, 341, 346, 347, 348, 358

De Operabuurt wordt een eiland, ingesloten tussen stevige infrastructuur. De ontwikkeling van deze wegen wordt door de overheden los van elkaar beoordeeld.

Insprekers verwachten dat door opheffing van de toe- en afritten van de A9 bij Amstelveen-Centrum, bezoekers van het centrum ver van de huidige parkeergelegenheden aankomen en derhalve in de wijk een parkeerplek zullen zoeken. Als gevolg daarvan zal de parkeerdruk in de wijk toenemen, waardoor de gemeente betaald parkeren of parkeren voor vergunninghouders zal gaan invoeren. De bewoners hebben dit echter een aantal jaar geleden in een enquête afgewezen. Insprekers zijn zeer teleurgesteld in de overheid wat betreft de informatievoorziening over wat er op de wijk afkomt.

Insprekers vrezen voor waardevermindering van hun woningen in de Operabuurt, waarvoor zij verwachten gecompenseerd te worden. Ook vrezen zij voor verzakking van hun woningen door de ondertunneling.

Insprekers stellen voor om op koopavonden en in het weekend gebruik te maken van de vrije parkeergelegenheid bij het (nieuwe) KPMG-gebouw. Het autoverkeer kan dan door gebruik te maken van een pendelbusje naar het Stadshart substantieel worden teruggebracht.

Antwoord:

Via de realisatie van de stadsstraat zal verkeer van en naar de A9 direct naar het Stadshart worden geleid. In het Stadshart is voldoende parkeergelegenheid aanwezig zodat de vrees voor insprekers voor verkeer- en parkeeroverlast in de Operabuurt onterecht is. Het parkeerbeleid in de gemeente Amstelveen is een taak van het gemeentebestuur van Amstelveen. Het idee van het inzetten van een pendelbus kan inspreker bij de gemeente voorstellen.

Het voorstel om de parkeervoorziening van het nieuwe KPMG-gebouw te gebruiken als openbare parkeerplaats dient in eerste instantie besproken te worden met de eigenaar van het nieuwe KPMG-gebouw. Rijkswaterstaat is in deze geen partij. Mogelijk kan de gemeente Amstelveen in deze een rol van betekenis hebben.

Indien insprekers schade ondervinden van het Tracébesluit, dan wordt verwezen naar artikel 20 van het Tracébesluit op basis waarvan de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toekent. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

Ten aanzien van mogelijke schade tijdens de bouw is in overleg met de gemeente Amstelveen een schadeprotocol opgesteld. Hierin is afgesproken dat van de onderhavige opstallen voor de start van het werk een bouwkundige opname zal worden gemaakt. Op dit moment vindt onderzoek plaats naar de risico's die zich kunnen manifesteren door aanleg van het werk en welke maatregelen er dienen te worden genomen om schade ten gevolge van werkzaamheden te voorkomen. In het risicogebied zullen aan opstallen meetbouten worden aangebracht en de opstallen zullen gedurende de bouwperiode worden gemonitord. Indien onverhoopt schade ontstaat, zal deze naar Nederlands recht worden vergoed.

Ten aanzien van de gemeentelijke belastingen en het hoogwaardig openbaar vervoer kan inspreker zich tot de gemeente wenden voor meer informatie.

1.5.13. Zienswijze

Insprekers 13, 24, 26, 28, 32, 38, 74, 135, 142, 164, 166, 206, 211, 264, 288, 311, 345, 360

Diverse insprekers gaan in op nut, noodzaak en gevolgen van de nieuw te realiseren verzorgingsplaats in de Ronde Hoep.

Uitbreiding ten opzichte van huidig station met wasstraat en parkeren is onnodig omdat deze voorzieningen elders al aanwezig zijn.

De nieuwe verzorgingsplaats past niet bij het natuurgebied.

Er zijn voldoende verzorgingsplaatsen in de omgeving (Velsen, Breukelen).

De richtlijn die stelt om de 20 km een verzorgingsplaats in te richten is verouderd. Omringende landen hanteren ruimere afstanden.

In de Nota Ruimte (transformatie van rijksbufferzone en ruimte dagrecreatie) is beleid geformuleerd waarbij de inspreker vindt dat er geen verzorgingsplaats of brandstofverkoop punt in deze bufferzone kan worden gerealiseerd (verzorgingsplaats Ronde Hoep). Er is op geen enkele manier gemotiveerd waarom juist deze locatie is aangewezen als verzorgingsplaats. De procedure is hier niet zorgvuldig geweest. In het MER is hier geen rekening gehouden met de verzorgingsplaats. De locatie van deze verzorgingsplaats (Ronde Hoep) is onacceptabel vanwege geluidsbelasting, extra verspreiding van fijn stof en andere emissies en de noodzakelijke verbredingen.

Een inspreker heeft bezwaar tegen realisatie van de kunstwerken K007 t/m K012 en K018 t/m K020.

Antwoord:

In de huidige situatie zijn langs de A9 twee verzorgingsplaatsen gelegen, beide in de gemeente Amstelveen. De locaties passen binnen het beleid voor voorzieningen langs autosnelwegen, dat bepaalt dat om de 20 kilometer in een verzorgingsplaats met benzinestation dient te worden voorzien. Het beleid is voor het laatst vastgesteld in 2004 en is nog steeds actueel. Onder meer vanwege de aanleg van een tunnel in de A9 in Amstelveen, komt de verzorgingsplaats met benzinestation aan de zuidzijde van de A9 te vervallen. Gezien de afstand tot de dichtstbijzijnde verzorgingsplaatsen met benzinestations (A9 ter hoogte van Heemskerk, A4 Haarlemmermeer, A2 ter hoogte van Maarssen en A1 ter hoogte van Muiden) past herplaatsing langs de A9 tussen de knooppunten Badhoevedorp en Holendrecht binnen het beleid. Door ruimtegebrek elders, vanwege de aanleg van een extra aansluiting ten oosten van de ringvaart Haarlemmermeer en de tunnel in Amstelveen, is alleen de locatie in de gemeente Ouder-Amstel beschikbaar.

De locatie in de gemeente Ouder-Amstel is gelegen binnen de begrenzing van de rijksbufferzone en het nationale landschap Groene Hart. Aanleg van een verzorgingsplaats met benzinestation is mogelijk, omdat sprake is van de aanleg van infrastructuur, inclusief voorzieningen, van bovenlokaal belang. Bovendien valt de aanleg niet onder de categorie 'verdere verstedelijking', die in de bufferzone niet is toegestaan. Van belang is dat het gebied waar het tankstation en verzorgingsplaats worden gerealiseerd in de huidige situatie reeds wordt begrensd door de Polderweg. De Polderweg blijft na aanleg gehandhaafd. Er bestaat geen aanleiding om in onderhavig geval van het beleid voor voorzieningen langs snelwegen af te wijken.

In het Tracébesluit zal mede gezien de zienswijzen speciale aandacht worden geschonken aan de omvang van de verzorgingsplaats met benzinestation, de daarbij aan te bieden voorzieningen en de inpassing in de omgeving. De belangrijkste maatregel bestaat uit het in groen inpakken, middels een gecombineerde struik-boombeplanting, van het aanwezige talud tot aan de kruin van het talud. De wijze van inpassing zal worden bepaald in overleg met de gemeente Ouder-Amstel. Te hoge concentraties fijn stof en andere luchtverontreinigende stoffen zijn inderdaad niet goed voor de gezondheid. In de Wet milieubeheer zijn daarom grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen opgenomen ter bescherming van de menselijke gezondheid. Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Door het treffen van maatregelen (ZOAB en schermen) wordt voldaan aan de Wet geluidhinder.

Doordat de weg wordt uitgebreid en een benzinestation/verzorgingsplaats wordt gerealiseerd, dienen tevens de kunstwerken die in het tracé liggen uitgebreid te worden. Deze worden zorgvuldig ingepast.

1.5.14. Zienswijze

Insprekers 13, 26, 142

Uit de beschrijving van het tankstation en de artist impression blijkt dat veel begroeiing verdwijnt die nu nog de A9 aan het zicht onttrekt. Dit in tegenstelling tot het landschapsplan dat uitgaat van handhaving begroeiing en plaatsen extra bomen. Vrees dat de verzorgingsplaats ten koste gaat van het weinige groen.

Antwoord:

Het is uitdrukkelijk de bedoeling dat deze verzorgingsplaats zodanig door beplanting wordt omsloten dat ze vanuit de polder Ronde Hoep alsook vanaf de A9 niet is waar te nemen. Dit komt explicieter in de besluittekst van het Tracébesluit te staan.

De plannen voor deze verzorgingsplaats zijn duidelijk te zien op de Tracébesluit-plankaarten 28 en 29 en zijn vermeld in het Tracébesluit onder het hoofdstuk Inpassing, en op de dwarsdoorsneden behorend bij het Landschapsplan A9 Ouder Amstel (pag. 89 e.v.). De artist impression en de beschrijving van het tankstation daarentegen geven een onvolledig beeld. Vanwege het belang van behoud van het aanwezige landschap, wordt het tankstation in het Tracébesluit nu juist met alle zorgvuldigheid ingepast en gaat dit zo weinig mogelijk ten koste van het aanwezige groen. De wijze van inpassing zal worden bepaald in overleg met de gemeente Ouder-Amstel. Ter plaatse zal in ruime mate afschermend groen worden teruggebracht.

1.5.15. Zienswijze

Insprekers 38, 74

De parkeerplaats voor vrachtwagens op verzorgingsplaats De Ronde Hoep zorgt voor overlast door stationair draaiende motoren voor koeling en/of warmhouden cabine en oplegger. Benzine- en dieselstank, slecht voor gezondheid. (38) Parkeerplaats leidt tot zwerfvuil, kans op ongewenste activiteiten. Overlast voor woonwijk en school.

Antwoord:

Het brandstofverkoopspunt dient op grond van de (milieu)voorschriften uit het Activiteitenbesluit geur- en geluidhinder te voorkomen of – als dat niet mogelijk is – de hinder tot een aanvaardbaar niveau te beperken. Verzorgingsplaatsen zijn in beheer bij Rijkswaterstaat. De verzorgingsplaats wordt in het normale onderhoudsprogramma opgenomen zodat de vrees voor zwerfvuil ongegrond is.

Het benzinstation en verzorgingsplaats worden op geruime afstand van woningen en scholen gerealiseerd zodat de vrees voor overlast onterecht is.

1.5.16. Zienswijze

Inspreker 74

De toe- en afrit naar de verzorgingsplaats bij De Ronde Hoep verstoren de doorstroming.

Antwoord:

De toe- en afrit van de A9 naar de nieuwe verzorgingsplaats ter hoogte van Ouderkerk aan de Amstel zullen de doorstroming van de A9 niet verstoren. De toerit ligt op hetzelfde niveau als de A9 en de lengte van deze uitvoeger naar de verzorgingsplaats zal geen problemen opleveren voor het overige verkeer. De verzorgingsplaats zal ongeveer één meter lager liggen dan de hoofdrijbaan van de A9. De afrit vanaf de verzorgingsplaats naar de A9 richting Utrecht/Almere behoudt tot het knooppunt Holendrecht een aparte baan. Dat betekent dat het invoegend verkeer alle tijd heeft om in te voegen op de hoofdrijbaan en dus ook geen verstorend karakter zal krijgen.

1.5.17. Zienswijze

Inspreker 142

Aantasting uitzicht. De huidige –gewaardeerde- begroeiing van het talud wordt helaas niet vervangen omwille van vrij uitzicht naar de Ronde Hoep vanaf de A9. Het talud komt dicht bij de boerderij wat het uitzicht belemmert. Tevens kan straks vanaf de snelweg rechtsreeks op de boerderij en in de tuin gekeken worden, wat een ernstige aantasting van de privacy betekent.

Antwoord:

Het talud van de verbrede A9 komt inderdaad dicht bij de boerderij, waardoor het uitzicht niet hetzelfde zal zijn als nu. Doordat de A9 tussen de Amstel en het Knooppunt Holendrecht aan de zuidzijde van de huidige A9 wordt verbreed zal alle begroeiing van het huidige talud verwijderd worden. De bestaande begroeiing ter plaatse van de verzorgingsplaats zal ook voor een groot gedeelte worden verwijderd. Na realisatie van de verzorgingsplaats zal dit gedeeltelijk weer worden hersteld nu de verzorgingsplaats groen wordt ingepast. Op de bovenste helft van het talud komt begroeiing terug. Op de bovenste helft van het talud komt begroeiing terug in de vorm van struweel, ter plaatse van de verzorgingsplaats aangevuld met bomen.

Hierdoor zal het in de toekomst niet mogelijk zijn vanaf de snelweg op de boerderij en in de tuin van de inspreker te kijken. Het klopt dat één van de uitgangspunten is dat het zicht vanuit het benzinestation en de verzorgingsplaats op de polder "De Ronde Hoep" gewaarborgd blijft. Wel zal het benzinestation landschappelijk ingepast worden. Wel zal het benzinestation landschappelijk ingepast worden, met dus de aanplant van struweel en bomen rondom de verzorgingsplaats. Met de hiervoor genoemde inpassingsmaatregelen blijft een vrij zicht vanuit het benzinestation/de verzorgingsplaats op de polder nog steeds mogelijk, terwijl het zicht vanuit de polder op het benzinestation/verzorgingsplaats en A9 wordt onttrokken. Dankzij de begroeiing op de bovenste helft van het talud, zal de privacy van de inspreker niet worden aangetast. De wijze van inpassing zal worden bepaald in overleg met de gemeente Ouder-Amstel.

1.5.18. Zienswijze

Inspreker 164

Geen landbouwgrond onttrekken aan polder, gebied behouden als grasland inclusief agrarische functie. Dit voorkomt verrommeling.

Antwoord:

In verband met de uitbreiding van de huidige A9 in zuidelijke richting is het onontkoombaar om grasland en agrarische gronden te onttrekken aan de polder. Als uitgangspunt voor het project geldt dat de te verwerven grond tot het minimale beperkt zal blijven om het polderlandschap zoveel mogelijk intact te houden. De 10 hectare in de Ronde Hoep blijven in agrarisch beheer met de bedoeling deze gronden na realisatie van de weg over te dragen aan de eindbeheerder Groengebied Amstelland. Het benzinestation/verzorgingsplaats zal landschappelijk worden ingepast, zodat er geen vrees voor verrommeling hoeft te bestaan.

1.5.19. Zienswijze

Inspreker 164

Schermen moeten hoger dan één meter worden gerealiseerd en voorzien worden van struweel.

Antwoord:

Bij het bepalen van de hoogte van de schermen is zowel de Wet geluidhinder als de bestuurlijke overeenkomst tussen o.a. de gemeente Ouder-Amstel en het Rijk in acht genomen. Hogere schermen zijn dan ook niet noodzakelijk. Het voorzien van struweel (aan de niet-wegzijde) is een zinnige suggestie en past binnen de maatregelen die worden genomen ten behoeve van een goede landschappelijke inpassing. De afspraak is dat de begroeiing op het talud van de A9 de weg inclusief schermen aan het zicht dient te onttrekken. Struweel, in combinatie met boomvormers, ligt dan in de rede.

Omgekeerd dient de polder Ronde Hoep vanaf de A9 gedeeltelijk zichtbaar te blijven. De suggestie om de schermen (aan de niet wegzijde) te voorzien van struweel wordt overgenomen.

1.5.20. Zienswijze

Inspreker 206

Geen boscompensatie in de open polder laten plaatsvinden maar laten samenvallen met bestaande beplanting. Nieuwe taluds beplanten met struiken/lage bomen tot maximaal 5 meter hoogte.

Antwoord:

Er zal geen boscompensatie plaats vinden in de open polder maar alleen op de taluds, waarbij de onderste helft onbeplant zal blijven. De suggestie om de nieuwe beplanting zoveel mogelijk te laten samenvallen met bestaande beplanting wordt overgenomen.

1.5.21. Zienswijze

Inspreker 345

Bestemmingsplan Ronde Hoep geeft aan dat bebossing niet inpasbaar is.

Antwoord:

De bebossing maakt onderdeel uit van het Tracébesluit nu de taluds binnen de begrenzing van het tracé vallen. Binnen de begrenzing van het tracé is het bestemmingsplan niet meer van toepassing. Het Tracébesluit geldt als planologisch kader, waardoor deze inpassingen wel gerealiseerd kunnen worden. In polder de Ronde Hoep is overigens ook geen bebossing gepland.

1.5.22. Zienswijze

Inspreker 166

Damwand zuidzijde A9 km 24,3-23,8: dit is alleen een goede oplossing als hierdoor de bestaande bomen behouden blijven. Indien dat niet het geval is dan gaat de voorkeur van inspreker uit naar een beplant talud.

Antwoord:

Het kappen van een deel van de bestaande bomen is onvermijdelijk omdat ze op het talud staan dat vervangen moet worden bij het aanbrengen van de damwand. Deze damwand is nodig

vanwege en gebrek aan ruimte om een volledig talud te handhaven. Hiermee wordt ook ruimte gewonnen voor de omgeving. Het talud aan de zuidzijde wordt opnieuw met lage begroeiing beplant.

1.5.23. Zienswijze

Inspreker 29

Inspreker uit wens om de A9 verdiept aan te leggen om de Amstelscheg te sparen. Afweging groen/milieu tegen meerkosten voor een verdiepte ligging.

Antwoord:

In de huidige situatie ligt de A9 in de Amstelscheg verhoogd met bruggen over Amstel en Bullewijk. Een verdiepte ligging is duur, omdat dit de ombouw vereist van de aansluiting Ouderkerk a/d Amstel (Amstelplein) en de aanleg van aquaducten onder Amstel en Bullewijk. De baten voor leefbaarheid, landschap en natuur wegen niet op tegen deze meerkosten.

1.5.24. Zienswijze

Inspreker 31

Maximale groencompensatie realiseren langs A9 en route naar kinderboerderij Elsenhove voor behoud vriendelijke, open en veilige uitstraling Elsenhove.

Antwoord:

De fietsbrug over de Amstel die in het Ontwerp-Tracébesluit stond is geschrapt, waardoor het gehele ruimtebeslag van de weg kleiner wordt. Hierdoor heeft minder grond te worden aangekocht van de grond waarop de kinderboerderij gevestigd is. Er zal geen beplanting worden toegevoegd aan Elsenhove. De huidige beplanting blijft behouden. Om de open en veilige uitstraling van de kinderboerderij te behouden, wordt de Elsenhove op verzoek van de gemeente Amstelveen geschrapt als groencompensatielocatie. De groencompensatie wordt daarom vooral langs de A9 gezocht. Hiermee wordt bereikt dat de kinderboerderij voldoende van de A9 wordt afgeschermd.

1.5.25. Zienswijze

Inspreker 34

Vrees dat bomen moeten verdwijnen langs A9 bij Ouderkerk ten behoeve van realisatie fietspad of aanleg geluidwal.

Antwoord:

Aan de noordkant van de A9 blijft de beplanting gespaard omdat de verbreding van de A9 plaatsvindt aan de zuidkant. Bij het aanbrengen van de geluidwal langs de A9 bij Ouderkerk aan de Amstel dient de aannemer rekening te houden met de aanwezige beplanting en deze te sparen. Bij de eventuele aanleg van het fietspad zal een beperkte hoeveelheid begroeiing verdwijnen maar die zal in de nabijheid worden gecompenseerd.

1.6. Bodem en water

1.6.1. Zienswijze

Inspreker 166

Insprekers zijn tegen de waterhuishoudingsmaatregelen uit bijlage 4: W021 t/m W031.

Antwoord:

Inspreker doelt op de aanleg en verbreding van bermsloten aan de zuidzijde van de A9 tussen Amstel, Bullewijk en Holendrecht en de uitbreiding van een bestaande waterpartij. Om twee redenen zijn de waterhuishoudingsmaatregelen uit bijlage 4 noodzakelijk. Dit betreft enerzijds compensatie voor het te dempen oppervlaktewater en het benodigde water ten behoeve van de nieuwe verharding. Anderzijds zijn deze maatregelen nodig voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers. Door de voorgenomen wegbreiding dreigt het leefgebied van een aantal beschermde diersoorten af te nemen. Voor deze soorten, zoals de ringslang en de kleine modderkruiper, worden de sloten met natuurvriendelijke oevers aangelegd dan wel verbreed. Om zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de bezwaren van de insprekers wordt ter hoogte van Holendrechteweg 39 een slootversmalling voorgestaan en wordt de bermstoot ten zuiden van de A9, tussen kilometer 23.9 en 24.1 van 7 naar 2 meter versmald. Tussen kilometer 24.1 en 24.2 komt een nieuw stuk sloot, 7 meter op de waterlijn, 100 meter lang, met een duiker te verbinden met het bovengenoemde stuk. Het tekort aan compensatie na realisering van de nieuwe sloot, circa 300 vierkante meter, wordt opgelost in hetzelfde peilvak ter hoogte van kilometer 23.75-23.6.

1.6.2. Zienswijze

Inspreker 194

Het is onduidelijk wat de gevolgen zijn van de aanleg van de tunnel voor de grondwaterstand in en het lozen van water vanaf het tunneldak voor het Stadshart Amstelveen. Vanwege de hoge grondwaterstand is er nu al sprake van wateroverlast in kruipruimtes en kelders van het winkelcentrum. Eveneens is niet duidelijk wat de gevolgen zijn voor de waterkwaliteit in het winkelcentrum.

Antwoord:

Het tunneldakwater dat wordt geloosd ten noorden van de tunnel (in peilvak 31) wordt afgevoerd. Ten zuiden van de Muziekwijk en aan de uitloper van het Meanderpark wordt het watersysteem verruimd om het water te kunnen bergen. Het laten lozen van het tunneldak op het peilvak zal daarom niet leiden tot grondwaterstandsverhoging en wateroverlast in kelders en kruipruimtes. Compensatie is noodzakelijk omdat het tunneldak het water niet geheel op kan nemen zoals de bodem water opneemt. Het lozen van het regenwater afkomstig van het tunneldak op het peilvak heeft geen negatieve invloed op de waterkwaliteit in het peilvak. De neerslag infiltreert in de eerste meter grond op het tunneldak.

1.7. Natuur

1.7.1. Zienswijze

Insprekers 13, 166, 206

Verschillende insprekers geven aan dat de verbreding van de A9 leidt tot blijvende en niet te mitigeren aantasting van de natuurwaarde van de polders Ronde Hoep en Holendrecht polder. Deze polders zijn waardevolle weidevogelgebieden en maken deel uit van de EHS.

Het is van belang de compensatie voor de weidevogelnatuur rechtstreeks te koppelen aan compenserende maatregelen in de aanliggende polders Ronde Hoep en de Holendrecht polder. Hiertoe dienen de in te zetten financiële middelen 'een label' te verkrijgen zodat de compensatie plaats kan vinden in de terreinen waar de schade wordt ondervonden.

De EHS-compensatie zou gerealiseerd moeten worden in een smalle strook van 10 tot 20 meter breed 'in de binnenbocht' parallel aan de snelwegen A9 en A2. Zo kan een aaneengesloten verbindingstrook voor diersoorten van vochtige en natte milieus gecreëerd worden, zoals de ringslang en de waterspitsmuis.

Inspreker pleit ervoor om de mogelijkheden voor ecologische passages van de A9 (en in mindere mate de A2) te verbeteren. Omdat de weg verbreed wordt, worden de onderdoorgangen langer, hetgeen ze minder geschikt maakt voor dierlijke passage.

De nieuwe berm-sloot ten noorden van de verlegde Polderweg dient optimaal ingericht te worden voor diersoorten van vochtige en natte milieus.

Antwoord:

Als gevolg van de verbreding van de A9 is sprake van een afname van de oppervlakte van de polders, die deel zijn van de ecologische hoofdstructuur. Dit heeft vooral gevolgen voor weidevogels en voor de ringslang. Rijkswaterstaat is verplicht deze natuurschade zoveel mogelijk te beperken en waar nodig te compenseren.

De suggestie om een strook parallel aan de A9 en ten noorden van de verlengde Polderweg in te richten als ecologische verbinding is met de initiatiefnemers van dat plan besproken en is nu ook als zodanig in het Tracébesluit en op tekening opgenomen.

Op advies van de Dienst Landelijk Gebied, die bezig is een ecologische verbinding voor onder meer ringslangen te realiseren in de Holendrecht polder, worden bermen en sloten ringslangvriendelijk ingericht, zie mitigatie- en compensatierapport en Toelichting bij het Ontwerp-Tracébesluit, Hoofdstuk 5. De bermen moeten hiertoe ecologisch beheerd worden en deels onbeplant blijven. Ten behoeve van diersoorten als de ringslang en de waterspitsmuis krijgen de sloten een breedte van 7 meter op de waterlijn en een natuurvriendelijk profiel van 1:3. De precieze inrichting en eventuele aanpassing daarop, vindt plaats in een latere fase. De compensatie vindt dus plaats in een te ontwikkelen ecologische zone, per definitie buiten de EHS (compensatie binnen de EHS is in beginsel niet toegestaan).

Bovendien zal Rijkswaterstaat een financiële bijdrage voor weidevogelbeheer leveren aan de provincie Noord-Holland. Deze bijdrage wordt vastgelegd in een overeenkomst tussen Rijkswaterstaat, de provincie en uitvoerende partijen zoals agrarische natuurverenigingen. Ook zal er een resultaatsverplichting tot concrete aantallen weidevogels en volwassen geworden (grutto)kuikens per jaar worden opgenomen. Bij het compensatieplan hoort een bijlage waarin de doelen ten aanzien van de weidevogelcompensatie exact staan beschreven.

De onderdoorgangen blijven geschikt voor dierlijke passages. De wegverbreding is gering en de viaducten, waar de faunapassages onder liggen, krijgen voldoende lichttoetreding, zodat het effect op faunapassages verwaarloosbaar is. Bovendien worden de faunapassages verbeterd (opnieuw ingericht) om ze opnieuw zo geschikt mogelijk te maken voor verschillende diersoorten.

De bermsloot parallel aan de Verlegde Polderweg wordt zo goed mogelijk aangesloten op de rest van de aan de zuidzijde van de A9 te maken verbindingssloot. Op een klein deel zal de sloot mogelijk iets minder breed zijn. Dit heeft geen nadelige gevolgen voor het ecologisch en waterhuishoudkundig functioneren van de sloot.

1.7.2. Zienswijze

Inspreker 288

Inspreker vraagt waarom geen geluidschermen geplaatst worden aan de noordzijde van de A9 ter hoogte van de recreatiegebieden Elsenhove en de Ouderkerkerplas. Hierdoor zou de recreatiefunctie van het gebied kunnen worden versterkt.

Antwoord:

Recreatiegronden vormen geen geluidgevoelige locaties in de zin van de Wet geluidhinder zodat Rijkswaterstaat niet verplicht is om schermen aan te brengen langs deze recreatiegebieden. Elsenhove en de Ouderkerkerplas profiteren wel in geringe mate van de aan te brengen schermen ter hoogte van Ouderkerk. Hierdoor verbetert het geluidniveau in de recreatiegebieden ten opzichte van de bestaande situatie.

1.7.3. Zienswijze

Inspreker 183

Door de ondertunneling verdwijnt de "Stad in het groen" steeds meer. Het groen dat verdwijnt, moet in de wijk gecompenseerd worden.

Antwoord:

Met de gemeente Amstelveen is overeengekomen groen in de stad te compenseren.

1.7.4. Zienswijze

Inspreker 250

Inspreker geeft aan dat de aantasting van het Amsterdamse Bos niet wordt gecompenseerd. Dat is volgens insprekers in strijd met de Boswet, de Circulaire Beleidsregel Natuurcompensatie en de Tracéwet.

Aantasting van de EHS is enkel mogelijk als wordt aangetoond dat er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van groot openbaar belang. Dit is niet aannemelijk gemaakt.

Antwoord:

De aantasting van het Amsterdamse Bos bedraagt volgens berekening van Rijkswaterstaat maximaal negen hectare. Deze aantasting moet om twee redenen worden gecompenseerd: vanwege de bepalingen in de Boswet en omdat het Amsterdamse Bos deel uitmaakt van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

De gekapte bomen worden één op één gecompenseerd. Zes hectare kan worden gerealiseerd op de Gaaspertunnel, de resterende drie hectare worden elders binnen de grenzen van het Tracébesluit gevonden. Het is niet mogelijk dit restant in de onmiddellijke nabijheid van het Amsterdamse Bos terug te planten. De Boswet verplicht daartoe ook niet.

De compensatie vanwege de EHS wordt gevonden door een financiële bijdrage te leveren aan natuurontwikkeling in het Amsterdamse Bos (realisatie van natte natuur). Deze financiële bijdrage is onderdeel van een overeenkomst met uitvoerende partijen waarin een resultaatverplichting (bijvoorbeeld in hectaren natuurterrein van bepaalde kwaliteit) is opgenomen. Deze compensatie past binnen de Spelregels EHS en de "Beleidsregel compensatie natuur en recreatie" van de provincie Noord-Holland. Dankzij de compensatieovereenkomst met de provincie Noord-Holland is de uitvoering van deze compensatiemaatregelen geborgd.

Vertrekpunt voor Rijkswaterstaat als initiatiefnemer is dat er geen netto verlies van waarden plaats vindt. Tenslotte worden de ontsnipperingsmaatregelen in de A9 verbeterd en uitgebreid (zie mitigatie-compensatieontwerp). Ontsnipperingsmaatregelen hebben tot doel de barrièrewerking voor fauna te verminderen, door de aanleg van faunapassages.

In geval van aantasting van de EHS geldt het "nee, tenzij-regime". Aan de vereisten van dat regime wordt voldaan. Er zijn geen reële alternatieven en er is sprake is van redenen van groot openbaar belang. In §5.3 van de Toelichting van het Tracébesluit wordt dit nader toegelicht.

1.7.5. Zienswijze

Insprekers 166, 304

Inspreker is van mening dat de lijst van aantastingen (tabel 5 en 6) onvolledig is en dat de mitigerende maatregelen tekort schieten. Boscompensatie dient ook plaats te vinden in het geval de aanleg van de Ronde Hoep, de wisselstrook en de fietsbrug geen doorgang vindt.

Antwoord:

De lijst met aantastingen is samengesteld op basis van uitgebreid onderzoek en is in tabel 5 en 6 van het Tracébesluit volledig weergegeven met daarbij genoemd de mitigerende en compenserende maatregelen. De Boswet kent als uitgangspunt dat alle te kappen bomen, moeten

worden gecompenseerd. Indien de kap van bomen onverhoopt niet doorgaat als gevolg van het niet realiseren van de in het Tracébesluit beschreven onderdelen, zal evenmin boscompensatie plaatsvinden. Immers bestaat onder die omstandigheden niet langer een reden voor compensatie.

1.8. Verkeerscijfers

1.8.1. Zienswijze

Insprekers 188, 193, 194, 347

Ten onrechte is niet onderzocht wat het effect is van het vervallen van de Stadsstraat, waarmee niet wordt voldaan aan de inpassingsplicht van artikel 11, tweede lid onder b van de Tracéwet. Ook is niet onderzocht hoeveel extra verkeer de ontwikkeling van het tunnelgebied zal genereren van en naar de nieuwe oostelijke aansluiting. Ook de uitbreiding van het stadshart zal extra verkeer aantrekken. Verwachting dat de reistijd van deze aansluiting naar de westzijde van het stadshart zal verdriedubbelen. De in de avondspits gehanteerde streefwaarde van 2,0 wordt bij het stroomlijnalternatief 2,15. Dit is een onacceptabele vertraging voor de weggebruiker.

Aan de noordzijde van de A9 is een nieuwe weg geprojecteerd. Verkeer richting Stadshart kan ook gebruikmaken van de nieuwe 4-baans weg van KPMG naar ziekenhuis. De nieuwe weg kan dan komen te vervallen.

Antwoord:

Het Tracébesluit wordt op dit punt aangepast. In het Ontwerp-Tracébesluit was het tracé tussen Meander/Keerpuntweg en de Keizer Karelweg nog niet geheel bekend, zie de tekst op de Ontwerp-Tracébesluittekening. In het Tracébesluit is dit nader uitgewerkt en deels aangepast. In het Tracébesluit komt er een verbinding tussen de Meander en de Keizer Karelweg. De huidige Keerpuntweg komt daarbij te vervallen. De "Stadsstraat" naar het westen vanaf de Meander krijgt een volledige aansluiting op de Keizer Karelweg en bestaat uit twee delen. Het eerste gedeelte heet de "verlegde Keerpuntweg" tot de aansluiting met de huidige Burgemeester Rijnderslaan aan de oostzijde richting Ouderkerkerweg/Groenelaan en het tweede gedeelte heet "verlegde Burgemeester Rijnderslaan" tot aan de Keizer Karelweg. De verlegde Keerpuntweg bestaat uit 1 rijbaan met 2 richtingen en heeft volledige aansluitingen op de Meander en de huidige Burgemeester Rijnderslaan.

De verlegde Burgemeester Rijnderslaan bestaat tevens uit 1 rijbaan met 2 richtingen en ligt op het zuidelijke tunneldak en krijgt een aansluiting op de huidige Burgemeester Rijnderslaan aan de westzijde. De detailuitwerking van de kruispunten Meander, huidige Burgemeester Rijnderslaan en de Keizer Karelweg gebeurt in de komende jaren. Het nieuwe ontwerp komt nagenoeg overeen met de huidige situatie waar het verkeer van en naar het Stadshart van afrit 5 gebruik kan maken. Met de weguitbreiding wordt beoogd de doorstroming te verbeteren. Deze doorstroming wordt onder andere getoetst aan de trajectsnelheid. Dit is een beleidsindicator uit de Nota Mobiliteit (NoMo) die wordt uitgedrukt in een reistijdfactor. De reistijdfactor op een traject geeft de verhouding weer tussen de reissnelheid in de spits en de free flow snelheid (=100 km/uur). Als de reistijdfactor boven de streefwaarde komt is er sprake van structurele niet acceptabele vertraging. Deze voorgedefinieerde trajecten zijn vastgesteld op basis van een grote relatie tussen beide gebieden. Het zogenoemde NoMo-traject waarbinnen Amstelveen valt is Badhoevedorp-Diemen. Het verschil in reistijd tussen het stroomlijnalternatief ten opzicht van de referentiesituatie is als volgt:

Diemen - Badhoevedorp	ochtendspits: -0,35	avondspits: +0,10
Badhoevedorp - Diemen	ochtendspits: -0,30	avondspits: -0,60

In drie van de vier bovenstaande situaties (2 trajecten met elke 2 spitsrichtingen) zakt de trajectsnelheid onder de streefwaarde, waarmee voldaan wordt aan de doelstelling van de Nota Mobiliteit. Op één traject (Diemen - Badhoevedorp) verslechtert de trajectsnelheid (alleen in de avondspits) en blijft deze niet voldoen aan de streefwaarde.

1.8.2. Zienswijze

Inspreker 188

Ten onrechte is geen rekening gehouden met de vervanging van de huidige rotonde in de Schipholdijk nabij de Schipholdraaibrug door een T-splitsing met een aansluiting op de Oude Schipholweg (N232).

Antwoord:

De rotonde en de T-splitsing vallen niet onder het bereik van het project Schiphol- Amsterdam-Almere.

In de komende jaren zal een reconstructie plaats vinden in het kader van het project masterplan N201, waar de provincie Noord-Holland initiatiefnemer van is.

1.8.3. Zienswijze

Insprekers 188, 193

Wat wordt bedoeld met een halve aansluiting (van en naar het oosten, bij de Beneluxbaan, Keerpuntweg)?

Antwoord:

Een halve aansluiting wil zeggen dat deze aansluiting in dit geval alleen een verbinding biedt voor verkeer van en naar het westen. Verkeer van en naar en het oosten kan geen gebruik meer maken van de aansluiting. Dit verkeer zal gebruik moeten maken van de aansluiting Ouderkerk aan de Amstel en dan via de Verlengde Keerpuntweg/Verlengde Burgermeester Rijnderslaan (voormalig stadsstraat) om de locatie van Van Poelgeest te kunnen bereiken. Op deze weg ligt de maximum snelheid lager dan de A9. Voor deze twee kilometer parallelle route geldt een extra reistijd van circa een halve minuut.

1.8.4. Zienswijze

Insprekers 74, 166

Op verbreding van A9 kan worden bezuinigd omdat de A2 nu al – en zeker na verbreding - het verkeer van de A9 kan verwerken.

Antwoord:

De doorstroming op de A9 zelf is het probleem, het Tracébesluit biedt hier een oplossing voor. Onvoldoende capaciteit op een wegvak veroorzaakt file (bottleneck). Door verbreding van de A2 is de afstroom op de A9 weliswaar sterk verbeterd, maar de verbreding van de A2 zorgt er ook voor dat de A2 een aantrekkelijke route wordt. Dit betekent dat meer verkeer het hoofdwegennet kiest in plaats van het onderliggend weggennet. Daardoor wordt het niet rustiger op de A9. Het verkeerskundig onderzoek naar nut en noodzaak van de verbreding van de A9 toont aan dat verbreding op de A9 nodig is om file tegen te gaan. Als gevolg van het toenemen van de capaciteit op de A2, neemt ook de verkeersintensiteit op aansluitende hoofdwegen, zoals de A9, toe. Daarnaast is het belangrijk om op te merken dat niet al het verkeer van de A9 richting A2 gaat. Ook een deel gaat richting Almere. In de huidige situatie op het tracé A9/A6 is sprake van een matige I/C-verhouding. De verbreding van de A9 voorziet daarom ook in een betere doorstroming van het verkeer op dat gedeelte van het tracé.

1.8.5. Zienswijze

Insprekers 193, 194

Verkeersonderzoek A9 zone Amstelveen van Goudappel Coffeng openbaar maken.

Antwoord:

Het verkeersonderzoek van de gemeente Amstelveen maakt geen onderdeel uit van het Ontwerp-Tracébesluit aangezien het verkeersonderzoek betrekking heeft op het onderliggend weggennet. Het onderzoek is bovendien niet in opdracht van Rijkswaterstaat uitgevoerd. Het verkeersonderzoek kan worden opgevraagd bij de gemeente Amstelveen.

1.8.6. Zienswijze

Inspreker 235

Capaciteit Keerpuntweg/Meander neemt toe maar de aansluiting op de Van Heuven Goedhartlaan blijft ongewijzigd. Dit kan leiden tot congestie.

Antwoord:

Uitbreiding van het hoofdwegennet zorgt ervoor dat meer verkeer van het onderliggend weggennet op het hoofdwegennet gaat rijden. In het Tracébesluit wordt voorzien in een goede aansluiting van het onderliggend weggennet op het hoofdwegennet. Als gevolg van de uitbreiding van het hoofdwegennet zal tevens de doorstroming op het onderliggend weggennet verbeteren waardoor het sluipverkeer en congestie op het onderliggend weggennet zal afnemen ten opzichte van de referentiesituatie.

De hoeveelheid verkeer op de af- en toerit zal in de stroomlijnvariant toenemen. De af- en toerit wordt daarom voorzien van meer capaciteit dan in de huidige situatie waardoor de doorstroming ten opzichte van de huidige situatie verbetert.

1.9. Externe Veiligheid

1.9.1. Zienswijze

Inspreker 158

In de tunnel is sprake van een lichte toename van het groepsrisico, maar dit blijft wel onder de oriëntatiewaarde. Met het advies hierover van de Brandweer d.d. 3 mei 2010 (ref. DIV2010/1003) moet rekening worden gehouden.

Antwoord:

Het klopt dat het groepsrisico ter plaatse van zowel de geplande Gaasperdammertunnel als de Keizer Karel tunnel toeneemt, maar in beide gevallen onder de oriënterende waarde blijft. Vanwege de toename van het groepsrisico is er ten behoeve van het Tracébesluit een zogenaamde groepsrisicoverantwoording opgesteld, waarin met het advies van de brandweer Amsterdam-Amstelland rekening is gehouden. In het proces van de groepsrisicoverantwoording is de veiligheidsregio (in praktijk vaak de brandweer) een belangrijke adviserende partner. De groepsrisicoverantwoording is een bijlage bij het Tracébesluit.

In de groepsrisicoverantwoording wordt dieper inzicht verkregen in de kans op en de omvang van de mogelijke maatschappelijke ontwrichting bij een ramp en zal een expliciete en transparante bestuurlijke afweging plaatsvinden, waarbij wordt vastgesteld of de resterende risico's maatschappelijk aanvaardbaar zijn of niet. Het resultaat van de verantwoording is dat onze Minister het aanvaardbaar acht het Tracébesluit doorgang te laten vinden.

1.10. Ontwerp

1.10.1. Zienswijze

Insprekers 34, 164

Er zou, onder voorbehoud van financiering, sprake zijn van een fietspad langs de A9 aan de kant van Ouderkerk. Komt dit fietspad er?

Bezwaar als fietspad over Bullewijk om financiële reden wordt geschrapt.

Antwoord:

In het ontwerp is geen apart fietspad opgenomen langs de A9. De huidige Polderweg aan de zuidzijde van de A9 kan ook gebruikt worden als fietspad tussen de Amstel en de Bullewijk. Wel is in het ontwerp van de A9 een fietsbrug over de Bullewijk opgenomen. Hieraan was wel een financiële voorwaarde verbonden. Indien er geen financier wordt gevonden gaat de fietsbrug uit het ontwerp. Groengebied Amstelland, Provincie Noord-Holland en de gemeente Ouder-Amstel zijn de initiatiefnemers van deze fietsbrug en verantwoordelijk voor de financiën.

Tijdens het bestuurlijk overleg in de maand augustus 2010 is besloten dat er geen fietsbrug komt over de Bullewijk daar er geen financier voor gevonden is.

De fietsbrug is daarom uit het Tracébesluit gehaald. Gewezen wordt op het feit dat via de brug en het pontje er wel alternatieven aanwezig zijn per fiets over de Bullewijk te gaan.

1.10.2. Zienswijze

Insprekers 25, 26, 28, 35

De groenstrook tussen de wisselstrook wordt verplaatst naar de zuidzijde van de A9.

Inspreker wenst deze groenstrook te vervangen door geluidsscherm. Wat is nut van deze groenstrook, deze neemt te veel ruimte in en is onveilig. De groenstrook moet worden opgeheven, zodat er ruimte ontstaat aan de zuidkant van de weg.

Antwoord:

Op het gedeelte Ouderkerk knooppunt Holendrecht wordt een wisselstrook aangelegd. Tussen de wisselstrook en de hoofdrijbanen komt een tussenberm die als groenstrook wordt uitgevoerd. De tussenberm wordt gebruikt voor de geleiderail, verlichting, bebording en dergelijke. Ter plaatse van de tussenberm komen geen geluidsschermen omdat geluidsschermen op deze plaats niet doelmatig zijn. De motivering van de geluidmaatregelen staat beschreven in hoofdstuk 4 van de toelichting op het Tracébesluit.

1.10.3. Zienswijze

Insprekers 26, 35

Inspreker wenst dat het geluidsscherm aan de zuidzijde A9 bij Ouderkerk op een damwand wordt geplaatst om ruimte te besparen.

Antwoord:

In het Tracébesluit wordt de plaats van het geluidsscherm gewijzigd. Om de geluidsoverlast zo veel mogelijk te beperken en zo veel mogelijk ruimte te besparen wordt het geluidsscherm (3 meter hoog) geplaatst op een damwand.

1.10.4. Zienswijze

Insprekers 34, 39

Wegverbreding A9 bij Ouderkerk a/d Amstel aan zuidzijde:

De wegverbreding A9 mag niet aan de kant van Ouderkerk worden gerealiseerd. Dit is niet goed op tekening te zien.

Antwoord:

Bestuurlijk is in het verleden afgesproken dat de uitbreiding van de A9 aan de zuidzijde van de huidige A9 zal plaatsvinden. Deze uitbreiding wordt gerealiseerd tussen de Amstel en knooppunt Holendrecht. De bij het Tracébesluit behorende tekeningen laten dit ook zien. Aan de noordzijde van het tracé is bovendien fysiek minder ruimte aanwezig voor verbreding van de A9 gelet op de aanwezige bebouwing.

1.10.5. Zienswijze

Insprekers 74, 166

Een fietsbrug over de Bullewijk is overbodig. Brug en pontje zijn alternatieven voor oversteek.

Antwoord:

Het Tracébesluit is gewijzigd ten aanzien van het fietspad Bullewijk. De fietsbruggen over de Amstel en de Bullewijk zouden gerealiseerd worden als er een externe financier voor gevonden zou zijn. Deze is niet gevonden, dus de fietsbruggen worden niet gerealiseerd. Met inspreker kan geconcludeerd worden dat er bovendien alternatieve routes zijn voor fietsers.

1.10.6. Zienswijze

Inspreker 138

Inspreker is van mening dat in het kader van het Tracébesluit tot een integrale ontwerpvisie moet worden gekomen waarbij ook de reconstructie van het knooppunt Badhoevedorp en de complexe aansluiting Fokkerweg/N201 op de A9 een plaats krijgen. Ook is een aanpassing van de aansluiting Schiphol Oost gewenst om terugslag naar de rijksweg te voorkomen.

Antwoord:

In het kader van het Masterplan N201 zal ook de huidige Schipholweg ter hoogte van de Ronde naar de zuidelijke afrit A9/oprit A9 gereconstrueerd worden. Door deze reconstructie zal de wegcapaciteit aanzienlijk vergroot worden waardoor de afwikkeling van het verkeer beter zal verlopen. Vooral de toegankelijkheid van en naar Schiphol-Oost wordt daarmee sterk verbeterd. Daarnaast zal het verkeer vanaf Schiphol-Oost naar de A9 richting Holendrecht kunnen kiezen om via de Schipholweg of de Fokkerweg naar de A9 te rijden. Hierdoor zal de belasting van de aansluiting Schiphol-Oost sterk afnemen.

1.10.7. Zienswijze

Insprekers 160, 193, 194, 222

Stadshart Amstelveen:

Halve aansluiting op A9 van en naar het oosten (bij de Beneluxbaan) is onvoldoende om de – nu uitstekende - bereikbaarheid van het Stadshart te garanderen.

Keerpuntweg/Meander niet uitbreiden naar 2x2 rijstroken maar slimme verkeersregulering toepassen met bewegwijzering en aanduiding lege plaatsen in parkeergarages.

Het Ontwerp-Tracébesluit voorziet in het vervallen van het oostelijk deel van de aansluiting Amstelveen-Centrum door een nieuwe aansluiting vanaf de A9 naar de Keerpuntweg/Meander in oostelijke richting. De stadsstraat, gedeelte Keizer Karelweg – Beneluxbaan - is op verzoek van de gemeente te komen vervallen. Hierdoor is de Bijenkorf niet meer goed bereikbaar, met name niet de ondergrondse parkeergarage aan de westzijde. Bezoekers uit oostelijke richting moeten die in het Tracébesluit bereiken via het onderliggend wegennet, wat hier niet op is berekend. De verbinding tussen de oostelijke aansluiting naar de westzijde van het stadshart zal in het Tracébesluit slechter zijn dan de oplossing met de Stadsstraat, die overigens ook al slechter is dan de huidige situatie. Gevolg minder bezoekers van de Bijenkorf en minder omzet. Een ander alternatief is de Burgemeester Rijnderslaanroute, zie brief blz. 6 voor een beschrijving. Inspreker vreest dat de aansluiting van de tunnelbuis op de Keizer Karelweg een barrière vormt voor de toegang tot de Bijenkorf voor langzaam verkeer.

Antwoord:

Het Tracébesluit wordt op dit punt aangepast. In het Ontwerp-Tracébesluit was het tracé tussen Meander/Keerpuntweg en de Keizer Karelweg nog niet geheel bekend, zie de tekst op de Ontwerp-Tracébesluit tekening. In het Tracébesluit is dit nader uitgewerkt en deels aangepast. In het Tracébesluit komt er een verbinding tussen de Meander en de Keizer Karelweg. De huidige Keerpuntweg komt daarbij te vervallen. De "Stadsstraat" naar het westen vanaf de Meander krijgt een volledige aansluiting op de Keizer Karelweg en bestaat uit twee delen.

Het eerste gedeelte heet de "verlegde Keerpuntweg" tot de aansluiting met de huidige Burgemeester Rijnderslaan aan de oostzijde richting Ouderkerkerweg/Groenelaan en het tweede gedeelte heet "verlegde Burgemeester Rijnderslaan" tot aan de Keizer Karelweg. De verlegde Keerpuntweg bestaat uit 1 rijbaan met 2 richtingen en heeft volledige aansluitingen op de Meander en de huidige Burgemeester Rijnderslaan.

De verlegde Burgemeester Rijnderslaan bestaat tevens uit 1 rijbaan met 2 richtingen en ligt op het zuidelijke tunneldak en krijgt een aansluiting op de huidige Burgemeester Rijnderslaan aan de westzijde. De detailuitwerking van de kruispunten Meander, huidige Burgemeester Rijnderslaan en de Keizer Karelweg gebeurt in de komende jaren. Het voorlopige ontwerp komt nagenoeg overeen met de huidige situatie waar het verkeer van en naar het Stadshart van afrit 5 gebruik kan maken. Hierdoor blijft het Stadshart goed bereikbaar.

1.10.8. Zienswijze

Inspreker 28

Inspreker verzoekt om verzorgingsplaats Ronde Hoep veel kleiner uit te voeren, met als gevolg minder overlast door vrachtwagens. Deze kunnen gebruik maken van de verzorgingsplaats bij Velsen.

Antwoord:

De verzorgingsplaats die wordt aangelegd is qua afmeting vergeleken met andere verzorgingsplaatsen een kleine verzorgingsplaats. Er is een beperkt aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens nabij het benzineverkooppunt. Bij de parkeergelegenheid van de verzorgingsplaats komen geen parkeerplaatsen voor vrachtauto's.

De bestaande begroeiing ter plaatste van de verzorgingsplaats zal voor een groot gedeelte worden verwijderd. Na realisatie van de verzorgingsplaats zal dit weer worden hersteld. Op de bovenste helft van het talud komt begroeiing terug. Op de bovenste helft van het talud komt begroeiing terug in de vorm van struweel, ter plaatse van de verzorgingsplaats aangevuld met bomen.

Hierdoor zal het in de toekomst niet mogelijk zijn vanaf de snelweg op de boerderij en in de tuin van de inspreker te kijken. Het klopt dat één van de uitgangspunten is dat het zicht vanuit het benzinestation en de verzorgingsplaats op de polder "De Ronde Hoep" gewaarborgd blijft.

Niettemin zal het benzinestation landschappelijk ingepast worden, wat inhoudt dat er bomen en struiken rondom de verzorgingsplaats komen.

Met de hiervoor genoemde inpassingsmaatregelen blijft een vrij zicht vanuit het benzinestation/de verzorgingsplaats op de polder nog steeds mogelijk, terwijl het zicht vanuit de polder op het benzinestation/de verzorgingsplaats en A9 wordt onttrokken.

1.10.9. Zienswijze

Inspreker 167

Aankoopgrens grond bij Zwitserleven ligt 4,30 meter uit de gevel van het pand. Grond tussen aankoopgrens en gevel wordt niet als werkterrein in gebruik genomen. Dit is mondeling meegedeeld maar graag schriftelijk bevestigen.

Antwoord:

Ter plaatse van Zwitserleven komt de nieuw aan te leggen tunnel dichtbij de gevel van het pand te liggen. Het uitgangspunt is dat naast de te realiseren tunnel een werkterrein van 5 meter gereserveerd wordt voor het bouwverkeer. Deze 5 meter wordt begrensd door de Tracébesluit-grens zoals aangegeven op de bij het Tracébesluit behorende tekeningen. De aannemer mag niet zonder toestemming van de eigenaar de Tracébesluit-grens overschrijden. Hij moet het werk bovendien realiseren binnen de Tracébesluit-grens. Mocht het zo zijn dat bij het definitieve ontwerp er nog een ruimte overblijft van 4,30 meter dan mag dit dus niet als werkterrein in gebruik genomen worden zonder toestemming van de eigenaar.

1.10.10. Zienswijze

Inspreker 235

Inspreker maakt zich zorgen over de grondkerende constructie die nodig lijkt om het niveauverschil van het huidige A9-viaduct en de Meander te overbruggen. De constructie kan nadelige gevolgen hebben voor de zichtbaarheid van het gebouw, daglichttoetreding en de functionaliteit van de nooduitgangen.

Antwoord:

De grondkerende constructie is nodig om het hoogteverschil tussen de huidige Meander en het kunstwerk van de A9 te kunnen overbruggen. Voor de weggebruiker zal het gebouw zichtbaarder worden en de daglichttoetreding zal nagenoeg niet beïnvloed worden. De functionaliteit van de nooduitgangen zal te allen tijde gewaarborgd worden.

Op grond van artikel 20 van het Tracébesluit kent de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet

voldoende anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

1.10.11. Zienswijze

Inspreker 23

De ondertunneling van de A9 in Amstelveen moet geschrapt worden. Dit bespaart € 900 miljoen.

Antwoord:

De minister heeft in haar standpunt (oktober 2008) gekozen voor een verdiepte tunnel bij Amstelveen. Het betreft de aanleg van een circa 1800 meter lange, volledig verdiept gelegen tunnel in Amstelveen, met daarboven een lokale weg. De aansluiting Amstelveen verdwijnt in zijn huidige vorm en wordt vervangen door een stadsstraat, die ten westen en ten oosten van de tunnel in- en uitvoegt op de A9.

Hierdoor zal tevens ruimte ontstaan om het Stadshart te herenigen.

De eventuele besparing is veel lager dan het door inspreker genoemde bedrag van € 900 miljoen, omdat uitbreiding van de A9 in ieder geval nodig is en deze uitbreiding aanzienlijke inpassingsmaatregelen vergt, zoals het plaatsen van geluidsschermen met een hoogte van 30 meter.

1.10.12. Zienswijze

Inspreker 32

De verbindingsboog in het knooppunt Holendrecht van de A9 Amstelveen richting Almere is te krap. Vrachtwagens kunnen hier slechts 40 km/u rijden en dat veroorzaakt files.

Antwoord:

De verbindingsboog A9 richting Almere bij knooppunt Holendrecht vergt een gepaste snelheid door vrachtwagens. Om de capaciteit van de desbetreffende rijstroken te vergroten, is daarom besloten om voor het personenverkeer een wisselstrook aan te leggen vanaf Ouderkerk a/d Amstel richting Almere en vice versa. Als gevolg daarvan zal ook bij een groot verkeersaanbod de doorstroming verzekerd zijn. Hierdoor zullen er minder files plaatsvinden.

1.10.13. Zienswijze

Inspreker 139

Wat is het exacte tracé van de tunnelbuis ter hoogte van het Oude Dorp/Dr. Schaepmanlaan in Amstelveen? Moeten nieuwe damwanden geslagen worden voor de tunnelbuis? Wat is de hoogte van het tunneldak ten opzichte van het huidige maaiveld?

Antwoord:

De begrenzing van het tracé van de tunnel is op de tekening bij het Tracébesluit opgenomen. Op de Tracébesluit-tekening staat aangeven waar de overkapping van de A9 ter hoogte van het "Oude Dorp" moet plaatsvinden. Tussen de Amsterdamseweg en de Museum spoordijk blijft de weg op de huidige hoogte gehandhaafd. Door de verbreding van de weg ter plaatse moeten er wel nieuwe damwanden geplaatst worden. Op dit tracé wordt een dak aangebracht.

De daadwerkelijke ondertunneling begint bij het viaduct van de Museumspoorlijn en loopt tot na de kruising met de Beneluxbaan.

Het tunneldak zal hoger komen te liggen dan het huidige maaiveld. De hoogte van het dak van de overkapping kan men vergelijken met de hoogten van het viaduct Amsterdamseweg en de Museumspoorlijn.

1.10.14. Zienswijze

Inspreker 139

Inspreker wil een toelichting omtrent koop- en verkooptraject en doet een verzoek tot het uitzetten van de Ontwerp-Tracébesluit-grens op zijn eigendom. Wat is er bekend over de toekomstige erfscheiding en is er een mogelijkheid tot terugkoop van grond na realisatie van het Tracébesluit?

Antwoord:

Met inspreker zal zo spoedig mogelijk overleg worden gevoerd om de plannen van Rijkswaterstaat toe te lichten. Indien onteigening nodig is voor de realisatie van het werk zal een totale schadeloosstelling gebaseerd op de Onteigeningswet en de gevormde jurisprudentie worden aangeboden. De pastorie van de St. Anna kerk en de fietsenstalling nabij de Piet Heinschool zullen gesloopt worden.

Op grond van artikel 17 van de Onteigeningswet moet eerst worden getracht de benodigde oppervlakte in minnelijk overleg in eigendom te verkrijgen, hiertoe zal een door Rijkswaterstaat benoemde onafhankelijke taxatiecommissie een totale schadeloosstelling gebaseerd op de Onteigeningswet alsmede de hierop gevormde jurisprudentie bepalen.

Deze schadeloosstelling zal met verkoper worden besproken en indien overeenstemming is verkregen zal een koopovereenkomst worden opgemaakt, welke na verkregen goedkeuringen door partijen getekend kan worden. Daarna kan notarieel transport plaatsvinden, alsmede de uitbetaling van de koopsom. Indien onverhoopt geen overeenstemming wordt verkregen, zal na het verkrijgen van een Koninklijk Besluit tot onteigening een gerechtelijke onteigeningsprocedure moeten worden opgestart.

In overleg zal worden bepaald hoe de erfafscheiding zal worden gereconstrueerd.

De strook grond die noodzakelijk is voor aan- en afvoer van vrachtwagens en bouw materiaal zal na de bouw fase gebruikt worden voor beheer en onderhoud aan het te realiseren plan. Terugkoop zal om die reden niet aan de orde zijn.

1.10.15. Zienswijze

Inspreker 218

Inspreker stelt voor de Groeneveldweg niet te reconstrueren op de wijze zoals in het Ontwerp-Tracébesluit wordt voorgesteld en draagt vier alternatieven aan voor de ontsluiting van de Ouderkerkerplas. Inspreker verzoekt bovendien dat de gronden grenzend aan zijn kavel die niet direct benodigd zijn voor de reconstructie van de wegen geen dubbelbestemming te geven, dan wel de bestemming 'Maatregelvlak Verkeersdoeleinden' te schrappen.

Antwoord:

Ten aanzien van de woning van inspreker heeft in het verleden een overleg plaatsgevonden tussen inspreker en vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat. In dit overleg heeft Rijkswaterstaat de plannen van het Ontwerp-Tracébesluit toegelicht en inlichtingen verstrekt met betrekking tot de Tracéwetprocedure en de toenmalige planning van uitvoering van het besluit. Tevens is getracht inzicht te verwerven in de belangen van inspreker en na te gaan welke van deze belangen door de plannen van Rijkswaterstaat worden geschaad. In dit overleg heeft inspreker aangegeven dat hij ter plaatse wenst te blijven wonen, onder andere omdat zijn bedrijfsactiviteiten op korte afstand van zijn woning plaatsvinden.

Het maatregelvlak verkeersdoeleinden is opgenomen omdat het hier een kleine ruimte betreft tussen twee wegen. Tijdens de realisatie zal dit verdere invulling krijgen.

Rijkswaterstaat heeft middels het huidige plan getracht invulling te geven aan de bundeling van bestemmingen en de wens van inspreker om te blijven wonen op de huidige locatie.

Met inspreker zal te zijner tijd in het kader van artikel 17 van de Onteigeningswet overleg gevoerd worden om te trachten een regeling in de minne te treffen, om te komen tot een totale schadeloosstelling gebaseerd op de Onteigeningswet en de hierop gevormde jurisprudentie. Mogelijke waardedaling van het overblijvende is onderdeel van de totale schadeloosstelling.

De inspreker heeft voorgesteld om de Groeneveldweg niet te reconstrueren zoals aangegeven op de tekening bij het Tracébesluit. Per variant zal aangegeven worden waarom het voorstel van inspreker niet is opgenomen in het Tracébesluit.

Variant 1:

Ontsluiting alleen in zuidelijke richting.

Deze variant komt in grote lijnen overeen met het ontwerp van het huidige Tracébesluit. Echter het noordelijke deel richting Groeneveldweg ontbreekt, en dat is de ontsluiting voor autoverkeer.

Deze verbinding is voor auto's en hulpverkeer zeer belangrijk daar deze verbinding de enige ontsluitingsweg is in het gebied. Daar komt bij dat de Middenweg ter plaatse van de aansluiting van het fietspad over de A2 is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

Variant 2 en 3:

Deze varianten liggen verder van de huidige Groeneveldweg. De Groeneveldweg die in de huidige situatie langs de bermsloot van de huidige A2 loopt dient in het nieuwe ontwerp zo dicht mogelijk langs de nieuwe bermsloten van het nieuwe ontwerp te lopen. Dit omdat de te onderhouden objecten goed bereikbaar moeten zijn. Hierdoor wordt tevens de bestaande natuur zoveel mogelijk gespaard. Het tracé over de Korte Dwarsweg is niet toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer op last van de provincie Noord-Holland.

Variant 4:

Deze ontsluitingsweg is komen te vervallen daar de kosten voor deze oplossing extreem hoog zullen oplopen. Twee tunneltjes onder de verbindingsboog van de A9 zijn te kostbaar.

Daarnaast heeft de inspreker te kennen gegeven dat hij er graag wil blijven wonen met een wijds uitzicht, zonder te veel wegen (knooppunt) rondom zijn erf.

1.10.16. Zienswijze

Inspreker 250

Nabij knooppunt Holendrecht/Gaasperdammerweg: op de plankaart lijkt het alsof de groenstrook over het perceel van inspreker loopt. Uit het ontwerp blijkt dit niet. Graag uitsluitel hierover.

Antwoord:

De weergegeven groene strook is de huidige sloot. Deze sloot blijft bestaan, maar is groen weergegeven omdat bestaand water op Ontwerp-Tracébesluit kaarten wordt weergegeven als Maatregelenvlak Landschappelijke inpassing.

1.11. Vastgoed**1.11.1. Zienswijze****Insprekers 13, 241**

Door de verbreding van de A9 en de aanleg van de verzorgingsplaats de Ronde Hoep zal de woning van insprekers in waarde dalen.

Antwoord:

Op grond van artikel 20 van het Tracébesluit kent de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

1.12. Bouwhinder**1.12.1. Zienswijze****Insprekers 166, 224**

Verschillende omwonenden uit Amstelveen verwachten grote overlast tijdens de bouwfase. Het betreft onder meer bewoners uit de Operabuurt. Er moet een rapport worden opgesteld waaruit blijkt hoe bouwhinder wordt voorkomen. Dit rapport moet als een geïntegreerd onderdeel van het Ontwerp-Tracébesluit worden opgenomen.

Antwoord:

Tijdens de bouwactiviteiten van de tunnel kunnen de omwonenden overlast ondervinden. Dit geldt voor alle bewoners en bedrijven direct gelegen aan het tracé van de toekomstige tunnel. In het contract met de aannemer wordt de verplichting voor de aannemer opgenomen om de overlast tot het minimale terug te brengen. De voorzieningen en bepalingen staan omschreven in het Bouwbesluit en in de Circulaire Bouwlawaaai. Daarnaast kan de vergunningverlener (gemeente Amstelveen) extra eisen voorschrijven. Alvorens de aannemer begint met de werkzaamheden moet er onderzoek gedaan worden waarin naar voren komt wat voor hinder de werkzaamheden teweeg brengen. Daarnaast zal een nulmeting worden verricht om te kunnen vaststellen of als gevolg van de (bouw)werkzaamheden schade wordt toegebracht aan opstallen in de nabijheid van het tracé.

1.12.2. Zienswijze**Inspreker 166**

Insprekers zijn tegen de aanleg van een tijdelijk werkterrein aan de zuidelijke kant van de A9 tussen de Amstel en km 23,3.

Antwoord:

De verbreding van de A9 vindt plaats aan de zuidzijde van de A9 tussen de Amstel en het knooppunt Holendrecht. Daar de aannemer de meeste werkzaamheden moet uitvoeren aan de zuidzijde van de A9 is er voor gekozen om tijdelijk een werkterrein in te richten op de locatie die nu op de tekening staat. Na realisatie van het werk zal het werkterrein opgeruimd worden en weer landschappelijk ingericht worden.

1.12.3. Zienswijze**Insprekers 90, 142, 166, 167, 188, 194**

Verschillende bedrijven langs de A9 geven aan dat de werkzaamheden een grote impact zullen hebben op hun bereikbaarheid, de bedrijfsvoering en de bedrijfscontinuïteit. De daarmee gepaard gaande kosten zullen in een volledige schadeloosstelling moeten worden opgenomen. Ook moet duidelijk gemaakt worden wat de duur en omvang van de bouwhinder bij de tunnel in Amstelveen is en welke maatregelen worden getroffen om de overlast te beperken.

Eén van de insprekers heeft de indruk dat een groot aantal zaken in de uitvoering niet of onvoldoende in de voorfase van het project is onderkend. Volgens een uitgebreide interne inventarisatie bestaan risico's van bouwkundige (veiligheid, logistiek, parkeren), constructieve en installatietechnische aard.

Antwoord:

Rijkswaterstaat zal in overleg gaan met insprekers om de plannen toe te lichten en te trachten maatregelen te treffen om de overlast c.q. hinder voor de bedrijfsvoering te beperken. Uitgangspunt tijdens de werkzaamheden vormt dat alle bedrijven en woningen bereikbaar blijven, zo min mogelijk overlast ondervinden en niet hoeven te worden verplaatst. Indien insprekers toch menen dat ze schade lijden is het volgende van toepassing. Op grond van artikel 20 van het Tracébesluit kent de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. In overleg met partijen kunnen over het moment van vergoeden van schade nadere afspraken worden gemaakt.

1.12.4. Zienswijze**Inspreker 256**

Tijdens de wegwerkzaamheden zal bij de schoollocaties aan de Dr. Schaepmanlaan een onveilige situatie ontstaan doordat zwaar vrachtverkeer dicht langs de panden zal rijden. Daarnaast ligt het schoolplein direct aan de A9. Tijdens de werkzaamheden zullen er geen geluidsschermen staan en worden de scholen gedurende lange tijd blootgesteld aan een zware geluidsbelasting. Ook zal er sprake zijn van een zeer hoge concentratie fijn stof en stikstofdioxide op het schoolplein en in de gebouwen.

Antwoord:

Tijdens de uitvoering zal mogelijk de Dr. Schaepmanlaan één van de belangrijkste toegangswegen naar het bouwterrein worden. Daarom zullen er ook maatregelen genomen worden om de overlast tegen te gaan en de verkeersveiligheid te waarborgen. Hierbij wordt zeker aandacht geschonken aan het feit dat hier een school gevestigd is en de specifieke maatregelen die hiervoor benodigd zijn. Deze maatregelen zijn nu nog niet bekend gedacht hierbij kan worden aan tijdelijke schermen om geluid en stofoverlast bij de school te beperken. Voor aanvang van de daadwerkelijke bouwwerkzaamheden zal hieromtrent gecommuniceerd worden.

1.12.5. Zienswijze**Inspreker 279**

Gedurende de gehele bouwperiode moet Stichting EMA als exploitant van de lokaalspoorweg Amsterdam-Bovenkerk haar bedrijfsactiviteiten kunnen uitvoeren.

Antwoord:

In de overleggen met de stichting heeft Rijkswaterstaat medegedeeld dat gedurende de bouwactiviteiten van de overkapping gedeelte Amsterdamseweg en de Museumspoorlijn van de A9, inspreker de lokaalspoorweg ter hoogte van de A9 niet kan exploiteren. De lokaalspoorweg ter hoogte van de kruising A9 zal voor langere tijd gestremd zijn, omdat het huidige kunstwerk waar de lokaalspoorweg gebruikt van maakt, gesloopt moet worden en omdat de nieuwbouw van het kunstwerk geïntegreerd moet worden in het tunneldak. Deze werkzaamheden moeten gefaseerd uitgevoerd worden in verband met de doorstroming van het verkeer op de A9. Met inspreker zal voorafgaande aan de realisatieperiode overleg gepleegd worden over de afsluiting van de lokaalspoorweg en over alternatieven om de bedrijfsvoering te kunnen continueren. Indien inspreker van mening is dat hij door de uitvoering van het project schade lijdt, is het volgende van toepassing. Op grond van artikel 20 van het Tracébesluit kent de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

1.13. Procedure

1.13.1. Zienswijze

Inspreker 31

Inspreker vindt de mogelijkheid om een zienswijze te geven in Ouderkerk a/d Amstel beneden het niveau van Rijkswaterstaat. Inspreker moet speciaal daarvoor naar het gemeentehuis komen.

Antwoord:

Inspraak verloopt conform de regels van de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Van 26 maart tot en met 6 mei 2010 heeft het Ontwerp-Tracébesluit ter inzage gelegen. Gedurende deze periode konden belanghebbenden een schriftelijke zienswijze indienen. Daarbij bestond zelfs de mogelijkheid om via de website van Rijkswaterstaat via een standaardformulier een digitale zienswijze in te dienen. Daarnaast is er gelegenheid geboden voor het indienen van een mondelinge zienswijze; in de gemeente Ouder-Amstel kon dit op 7 april van 17.30 tot 19.30 uur in het gemeentehuis van Ouder-Amstel. Inspreker heeft van de mogelijkheid om een mondelinge zienswijze naar voren te brengen gebruik gemaakt. Om die reden valt niet in te zien op welke wijze inspreker zou zijn benadeeld.

In de periode van 15 tot en met 25 maart zijn er tevens acht informatiebijeenkomsten geweest.

1.13.2. Zienswijze

Insprekers 13, 241, 264

Inspreker behoudt zich het recht voor om de tegen het Ontwerp-Tracébesluit aangevoerde gronden in de vervolgfase verder aan te vullen.

Antwoord:

Insprekers die aangegeven hebben de gronden nog te willen aanvullen, zijn in de gelegenheid gesteld om deze gronden nog nader aan te vullen.

1.14. Overig

1.14.1. Zienswijze

Insprekers 25, 26, 33

Insprekers verzoeken de C2000-zendmast bij het viaduct ter hoogte van de Ouderkerkerplas te verplaatsen naar de andere kant van de A9. Inspreker heeft last van slaapproblemen en vermoedt dat die veroorzaakt worden door de zoemtoon die van de mast afkomstig is.

Antwoord:

De huidige zendmast dient i.v.m. de zuidelijke uitbreiding van de A9 verplaatst te worden.

De definitieve locatie voor deze zendmast zal gedurende de realisatie bepaald worden.

Hoofdstuk 2: Deelgebied 2 A9 vanaf knooppunt Holendrecht en tot knooppunt Diemen

2.1. Ruimtelijke Ordening

2.1.1. Zienswijze

Inspreker 12

Het is krankzinnig om een weg met 12 rijstroken door een woonwijk (Kantershof, Amsterdam Zuid-Oost) te persen.

Antwoord:

De S113 kan vanwege de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels in samenhang gelezen met het Besluit aanvullende regels veiligheid wegtunnels niet in de tunnel worden aangesloten. Daardoor eindigt de tunnel ter hoogte van de Kantershof en worden de bewoners van de Kantershof geconfronteerd met een aanzienlijke verbreding van de Gaasperdammerweg terwijl de leefbaarheid in de overige wijken rondom de Gaasperdammerweg dankzij de tunnel juist sterk zal verbeteren. Er zijn daarom drie maatregelen genomen om afname van de leefbaarheid in de Kantershof te voorkomen. Ten eerste wordt de brug over de Gaasp aan de zuidzijde verbreed, waardoor de verbreding meer aan de zuidzijde dan aan de noordzijde plaats vindt. Ten tweede wordt de tunnelbuis van de hoofdrijbaan richting het oosten doorgetrokken tot voorbij de Kantershof, waardoor de luchtkwaliteit ook in Kantershof verbetert en ten derde wordt het geluidsscherm bij de Kantershof verhoogd naar 6 meter en doorgetrokken tot over de Gaasp. Bovendien wordt de A9 bij de Gaasp enkele meters in zuidelijke richting verschoven om de afstand tot de woonwijk Kantershof zo groot mogelijk te maken.

2.1.2. Zienswijze

Inspreker 261

Op het tunneldak van de Gaasperdammerweg mogen geen activiteiten worden gepland die geluidhinder veroorzaken.

Antwoord:

De gemeente Amsterdam zal via een bestemmingsplanprocedure de nadere invulling van het tunneldak regelen. Infrastructuur en Milieu kan niet bij voorbaat aan de gemeente de eis stellen dat deze invulling geen activiteiten mogelijk mag maken die geluidhinder veroorzaken. In de Trajectnota/MER is melding gemaakt van woningbouwplannen van de gemeente Amsterdam voor deze locatie. Gelet op de na de realisatie van het Tracébesluit beschikbare geluidruimte, bestaat de verwachting dat de ontwikkeling door de gemeente Amsterdam geen geluidhinder zal veroorzaken. De inspreker wordt geadviseerd deze zienswijzen in te brengen tijdens de bestemmingsplanprocedure.

2.2. Verkeersveiligheid

2.2.1. Zienswijze

Insprekers 60, 158, 189, 277

Overtunneling van de Gaasperdammerweg is verkeerstechnisch onveilig. In de zienswijzen wordt hierover meer specifiek het volgende opgemerkt:

- Volgens het tunnelveiligheidsplan voor de Gaasperdammertunnel beschikken de hoofdbuizen over 2 rijstroken, een vluchtstrook en een wisselstrook. Volgens het Ontwerp-Tracébesluit bestaan de tunnelbuizen uit 2 rijstroken, een wisselstrook en een reservering voor een toekomstige extra rijstrook. Er moet op korte termijn duidelijkheid worden geboden over de toekomstige situatie omdat dit bepalend is voor de risicoanalyses.
- De Commissie voor de tunnelveiligheid geeft in het advies aan dat het doorschuiven van de analyse omrijdroutes naar een volgende fase onwenselijk is. Niet is gemotiveerd waarom dit advies niet wordt opgevolgd.
- Op het advies van de Commissie voor de tunnelveiligheid om de Gaasperdammertunnel te beschouwen als een vierbaanssnelweg wordt in het Ontwerp-Tracébesluit niet ingegaan.
- De keuze voor een moeilijk overrijdbare rijbaanscheiding op de Gaasperdammerweg voor het verkeer van en naar de S 111 en van en naar de S 112 is onvoldoende gemotiveerd.
- Tevens is onvoldoende gemotiveerd waarom afgeweken is van advies Commissie Tunnelveiligheid over in/uitvoegers bij westelijke tunnelmond. Daarnaast zijn de effecten van mogelijke filevorming in tunnel op veiligheid in tunnel onvoldoende in beeld gebracht, daarom is veiligheid onvoldoende gemotiveerd.

- *Vrees voor filevorming in de tunnel, gezien de slechte doorstroming van de Gaasperdammerweg.*
- *Maximalsnelheid op de Gaasperdammerweg moet 80 km worden.*

Antwoord:

Uitgangspunt voor het project wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is 2x4 rijstroken in de Keizer Karel tunnel en 2x3 rijstroken op de hoofdrijbanen van de Gaasperdammertunnel. In het ontwerp wordt wel ruimte gereserveerd ten behoeve van een extra rijstrook in de toekomst. Het Tracébesluit voorziet echter niet in de aanleg van een extra rijstrook. Om die reden is in de risicoanalyse uitgegaan van 3 rijstroken met een vluchtstrook. Mocht op zekere termijn in de toekomst, de ruimtereservering worden ingericht als extra rijstrook, dan is op dat moment een nieuw tunnelveiligheidsplan nodig inclusief een nieuwe risicoanalyse.

De analyse over omrijdroutes wordt in de periode tot het bouwplan nader met de gemeenten en de brandweer afgestemd en vastgelegd. In deze analyse wordt het bestaande wegennet betrokken. De resultaten van deze analyse hebben geen ruimtelijke effecten en zijn daarmee niet van invloed op de inhoud van het Tracébesluit. De noodzaak om deze analyse eerder uit te voeren ontbreekt derhalve. Dit is in 2009 ook aan de Commissie gemeld.

In het Ontwerp-Tracébesluit wordt niet op het advies om de Gaasperdammertunnel te beschouwen als een vierbaanssnelweg ingegaan, omdat het ook geen vierbaanssnelweg is. De hoofdbuis van de Gaasperdammertunnel bestaat uit een wisselstrook met vluchtstrook en 2 rijstroken met een vluchtstrook. In een reactie van Rijkswaterstaat op het advies van de Commissie voor de Tunnelveiligheid is dit ook verwoord.

De keuze voor een moeilijk overrijdbare rijbaanscheiding wordt in hoofdstuk 8 van de Toelichting op het Ontwerp-Tracébesluit gemotiveerd.

Ten aanzien van de zienswijze over filevorming in de tunnel het volgende. Het is op voorhand niet te voorspellen, waar, op een wegvak exact de file zal komen te staan. Zodra de intensiteit van het verkeer zodanig hoog is dat er filevorming in de tunnel dreigt, wordt de capaciteit van de wegen voor de tunnel beperkt zodat het aanbod van het richting de tunnel rijdende verkeer daalt. Dit kan door een rijstrook voor de tunnel af te kruisen middels de signaleringsportalen of door het verkeer op de toeritten van de voor de tunnel gelegen aansluitingen te doseren.

De maximumsnelheid op de parallelbanen van de Gaasperdammertunnel wordt 80km/uur. Dit omdat er op de parallelbanen geen vluchtstrook aanwezig is en zowel de S111 als de S112 toe- en afritten door de parallelbuizen lopen. Op de hoofdrijbanen is er geen aanleiding voor een andere maximumsnelheid dan 100km/uur.

2.3. Luchtkwaliteit

2.3.1. Zienswijze

Inspreker 12

Weguitbreiding leidt tot klachten aan de luchtwegen en bronchiale klachten.

Antwoord:

Te hoge concentraties fijn stof en andere luchtverontreinigende stoffen zijn inderdaad niet goed voor de gezondheid. In de Wet milieubeheer zijn daarom grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen opgenomen ter bescherming van de menselijke gezondheid. Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Met deze programmatische aanpak kan Nederland binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

2.3.2. Zienswijze

Inspreker 174

In het Ontwerp-Tracébesluit is geen studie gemaakt naar de effecten van PM_{2,5}.

Antwoord:

In 2009 is een grenswaarde voor een fijnere fractie van fijn stof in de Wet milieubeheer opgenomen. Het betreft de grenswaarde voor PM_{2,5}. Aan deze grenswaarde moet vanaf 1 januari 2015 worden voldaan. Uit de Wet milieubeheer volgt dat tot 1 januari 2015 niet getoetst hoeft te worden aan de grenswaarde voor PM_{2,5} (zie Wm bijlage 2 voorschrift 4.4, lid 2), ook niet als een project na deze datum gevolgen voor de luchtkwaliteit heeft.

Overigens geldt dat PM₁₀- en PM_{2.5}-concentraties sterk zijn gerelateerd. In de analyse¹ van het Planbureau voor de Leefomgeving is opgenomen dat, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM₁₀ en PM_{2.5}, kan worden gesteld dat als vanaf 2011 aan de grenswaarden voor PM₁₀ wordt voldaan, ook aan de grenswaarden voor PM_{2.5} wordt voldaan. Daarmee is de kans zeer klein dat de norm voor PM_{2.5} wordt overschreden op locaties waar de PM₁₀-norm wordt gehaald². Dit blijkt eveneens uit een analyse die in opdracht van Rijkswaterstaat is uitgevoerd op basis van de meest recente achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor PM₁₀ en PM_{2.5}.

2.3.3. Zienswijze

Insprekers 174, 189, 227, 294

Onvoldoende onderzoek is welke maatregelen bij de tunnelmonden nodig zijn. Aanleg van dit tracédeel is daarmee onvoldoende gemotiveerd.

Er zijn drastische maatregelen nodig bij de tunnelmonden en bij de sleuven halverwege de tunnel. Ook dienen er bomen/groen langs de weg aangeplant te worden om de lucht te filteren of dienen er schermen geplaatst te worden of dient de maximum snelheid verlaagd te worden.

Inspreker is bezorgd dat pas gemonitord wordt na realisatie van de aanpassingen in de Gaasperdammerweg.

Antwoord:

Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Om de effecten van de tunnelmonden op de juiste wijze in de Monitoringstool (het rekenprogramma van het NSL) op te nemen, is nader onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit bij de tunnelmonden van de nieuwe Gaasperdammertunnel. Met behulp van windtunnelonderzoek is nagegaan of zich bij de tunnelmonden knelpunten zullen voordoen. Uit dit onderzoek blijkt dat bij de tunnelmonden voldaan wordt aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer. Daarom zijn maatregelen bij de tunnelmonden niet nodig. De resultaten van het windtunnelonderzoek zijn verwerkt in de Monitoringstool.

Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen in heel Nederland voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL nu al jaarlijks voor heel Nederland gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van (dreigende) grenswaardenoverschrijdingen, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat in heel Nederland tijdig wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.

Overigens komen er geen sleuven halverwege de tunnel en is uit onderzoek gebleken dat bomen en struiken over het algemeen weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs een weg.

2.4. Geluid

Algemeen

In deze Nota van Antwoord worden enkele termen gebruikt die uitleg behoeven. In de onderstaande begrippenlijst worden de belangrijkste begrippen toegelicht.

Saneringswoning

Een saneringswoning is een woning die op 1 maart 1986 een geluidsbelasting hoger dan 60 dB(A) ondervond.

Congestie

De term *congestie* is gelijk aan file of vertraging.

Cumulatieve geluidsbelasting

De *cumulatieve geluidsbelasting* is de geluidsbelasting van meerdere bronnen (zoals wegverkeer, railverkeer, industrie en luchtvaart) bij elkaar opgeteld. De rekenmethode voor het cumuleren is vastgelegd in het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006".

¹ Uitgevoerd in het kader van de jaarlijkse bepaling van de grootschalige concentratiekaarten, PBL, 2010.

² Ook in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is het uitgangspunt dat het ingezette beleid om de PM₁₀-concentraties te verlagen tevens een positief effect heeft op de PM_{2.5}-concentraties.

Vigerende wet- en regelgeving

De term *vigerende wet- en regelgeving* houdt in dat het de wet- en regelgeving is die nu van toepassing is.

Hogere waarde

Ontheffingen voor de geluidsbelasting op de gevel worden in de Wet geluidhinder "hogere waarden" genoemd. De hogere waarden betreffen voor dit Tracébesluit de geluidsbelasting die Rijkswaterstaat verwacht voor het jaar 2030, na wijziging van de weg en na uitvoering van de geluidbeperkende maatregelen volgens het Tracébesluit. De hogere waarden worden via een formele procedure vastgelegd, nadat vaststaat dat de geluidbelasting op de gevels met doelmatige bron- en overdrachtsmaatregelen niet (verder) kan worden terug gebracht tot de geldende grenswaarde. Bij de geluidsgevoelige gebouwen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, moet worden nagegaan of de geluidsbelasting binnen deze gebouwen voldoet aan de eisen volgens artikel 111a van de Wet geluidhinder. Als deze geluidsbelasting te hoog is, zal Rijkswaterstaat aanbieden de gevels van de geluidsgevoelige ruimten akoestisch te isoleren.

Snelhedenbeleid

De huidige snelheidslimieten zijn gebaseerd op het snelhedenbeleid zoals dat in 1988 met de Tweede Kamer is vastgesteld (Kamerstukken II, 1987-1988, 20 366, nr. 2) en is herbevestigd in de brief van de Minister van Justitie van 18 februari 2003 (Kamerstukken II, 2002-2003, 28 600 XII, nr. 79).

2.4.1. Zienswijze

Insprekers 8, 22, 227, 250, 261

Bij de op- afritten van de A9 nabij Kantershof zijn ten onrechte geen geluidwallen geplaatst. Er moeten meer geluidmaatregelen voor de Kantershof komen of de tunnel moet worden doorgetrokken en om hogere waarden te voorkomen, ook bij de afslagen bovenop de tunnel.

Antwoord:

Aan de noordzijde van de A9 bij de afrit Gaasperplas wordt een geluidscherm geplaatst van 6 meter hoogte. Dit scherm loopt voor een gedeelte door langs de afrit richting de Kantershof. Tevens wordt hier op het grootste deel van de weg geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags ZOAB toegepast. Op de toe- en afritten kan geen tweelaags ZOAB worden aangelegd omdat tweelaags ZOAB niet geschikt is op locaties met veel optrekkend en afremmend verkeer. Ook op het noordelijk (bestaande) deel van de brug over de Provincialeweg en de Stammerdijk kan geen tweelaags ZOAB worden aangelegd omdat dit te zwaar is voor de betreffende constructie. Naast deze maatregelen wordt hier de A9 in een tunnel aangelegd. De geluidsniveaus op de woningen van de Kantershof zullen vanwege deze maatregelen vrijwel allemaal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Ook bij de woningen die bij de afrit S112 liggen, zal het geluidsniveau afnemen, ondanks het ontbreken van geluidschermen in de toekomstige situatie. De tunnel kan hier niet worden verlengd. Hier zijn twee redenen voor. Ten eerste stelt het Besluit aanvullende regels veiligheid wegtunnels, dat er een in minimaal 10 seconden te overbruggen afstand dient te zijn tussen toe- en afritten en de ingang van de tunnelmond. Daardoor is het langer maken van de tunnel niet mogelijk tenzij de aansluiting S113 in zijn geheel zou worden geschrapt.

Ten tweede is in bestuurlijk overleg tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de gemeente Amsterdam overeengekomen dat het budget dat ooit was geraamd om de A9 middels een aquaduct onder de Gaasp door te leiden, zou worden ingezet om het dak van de Gaasperdammertunnel te financieren. Rijkswaterstaat heeft de opdracht gekregen om het project verder te versoberen. Er is dus geen budget voor aanvullende wensen.

Er is onderzocht of een verlenging van het geluidscherm, of extra geluidschermen bij de afslag bovenop de tunnel akoestisch en financieel doelmatig zijn. Hierbij is gebruik gemaakt van het landelijk gehanteerde doelmatigheidscriterium van Rijkswaterstaat. Het blijkt dat verlenging van schermen niet doelmatig is. De schermen worden daarom niet verlengd en ook niet extra aangelegd bovenop het tunneldak.

2.4.2. Zienswijze

Inspreker 8

Worden geluidschermen vanaf het maaiveld of vanaf de hoogte van het asfalt berekend?

Antwoord:

De hoogte van de geluidschermen wordt in dit deel van de A9 gerelateerd aan de hoogte van het asfalt.

2.4.3. Zienswijze

Inspreker 8

De berekende geluidwaarde is niet realistisch, aangezien oldtimers en de huidige auto's over zes jaar ook nog zullen rijden.

Antwoord:

Wettelijk is voorgeschreven dat het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006" moet worden gebruikt om de geluidsbelasting te bepalen. De geluidberekeningen zijn daarom overeenkomstig dit voorschrift uitgevoerd. In het voorschrift zijn de emissie-eigenschappen van het verkeer gegeven per voertuigcategorie (licht verkeer, middelzwaar verkeer en zwaar verkeer). De emissies zijn hierbij gebaseerd op eigenschappen van het huidige wagenpark van Nederland, waaronder oldtimers. Dit is door metingen bij een zeer groot aantal wagens bepaald.

In artikel 110g van de Wet geluidhinder is geregeld dat bij het toetsen van de geluidsbelasting aan de eisen een correctie moet worden meegenomen, omdat het verkeer in de toekomst stiller wordt als gevolg van strengere eisen aan voertuigen en banden. Bij het toetsen van de geluidsbelasting is rekening gehouden met deze correctie. Voor de snelwegen binnen dit project is de berekende geluidsbelasting in 2008, 2010 en 2030 met 2 dB verlaagd.

2.4.4. Zienswijze

Insprekers 12, 277

De geluidsoverlast zal op zijn minst verdubbelen of verdrievoudigen. Inspreker stelt voor een maximumsnelheid van 80 km/u in te voeren op de Gaasperdammerweg en de provinciale weg.

Antwoord:

Bij het berekenen van de geluidniveaus is rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit. Daaruit is te zien dat de geluidniveaus inderdaad toenemen. Om deze toename te compenseren worden geluidreducerende maatregelen (de tunnels, (hogere) geluidschermen en tweelaags ZOAB) genomen. Bij de meeste woningen is het geluidniveau van de snelweg na het nemen van deze geluidreducerende maatregelen in 2030 lager dan in 2008, ondanks de groei van het verkeer.

Uitgangspunt van het snelhedenbeleid is een maximum snelheid van 120 km/uur. De snelwegen in Nederland zijn in principe hierop ingericht. Op het merendeel van de snelwegen geldt deze maximum snelheid dan ook (82%). In het verleden is uit het oogpunt van milieu en verkeersveiligheid op een aantal wegvakken, voornamelijk in de Randstad, de maximum snelheid op 100 km/uur gesteld. Een verdere verlaging van de maximum snelheden beschouwt de minister van Infrastructuur en Milieu als een afwaardering van het hoofdwegenet. Alleen als dat strikt noodzakelijk is, wil de minister een snelheidsverlaging overwegen. Hier is dat niet aan de orde.

2.4.5. Zienswijze

Inspreker 193

Het is onvoldoende gebleken of is onderzocht welke gevolgen de noordelijke omleiding ten gevolge van het schrappen van de stadsstraat zal hebben op de geluidsoverlast in de omliggende wijken.

Antwoord:

In het Ontwerp Tracébesluit was het wegennet op het tunneldak van de A9 nog niet duidelijk. In het Tracébesluit is een verbinding opgenomen op het tunneldak tussen de Keizer Karelweg en de Beneluxbaan. Deze wegen zijn de Verlegde Burgemeester Rijnderslaan en de Nieuwe Keerpuntweg. Daardoor is het mogelijk om van de Keizer Karelweg naar de Beneluxbaan te rijden.

Op bestaande wegen die buiten het tracé liggen is onderzocht of er desondanks vanwege de aanpassing binnen het tracé een verhoging van het geluidniveau van 2 dB of meer te verwachten is. Bij enkele wegen blijkt dit het geval te zijn en is er overwogen of geluidreducerende maatregelen genomen moeten worden. De toename van de verkeersintensiteit op deze wegen is echter geen gevolg van de capaciteitsuitbreiding van de weg die Rijkswaterstaat wil bereiken met de weguitbreiding, maar is een gevolg van de wens van de gemeente Amstelveen om op het tunneldak een verbindingsweg te realiseren. Om deze reden zal Rijkswaterstaat geen geluidreducerende maatregelen nemen op deze wegen. Dit is nader uitgewerkt in het aanvullend akoestisch onderzoek over de onderliggende wegen dat bij het Tracébesluit is gevoegd. Voor alle overige nieuw aan te leggen of te wijzigen wegen op het onderliggend wegennet is met de gemeente afgesproken dat dit wordt geregeld in een afzonderlijke procedure. Daarbij is de gemeente verantwoordelijk om deze afzonderlijke procedure te doorlopen. Onderdeel van deze procedure is te beoordelen of wordt voldaan aan de eisen uit de Wet geluidhinder.

2.4.6. Zienswijze

Insprekers 226, 227

Insprekers vragen zich af welke maatregelen er worden genomen om geluidsoverlast van bijvoorbeeld bromfietsen te verminderen voor de omwonenden, gezien het feit dat deze straks de tunnel over moeten, waardoor het geluid verder zal reiken.

Antwoord:

Voor het geluid van fietspaden zijn er geen geluidseisen opgenomen in de Wet geluidhinder. Om deze reden zal er door Rijkswaterstaat geen geluidscherm opgenomen worden langs het fietspad. Als hinder van bromfietsen wordt ervaren, zal met de gemeente een oplossing gevonden moeten worden voor deze problematiek.

2.4.7. Zienswijze

Inspreker 227

Wat zijn de geluidhindergevolgen van de verhoging van de Kromwijkdreef aan de zijde van Karspelhof/Nieuwe Kempering voor de omwonenden?

Antwoord:

De Kromwijkdreef ligt wel binnen het tracé van dit project, maar wordt fysiek niet gewijzigd in het kader van dit project. Daarom hoeft alleen onderzocht te worden of er saneringswoningen langs deze weg liggen. Dit blijkt niet het geval te zijn. Er is daarom door Rijkswaterstaat geen nader onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelastingen vanwege de Kromwijkdreef en daarom worden er door Rijkswaterstaat ook geen geluidreducerende maatregelen getroffen. Voor wijzigingen aan de Kromwijkdreef in het kader van een ander project zal in een aparte procedure getoetst worden aan de eisen uit de Wet geluidhinder.

2.4.8. Zienswijze

Inspreker 227

Wat zijn de geluidhindergevolgen voor de omwonenden van de nieuwe kruising Kromwijkdreef/Langbroekdreef?

Antwoord:

De Langbroekdreef en de Kromwijkdreef liggen binnen het tracé van dit project en zijn in het akoestisch onderzoek meegenomen als onderliggende weg. Voor de geluidsgevoelige bestemmingen langs de Langbroekdreef, ten zuiden van de A9, nemen de geluidsbelastingen in lichte mate af ten opzichte van de situatie in 2010. Dit wordt veroorzaakt door een lichte afname in de verkeersintensiteiten. Doordat het bestaande talud en de bestaande geluidsschermen langs de A9 worden afgebroken en worden vervangen door een tunnel, neemt de geluidsbelasting van de Langbroekdreef voor de woningen aan de noordzijde van de A9 toe, ondanks de lagere verkeersintensiteit. De (huidige en de) toekomstige geluidsbelasting is hier echter nergens hoger dan het maximaal toelaatbare geluidniveau van 48 dB.

2.4.9. Zienswijze

Inspreker 227

Is er in het akoestisch onderzoek rekening gehouden met de mogelijkheid die het bestemmingsplan biedt om een verdieping op het huis te bouwen?

Antwoord:

Bij dit Tracébesluit is een gelijke aanpak gevolgd als bij het Wegaanpassingsbesluit A9 Holendrecht – Diemen. Door de Raad van State is daarbij positief geoordeeld over een soortgelijke vraag met betrekking tot deze werkwijze (zie uitspraak van 26 mei 2010, onder zaaknummer 200909299/1/M2). Deze vraag is bij het WAB ook door dezelfde inspreker voorgelegd.

2.4.10. Zienswijze

Inspreker 227

In de tabel op p. 43 staat bij gebied 73, Bijlmer Oost: "Dit gebied bestaat voornamelijk uit hoogbouw". De wijken in dit gebied bevatten juist veel laagbouw. Insprekers vragen zich, gelet op deze opmerking, af of de geluidsberekeningen wel juist zijn uitgevoerd.

Antwoord:

Dit gebied bestaat uit zowel hoogbouw als laagbouw. In het geluidmodel is rekening gehouden met de juiste (hoogte van de) gebouwen.

2.4.11. Zienswijze

Insprekers 230, 250

Insprekers vrezen geluidhinder tijdens de bouw.

Antwoord:

Enige overlast tijdens de bouw kan inderdaad optreden. De aannemer zal tijdens de bouw echter moeten werken binnen wettelijke verplichtingen op het gebied van geluid en trillingen. In het contract met de aannemer worden hiertoe verplichtingen opgenomen. Bij de gunning van de werkzaamheden zal Rijkswaterstaat de geluidhinder tijdens de bouw meewegen in de keuze van de aannemer. Daarnaast stelt de gemeente bij het afgeven van de omgevingsvergunning (voormalige bouwvergunning) eisen ter beperking van de geluidhinder tijdens de bouw. Daar moet de aannemer aan voldoen.

2.4.12. Zienswijze

Inspreker 250

Eventuele geluidmaatregelen in het kader van de uitvoering van OV SAAL kunnen niet als vaststaand in het akoestisch onderzoek worden meegenomen, omdat de uitvoering daarvan nog niet zeker is. Deze maatregelen hadden daarom in het onderzoek buiten beschouwing moeten blijven.

Antwoord:

Er is bij de berekening van de geluidniveaus geen rekening gehouden met mogelijke geluidschermen die vanwege OV SAAL worden geplaatst.

2.4.13. Zienswijze

Inspreker 250

Waarom worden hotels en horecagelegenheden wel in het akoestisch onderzoek betrokken en de kantoren van insprekers (die op zeer korte afstand van de wegen zijn gesitueerd) niet?

Antwoord:

In het rekenmodel is ook een aantal niet geluidsgevoelige bestemmingen opgenomen nu uit rechterlijke uitspraken volgt dat onder omstandigheden hiermee rekening moet worden gehouden, ook al schrijft de Wet geluidhinder voor die niet geluidsgevoelige bestemmingen geen normen voor. Om die reden zijn er bij enkele hotels en campings in de nabijheid van het tracé rekenpunten opgenomen in het geluidmodel. Omdat mensen in hotels en op campings recreëren en een goede nachtrust verwachten, wordt in ogenschouw genomen of er geen onaanvaardbare geluidsituatie ontstaat. Naar aanleiding van deze zienswijze zijn voor het Tracébesluit de geluidniveaus bij de kantoren van insprekers onderzocht. Daarbij is gebleken dat voor deze kantoren geen speciale maatregelen nodig zijn.

2.4.14. Zienswijze

Inspreker 261

Insprekers staan niet te wachten op nieuwe geluidhinderveroorzakende activiteiten op het tunneldak, zoals wegen, sportvelden met geluidsinstallaties etc.

Antwoord:

Voor de nieuwe ontwikkelingen op het tunneldak is Rijkswaterstaat niet verantwoordelijk. De bevoegde instantie zal een aparte planologische procedure volgen voor de invulling van deze ontwikkelingen. Afhankelijk van de ontwikkelingen zullen de akoestische effecten hiervan in de besluitvorming worden meegenomen.

2.4.15. Zienswijze

Inspreker 283

Insprekers willen weten waarom aan de zuidzijde van de A9 geen geluidscherm wordt geplaatst terwijl daar wel een woning aanwezig is.

Antwoord:

Ten behoeve van het beoordelen van te treffen maatregelen vindt een doelmatigheidstoets plaats waarin de effecten van een maatregel worden afgezet tegen de kosten die met die maatregel samenhangen. Het plaatsen van een geluidscherm ten behoeve van een enkele woning wordt daarbij niet doelmatig bevonden.

2.4.16. Zienswijze

Inspreker 294

Wordt het geluid van vliegverkeer meegenomen bij de berekening van de cumulatie van geluidsoverlast? In bepaalde delen van Amsterdam Zuidoost kan dit op bepaalde tijdstippen en bij bepaalde windrichtingen bijzonder hevig zijn.

Antwoord:

Als er voor een woning een hogere waarde wordt vastgesteld, is rekening gehouden met de cumulatie van geluid van de relevante geluidbronnen. Voor vliegverkeer geldt dat het geluid hiervan is meegenomen tot de 50 dB contour van Schiphol, volgens het Luchthavenbesluit van 2004. Amsterdam Zuidoost ligt gedeeltelijk in het gebied waar de geluidbelasting van Schiphol 50 dB of meer is. De grens hiervan ligt globaal gezien op de lijn "Amsterdam ArenA tot de Brug van de A9 over de Stammerdijk". Ten noorden van deze lijn ligt het gebied met een geluidbelasting van 50 dB of hoger. Ten zuiden van deze lijn is het geluidniveau lager dan 50 dB. In dit gebied ten noorden van de genoemde lijn is er bij de bepaling van de gecumuleerde geluidbelasting wel rekening gehouden met het geluid van Schiphol. Aan de andere zijde is de bijdrage van Schiphol onder de 50 dB en is deze daarom niet meegenomen.

2.5. Landschap

2.5.1. Zienswijze

Inspreker 189

Onvoldoende onderzocht om tunnel zo in te passen dat pand Muntbergweg 22-24 gespaard kan worden. Bijvoorbeeld door in zuidelijke richting uit te breiden.

Antwoord:

Ter hoogte van pand Muntbergweg 22-24 wordt de Gaasperdammerweg symmetrisch verbreed. Dat houdt in dat de as van de weg op de huidige plek blijft liggen en dat zowel de noordelijke als de zuidelijke rijbaan naar buiten toe worden verbreed. In verband met de nabijheid van knooppunt Holendrecht en de noodzaak om aan te sluiten op bestaande viaducten, is een meer zuidelijke ligging niet mogelijk gebleken. In het ontwerp komt de A9 tegen de gevel van het pand Muntbergweg 22-24 aan te liggen, vandaar dat dit pand als te amoveren is aangemerkt.

2.5.2. Zienswijze

Inspreker 225

Verzoek om de geluidwal nabij de Kantershof te voorzien van een raster en grondwal met blijvend groen om zodoende de geluidwal in de natuurlijke omgeving op te laten gaan.

Antwoord:

De suggestie is overgenomen.

2.5.3. Zienswijze

Inspreker 250

De Minister moet meer duidelijkheid verschaffen over de inpassing van knooppunt Holendrecht/Gaasperdammerweg

Antwoord:

De verbindingsboog voor verkeer vanaf de S111 Muntbergweg richting de A2 komt ter hoogte van het pand van de inspreker op palen te staan, om te voorkomen dat het perceel waarop het pand van inspreker staat wordt geraakt. Dit is zo ook weergegeven op de Ontwerp-Tracébesluitkaart. Tevens is van deze situatie een visualisatie gemaakt die is opgenomen in het landschapsplan. De verdere aankleding en vormgeving van dit ontwerp wordt bepaald in een ambitiedocument. Het ambitiedocument maakt geen deel uit van het Tracébesluit.

2.5.4. Zienswijze

Insprekers 226, 227, 308

Verzoek om gekapte bomen bij Huntum te vervangen door nieuwe bomen langs het tracé ter plaatse en op het tunneldak. Compensatie in het Diemberbos is niet gewenst omdat men daar niet recreëert.

Antwoord:

Het uitgangspunt is dat zoveel mogelijk groencompensatie vanwege de Gaasperdammerweg op de tunneltaluds en langs het tracé wordt ingevuld. Waarschijnlijk is er niet voldoende ruimte om alle compensatie daar te laten plaatsvinden. Het overgebleven deel wordt in het Diemberbos gevonden.

Daarnaast worden er in het Diemberbos bomen herplant als compensatie voor het Diemberbos zélf, dat ook door de wegaanleg wordt aangetast (zie mitigatie-compensatieontwerp blz. 7 en 13 (bijlage 10) en zie besluittekst blz. 26).

De inrichting van het tunneldak wordt door de gemeente Amsterdam bepaald. Aangezien deze inrichting nog niet is vastgesteld, vormen eventuele bomen die op het tunneldak worden geplant geen onderdeel van de compensatieopgave van Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere.

2.5.5. Zienswijze

Inspreker 227

Verzoek inspreker om de watercompensatie in het Centraalpark zo te wijzigen dat geen bomen hoeven te worden gekapt.

Antwoord:

Bij het uitvoeren van watercompensatie buiten de directe omgeving van het wegtracé, zoals in het Centraalpark en de Diemerkade (Gaasperzoom), zal Rijkswaterstaat er voor zorgen dat de bestaande beplanting zoveel mogelijk wordt ontzien. Lukt dat niet dan moet het groen, in overleg met gemeente, in het park zélf worden gecompenseerd.

2.5.6. Zienswijze

Inspreker 227

Bezwaar tegen wegen/sportvelden op tunneldak vanwege privacy omwonenden. Verzoek om bij inrichting van tunneldak rekening te houden met privacy van aanliggende woningen.

Antwoord:

De gemeente Amsterdam zal via een bestemmingsplanprocedure de nadere invulling van het tunneldak regelen. Infrastructuur en Milieu kan niet bij voorbaat aan de gemeente de eis stellen dat geen wegen/sportvelden mogelijk gemaakt kunnen worden. In de Trajectnota/MER is melding gemaakt van woningbouwplannen van de gemeente Amsterdam voor deze locatie. De inspreker wordt geadviseerd de bestemmingsplanprocedure van de gemeente Amsterdam te volgen.

2.5.7. Zienswijze

Inspreker 261

Te kappen bomenzoom ten behoeve van de te realiseren tunnel compenseren langs de nieuwe Kempering.

Antwoord:

Als daar in de nieuwe situatie voldoende ruimte is, is dit een waardevolle suggestie. Uitgangspunt is dat groencompensatie vanwege de Gaasperdammerweg zoveel mogelijk langs het tracé, bijvoorbeeld op de tunneltaluds, wordt teruggeplant. (zie blz. 26 besluittekst).

2.6. Bodem en water

2.6.1. Zienswijze

Inspreker 189

Er is onvoldoende onderzocht/gemotiveerd of een goede waterhuishouding gewaarborgd blijft rondom de Gaaspertunnel. Nu het dijkverbeteringsplan nog niet is meegenomen in het Ontwerp-Tracébesluit, is onvoldoende onderbouwd op welke wijze aan de mogelijke uitkomsten van dit onderzoek tegemoet zal worden gekomen.

Antwoord:

Er is uitvoerig onderzoek gedaan naar de kwalitatieve en kwantitatieve gevolgen op de waterhuishouding rondom aanleg en gebruik van de Gaaspertunnel. De uitkomsten van dit onderzoek zijn uitvoerig met de gemeente Amsterdam en Waternet besproken. Waternet heeft op onderdelen een aantal aanvullingen gevraagd die bij het Tracébesluit worden gevoegd.

Over de ingrepen in de waterkering is op bestuurlijk niveau gesproken met het bevoegde waterschap. Het dagelijks bestuur van AGV/Waternet heeft ingestemd met de verholen kering variant, waarbij de kering wordt teruggebracht als dijk naast de tunnel. In zijn zienswijze heeft het waterschapsbestuur Rijkswaterstaat de mogelijkheid gelaten, mits technisch goed onderbouwd, met een voorstel te komen zoals de tunnelwand als kering. Het bestuur van het waterschap zal een projectplan in de zin van de Waterwet opstellen.

Een goede waterhuishouding blijft gewaarborgd.

In het kader van het MER is een grondwaterstudie op hoofdlijnen uitgevoerd, waaruit naar voren kwam dat de grondwaterstandafwijkingen maximaal 0,25 meter bedragen (nabij de westelijke tunnelmond). Gedetailleerde studie naar effecten en maatregelen om de veranderingen te beperken worden uitgevoerd in de realisatiefase (design & construct fase). Op voorhand is duidelijk dat het project uitvoerbaar is zonder dat de waterhuishouding in gevaar komt.

De aanleg van een vervangende waterkering waarborgt de kerende functie die voorheen door het wegtalud werd geborgd.

De waterkwaliteit wordt in de gaten gehouden middels helofytenvelden waarin het water, dat uit pompkelders en onder vrij verval uit de tunnel wordt getransporteerd, wordt geleid. De compensatieopgave is berekend en wordt in samenwerking met gemeente Amsterdam verwezenlijkt, met name in een tweetal grotere zoekgebieden. Deze zoekgebieden zijn gelegen in de Diemerkade, dat wil zeggen aan de westoever van de Gaasp, ten noorden van de A9, voorts rondom de Gaasperplas, en in het Centraalpark. Ze staan ook aangegeven op de plankaarten van het Tracébesluit.

2.6.2. Zienswijze

Inspreker 250

Effect van verplaatsing van primaire waterkering wordt in Waterbeheerplan niet inzichtelijk gemaakt. Omdat primaire waterkeringen van cruciaal belang zijn, zijn ingrepen in beginsel niet toegestaan.

Antwoord:

In deze zienswijze wordt de Gaasperdammerweg voor een primaire kering aangezien. Het is een secundaire verholten kering. Het waterschap AGV is verantwoordelijk voor de waterveiligheid binnen haar beheersgebied. Het dagelijks bestuur van het waterschap heeft als zodanig instemming verleend voor de ingrepen, met het daarbij geleverde afwegingskader. Aan de eisen van het afwegingskader zal bij de realisatie van het project worden voldaan.

2.6.3. Zienswijze

Inspreker 261

De watergang bij de Kerriestraat zal smaller worden maar moet wel behouden blijven als afscheiding tussen tunnel en de wijk.

Antwoord:

De waterloop tussen talud tunnel en woonwijk blijft in stand. De slootbreedte ter hoogte van de Kerriestraat wordt circa 17 meter.

2.6.4. Zienswijze

Inspreker 294

Het opgegeven aantal vervangende hectaren water ten behoeve van de compensatie voor de oppervlakte verharding is niet voldoende. Onduidelijk is ook of hier de benodigde natuurcompensatie voor waterleven wordt meegerekend.

Antwoord:

De opgegeven hectares kloppen wel. De watercompensatie betreft compensatie voor het te dempen oppervlaktewater en het benodigde water ten behoeve van de nieuwe verharding. In totaal wordt het wateroppervlak met 38 hectare vergroot als compensatie voor het te onttrekken water voor de wegbuitbreiding.

Deze 38 hectare nieuw water wordt gecreëerd door de aanleg en verbreding van bermsloten en de uitbreiding van bestaande waterpartijen. Natuurcompensatie voor waterleven en watercompensatie valt in een aantal gevallen samen. Nieuw te maken oppervlaktewater met een natuurfunctie telt mee bij de watercompensatie voor zover het (berm)sloten betreft. Nieuw water dat gemaakt wordt in het kader van natuurcompensatie, niet zijnde een bermstoot (zoals in de waterlandtak of bij de uitwatering van het Naardermeer) telt niet mee bij de watercompensatie. Nieuw water dat gemaakt wordt voor de watercompensatie, niet zijnde een bermstoot, zoals Centraalpark, Gaasperzoom of gemeenschapspolder oost, wordt niet als natuurmaatregel beschouwd.

2.6.5. Zienswijze

Inspreker 294

De opvang van het afstromende water buiten de riolering is, gezien de kans op watervervuiling op de wegen, nog onvoldoende uitgewerkt. Maatregelen als infiltratievoorzieningen, helofytenfilters e.d. dienen nadrukkelijk tevoren worden ingepland.

Antwoord:

Daar waar het hemelwater niet via de riolering wordt ingezameld zijn wegbermen en taluds voldoende breed en flauw om het afstromende regenwater te kunnen infiltreren.

Onder verwijzing naar par. 3.3 van het Waterbeheerplan (pag. 23 e.v.) wordt gewezen op verschillende maatregelen die worden genomen daar waar het hemelwater niet via de riolering wordt ingezameld. Berekend is dat ongeveer 43% van de totale weglengte niet via de riolering tot afstroming kan komen nu op delen van het tracé sprake is van verdiepte ligging, steile taluds, brugdekken en wegen die ingeklemd liggen tussen verhardingen.

Daar waar geen riolering aanwezig is wordt het wegwater via de berm en talud afgevoerd, via infiltratie in de bodem. Daar waar riolering aanwezig is, wordt, bij bruggen en tunnels, het vervuild wegwater naar helofytenvelden geleid. Voor het overige is infiltratie in berm-talud voldoende om het wegwater te zuiveren voordat het op de bermsloot wordt geloosd.

2.6.6. Zienswijze

Inspreker 294

In het Waterplan staat te lezen dat er problemen worden voorzien met de aan- en afvoer van water en de grondwaterstand.

Antwoord:

In het Waterbeheerplan is weergegeven welke watereffecten als gevolg van het tracé Schiphol, Amsterdam Almere optreden. Daarbij is aangegeven waar de knelpunten zitten en welke principeoplossingen toegepast kunnen worden. Problemen met de aan- en afvoer van water en de grondwaterstand zullen zich om die reden niet voordoen.

2.6.7. Zienswijze

Inspreker 294

Er zijn geen concrete keuzes gemaakt voor de gepresenteerde oplossingen. Bovendien is niet duidelijk of de maatregelen die worden aangedragen ter compensatie, geëffectueerd zullen worden.

Antwoord:

In het waterbeheerplan bij het Ontwerp-Tracébesluit staat in bijlage D een lijst met uit te voeren watercompensatiemaatregelen en hoeveel iedere maatregel bijdraagt aan de te realiseren compensatie. Door de wijze van formuleren is mogelijk de indruk ontstaan dat er nog andere opties voor inpassingen zijn. In het geactualiseerde waterbeheerplan dat als bijlage bij het Tracébesluit gevoegd is zijn de opties tot het minimum beperkt. Gezien de status van het project zijn nog niet alle afspraken met derden vastgelegd op papier en vindt er in de realisatiefase nog nadere uitwerking plaats.

2.6.8. Zienswijze

Inspreker 294

Het is niet duidelijk hoe de ingrepen zich verhouden tot het Waterplan van de provincie Noord-Holland, de Waterwet en afzonderlijk van toepassing zijnde Keuren. Ook is onzeker of de benodigde ontheffingen om de dempingen te kunnen uitvoeren, verleend zullen worden.

Antwoord:

In hoofdstuk 5 (inclusief bijlagen) van het Waterbeheerplan wordt aangegeven welke vergunningen benodigd zijn om het Tracébesluit uit te kunnen voeren. Daaruit volgt op welke wijze het tracé is afgestemd op het Waterplan van de provincie Noord-Holland en Flevoland en op welke manier de inpassing van het tracé is afgestemd met de verschillende waterbeheerders.

Met de waterbeheerders heeft in verschillende stadia van de voorbereiding van het Tracébesluit afstemming plaats gevonden. Middels klanteisen en specificaties van de waterbeheerders vindt uitwerking (ook in de realisatiefase) plaats.

2.6.9. Zienswijze

Inspreker 250

Vrees voor nadelige effecten op de waterhuishouding als gevolg van verplaatsing van de waterkering aan de Gaasperdammerweg. Insprekers vrezen dat de wegbreiding een negatief effect zal hebben op de grondwaterstanden. Vrees voor inklinking van de ondergrond en dientengevolge verzakking van de gebouwen in het gebied.

Antwoord:

De gevreesde nadelige effecten voor de waterhuishouding worden voorkomen door compensatiemaatregelen.

De insprekers hebben percelen in deelgebied 2 Oostelijk deel van Knooppunt Holendrecht tot de westelijke tunnelmond. Ze geven aan dat in de stukken van het Ontwerp-Tracébesluit staat aangegeven dat er niet in dat peilvak kan worden gecompenseerd.

Uit het Waterbeheerplan blijkt echter dat – mede dankzij aanpassing van de peilvakgrenzen – de compensatie volledig binnen de (nieuwe) peilvakken zal worden gecompenseerd. Hierdoor zullen geen problemen voor de waterhuishouding optreden.

Tevens blijkt uit het Waterbeheerplan dat als gevolg van SAA geen noemenswaardige effecten op het grondwater optreden. De te dempen watergangen worden in de nabijheid gecompenseerd, waardoor geen grote grondwaterstandverhogingen te verwachten zijn. Tevens worden er zowel in de aanleg- als gebruiksfase geen grondwerken gerealiseerd die het grondwater significant zullen beïnvloeden. De gevolgen van de grondwateronttrekking en eventuele verzakkingen in het gebied worden in de realisatiefase nader inzichtelijk gemaakt in een bemalingsadvies.

Tevens worden in deze fase de eventueel te treffen maatregelen om de invloed op de omgeving te beperken, uitgewerkt.

2.6.10. Zienswijze

Insprekers 226, 227, 261

Insprekers vrezen voor verandering van het grondwaterpeil door de aanleg van de Gaasperdammertunnel en de gevolgen daarvan voor de omwonenden van Huntum. Een onderzoek daarnaar ontbreekt.

Antwoord:

In de Trajectnota/MER zijn de effecten van het project op veranderingen van het grondwaterpeil globaal in beeld gebracht. In de realisatiefase wordt bepaald welke compenserende maatregelen daadwerkelijk noodzakelijk zijn om de invloed op de waterhuishouding in de omgeving te beperken. De gevolgen van eventueel tijdens de bouw van de tunnel noodzakelijke grondwateronttrekkingen in het gebied langs de A9 worden inzichtelijk gemaakt in een bemalingsadvies. De gevolgen van de tunnel op de grondwaterstand wordt inzichtelijk gemaakt in het definitieve ontwerp van de tunnel. Dit ontwerp zal na gunning van het contract, door de aannemer worden gemaakt. Deze moet aantonen op welke wijze het ontwerp voorziet in het voorkomen van een wijziging in de grondwaterstand tijdens en na realisatie van de tunnel. Rijkswaterstaat zal het ontwerp hierop toetsen alvorens het goed te keuren. Daarnaast zal Waternet hierop toetsen in het kader van haar advies aan het Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht die een keurontheffing voor de tunnel moet afgeven. De keurontheffing is nodig omdat de tunnel tevens een waterkering tussen de ten noorden en ten zuiden van de A9 gelegen polders wordt.

2.7. Natuur

2.7.1. Zienswijze

Inspreker 8

Inspreker betwijfelt of flora en fauna bij een wegverbreding als deze behouden kunnen blijven.

Antwoord:

Volgens het zogenaamde voorzorgsbeginsel uit de Flora- en Faunawet is Rijkswaterstaat, als initiatiefnemer, verplicht maatregelen te nemen om te zorgen dat de aanwezige flora en fauna zo min mogelijk schade oplopen door het initiatief. Uitgangspunt is dat er geen blijvende effecten op populaties van dieren of planten ter plaatse op zullen treden (er mag geen afbreuk worden gedaan aan de zogeheten gunstige staat van instandhouding). Op plekken waar dit wel kan gebeuren, neemt Rijkswaterstaat mitigerende of compenserende maatregelen, bijvoorbeeld het maken van een nieuw leefgebied, of brede sloten met veel oeverbegroeiing.

2.8. Verkeerscijfers

2.8.1. Zienswijze

Inspreker 231

Twijfelachtig of de generieke vuistregel doorstroomeffecten DVM/vermindering emissie kan worden toegepast in de filegevoelige, complexe situatie rondom de Gaasperdammertunnel. Niet is verzekerd dat aan de voorwaarden is voldaan om van 10% doorstroomeffect DVM uit te mogen gaan.

Antwoord:

In het aanvullende MER op de Trajectnota/MER fase 2 wordt uitgelegd dat uitgaan van 10% minder voertuigverliesuren bij het toepassen van DVM gerechtvaardigd is. Vervolgens wordt aangekondigd dat in het project DVM-maatregelen worden genomen om deze reductie te bereiken. Mocht deze 10% uiteindelijk niet bereikt worden, dan heeft dit alleen effect op de DVM-maatregel zelf. In de verkeers- en milieuonderzoeken wordt namelijk niet gerekend met een reductie van 10% door DVM. In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is DVM niet als maatregel opgenomen voor de wegvakken die binnen Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere vallen. In de Monitoringstool (het rekenprogramma van het NSL) is de vermindering van de emissie als gevolg van DVM dus niet als positief effect meegenomen.

2.8.2. Zienswijze

Inspreker 231

Bij onderzoek voorkoming file in tunnel betrekken dat Gaasperdammerweg als doorstromingsknelpunt geldt en dat beoogde maximum snelheid van 90 km/u hoogstwaarschijnlijk zal leiden tot hogere reistijdfactor dan die in het Ontwerp-Tracébesluit die op 100 km/u gebaseerd is.

Antwoord:

De reistijdfactor wordt berekend door de gemeten of de te verwachten reistijd te vergelijken met de berekende reistijd bij vrije doorstroming (dus zonder oponthoud). De snelheid waarmee gerekend wordt bij vrije doorstroming (free flow genoemd) is altijd 100 km/uur, ongeacht de maximum snelheid op de weg.

2.8.3. Zienswijze**Inspreker 12**

Vooral tijdens de spits staat voor de Coentunnel een file. Gaat dit straks ook gebeuren ter hoogte van Kantershof bij de tunnel in de Gaasperdammerweg?

Neemt het goederentransport 's nachts toe?

Antwoord:

De file voor de Coentunnel ontstaat omdat het verkeer te maken krijgt met een beperking in beschikbare capaciteit. Op zowel de A8 als de A10 Noord zijn richting A10 West 2 rijstroken beschikbaar. Deze 4 rijstroken voegen zich in de Coentunnel samen tot 2 rijstroken. Dit levert een knelpunt op. De situatie op de Gaasperdammerweg is anders. Daar zorgt de tunnel niet voor een afname in capaciteit, omdat zowel voor als in de tunnel evenveel rijstroken beschikbaar zijn. De Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels in samenhang gelezen met het Besluit aanvullende regels veiligheid wegtunnels schrijft voor dat er geen file in de tunnel mag staan. Op het moment dat dit wel gebeurt, zal via DVM-maatregelen de file voor de tunnel worden geplaatst. Het is niet de verwachting dat het goederentransport in de nacht zal toenemen. Als gevolg van de capaciteitsuitbreiding is immers sprake van een betere bereikbaarheid in de spitsperiodes (overdag).

2.8.4. Zienswijze**Inspreker 189**

De aanpassing van de Gaasperdammerweg leidt tot een slechtere verkeersafwikkeling dan in de referentiesituatie. Waarom dan de ingreep?

Antwoord:

De Gaasperdammerweg wordt aangepast om de toegenomen hoeveelheid verkeer in de toekomst te kunnen opvangen. Niets doen zou betekenen dat de situatie veel slechter zou zijn. Inspreker beschouwt alleen de Gaasperdammerweg zelf. Het is juist dat de intensiteit/capaciteit verhouding op de Gaasperdammerweg zoals weergegeven in figuur 2.1 en 2.2 laat zien dat er in de ochtendspits richting knooppunt Diemen in de Referentiesituatie sprake is van een goede doorstroming en bij het Stroomlijnalternatief van een matige. Wat echter ook te zien is dat de doorstroming op de A1 in de Referentiesituatie slecht is. Daardoor kan in 2020 in de Referentiesituatie het verkeer vanaf de Gaasperdammerweg de A1 niet op. Per saldo zal dat tot grotere files op de Gaasperdammerweg leiden dan bij het Stroomlijnalternatief. Een indicator die vaststelt in hoeverre er sprake is van een goede doorstroming is de reistijdfactor. Deze reistijdfactor is bepaald op vooraf vastgesteld trajecten. De Gaasperdammerweg valt in het traject Badhoevedorp Diemen. Op drie van de vier trajecten (ochtendspits, avondspits, heen en terug) verbetert de reistijd. De reistijdfactor op het traject van knooppunt Badhoevedorp tot knooppunt Diemen (tabel 2.1) geeft aan dat indien het weggennet niet wordt verbreed de reistijdfactor in de ochtendspits 1.50 bedraagt, terwijl dat bij het Stroomlijnalternatief 1.20 is. Daarbij komt dat het aantal personenauto's dat de Gaasperdammerweg per etmaal in die richting passeert stijgt van 59.000 in de Referentiesituatie naar 82.000 bij het Stroomlijnalternatief. Dat is geheel in lijn met de doelstellingen van het project. Deze doelstellingen zijn het opvangen van het huidige en het toekomstige wegverkeer tussen Schiphol, Amsterdam en Almere en het verbeteren van het functioneren van het wegennetwerk als geheel.

2.9. Externe Veiligheid**2.9.1. Zienswijze****Insprekers 60, 158, 189, 227, 231**

Voordat het Tracébesluit wordt vastgesteld dienen scenario's en maatregelen te zijn vastgesteld voor beheersing van het wettelijk vereiste niveau van veiligheid in de tunnel. Er is onvoldoende onderzoek verricht naar externe veiligheid (zo is er geen aandacht besteed aan het advies van de Commissie Tunnelveiligheid om BLEVE's nader te analyseren). Dit is in strijd met artikel 3:2 van de Awb.

Uit een scenarioanalyse blijkt dat een aantal scenario's die een kans hebben van meer dan 10-6 per jaar niet kan worden beheerst. In het Ontwerp-Tracébesluit wordt niet beschreven op welke wijze rekening zal worden gehouden met deze scenarioanalyse. In het Tracébesluit dient te worden opgenomen dat de scenario's nader dienen te worden uitgewerkt en dat er ruimte moet worden gereserveerd voor aanvullende maatregelen.

Antwoord:

Ten behoeve van het Ontwerp-Tracébesluit is geïnventariseerd welke maatregelen in het kader van de tunnelveiligheid eventueel nog naar voren kunnen komen. Van deze maatregelen zijn de ruimtelijke consequenties in beeld gebracht waarbij is geconstateerd dat het Ontwerp-Tracébesluit voldoende ruimte laat om alle op termijn nog door te voeren maatregelen te realiseren. Dit is in de Werkgroep Inrichting Tunnels geagendeerd en besproken.

In de risicoanalyse, of te wel de QRA, wordt standaard rekening gehouden met zowel koude als warme BLEVE's. In de scenarioanalyse ten behoeve van de bouwplanfase zullen de effecten van een BLEVE op de andere tunnelbuizen nader worden bekeken.

2.9.2. Zienswijze

Insprekers 60, 158, 189, 227, 231

Een overtuende Gaasperdammerweg is geen alternatief voor vervoer van gevaarlijke stoffen.

Antwoord:

In Nederland geldt een systeem van tunnelcategorieën, waarmee voor elke tunnel wordt aangegeven of en welke gevaarlijke stoffen door tunnels mogen worden vervoerd. Het systeem voor tunnelcategorieën is Europees vastgelegd in het ADR (afkorting van: 'Accord européen relatif au transport international de marchandises Dangereuses par Route'). Dit is het verdrag voor het internationale vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Via de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen is dit verdrag juridisch verankerd in onze nationale wetgeving.

De Gaasperdammertunnel zal worden uitgevoerd als een zogenaamde categorie A tunnel. Dit betekent dat alle categorieën gevaarlijke stoffen door de tunnel mogen worden vervoerd. Het veiligheidsregime van de tunnel zal hierop worden afgestemd.

2.9.3. Zienswijze

Insprekers 60, 158, 189, 227, 231

Het groepsrisico bij de westelijke tunnelmond van de Gaaspertunnel verslechtert. Er wordt niet voldaan aan de verantwoordingsplicht. Ook wordt gesteld dat het niet duidelijk is waar de oriëntatiewaarde op is gebaseerd en dat niet nader is onderzocht of gemotiveerd of er mogelijkheden waren om dit groepsrisico niet te doen toenemen of dit in ieder geval zo veel mogelijk te beperken.

Antwoord:

Het groepsrisico is de kans per jaar dat een groep van tien of meer personen in het invloedsgebied van een inrichting of transportroute komt te overlijden als direct gevolg van een ongebruikelijk voorval met gevaarlijke stoffen in die inrichting of op die route. Het groepsrisico is een indicatie van de mogelijke maatschappelijke impact van een ongeval; het is dus niet bedoeld als indicatie voor individueel gevaar op een bepaalde plek. De oriëntatiewaarde is gebaseerd op welk risico nog maatschappelijk aanvaardbaar wordt geacht, en komt getalsmatig overeen met een risico van 1 op 10.000 voor bijvoorbeeld een groep van 10 mensen en 1 op 1.000.000 voor een groep van 100 mensen. Voor een verdere uitleg van het begrip oriënterende waarde wordt verwezen naar paragraaf 3.2 van de EV-rapportage.

Het klopt dat het groepsrisico ter plaatse van de tunnelmonden van de geplande Gaasperdammertunnel toeneemt, maar onder de oriënterende waarde blijft. Naast de toename van het groepsrisico bij de tunnelmonden, is er ter plaatse van de tunnels zelf juist sprake van een beschermende werking naar de omgeving toe, en daalt het groepsrisico.

De oriëntatiewaarde is een door de Ministers van V&W, BZK en VROM (nu Infrastructuur en Milieu) vastgestelde richtwaarde en geen 'harde' norm. Bij toename of overschrijding van het groepsrisico, geldt de verplichting om een groepsrisicoverantwoording op te stellen.

Vanwege de toename van het groepsrisico binnen het project Schiphol-Amsterdam-Almere is daarom ten behoeve van het Tracébesluit een zogenaamde groepsrisicoverantwoording opgesteld. Door het opstellen van de groepsrisicoverantwoording wordt dieper inzicht verkregen in de kans op en de omvang van de mogelijke maatschappelijke ontwrichting bij een ramp en zal een expliciete en transparante bestuurlijke afweging plaatsvinden, waarbij wordt vastgesteld of de resterende risico's maatschappelijk aanvaardbaar zijn of niet. Deze verantwoording maakt deel uit van het Tracébesluit voor Schiphol Amsterdam Almere.

2.9.4. Zienswijze

Insprekers 60, 158, 189, 227, 231

a) *In het EV-onderzoek in de tunnels is geen aandacht besteed aan toxische en brandbare vloeistoffen, omdat die geen effect hebben op grotere afstand en daardoor het effect niet merkbaar zal zijn bij de tunnelmonden. Inspreker vraagt om een onderbouwing hiervan en of deze aanname terecht is.*

b) *Op bladzijde 62 van de toelichting staat dat de 10⁻⁶ contour geen knelpunt is omdat deze niet berekend is. Inspreker kan deze redenering niet volgen.*

c) *Is bij de berekeningen rekening gehouden met de geplande veranderde routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en wat zijn de gevolgen van deze veranderde routes voor de Gaasperdammerweg? Het vervoer van gevaarlijke stoffen zou worden verplaatst van de A10 naar de A9.*

d) *Is er rekening gehouden met de nachtbezetting van het AMC ziekenhuis of ligt het ziekenhuis buiten de contour?*

Antwoord:

Ad a) Zoals ook aangegeven in de EV-rapportage (par 4.2.1.) hebben toxische en brandbare vloeistoffen andere scenario's dan gassen. In tegenstelling tot gassen, verplaatsen bij een ongeval vrijgekomen vloeistoffen zich niet door de tunnel, waardoor deze vloeistoffen geen merkbaar effect bij de tunnelmonden zullen veroorzaken. Het gesloten deel van de tunnel biedt zelfs een zekere mate van bescherming tegen de effecten van een ongeval met deze stoffen voor de omgeving. De scenario's die het gevolg kunnen zijn van ongevallen met toxische en brandbare vloeistoffen (zoals fakkelbranden, wolkbranden en plasbranden) hebben hun effecten in de tunnel en leiden niet tot relevante extra risico's bij de tunnelmonden. Hierdoor is het niet nodig deze ongevalsscenario's mee te nemen in de modellering van de risico's bij de tunnelmonden.

Binnen Rijkswaterstaat zijn voor verschillende projecten (bijvoorbeeld Spooroverkapping Barendrecht, Tunnels A73) studies gedaan naar de effecten van verschillende EV-scenario's bij de tunnelmonden. Uit alle studies komt naar voren dat alleen de scenario's met brandbare gassen of toxische gassen relevant zijn voor de tunnelmonden.

Ad b) Op bladzijde 62 van de toelichting staat vermeld: 'De 10⁻⁶ contour vormt geen knelpunt omdat er in geen van de trajecten, zowel in de huidige, autonome als toekomstige situatie, een 10⁻⁶ contour berekend is.' Hiermee wordt bedoeld dat de 10⁻⁶ contour, na berekening, niet buiten de (geplande) randen van de weg (het asfalt) blijkt te liggen, en als zodanig niet kan worden weergegeven of afgebeeld. Binnen het vakgebied Externe Veiligheid is het dan gebruikelijk om aan te geven dat 'de 10⁻⁶ contour niet aanwezig of niet berekend is'. De vermelding in de toelichting van het besluit is hiermee in overeenstemming. Erkend wordt echter dat deze formulering enige verwarring kan oproepen. In het EV-rapport zelf wordt overigens wel vermeld dat de 10⁻⁶ contour 'niet aanwezig is'.

Ad c) Het is de verwachting dat met de aanleg van de Westrandweg (naar verwachting in 2012) een gedeelte van het vervoer van gevaarlijke stoffen van de route A4 (van knooppunt Badhoevedorp tot knooppunt Nieuwe Meer)-A10 (van knooppunt Nieuwe Meer tot Knooppunt Amstel) zich zal verplaatsen naar de A5-A9 (aansluiting A5 tot aan Badhoevedorp). De orde van grootte van deze verplaatsing is momenteel nog onbekend. Wel is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op een mogelijke groei van het vervoer van GF3 (de op dit traject bepalende stof qua effectafstand). Deze gevoeligheidsanalyse is opgenomen als bijlage 12 bij de EV-rapportage. Uit deze gevoeligheidsanalyse blijkt dat er ter plaatse van de Gaasperdammerweg (deelgebied 4 in rapport) nog steeds geen sprake is van een 10⁻⁶ contour en het plaatsgebonden groepsrisico wel toeneemt, maar onder de oriënterende waarde blijft.

Ad d) Er is rekening gehouden met de (nacht)bezetting van het AMC, maar dat is niet zo specifiek terug te vinden in de EV-rapportage (paragraaf 4.1.2.2. modellering bevolking en bijlage 4). Dit wordt veroorzaakt doordat het AMC verder weg ligt dan 350 meter vanaf de snelweg. Tot 350 meter vindt een gedetailleerde bevolkingsinventarisatie plaats en tussen 350 en 1000 meter een grovere inventarisatie. De reden hiervoor is dat gebleken is dat buiten de afstand van 350 meter individuele gebouwen nauwelijks nog invloed hebben op de hoogte van het groepsrisico. Wel maakt de bezetting van het AMC onderdeel uit van de grovere inventarisatie waarbij gebruik is gemaakt van buurtvlakken (CBS) en toekomstige bestemmingsplanwijzigingen in combinatie met dag-nacht bezetting. Zie voor een verdere uitleg paragraaf 4.1.2.2. van de EV-rapportage.

2.10. Ontwerp

2.10.1. Zienswijze

Insprekers 8, 83, 227, 261, 308

Inspreker vraagt wat er gebeurt met het fietspad aan de kant van de Weespertrekvaart richting Gaasperplas.

Het fiets-/voetpad Geerdinkhofpad moet worden behouden om de A9 te kruisen. Het Gaasperparkpad moet ook behouden worden. Zo niet, dan moet de verbinding onder de Kromwijkdreef in stand blijven. Ook moet de veiligheid van fietsers en wandelaars die het nieuwe kruispunt Kromwijkdreef/Langebroekdreef moeten oversteken, gewaarborgd worden. Het Ontwerp-Tracébesluit geeft geen duidelijk inzicht in de juiste loop van het nieuwe pad, de veiligheidsvoorzieningen en de verbindingen daarvan met de paden in de Karspelhof en Nieuw Kempering.

Inspreker maakt bezwaar tegen de hoogte van het talud (2,50 meter). Dat is hoger dan de afscheiding van het erf van inspreker, waardoor zijn privacy wordt aangetast. Inspreker stelt voor om het fietspad in de lengterichting van de A9 zigzaggend omhoog te laten gaan. Dit kost minder grondoppervlak en bevordert de veiligheid.

Er zijn liften of roltrappen nodig om de oversteek van de snelweg makkelijker te maken, ook voor mindervalide personen.

Een verhoogd fietspad door de wijk Huntum vormt een extra barrière.

Antwoord:

Het viaduct in de A9 over de Gaasp en de Provinciale weg wordt naar het zuiden toe verbreed. Het fietspad langs de Provinciale weg blijft daarbij in zijn huidige vorm bestaan. De ten westen daarvan gelegen tunnel met fiets-/voetpad (Geerdinkhofpad) vervalt, aangezien de A9 op deze plek veel lager komt te liggen.

Gezien de vele reacties is in het Tracébesluit een aanvullend fiets-/voetpad opgenomen. Het Geerdinkhofpad buigt in deze nieuwe situatie voor de A9 af naar het westen en kruist de A9 via het tunneldak ter hoogte van de plek waar nu het Gaasperparkpad ligt en wordt vanaf die plek verbonden met het huidige zuidelijke deel van het Gaasperparkpad. Deze route is langer dan de huidige. Voor een brug op de huidige locatie is echter niet gekozen vanwege de kosten en vanwege het feit dat deze moeilijk is in te passen omdat de ruimte ontbreekt voor een hellingbaan waarmee het hoogteverschil van 6,50 meter kan worden overbrugd. Het voorstel van een aantal insprekers om op deze plek een brug met liften te realiseren is niet overgenomen. Vanwege gebrek aan toezicht op deze locatie zouden de liften bloot staan aan vandalisme, kapot worden gemaakt en zeer snel vervuilen.

Doordat de A9 in westelijke richting daalt, heeft bij de in het Tracébesluit opgenomen oplossing slechts 3,50 meter hoogteverschil te worden overbrugd. Deze verbinding is daarmee voor mindervaliden ook te gebruiken.

Naar aanleiding van de zienswijzen is in het Tracébesluit de grondkerende constructie naast het fiets-/voetpad bij Huntum vervangen. Het fiets-/voetpad blijft ter hoogte van de woonbebouwing op de huidige hoogte liggen en het hoogteverschil wordt via het talud van de A9 zelf, zigzag, overwonnen.

2.10.2. Zienswijze

Insprekers 8, 12, 22, 225, 226, 227, 261, 277, 291

De verbinding van het te verplaatsen Gaasperpad onder de Kromwijkdreef moet behouden blijven.

De veiligheid van het kruispunt Kromwijkdreef/Langebroekdreef moet gewaarborgd blijven. De nieuwe verbinding over de Weespertrekvaart met het Diemberbos moet niet pal langs de A9 lopen.

Er moet een brug komen bij de Gaaspermolen en een pont bij het Kantershofpad. Voorstel voor ontwerp van de fietsverbinding Reigersbospad.

Antwoord:

Het Geerdinkhofpad buigt in deze nieuwe situatie voor de A9 af naar het westen en kruist de A9 via het tunneldak ter hoogte van de plek waar nu het Gaasperparkpad ligt en wordt vanaf die plek verbonden met het huidige zuidelijke deel van het Gaasperparkpad. Deze route is langer dan de huidige. Voor een brug op de huidige locatie is echter niet gekozen vanwege de kosten en vanwege het feit dat deze moeilijk is in te passen omdat de ruimte ontbreekt voor een hellingbaan waarmee het hoogteverschil van 6,50 meter kan worden overbrugd. Het voorstel van een aantal insprekers om op deze plek een brug met liften te realiseren is niet overgenomen. Vanwege gebrek aan toezicht op deze locatie zouden de liften bloot staan aan vandalisme, kapot worden gemaakt en zeer snel vervuilen.

Doordat de A9 in westelijke richting daalt, heeft bij de in het Tracébesluit opgenomen oplossing slechts 3,50 meter hoogteverschil te worden overbrugd. Deze verbinding is daarmee voor mindervaliden ook te gebruiken.

Het kruispunt Kromwijkdreef/Langebroekdreef wordt geheel opnieuw aangelegd en voorzien van een verkeersregelinstallatie (stoplichten), waardoor een verkeersveilige oplossing ontstaat.

Door de fietsbrug op de huidige plaats te situeren ontstaat halverwege de huidige twee verbindingen over de Gaasp een nieuwe route die goed aansluit op het bestaande fietspadennetwerk.

2.10.3. Zienswijze

Insprekers 22, 227

Inspreker stelt voor om de tunnel onder de Gaasp door te trekken tot voorbij de Gaasp om stank-, lucht- en geluidsoverlast te beperken.

Antwoord:

Er zijn twee redenen waarom de tunnel niet tot voorbij de Gaasp is doorgezet. Ten eerste stelt het Besluit aanvullende regels veiligheid wegtunnels, dat er een in minimaal 10 seconden te overbruggen afstand dient te zijn tussen toe- en afritten en de tunnelmond.

Daardoor is het langer maken van de tunnel niet mogelijk tenzij de aansluiting S113 in zijn geheel zou worden geschrapt.

Ten tweede is in bestuurlijk overleg tussen de Minister van Infrastructuur en Milieu (nu Infrastructuur en Milieu) en de gemeente Amsterdam overeengekomen dat het budget dat ooit was geraamd om de A9 middels een aquaduct onder de Gaasp door te leiden, zou worden ingezet om het dak van de Gaasperdammertunnel te financieren. Middels het treffen van andere maatregelen wordt bereikt dat aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit en geluid wordt voldaan.

2.10.4. Zienswijze

Inspreker 314

Inspreker stelt voor om in de tunnel gebruik te maken van de vluchtstrook als rijstrook, zodat de tunnel niet verbreed hoeft te worden en geld bespaard wordt.

Antwoord:

De vluchtstrook is in het Ontwerp-Tracébesluit opgenomen omdat deze een ruimtereservering is voor een toekomstige extra rijstrook. Mocht de verkeersgroei daar in de toekomst aanleiding toe geven, dan is er dus ruimte om in beide hoofdrijbanen nog een rijstrook te realiseren. In dat geval moet daarvoor wel een nieuw Wegaanpassingsbesluit worden gemaakt waarbij alle onderzoeken weer opnieuw worden gedaan en ook zal er een nieuw tunnelveiligheidsplan voor de tunnel moeten worden gemaakt om na te gaan welke maatregelen er in dat geval op het gebied van tunnelveiligheid nodig zijn. Het huidige tunnelveiligheidsplan is namelijk gebaseerd op het Ontwerp-Tracébesluit met vluchtstroken.

2.10.5. Zienswijze

Inspreker 294

Inspreker vraagt aandacht voor bewegwijzering bij de wisselstrook en de extra rijstroken voor lokaal verkeer.

Antwoord:

In het ontwerp van de Gaasperdammerweg zal veel aandacht aan de bewegwijzering van de wisselstrook en de rijstroken voor lokaal verkeer worden geschonken.

2.10.6. Zienswijze

Inspreker 294

Busvervoer via de extra wegen voor lokaal verkeer naar onder andere de provinciale weg dient ook mogelijk te zijn.

Antwoord:

Bussen van en naar de Provinciale weg kunnen gebruik maken van het tracé van de Zuidtangent Oost. De Zuidtangent Oost is het project van de gemeente Amsterdam om een hoogwaardige busvoorziening mogelijk te maken tussen station Bijlmer en IJburg. De Zuidtangent Oost gaat via de Kromwijkdreef en de A9 rijden. Bussen naar de Provinciale weg kunnen bij de Kromwijkdreef het tracé van de Zuidtangent verlaten. Het project Zuidtangent Oost is uitgangspunt voor het Tracébesluit.

2.10.7. Zienswijze

Inspreker 157

Tulip Inn wordt slechter bereikbaar door verleggen van op- en afritten. De bewegwijzering moet behouden blijven, zowel op de rijksweg als op het onderliggend wegennet. Het aantal parkeerplaatsen moet behouden blijven.

Antwoord:

Rijkswaterstaat heeft reeds overleg gevoerd met inspreker. Verkeer vanuit het westen zal bij de S112 Gooiseweg de A9 moeten verlaten en kan via de Langbroekdreef de Provincialeweg bereiken. De bewegwijzering zal hierop worden aangepast. Getracht wordt het verlies van het aantal parkeerplaatsen onder het bestaande en verbrede viaduct van rijksweg A9 over de Gaasp te compenseren. De Onteigeningswet kent inspreker een totale schadeloosstelling toe, waarbij de schade ten gevolge van de slechtere bereikbaarheid wordt meegenomen.

2.10.8. Zienswijze**Inspreker 227**

Inspreker maakt bezwaar tegen het vervallen van de oprit S113 ter hoogte van de A9 richting Utrecht en Badhoevedorp en de afrit vanuit de richting Utrecht/Badhoevedorp. Daar is voldoende ruimte voor. Het verkeer zal nu via de Karspeldreef naar de S112 rijden. Dit leidt daar, en op de Langbroekdreef en Kromwijkdreef, tot meer verkeer.

Antwoord:

Er is in tegenstelling tot wat de inspreker beweert onvoldoende ruimte om een oprit voor verkeer vanaf de S113 richting het westen te realiseren. Dat zou alleen kunnen door de aansluiting in het Diemer Bos te situeren, hetgeen ongewenst is.

De verkeersberekeningen die zijn gedaan voor het Ontwerp-Tracébesluit wijzen uit dat er op de Langbroekdreef meer verkeer komt te rijden als gevolg van deze aanpassing. De verkeerscijfers laten echter geen toename zien op de Kromwijkdreef.

De verkeerstoename op de Langbroekdreef wordt veroorzaakt door het feit dat verkeer op de Gaasperdammerweg, dat gebruik wil maken van de Provincialeweg naar Weesp, bij de S112 Gooiseweg de A9 zal moeten verlaten. Dit verkeer wordt via de Langbroekdreef naar de Provincialeweg geleid. De bewegwijzering zal hierop worden aangepast.

Op de Provincialeweg zelf wordt het niet drukker als gevolg van het aanpassen van de aansluiting S113. Dat komt doordat na realisatie van het Stroomlijnalternatief voor veel verkeer naar Weesp de route via de nieuwe A1 aansluiting Bloemendalerpolder een sneller alternatief wordt.

2.10.9. Zienswijze**Inspreker 231**

Tijdige verlening van acute zorg door hulpdiensten (AMC) wordt bemoeilijkt door ontwerpkeuze bij Gaasperdammertunnel waar de weefmogelijkheid tussen S111 en S112 komt te vervallen.

Plaatsing flexibele paaltjes moet vervallen. Temeer van belang door afwezigheid vluchtstroken in parallelbuizen op dit filegevoelige wegvak.

Ontwerp-Tracébesluit geeft onvoldoende waarborg voor weven S111/S112 buiten de tunnel.

Antwoord:

Het Tracébesluit voorziet niet in weven tussen de S111 en de S112. Verkeer tussen deze wegen dient in de toekomst gebruik te maken van het onderliggend wegennet zoals de Meibergdreef en de Karspeldreef.

De oplossing met de flexibele paaltjes is een compromis tussen de wens alle rijstroken te kunnen bereiken bij een calamiteit en een duidelijke afscheiding te hebben om illegaal weven onmogelijk te maken. In overleg met het AMC zal worden onderzocht of het mogelijk is een voorziening te treffen die het voor de nood- en hulpdiensten mogelijk maakt om zonder belemmering te wisselen tussen de S111 en de S112 rijstroken.

2.10.10. Zienswijze**Inspreker 231**

Helling talud op tunneldak Gaasperdammerweg is 1:3. Dit sluit uit dat nood-/hulpdiensten via de berm van de op- afritten S112 hulp kunnen verlenen bij een ongeval. Verzocht wordt het ontwerp aan te passen opdat bereikbaarheid via de berm mogelijk is.

Antwoord:

Het is onduidelijk wat de inspreker hier bedoelt. De rechte wanden van de tunnel worden ingepast door hier een grondtalud tegenaan te leggen met een helling van 1:3. Dit talud verbindt de nog nader in te richten groene ruimte op het tunneldak met de lager gelegen omgeving. De tunnel is gesloten, dus de tunnelbuizen zijn vanaf het dak niet bereikbaar. Uitzondering zijn de sleuven in het dak ten behoeve van de toe- en afritten van en naar de S112 Gooiseweg. Nood- en hulpdiensten kunnen via deze toe- en afritten vanaf de S112 Gooiseweg de parallelbuizen van de tunnel bereiken.

2.10.11. Zienswijze

Inspreker 231

Wisselbaan via bestaande onveilige lus tussen A9 en A2 komt ondanks mitigerende maatregelen onvoldoende tegemoet aan verkeersveiligheidsrisico met name omdat niet is gewaarborgd dat nood- en hulpdiensten slachtoffers op de wisselbaan kunnen bereiken en langzaamrijdend/stilstaand verkeer op de wisselbaan kunnen passeren.

Antwoord:

De wisselstrook wordt voor nood- en hulpdiensten op diverse plaatsen bereikbaar gemaakt middels een aantal CADO's of te wel Calamiteiten Doorsteken. Voorts is de Wisselbaan zo breed ontworpen dat nood- en hulpdiensten zonder problemen langzaamrijdend en stilstaand verkeer kunnen passeren.

2.10.12. Zienswijze

Inspreker 231

Ontwerp tunnel Gaasperdammerweg kan niet als vastgesteld beschouwd worden omdat -zoals het Ontwerp-Tracébesluit stelt- nog nadere QRA gedaan moet worden en een nadere onderbouwing nodig is over de wijze waarop filevorming in de tunnel wordt voorkomen.

Antwoord:

Het is juist dat het ontwerp van de tunnel nog niet vastgesteld is. Het ontwerp staat pas vast op het moment dat voor de tunnel een omgevingsvergunning (voormalige bouwvergunning) door de gemeente Amsterdam is afgegeven. In het Tracébesluit wordt het ruimtebeslag voor de tunnel vastgelegd. Ten behoeve van het Tracébesluit is geïnventariseerd welke maatregelen in het kader van de tunnelveiligheid eventueel nog naar voren kunnen komen. Bijvoorbeeld naar aanleiding van de nadere QRA. Van alle mogelijk nog door te voeren maatregelen zijn de ruimtelijke consequenties in beeld gebracht. Daarbij is geconstateerd dat het Tracébesluit voldoende ruimte laat om alle op termijn nog door te voeren maatregelen te realiseren. Dit is in de Werkgroep Inrichting Tunnels met vertegenwoordigers van de gemeenten Amsterdam en Amstelveen en de brandweer en besproken.

2.10.13. Zienswijze

Inspreker 250

Nabij knooppunt Holendrecht/Gaasperdammerweg: op de plankaart lijkt het alsof de groenstrook over het perceel van inspreker loopt. Uit het ontwerp blijkt dit niet. Graag uitsluitsel hierover.

Antwoord:

De groenstrook loopt niet over het perceel van inspreker. Op de kaart behorende bij het Tracébesluit is dit duidelijker weergegeven.

2.11. Vastgoed

2.11.1. Zienswijze

Inspreker 83

Inspreker verwacht dat door het vervallen van de privacy, het vervallen van zijn achtertuin en het verslechteren van zijn uitzicht de waarde van zijn woning zal dalen.

Antwoord:

In het Ontwerp-Tracébesluit was een grondkerende constructie opgenomen ten behoeve van de helling van het fietspad. Deze grondkerende constructie zou aan de achtertuinen van 7 woningen grenzen. Naar aanleiding van de reactie van deze inspreker en AGG, is het ontwerp gewijzigd. In het Tracébesluit is een ontwerp opgenomen waarbij het fietspad naar het westen toe is uitgebogen. Daarmee is de grondkerende constructie niet meer nodig en wordt voorkomen dat het fietspad meteen achter de tuinen hoger komt te liggen. Op die manier behouden de bewoners hun privacy en zal ook aan de overige vrees van inspreker tegemoet worden gekomen.

2.12. Bouwhinder

2.12.1. Zienswijze

Insprekers 225, 226, 227, 250, 308

Verschillende insprekers vrezen geluidsoverlast en een verslechterde bereikbaarheid tijdens de bouw. Het is niet duidelijk welke maatregelen worden genomen om de overlast te beperken. Indien er overlast optreedt, wil men hiervoor gecompenseerd worden. Tevens willen ze goed geïnformeerd worden over mogelijke overlast.

Antwoord:

Rijkswaterstaat zal met de omgeving communiceren over het plan en de planning van het werk en rekening houden met de belangen van de omgeving.

Voor geluidsoverlast geldt dat in het contract voor de uitvoering van de werkzaamheden, eisen zullen worden opgenomen. Een voorbeeld hiervan is dat er 's nachts niet geheid mag worden. In een beperkt aantal gevallen kan het echter voorkomen dat het toch noodzakelijk is 's nachts geluidsoverlast veroorzakende werkzaamheden uit te voeren. In dat geval wordt hierover vroegtijdig met de omgeving gecommuniceerd.

Het zo goed mogelijk in stand houden van de bereikbaarheid van de omgeving vormt uitgangspunt bij de realisatie van het project. Dat houdt in dat op de Gaasperdammerweg 2x3 versmalde rijstroken in bedrijf blijven en dat de huidige aansluitingen open blijven voor het verkeer. Uiteraard zullen er momenten zijn dat wegvakken of aansluitingen gedurende een korte periode uit het verkeer genomen moeten worden. Indien dat het geval is zal daarvoor een periode worden gekozen waarop zo min mogelijk weggebruikers hier last van hebben, dus in de nachtelijke uren of tijdens een vakantieperiode. Daarbij wordt rekening gehouden met evenementen.

Mocht een belanghebbende toch schade lijden als gevolg van het Tracébesluit dan kent de Minister van Infrastructuur en Milieu op grond van artikel 20 van het Tracébesluit de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

In overleg met de gemeenten is een schadeprotocol opgesteld. Hierin is afgesproken dat van de onderhavige opstallen voor de start van het werk een bouwkundige opname zal worden gemaakt. Op dit moment vindt onderzoek plaats naar de risico's die zich kunnen manifesteren door aanleg van het werk en welke maatregelen er dienen te worden genomen om schade ten gevolge van de werkzaamheden te voorkomen. In het risicogebied zullen aan opstallen meetbouten worden aangebracht en de opstallen zullen gedurende de bouwperiode worden gemonitord. Indien onverhoopt schade ontstaat, zal deze naar Nederlands recht worden vergoed.

2.12.2. Zienswijze**Insprekers 227, 277**

De huidige fiets- en voetverbindingen moeten ook tijdens de bouw beschikbaar blijven. De (tijdelijke) maatregelen voor deze verbindingen moeten expliciet genoemd worden. Dit is van belang omdat veel kinderen aan de ene kant wonen terwijl de school aan de andere kant ligt.

Antwoord:

Per verbinding is inmiddels geïnventariseerd wat de gevolgen van de bouwwerkzaamheden voor deze verbinding zijn. Een groot aantal verbindingen kan tijdens de bouw beschikbaar blijven. Deze verbindingen zullen wel gedurende de korte periode dat de betonnen tunnelmond ter plaatse wordt gestort worden afgesloten. Op dat moment zal er een omleidingsroute via een naastgelegen verbinding worden ingesteld. Een klein aantal van de verbindingen zal tijdens de bouw permanent worden afgesloten. Dit zijn het Abcouderpad, het Reigersbospad, het Kelbergenpad en het Geerdinkhofpad. Reden hiervoor is dat het tunneldak bij die verbindingen op halve hoogte de dan nog bestaande huidige fiets- en voetgangerstunnel onder de A9 door blokkeert. Zodra de tunnel gereed is worden de verbindingen van het Abcouderpad, het Reigersbospad en het Kelbergenpad via het tunneldak hersteld.

2.12.3. Zienswijze**Inspreker 157**

Het aantal parkeerplaatsen bij Tulip Inn moet behouden blijven als het viaduct verbreed wordt, ook tijdens de bouwfase.

Antwoord:

In overleg met inspreker zal worden gekeken naar de mogelijkheden voor het behoud van het aantal parkeerplaatsen tijdens de bouwfase. Waar nodig zal inspreker voor het (tijdelijke) verlies aan parkeerplaatsen gecompenseerd worden.

2.12.4. Zienswijze

Inspreker 143

Bij de Gaasper Camping moet tijdens de bouwfase aandacht besteed worden aan de bewegwijzering, de geluidsoverlast en de bereikbaarheid.

Antwoord:

Rijkswaterstaat zal met de omgeving communiceren over het plan en de planning van het werk en rekening houden met de belangen van de omgeving. Het in stand houden van de bereikbaarheid van de omgeving, inclusief de daarbij behorende bewegwijzering, vormt uitgangspunt bij de realisatie van het project.

Voor geluidsoverlast geldt dat in het contract voor de uitvoering van de werkzaamheden, eisen zullen worden opgenomen. Een voorbeeld hiervan is dat er 's nachts niet geheid mag worden. In een beperkt aantal gevallen kan het echter voorkomen dat het toch noodzakelijk is 's nachts geluidsoverlast veroorzakende werkzaamheden uit te voeren. In dat geval wordt hierover vroegtijdig met de omgeving gecommuniceerd.

Indien inspreker van mening is dat door realisatie van het plan schade wordt ondervonden dan is het volgende van toepassing. Op grond van artikel 20 van het Tracébesluit kent de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

2.12.5. Zienswijze

Inspreker 230

De mogelijke schadelijke gevolgen voor het in aanbouw zijnde hotel nabij afslag S111 moeten reeds bij de onderhavige besluitvorming worden betrokken. Inspreker wordt door realisering van het project onevenredig hard getroffen, waardoor niet kan worden volstaan met het verwijzen naar de nadeelcompensatie- en schadevergoedingsregeling.

Antwoord:

Rijkswaterstaat zal met de omgeving communiceren over het plan en de planning van het werk en zoveel mogelijk rekening houden met de belangen van de omgeving. Het in stand houden van de bereikbaarheid van de omgeving, inclusief de daarbij behorende bewegwijzering, vormt uitgangspunt bij de realisatie van het project.

Voor geluidsoverlast geldt dat in het contract voor de uitvoering van de werkzaamheden, eisen zullen worden opgenomen. Een voorbeeld hiervan is dat er 's nachts niet geheid mag worden. In een beperkt aantal gevallen kan het echter voorkomen dat het toch noodzakelijk is 's nachts geluidsoverlast veroorzakende werkzaamheden uit te voeren. In dat geval wordt hierover vroegtijdig met de omgeving gecommuniceerd.

Indien inspreker van mening is dat door realisatie van het plan schade wordt ondervonden dan is het volgende van toepassing. Op grond van artikel 20 van het Tracébesluit kent de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

Hierbij zal wel het feit worden meegewogen dat voor inspreker ten tijde van het indienen van de aanvraag om een bouwvergunning op 30 oktober 2009, voorzienbaar was dat er een Tracébesluit voor dit project zou worden genomen met alle gevolgen voor inspreker van dien.

2.12.6. Zienswijze

Inspreker 231

Onbelemmerde bereikbaarheid van het AMC is noodzakelijk, ook tijdens de wegaanpassing. De bereikbaarheid van het AMC wordt bij een ongewijzigde vaststelling van het Tracébesluit onvoldoende gewaarborgd. Het AMC wordt daardoor onevenredig in zijn belangen geschaad. Dat brengt veiligheidsrisico's met zich, alsook financiële schade.

Deze schade moet uitdrukkelijk onderdeel zijn van de belangenafweging en het Tracébesluit moet onevenredige gevolgen voor het AMC voorkomen, temeer omdat de belangen van het AMC onlosmakelijk verbonden zijn met het publieke belang bij adequate gezondheidszorg.

Antwoord:

Rijkswaterstaat zal met de omgeving communiceren over het plan en de planning van het werk en rekening houden met de belangen van de omgeving. De bereikbaarheid van het AMC vormt uitgangspunt bij het vaststellen van tijdelijke routes en de volgorde waarin de wegwerkzaamheden zullen plaatsvinden.

Indien inspreker van mening is dat door realisatie van het plan schade wordt ondervonden dan is het volgende van toepassing. Op grond van artikel 20 van het Tracébesluit kent de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

2.13. Procedure

2.13.1. Zienswijze

Inspreker 22

Insprekers menen te worden opgeofferd aan de mensen met de grootste mond, die het verbindingsalternatief hebben gedwarsboomd.

Antwoord:

Bij het opstellen van de Trajectnota/MER Schiphol – Amsterdam – Almere is gekozen voor een aanpak in twee fasen. In de eerste fase is een aantal alternatieven, waaronder het Verbindingsalternatief onderzocht en met elkaar vergeleken op alle relevante aspecten. Op basis van de Alternatieven- en Variantennota heeft de minister op 13 oktober 2006 besloten het Verbindingsalternatief te laten vervallen. In het bij de Trajectnota/MER Schiphol – Amsterdam – Almere horende deelrapport 'Resultaten Trajectnota/MER eerste fase en politieke besluiten' is een samenvatting gegeven van het proces dat tot dat besluit heeft geleid weergegeven.

2.13.2. Zienswijze

Inspreker 308

Om de geluidswinst vanwege de tunnel te behouden, lijkt het inspreker onwenselijk wanneer er activiteiten op het tunneldak worden gerealiseerd die geluidsoverlast kunnen veroorzaken.

Antwoord:

De gemeente Amsterdam zal via een bestemmingsplanprocedure de nadere invulling van het tunneldak regelen. De Minister van Infrastructuur en Milieu kan niet bij voorbaat aan de gemeente de eis stellen dat deze invulling geen activiteiten mogelijk mag maken die geluidhinder veroorzaken. In de Trajectnota/MER is melding gemaakt van woningbouwplannen van de gemeente Amsterdam voor deze locatie. Gelet op de na de realisatie van het Tracébesluit beschikbare geluidruimte, bestaat de verwachting dat de ontwikkeling door de gemeente Amsterdam geen geluidhinder zal veroorzaken. De inspreker wordt geadviseerd deze zienswijzen in te brengen tijdens de bestemmingsplanprocedure.

2.13.3. Zienswijze

Insprekers 227, 250, 261, 308

Insprekers gaan er van uit dat de overheid de bewoners actief informeert over nadeelcompensatie en uit eigen beweging al onderzoekt wie compensatie kan krijgen en in welke mate.

Antwoord:

Op grond van artikel 20 van het Tracébesluit kent de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Indien inspreker voor nadeelcompensatie in aanmerking wil komen, dient men eigenhandig een verzoek daartoe in te dienen.

Ten aanzien van mogelijke schade tijdens de bouw is in overleg met de gemeente een schadeprotocol opgesteld. Hierin is afgesproken dat van de onderhavige opstal voor de start van het werk een bouwkundige opname zal worden gemaakt. Op dit moment vindt onderzoek plaats naar de risico's die zich kunnen manifesteren door aanleg van het werk en welke maatregelen er dienen te worden genomen om schade ten gevolge van werkzaamheden te voorkomen. In het risicogebied zullen aan opstallen meetbouten worden aangebracht en de opstal zal gedurende de bouwperiode worden gemonitord. Indien onverhoopt schade ontstaat, zal deze naar Nederlands recht worden vergoed.

2.14. Overig

Geen zienswijze

Hoofdstuk 3: Deelgebied 3 A2 vanaf knooppunt Holendrecht inclusief knooppunt Amstel, A10 Oost inclusief knooppunt Watergraafsmere en de A1 tot knooppunt Diemen

3.1. Ruimtelijke Ordening

3.1.1. Zienswijze

Inspreker 68

De A1 en A10 lopen dwars door dichtbevolkt gebied.

Antwoord:

Inspreker geeft aan dat de A1 en de A10-oost dwars door dichtbevolkt gebied lopen. Dit is juist. Wanneer er sprake is van weinig ruimte in een bepaald gebied, wordt er echter extra aandacht gegeven aan de landschappelijke inpassing van de plannen in het gebied. Het Tracébesluit voorziet dan ook in verschillende maatregelen die de aanleg van de A1 en de A10 in dit dichtbevolkte gebied mogelijk en aanvaardbaar maken. Zo wordt, waar nodig, gewerkt met steile taluds of grondkerende constructies om de verbreding binnen de bestaande ruimte mogelijk te maken. Daarnaast worden de taluds en verticale keerwanden in woongebieden, waar de ruimte het toelaat, voorzien van hoge begroeiing. Voorts eist de wet dat aan de normen voor bijvoorbeeld geluid en luchtkwaliteit wordt voldaan zodat van een toename van overlast in het gebied geen sprake is.

3.1.2. Zienswijze

Inspreker 259

Het plan lijdt aan een gebrek aan visie. Het gaat alleen om de doorstroming van verkeer en niet om omwonenden. De A10 moet ondergronds worden aangelegd en op de tunnel zou een park moeten worden aangelegd.

Antwoord:

Helaas is het niet mogelijk om overal waar een snelweg vlak bij bebouwing ligt een tunnel te realiseren. Ten eerste is dit financieel onhaalbaar. Ten tweede speelt bij de A10-oost nog het feit dat zich tussen de knooppunten Amstel en Watergraafsmere drie aansluitingen bevinden. De Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels in samenhang gelezen met het Besluit aanvullende regels veiligheid wegtunnels staat vanwege een hogere kans op aanrijdingen bij toe- en afritten, geen toe- en afritten in tunnels toe. Het laten vervallen van de aansluitingen is geen optie. Daardoor is het ook vanwege de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels in samenhang gelezen met het Besluit aanvullende regels veiligheid wegtunnels onmogelijk om de A10-oost ondergronds aan te leggen.

3.1.3. Zienswijze

Inspreker 276

Naast de snelweg A10 liggen nu een kinderspeelplaats en een park (Betondorp). Het is onduidelijk hoe deze worden ingepast in de nieuwe situatie.

Antwoord:

Ter hoogte van Betondorp wordt in de bovenzijde van het talud van de A10 een keerwand geplaatst. Op die manier is het mogelijk om de snelweg met 3,50 meter te verbreden. De onderzijde van het talud en ook de kinderspeelplaats veranderen niet door deze maatregel. Wel kan het nodig zijn om een aantal bomen in het talud te kappen in verband met de plaatsing van grondankers voor de grondkerende constructie. Voor elke boom die gekapt moet worden, wordt er echter ook weer een herplaatst.

3.2. Verkeersveiligheid

3.2.1. Zienswijze

Insprekers 102, 184

De geplande afrit naar het Wetenschapsterrein (Science Park) zal het Voorlandspad vervangen. Deze weg wordt onder meer door fietsers intensief gebruikt. Het Ontwerp-Tracébesluit geeft op geen enkele wijze aan hoe de verkeersveiligheid van de nieuwe situatie gewaarborgd wordt.

Antwoord:

Het Ontwerp-Tracébesluit voorziet in een op- en afrit ter hoogte van het bestaande Voorlandpad. De aansluiting op het onderliggend wegennet maakt onderdeel uit van het project Sciencepark Ontsluitingsweg van de gemeente Amsterdam en maakt geen onderdeel uit van deze procedure.

De gemeente Amsterdam heeft in het ontwerp van de Sciencepark Ontsluitingsweg een vrijliggend fietspad opgenomen. Voor fietsers en bestemmingsverkeer blijft het huidige Voorlandpad tussen de Middenweg en het Bernabeuhof bestaan. Het huidige fietspad dat ten noordoosten van de kruising met het Bernabeuhof begint, wordt doorgetrokken tot aan de Volkstuinen. Dit fietspad krijgt tevens een verbinding met het Middenmeerpas. In de plannen van de gemeente Amsterdam is dus voorzien in een verkeersveilige oplossing voor het fietsverkeer.

3.2.2. Zienswijze

Inspreker 184

De ontsluitingsweg naar het Science Park leidt gezamenlijk met het bestaande verkeer van de Middenweg aan beide zijden van de A10 tot grote verkeersstromen. Er is nu al regelmatig filevorming op de in- en uitvoegstroken van de A10. Bij elkaar zou dit tot onwenselijk grote filevorming en onveilige situaties kunnen leiden. Bovendien leidt filevorming tot grotere stofoverlast in een toch al kritieke situatie.

Antwoord:

De dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam heeft berekend welke maatregelen genomen moeten worden om het verkeer op de kruispunten van de toe- en afritten van de A10-oost met de Middenweg en de Sciencepark Ontsluitingsweg te laten doorstromen. Een toename van het aantal opstelvakken is in beide projecten voorzien.

Door een betere afstelling van verkeersregelinstanties, zal ervoor gezorgd kunnen worden dat de toevoer van verkeer vanaf de Middenweg en de Sciencepark Ontsluitingsweg op de A10 gedoseerd zal plaatsvinden zodat filevorming wordt voorkomen.

3.3. Luchtkwaliteit

3.3.1. Zienswijze

Insprekers 1, 5, 7, 14, 18, 19, 36, 37, 41, 45, 68, 71, 73, 81, 88, 89, 95, 102, 103, 111, 112, 131, 140, 144, 179, 180, 234, 239, 243, 251, 260, 292, 357

Plannen tasten gezondheid ernstig aan door fijn stof en leiden tot toename ziektegevallen en een verdubbeling van het aantal sterfgevallen door ultrafijn stof.

Europese grenswaarden zijn geen gezondheidswaarden.

Inspreker vreest dat de luchtkwaliteit in de directe leef- en woonomgeving na uitvoering van Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere niet aan de luchtkwaliteitsnormen voldoet. Bij realisatie van het tracé goed nadenken over luchtkwaliteit voor omwonenden.

Inspreker maakt bezwaar in verband met de overlast en extra uitlaatgassen ten gevolge van de aanleg.

In Diemen zijn in 2009 metingen gedaan die aantonen dat de grenswaarden van de EU bereikt zijn. Wat gebeurt er als deze worden overschreden?

Luchtkwaliteit verslechtert omdat mensen door crisis langer in oude auto's blijven rijden. Door de crisis gaat technische vernieuwing (schonere auto's) trager dan aangenomen.

Het wordt de gemeente Diemen deels onmogelijk gemaakt de gezondheid van haar inwoners te bevorderen. De enorme kosten voor maatregelen tegen luchtverontreiniging zijn niet door de gemeente op te brengen.

Antwoord:

Te hoge concentraties fijn stof en andere luchtverontreinigende stoffen zijn inderdaad niet goed voor de gezondheid. In de Wet milieubeheer zijn daarom grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen opgenomen ter bescherming van de menselijke gezondheid. Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen - zowel vóór als na de openstelling van de verbrede A10 Oost en A1 Watergraafsmeer-Diemen - voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van (dreigende) grenswaardenoverschrijdingen, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat in heel Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.

De Europese, nationale, regionale en lokale maatregelen die worden genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren, hebben tot gevolg dat in heel Nederland de concentraties luchtverontreinigende stoffen zullen dalen, ook in Diemen en Watergraafsmeer.

3.3.2. Zienswijze

Insprekers 1, 41, 68, 144, 179, 233, 234, 239, 251

Bezwaar tegen het MER: Gebruikte normen voor luchtkwaliteit zijn verouderd en worden misbruikt om de groei van emissies toe te laten.

Ook als de Europese normen worden gehaald kan de luchtkwaliteit de gezondheid aantasten. Er wordt in de berekeningen van het MER niet getoetst aan $PM_{2,5}$ en PM_1 noch kooldioxide en stikstofoxiden.

Nederland heeft uitstel gekregen om aan de Europese normen te voldoen met als reden dat de voertuigen schoner worden. Dit wordt in het MER ook aangehaald, dus wordt het argument dubbel gebruikt.

Antwoord:

Een m.e.r. is een instrument om alternatieven voor een project tegen elkaar af te wegen. De luchtkwaliteitsparagraaf in het MER is niet relevant voor het Tracébesluit. Toetsing van de grenswaarden voor luchtkwaliteit vindt plaats in het kader van het NSL. Het NSL gaat uit van de wettelijke grenswaarden zoals die in de Wet milieubeheer zijn opgenomen. Met inachtneming van de maatregelen in het NSL, kan in heel Nederland aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden voldaan.

De Europese Commissie heeft op 7 april 2009 aan Nederland uitstel verleend om te voldoen aan de grenswaarden. Hierdoor is het tijdstip waarop aan de grenswaarden moet worden voldaan – onder meer in de regio waarin Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is gelegen – voor fijn stof (PM_{10}) uitgesteld tot 11 juni 2011 en voor stikstofdioxide (NO_2) 1 januari 2015. Nederland heeft aan de Europese Commissie uitstel gevraagd voor het voldoen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Daartoe heeft Nederland via het Nationaal Samenwerkingsprogramma (NSL) aangetoond dat binnen de uitstelperiode wél aan de normen kan worden voldaan. De Europese Commissie heeft geoordeeld dat Nederland met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) laat zien dat het de overschrijdingen van de luchtkwaliteit op korte termijn aanpakt en hiervoor een sluitend pakket aan maatregelen heeft. Dat was voor de Europese Commissie reden om te besluiten dat Nederland meer tijd krijgt om aan de Europese luchtkwaliteitsnormen te voldoen. De reden voor uitstel was dus niet enkel het schoner worden van voertuigen.

In 2009 is een grenswaarde voor een fijnere fractie van fijn stof in de Wet milieubeheer opgenomen. Het betreft de grenswaarde voor $PM_{2,5}$. Aan deze grenswaarde moet vanaf 1 januari 2015 worden voldaan. Uit de Wet milieubeheer volgt dat tot 1 januari 2015 niet getoetst hoeft te worden aan de grenswaarde voor $PM_{2,5}$ (zie Wm bijlage 2 voorschrift 4.4, lid 2), ook niet als een project na deze datum gevolgen voor de luchtkwaliteit heeft. Overigens geldt dat PM_{10} - en $PM_{2,5}$ -concentraties sterk zijn gerelateerd. In de analyse³ van het Planbureau voor de Leefomgeving is opgenomen dat, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM_{10} en $PM_{2,5}$, kan worden gesteld dat als vanaf 2011 aan de grenswaarden voor PM_{10} wordt voldaan, ook aan de grenswaarden voor $PM_{2,5}$ wordt voldaan. Daarmee is de kans zeer klein dat de norm voor $PM_{2,5}$ wordt overschreden op locaties waar de PM_{10} -norm wordt gehaald⁴. Dit blijkt eveneens uit een analyse die in opdracht van Rijkswaterstaat is uitgevoerd op basis van de meest recente achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor PM_{10} en $PM_{2,5}$.

In de Wet milieubeheer zijn alle grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen opgenomen. Deze grenswaarden zijn gericht op de bescherming van de gezondheid van mensen. De grenswaarden voor PM_{10} en NO_2 zijn maatgevend nu de grenswaarden voor de overige stoffen zoals CO_2 niet worden overschreden in Nederland. De effecten van de weguitbreiding voor de concentraties van die stoffen hoeven om die reden niet nader te worden onderzocht. Voor PM_1 en CO_2 zijn geen grenswaarden opgenomen in de Wet milieubeheer. Daarnaast is CO_2 geen giftig gas en heeft alleen in hoge concentraties een negatief effect op de gezondheid. Dergelijk hoge concentraties komen echter niet in de buitenlucht voor.

³ Uitgevoerd in het kader van de jaarlijkse bepaling van de grootschalige concentratiekaarten, PBL, 2010.

⁴ Ook in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is het uitgangspunt dat het ingezette beleid om de PM_{10} -concentraties te verlagen tevens een positief effect heeft op de $PM_{2,5}$ -concentraties.

Voor stikstofoxide (NO) is in de Wet milieubeheer een grenswaarde opgenomen voor de bescherming van vegetatie, maar deze geldt alleen in het noorden van Nederland, nabij de Waddenzee. In het NSL is wel getoetst aan de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂).

3.3.3. Zienswijze

Insprekers 16, 175, 243

Verzoek tot treffen van maatregelen voor het afvangen van fijn stof, bijvoorbeeld door het handhaven van een dubbele bomenrij en het bijplaatsen van bomen. Indien nodig dient daarvoor de hoogspanningsmast verplaatst te worden.

Als de A1 tussen Diemen en Watergraafsmeer niet wordt voorzien van een overkapping of luifels dient de verbreding niet te worden uitgevoerd.

Ontwerp-Tracébesluit gaat uit van verkeerde aannames luchtkwaliteit. Bij het uitblijven van aangekondigde maatregelen die de luchtkwaliteit in de stad verbeteren, zou juist uitgegaan moeten worden van een beperking van het verkeer als in 2015 de Europese normen verplichtend worden. Dus geen verbreding maar het invoeren van 80 km/u.

Antwoord:

De Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in heel Nederland binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Vanwege het NSL is het daarom niet nodig (extra) maatregelen, zoals een overkapping of luifels, in het Tracébesluit op te nemen. De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL sinds 2009 jaarlijks gemonitord. Hierbij wordt rekening gehouden met eventuele wijzigingen in de projecten en maatregelen. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van (dreigende) grenswaardenoverschrijdingen, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat in heel Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer. Vastgesteld is dat de verbreding van het tracé binnen het NSL past. Overigens zijn de effecten van bomen en struiken op de luchtkwaliteit onderzocht binnen het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL). Uit dat onderzoek ('Invloed vegetatie op de luchtkwaliteit, Eindrapport onderzoek naar de invloed van vegetatie op de luchtkwaliteit langs snelwegen, Rapportnummer IPL-2a') blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de weg. In bepaalde omstandigheden kan de luchtkwaliteit hierdoor zelfs verslechteren.

3.3.4. Zienswijze

Insprekers 18, 19, 36, 41

Op de A10 Oost en de A1 tussen Diemen en Watergraafsmeer zullen volgens het Ontwerp-Tracébesluit de files verergeren, zij worden breder. Het is straks slechter dan nu.

Antwoord:

Om te voorspellen of er op een weg file zal ontstaan, wordt gebruik gemaakt van de I/C-verhouding. De I/C-verhouding is de verhouding tussen de intensiteit (het aantal voertuigen op de weg en de capaciteit (het aantal voertuigen dat maximaal op een weg kan rijden). Wanneer dit getal boven de 0,8 uitkomt, betekent het dat er file is.

Na realisatie van Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere verbetert de I/C-verhouding ten opzichte van de situatie zonder Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere. Daarnaast zal door de wegverbreding de file niet alleen verbreden, maar ook verkorten, waardoor deze niet meer terugslaat tot *voorbij* knooppunt Diemen. Dit betekent dat voertuigen die een andere richting op gaan (bijvoorbeeld vanuit Almere naar de A9 bij knooppunt Diemen) geen hinder meer ondervinden van de gebruikelijke file. Hierdoor verbetert de prestatie van het netwerk.

Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van (dreigende) grenswaardenoverschrijdingen, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat in heel Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer. De Europese, nationale, regionale en lokale maatregelen die worden genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren, hebben tot gevolg dat in heel Nederland de concentraties luchtverontreinigende stoffen zullen dalen, ook in Diemen en Watergraafsmeer.

3.3.5. Zienswijze

Insprekers 20, 48, 56, 57

Bezwaar omdat in het Ontwerp-Tracébesluit geen woord wordt gewijd aan het rijksbeleid inzake verbetering van de luchtkwaliteit.

Antwoord:

In §4.2 van de toelichting van het (Ontwerp-)Tracébesluit wordt verwezen naar het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In dit NSL staat het Nederlandse luchtkwaliteitsbeleid beschreven, waaronder alle maatregelen die binnen het NSL worden genomen om te zorgen dat in heel Nederland de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

3.3.6. Zienswijze

Insprekers 36, 37, 73, 81, 88, 89, 95, 102, 103, 111, 112, 131, 140, 180, 276, 357

Ontwerp-Tracébesluit geeft onvoldoende aan welke maatregelen tegen slechte luchtkwaliteit in voorbereiding zijn en welk aandeel Rijkswaterstaat daarin levert. Dit in het licht van de overeenkomst die de minister V&W met de regionale overheden heeft gesloten.

Inspreker dringt aan op plaatsing van het type geluidsschermen waarmee Rijkswaterstaat proeven heeft gedaan om de uitstoot van auto's op te vangen.

Uit Ontwerp-Tracébesluit blijkt niet of de 'proef' met het 'nieuwe type geluidsscherm' dat ook uitstoot gaat opvangen, gunstig uitvalt. Het is onduidelijk of de bewuste schermen ook langs Betondorp zullen komen. Inspreker is bezorgd dat de uitstoot met hogere schermen uiteindelijk (verderop) in de omgeving terecht zal komen.

Antwoord:

De Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in heel Nederland binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Vanwege het NSL is het daarom niet nodig (extra) maatregelen in het Tracébesluit op te nemen.

De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL sinds 2009 jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van (dreigende) grenswaardenoverschrijdingen, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat in heel Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.

Het effect van schermen op de luchtkwaliteit neemt af naarmate de afstand tot de weg groter wordt. De luchtkwaliteit op grotere afstand van de schermen wordt niet negatief beïnvloed door de plaatsing van schermen.

Het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) heeft in een grootschalig praktijkonderzoek zeven vernieuwende geluidsschermen met extra voorzieningen ter verbetering van de luchtkwaliteit getest. Uit dit onderzoek is gebleken dat geluidsschermen een positief effect hebben op de luchtkwaliteit, maar dat de beproefde innovatieve schermen geen significant groter effect op de luchtkwaliteit hebben dan 'gewone' geluidsschermen. Binnen het IPL zijn de effecten van elektrostatische filters op geluidsschermen niet onderzocht. Met de gemeente Ouder-Amstel en Diemen is afgesproken dat in de eerste helft van 2011 gedurende een aantal maanden een proefopstelling langs de A10-oost komt om de effectiviteit van dergelijke geluidsschermen alsnog te testen. Deze afspraak is gemaakt in het kader van de 'Aanvullende overeenkomst Stroomlijnalternatief Planstudie weg Schiphol – Amsterdam – Almere'.

3.3.7. Zienswijze

Insprekers 68, 144, 179, 233, 234, 239, 251

Modelberekeningen van MER en het NSL zijn voornamelijk gebaseerd op schattingen, modellen en rekenmethoden gericht op het wegwerken van normoverschrijdingen, niet op het verbeteren van de luchtkwaliteit. Weinig terug te vinden van onderzoek en metingen van de werkelijke luchtverontreiniging.

Antwoord:

De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van (dreigende) grenswaardenoverschrijdingen, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat in heel Nederland tijdig wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.

Het klopt dat de luchtkwaliteit in het MER en het NSL wordt berekend met modellen. De gebruikte rekenmodellen voldoen aan de wettelijke voorschriften, die zijn vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. De toekomstige luchtkwaliteit kan immers alleen maar voorspeld worden met rekenmodellen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt ook continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. De resultaten van dit meetnet kan inspreker inzien op www.rivm.nl/milieukwaliteit/lucht. Mede op basis van deze meetresultaten worden de te hanteren uitgangspunten voor de rekenmodellen jaarlijks gevalideerd en zo nodig bijgesteld. Zodoende mag redelijkerwijs verwacht worden dat de berekende waarden voor de toekomstige luchtkwaliteit overeen zullen komen met de toekomstig te meten waarden.

3.3.8. Zienswijze**Insprekers 68, 144, 179, 233, 234, 239, 251**

Het uitstellen van de kilometerheffing haalt de NSL-berekeningen onderuit.

Antwoord:

Op 13 juli 2010 heeft Rijkswaterstaat via een melding de Minister van VROM verzocht om wijzigingen in het NSL te verwerken. De melding is op 29 juli 2010 (Stc. nr. 13469, 31 augustus 2010) door de Minister van VROM geaccepteerd, waarmee de wijzigingen deel zijn gaan uitmaken van het NSL. Eén van de wijzigingen betreft de maatregel 'Anders betalen voor Mobiliteit' (de zogenaamde 'kilometerheffing'). Voor deze maatregel is met de melding het volgende gewijzigd:

- de invoerdatum is uitgesteld: het uitgangspunt was dat de maatregel ingevoerd zou worden vóór 2015. Nu is uitgegaan van invoering van de maatregel vóór 2020.
- de heffing is aangepast: uitgegaan is van een platte heffing van 6,7 cent, in plaats van de 3,4 cent + 11 cent spitsheffing die oorspronkelijk voorzien was.

De wijziging van de maatregel 'Anders betalen voor Mobiliteit' leidt tot een toename van de emissies in 2015. Deze emissietoename is in het NSL gecompenseerd door het toevoegen van de volgende nieuwe maatregelen:

- stimulering van Euro VI voor vrachtauto's;
- stimulering van Euro 6 voor dieselpersonenauto's.

De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL sinds 2009 jaarlijks gemonitord. Hierbij wordt rekening gehouden met eventuele wijzigingen in de projecten en maatregelen. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van (dreigende) grenswaardenoverschrijdingen, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat in heel Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.

3.3.9. Zienswijze**Inspreker 75**

Tegen uitbreiding A10. Waarom wordt wonen wel toegestaan zo dicht bij de weg, terwijl scholen niet zijn toegestaan vanwege de luchtkwaliteit?

Antwoord:

Te hoge concentraties fijn stof en andere luchtverontreinigende stoffen zijn inderdaad niet goed voor de gezondheid. In de Wet milieubeheer zijn daarom grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen opgenomen ter bescherming van de menselijke gezondheid. Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer, zowel bij bestaande als nieuwe woningen en scholen. De bouw van nieuwe 'gevoelige bestemmingen' – zoals scholen – binnen 300 meter van een snelweg is alleen toegestaan als de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen niet (bijna) overschreden worden. Dit staat in het 'Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)'. In dat besluit zijn woningen niet als 'gevoelige bestemmingen' opgenomen.

3.3.10. Zienswijze

Insprekers 170, 292

Men is tegen verbreding A10/A1 omdat het ontbreekt aan geloofwaardige, door de politiek geaccepteerde, maatregelen en als gevolg daarvan zich daarmee samenhangende gezondheidsklachten voordoen.

Antwoord:

Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. In hoofdstuk 7 van het NSL staat beschreven welke maatregelen getroffen zullen worden. De maatregelen betreffen onder meer het versneld schoner maken van het dieserverkeer (bijvoorbeeld met roetfilters), stimuleringsmaatregelen in de landbouw en het schoner maken van binnenvaartschepen. In totaal heeft het Rijk voor 1,5 miljard euro beschikbaar gesteld voor luchtkwaliteitsmaatregelen en decentrale overheden dragen nog eens 340 miljoen euro bij.

Vanwege het NSL is het niet nodig binnen het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (extra) maatregelen te treffen. De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL sinds 2009 jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van (dreigende) grenswaardenoverschrijdingen, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat in heel Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer. De maatregelen van het NSL zijn realistisch, uitvoerbaar en door de politiek geaccepteerd.

3.3.11. Zienswijze

Inspreker 243

Dreiging van een verslechtering van de luchtkwaliteit is het belangrijkste punt tegen de uitbreiding van wegen midden in stedelijk gebied. Dit is nauwelijks aan bod gekomen tijdens de informatiebijeenkomsten. Verwezen werd naar een nationaal plan luchtkwaliteit (NSL), waarover inspreker nooit is geïnformeerd.

Antwoord:

Met het vaststellen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is voor dit Tracébesluit geen projectspecifiek luchtonderzoek meer nodig. Zowel in het (Ontwerp-)Tracébesluit als op de informatieavonden is daarom informatie gegeven over het NSL.

Het ontwerp van het NSL (kabinetsstandpunt) heeft van 24 september tot en met 4 november 2008 op verschillende plekken in Nederland ter inzage gelegen. Tevens waren er informatiebijeenkomsten en hoorzittingen. In de Staatscourant en diverse landelijke en regionale dagbladen hebben advertenties gestaan, waarin onder andere kort werd uitgelegd wat het NSL inhoudt en waarin de inspraakperiode, de informatiebijeenkomsten en hoorzittingen werden aangekondigd. Iedereen heeft tijdens de inspraakperiode mondeling of schriftelijk zijn of haar zienswijze op het ontwerp van het NSL kunnen geven. Op www.nsl-monitoring.nl kunt meer informatie vinden over het NSL en de monitoring.

3.3.12. Zienswijze

Inspreker 243

Zeezout heeft een nadelige werking bij COPD patiënten. In plaats van een correctie zal daarom een extra beperking moeten zijn bij andere bronnen.

Antwoord:

In de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit (de Ministeriële regeling waarin wettelijke vereisten voor luchtkwaliteitonderzoek zijn vastgelegd) is vastgelegd dat zeezout bij het beoordelen van de luchtkwaliteit, buiten beschouwing moet worden gelaten. De reden hiervoor is dat zeezout van nature in de lucht voorkomt en geacht wordt niet schadelijk te zijn voor de gezondheid van de mens.

De grondslag voor de zeezoutaftrek is de intentie om een gelijk uitgangspunt te creëren voor Europese lidstaten bij de aanpak van hun luchtkwaliteitsproblemen. Hierdoor wordt van lidstaten geen extra inzet gevraagd als sprake is van een hoge bijdrage uit natuurlijke bronnen.

Overigens voldoet de concentratie fijn stof bij de woning van de inspreker - zowel met als zonder zeezoutaftrek - op dit moment al aan de grenswaarden voor fijn stof nu achtergrondconcentraties de afgelopen jaren een daling tot onder de grenswaarde laten zien.

Door de Europese, nationale, regionale en lokale maatregelen die worden genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren, zal de concentratie fijn stof in de toekomst verder afnemen, ook bij de woning van de inspreker.

3.3.13. Zienswijze

Inspreker 251

De verstrekte informatie over luchtkwaliteit deugt niet en zet mensen bewust op het verkeerde been. Het gaat hier om de tijdens informatiebijeenkomsten uitgedeelde brochure van VROM "De luchtkwaliteit om ons heen" die ten onrechte stelt dat de lucht schoner wordt.

Antwoord:

De afgelopen decennia is de luchtkwaliteit in Nederland verbeterd. Dat blijkt uit metingen door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (voor meer informatie: www.rivm.nl). In de brochure van VROM wordt dus terecht gesteld dat de lucht schoner wordt.

De Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in heel Nederland binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Vanwege het NSL is het daarom niet nodig (extra) maatregelen in het Tracébesluit op te nemen.

De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL sinds 2009 jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van (dreigende) grenswaardenoverschrijdingen, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat in heel Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.

3.3.14. Zienswijze

Inspreker 292

NSL is een foute procedure om reductie te bereiken, als je elders een lagere waarde mag betrekken in het totaal, je als het ware mag compenseren.

Antwoord:

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is een programma van het rijk, provincies en gemeenten. In het NSL staan alle nationale, regionale en lokale maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren en projecten die de luchtkwaliteit beïnvloeden (verslechteren of verbeteren, verschilt per project). Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is één van de projecten die zijn opgenomen in het NSL. Door de maatregelen van het NSL zullen de concentraties van luchtverontreinigende stoffen in heel Nederland op tijd gaan voldoen aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer. Er is in het NSL dus geen sprake van compensatie of saldering: óók in Park de Meer en Betondorp zal aan de grenswaarden worden voldaan.

De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van (dreigende) grenswaardenoverschrijdingen, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat in heel Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.

3.4. Geluid

Algemeen

In deze Nota van Antwoord worden enkele termen gebruikt die uitleg behoeven. In de onderstaande begrippenlijst worden de belangrijkste begrippen toegelicht.

Saneringswoning

Een saneringswoning is een woning die op 1 maart 1986 een geluidsbelasting hoger dan 60 dB(A) ondervond.

Congestie

De term *congestie* is gelijk aan file of vertraging.

Cumulatieve geluidsbelasting

De *cumulatieve geluidsbelasting* is de geluidsbelasting van meerdere bronnen (zoals wegverkeer, railverkeer, industrie en luchtvaart) bij elkaar opgeteld. De rekenmethode voor het cumuleren is vastgelegd in het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006".

Vigerende wet- en regelgeving

De term *vigerende wet- en regelgeving* houdt in dat het de wet- en regelgeving is die nu van toepassing is.

Hogere waarde

Ontheffingen voor de geluidsbelasting op de gevel worden in de Wet geluidhinder "hogere waarden" genoemd. De hogere waarden betreffen voor dit Tracébesluit de geluidsbelasting die Rijkswaterstaat verwacht voor het jaar 2030, na wijziging van de weg en na uitvoering van de geluidbeperkende maatregelen volgens het Tracébesluit. De hogere waarden worden via een formele procedure vastgelegd, nadat vaststaat dat de geluidbelasting op de gevels met doelmatige bron- en overdrachtsmaatregelen niet (verder) kan worden terug gebracht tot de geldende grenswaarde. Bij de geluidsgevoelige gebouwen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, moet worden nagegaan of de geluidsbelasting binnen deze gebouwen voldoet aan de eisen volgens artikel 111a van de Wet geluidhinder. Als deze geluidsbelasting te hoog is, zal Rijkswaterstaat aanbieden de gevels van de geluidsgevoelige ruimten akoestisch te isoleren.

Snelhedenbeleid

De huidige snelheidslimieten zijn gebaseerd op het snelhedenbeleid zoals dat in 1988 met de Tweede Kamer is vastgesteld (Kamerstukken II, 1987-1988, 20 366, nr. 2) en is herbevestigd in de brief van de Minister van Justitie van 18 februari 2003 (Kamerstukken II, 2002-2003, 28 600 XII, nr. 79).

3.4.1. Zienswijze

Insprekers 1, 41, 179, 233, 234, 239, 271

MER richt zich te eenzijdig op wegverkeerslawaaï en is onvoldoende onderbouwd.

Antwoord:

De berekeningen die in het MER zijn gedaan, zijn bedoeld om een globale indruk te krijgen van de milieugevolgen van de verschillende wegontwerpvarianten. Het detailniveau van het MER is dusdanig dat varianten onderling goed vergelijkbaar zijn. Het geeft een eerste indruk van de geluidmaatregelen op lokaal niveau. Op basis van onder andere deze MER neemt de minister van Verkeer een Waterstaat een standpunt in waarbij de minister kiest voor één variant. Pas in het (Ontwerp-)Tracébesluit wordt een gedetailleerde uitwerking gemaakt van deze variant. Bij deze gedetailleerde uitwerking wordt op een groter detailniveau de inpassing bepaald voor diverse aspecten waaronder geluid. Bij deze gedetailleerde uitwerking is niet de onderlinge vergelijking tussen de wegontwerpvarianten van belang. Maar de inpassing op lokaal niveau. Pas in het (Ontwerp-)Tracébesluit wordt per woning de geluidbelasting onderzocht met verschillende mogelijke geluidreducerende maatregelen. Bij de beoordeling in het (Ontwerp-)Tracébesluit wordt het onderzoek voornamelijk gericht op de (inpassing van de) te wijzigen weg. Deze onderzoeksaanpassing wordt ondersteund door de eisen uit de Wet geluidhinder die op dit (Ontwerp-)Tracébesluit van toepassing zijn. De Wet geluidhinder schrijft voor dat de te beoordelen geluidsniveaus per geluidbron bepaald moeten worden. Wel wordt bij situaties met een resterende overschrijding van de grenswaarde naar het geluid gekeken van andere bronnen zoals andere wegen, spoorverkeer, luchtvaart en industrie.

3.4.2. Zienswijze

Insprekers 1, 41, 141, 233

Het aantal ernstig geluidgehinderden wordt zwaar onderschat door de cumulatie van geluidhinder alleen kwalitatief te beoordelen.

Antwoord:

In dit onderzoek van het (Ontwerp-)Tracébesluit wordt gekeken naar geluidsniveaus en toetsing aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. De mate van hinder is verwerkt in de grenswaarden die in de Wet geluidhinder zijn vastgelegd. De Wet geluidhinder schrijft voor dat de te beoordelen geluidsniveaus per geluidbron bepaald moeten worden. Wel wordt bij situaties met een resterende overschrijding van de grenswaarde naar het geluid gekeken van andere bronnen zoals andere wegen, spoorverkeer, luchtvaart en industrie. De gecumuleerde geluidbelasting wordt conform artikel 110f van de Wet geluidhinder in het (Ontwerp-)Tracébesluit kwantitatief berekend als voor een woning een hogere waarde moet worden vastgesteld. Er wordt pas overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde als uit het gecumuleerde geluidniveau blijkt dat sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting.

3.4.3. Zienswijze

Insprekers 1, 41

Op de A10 is bewust geen 80 km/u ingevoerd om achter de hand te houden als maatregel ná wegverbreding.

Antwoord:

Uitgangspunt van het snelhedenbeleid is een maximum snelheid van 120 km/uur. De snelwegen in Nederland zijn in principe hierop ingericht. Op het merendeel van de snelwegen geldt deze maximum snelheid dan ook (82%).

In het verleden is uit het oogpunt van milieu en verkeersveiligheid op een aantal wegvakken, voornamelijk in de Randstad, de maximum snelheid op 100 km/uur gesteld. Een verdere verlaging van de maximum snelheden beschouwt de minister van Infrastructuur en Milieu als een afwaardering van het hoofdwegennet. Alleen als dat strikt noodzakelijk is, wil de minister een snelheidsverlaging overwegen. Hier is dat niet aan de orde.

3.4.4. Zienswijze

Inspreekers 1, 41

Geluidscherm A10 Oost: bewust gaten niet gerepareerd om uitgangssituatie voor geluid te verslechteren zodat het plan beter scoort.

Antwoord:

De huidige situatie is berekend met geluidmodellen. In de geluidmodellen waarin de geluidniveaus van 2008 en 2010 zijn berekend, is uitgegaan van een goede onderhoudstoestand van de geluidschermen. Eventuele gaten die thans aanwezig zijn, zijn in de geluidberekeningen als dicht beschouwd. Vanaf het knooppunt Watergraafsmeer tot aan afrit S112 (noordzijde) en S111 (zuidzijde) staan er aaneengesloten dichte schermen in het model.

3.4.5. Zienswijze

Inspreekers 5, 20, 56, 57, 58, 68, 73, 76, 78, 81, 88, 89, 95, 98, 102, 103, 144, 180, 184, 213, 223, 233, 234, 239, 292

Inspreekers vrezen voor aantasting van het woongenot door geluid in Park De Meer. Volgens insprekers moeten er meer maatregelen komen langs de snelweg en/of aan het einde van de afslag, de beoordeling van de maatregelen is onvoldoende en financieel niet onderbouwd.

Antwoord:

Mede naar aanleiding van de zienswijze is in augustus 2010 met onder andere de gemeente Amsterdam een bestuurlijke afspraak gemaakt over de busbaan en extra geluidwerende voorzieningen. Onderdeel van deze afspraak is een extra scherm aan het einde van de toe- en afrit S113 van de A10 naar de Verlengde Carolina MacGillavrylaan. Om het geluid bij de woningen in Park De Meer verder terug te dringen is in het Tracébesluit een extra scherm voorzien van 6 m hoog en 180 m lang.

Dit extra scherm was in het Ontwerp-Tracébesluit nog niet opgenomen. Met dit extra scherm wordt voor alle woningen in Park De Meer voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder én aan de bestuurlijke afspraken over stand still 2008. Omdat voldaan wordt aan de grenswaarden is een verdere uitbreiding dan het maatregelenpakket uit het Tracébesluit niet overwogen.

3.4.6. Zienswijze

Inspreekers 5, 46, 58

Alle plannen van de overheid moeten ten aanzien van geluid gezamenlijk onderzocht worden vanwege de cumulatieve overlast.

Antwoord:

Als er voor een woning een hogere waarde wordt vastgesteld, dan is tevens de gecumuleerde geluidbelasting van overige relevante geluidbronnen in beeld gebracht, waarbij tevens rekening wordt gehouden met ontwikkelingen die zijn neergelegd in plannen die reeds in procedure zijn gebracht. Er wordt pas overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde als uit het gecumuleerde geluidniveau blijkt dat er geen sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting. Overige plannen in dit onderzoeksgebied moeten op de geluidaspecten getoetst worden in afzonderlijke procedures. Ook bij die procedures wordt, als er een hogere waarde moet worden vastgesteld, rekening gehouden met het gecumuleerde geluidniveau van bestaande en in procedure gebrachte ontwikkelingen.

3.4.7. Zienswijze

Inspreekers 7, 147, 315

Inspreekers wensen dat blijvende controle plaatsvindt op overschrijding van de geluidnormen.

Antwoord:

Artikel 19 van het Tracébesluit regelt de evaluatie van het Tracébesluit. Het evaluatieprogramma dient om de werkelijke milieugevolgen van het Tracébesluit te onderzoeken. Om te voorkomen dat geluidnormen worden overschreden is het Tracébesluit tot stand gekomen op basis van verkeerscijfers voor het toekomstig maatgevende jaar (2030) en aan de hand van de meest actuele verkeersmodellen.

Vooralsnog voorziet de Wet geluidhinder na vaststelling van het (Ontwerp-)Tracébesluit, en de daarin vastgestelde hogere waarden, niet in handhaving van geluidniveaus. Alleen als een weg fysiek wordt gewijzigd wordt getoetst aan de wettelijke normen. Echter, er is een wetswijziging in voorbereiding waarbij geluidproductieplafonds worden ingevoerd. Met de invoering van deze geluidproductieplafonds wordt de geluidproductie van de snelwegen in de toekomst bewaakt.

Bij goedkeuring door de Tweede en Eerste Kamer treedt deze wetswijziging medio 2011 of in 2012 in werking. Voor de snelwegen in dit project wordt de geluidproductie dan vastgelegd en begrensd op de uitgangspunten van het Tracébesluit. Daarmee wordt bij invoering van geluidproductieplafonds de omgeving in de toekomst wel beschermd tegen geluidtoename als gevolg van de groei van het verkeer.

3.4.8. Zienswijze

Insprekers 9, 10, 46, 98, 103, 184, 233, 239, 292

Er wordt geen rekening gehouden met het geluid van de nieuwe ontsluitingsweg naar het Science Park, er moet een scherm komen langs deze weg.

Antwoord:

In het (Ontwerp-)Tracébesluit wordt alleen rekening gehouden met wegen die binnen het tracé van de snelweg liggen. De nieuwe ontsluitingsweg bij het Science Park ligt niet binnen het tracé van dit project. Voor de aanleg van deze weg zijn afspraken gemaakt met de gemeente. De gemeente neemt het initiatief voor de wegaanpassing. Hierbij zullen ook de geluideffecten op de woningen nabij deze ontsluitingsweg worden betrokken.

Binnen het (Ontwerp-)Tracébesluit van dit project is voor woningen waarvoor een hogere waarde moet worden vastgesteld wel onderzocht wat de gecumuleerde geluidbelasting is van de relevante geluidbronnen waar deze woning aan wordt blootgesteld. In deze gecumuleerde geluidbelasting is in het Tracébesluit ook het geluid vanwege de nieuwe ontsluitingsweg betrokken. Na vaststelling van het Ontwerp-Tracébesluit heeft er nogmaals bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen het Rijk en de gemeente Amsterdam. Daar is in het Tracébesluit besloten om een extra scherm van 6 meter hoog en 180 m lang te realiseren aan het eind van de afrit S113. Hierdoor zal ook het geluidniveau van de nieuwe ontsluitingsweg gedeeltelijk gereduceerd worden.

3.4.9. Zienswijze

Inspreker 15

De in het Ontwerp-Tracébesluit aangegeven schermen langs de A10 moeten aangelegd worden.

Antwoord:

De schermen die in het Ontwerp-Tracébesluit zijn genoemd, worden ook aangelegd. De schermen vormen een voorwaarde voor het kunnen realiseren van de wegverbreding. Met onder andere de gemeente Diemen zijn in augustus 2010 afspraken gemaakt met betrekking tot extra geluidwerende voorzieningen. In deze afspraak staat dat de schermen bij Diemen-Noord 2 meter worden verhoogd. Tevens komt er een extra scherm van 6 meter hoog en 180 meter lang aan het einde van afrit S113 bij Park de Meer.

3.4.10. Zienswijze

Insprekers 20, 21, 41, 45, 48, 56, 57, 78, 147, 179, 213, 216, 233, 243, 271, 276, 357, 360

Insprekers menen dat meer maatregelen moeten worden getroffen tegen geluidsoverlast bij Betondorp en Duivendrecht.

Antwoord:

Bij het beoordelen van de geluidniveaus is zowel de Wet geluidhinder als de aanvullende bestuurlijke overeenkomst tussen o.a. de gemeente Amsterdam en het Rijk in acht genomen. In de aanvullende bestuurlijke overeenkomst die het Rijk met de gemeente Amsterdam en Ouder-Amstel heeft gesloten, is opgenomen dat de toekomstige geluidbelasting per geluidbron niet meer mag zijn dan het laagste van de volgende geluidniveaus:

- het berekende geluidniveau in 2008;
- een eerder afgegeven hogere waarde.

Hierbij geldt dat een geluidniveau lager of gelijk aan 48 dB in alle gevallen toelaatbaar is. De eisen uit zowel de Wet geluidhinder als de aanvullende bestuurlijke overeenkomst worden voor alle woningen in acht genomen. Door het omvangrijke pakket aan geluidschermen die geplaatst worden en de toepassing van geluidreducerend asfalt in de vorm van tweelaags ZOAB op vrijwel de gehele A10-Oost, zal bij het grootste deel van de woningen de geluidbelasting in de toekomstige situatie 1 dB of meer afnemen in vergelijking met de huidige situatie. Het project realiseert daarmee over langere periode een verbetering van de geluidniveaus ter hoogte van de woningen langs de A10.

3.4.11. Zienswijze

Insprekers 16, 98, 154, 216, 360

Insprekers pleiten voor de invoering van 80 km/h. Dit kan permanent, als proef, of alleen tussen bijvoorbeeld 23.00 en 06.00 uur.

Antwoord:

Uitgangspunt van het snelhedenbeleid is een maximum snelheid van 120 km/uur. De snelwegen in Nederland zijn in principe hierop ingericht. Op het merendeel van de snelwegen geldt deze

maximum snelheid dan ook (82%). In het verleden is uit het oogpunt van milieu en verkeersveiligheid op een aantal wegvakken, voornamelijk in de Randstad, de maximum snelheid op 100 km/uur gesteld. Een verdere verlaging van de maximum snelheden beschouwt de minister van Infrastructuur en Milieu als een afwaardering van het hoofdwegennet. Alleen als dat strikt noodzakelijk is, wil de minister een snelheidsverlaging overwegen. Hier is dat niet aan de orde.

3.4.12. Zienswijze

Inspreker 41

Het geluidniveau na verbreding is niet doorgerekend met bredere files.

Antwoord:

De verbreding van het tracé maakt dat de capaciteit van het wegennet wordt vergroot. Met verkeersmodellen is berekend welke verkeersintensiteiten redelijkerwijs verwacht mogen worden (zgn. I/C-verhouding). Er is rekening gehouden met rijsnelheden behorend bij de maximaal toegestane rijsnelheid voor zowel de huidige als de toekomstige situatie en de bijbehorende verkeersintensiteit. Een hogere rijsnelheid geeft een hoger geluidniveau per auto dan een lage rijsnelheid. Er heeft dus geen onderschatting plaatsgevonden bij de berekening van de geluidniveaus. Bij een situatie met file is sprake van een betere geluidssituatie dan is weergegeven in het (Ontwerp-)Tracébesluit.

3.4.13. Zienswijze

Insprekers 41, 102

De schattings- en berekeningsmethoden zijn tendentieus gericht op het doorzetten van de wegverbreding, het rekenmodel is achterhaald. Het model is niet lokaal geijkt.

Antwoord:

Wettelijk is voorgeschreven dat het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006" moet worden gebruikt om de geluidsbelasting te bepalen. De geluidberekeningen zijn overeenkomstig dit voorschrift uitgevoerd. De gebruikte rekenmethode is gebaseerd op de theoretische kennis over geluid en aangevuld met en geijkt aan een zeer grote hoeveelheid metingen die in opdracht van het Ministerie van VROM (nu Infrastructuur en Milieu) jaarlijks worden uitgevoerd langs rijkswegen. Hieruit blijkt dat voor geluid door wegverkeer, tot op afstanden die relevant zijn voor dit onderzoek, berekeningen en metingen goed overeen komen. Een locale ijking is daarom niet nodig of vereist.

3.4.14. Zienswijze

Insprekers 45, 102, 276

Windrichting zit niet in rekenmodel.

Antwoord:

Wettelijk is voorgeschreven dat het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006" moet worden gebruikt om de geluidsbelasting te bepalen. De geluidberekeningen zijn daarom overeenkomstig dit voorschrift uitgevoerd. Het berekende geluidsniveau is een gemiddelde over een jaar. Effecten die slechts gedurende een beperkte periode optreden, zoals nat wegdek, worden daarom buiten beschouwing gelaten. De windrichting is van invloed op het geluidsniveau en het rekenmodel houdt hier rekening mee. Van de meteorologische condities wordt ook een gemiddelde over een jaar genomen, evenals de andere variërende parameters.

3.4.15. Zienswijze

Insprekers 45, 102, 315

Er is geen rekening gehouden met cumulatie van geluid.

Antwoord:

De Wet geluidhinder schrijft voor dat de te beoordelen geluidsniveaus per geluidbron (per weg, spoorweg, industrieterrein of luchthaven) bepaald moeten worden. De berekende geluidsniveaus en de eventuele hogere waarden zijn alleen bepaald op basis van geluid van de snelweg. De gecumuleerde geluidbelasting wordt conform artikel 110f van de Wet geluidhinder in het (Ontwerp-)Tracébesluit wel berekend als voor een woning een hogere waarde moet worden vastgesteld. Er wordt pas overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde als uit het gecumuleerde geluidniveau blijkt dat er geen sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting.

3.4.16. Zienswijze

Insprekers 71, 75, 80

Toename van verkeer zal leiden tot meer geluidsoverlast.

Antwoord:

Bij het berekenen van de geluidsniveaus is rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit. Daaruit is te zien dat de geluidsniveaus inderdaad toenemen. Om deze toename te compenseren worden geluidreducerende maatregelen (hogere) geluidschermen en tweelaags

ZOAB) genomen. Bij de meeste woningen zal het geluidniveau na het nemen van deze geluidreducerende maatregelen in 2030 lager zijn dan in 2008, ondanks de groei van het verkeer.

3.4.17. Zienswijze

Inspreker 102

Zolang niet duidelijk is wat de achteruitgang gedurende verschillende momenten op de dag is, geeft het Ontwerp-Tracébesluit geen inzicht of de belofte van 'stand still' gehaald wordt.

Antwoord:

In de overeenkomst die het Rijk met de verschillende lagere overheden heeft besloten, is opgenomen dat de toekomstige geluidbelasting per geluidbron niet meer mag zijn dan het laagste van de volgende geluidniveaus:

- het berekende geluidniveau in 2008;
- een eerder afgegeven hogere waarde.

Hierbij geldt dat een geluidniveau lager of gelijk aan 48 dB in alle gevallen toelaatbaar is.

De geluidniveaus worden berekend conform het wettelijk vastgestelde "Reken en Meetvoorschrift geluidhinder 2006". Hierin is opgenomen dat er gerekend moet worden met jaargemiddelde geluidniveaus. Aan deze voorwaarde wordt voldaan in het (Ontwerp)Tracébesluit. Omdat er gemiddelden worden berekend, is het dus inderdaad mogelijk dat op bepaalde momenten het geluidniveau in de toekomst hoger zal liggen dan in 2008. De wettelijke grenswaarden voor geluid zijn evenwel niet op piekgeluiden maar op gemiddelde geluidniveaus gebaseerd. Uit onderzoek blijkt namelijk dat de beste relatie tussen het optredende geluidniveaus en gezondheid te leggen is als uitgegaan wordt van de gemiddelde geluidniveaus en niet van piekgeluiden. Door het geluid van het gemiddelde te reduceren wordt ook het piekgeluid minder.

3.4.18. Zienswijze

Insprekers 124, 163

Niet noodzakelijk om een scherm te plaatsen op de A1 zuid tussen km 5.4 en 5.72 (wegens onzichtbaarheid reclame-uitingen). Er zijn geen woningen op die locatie. De spoordijk fungeert al als geluidscherm voor bewoners van De Sniep. Nog beter zou zijn als de spoorwegen een scherm zouden plaatsen langs het spoor dat ook geluid van de A1 weert.

Antwoord:

Het akoestisch onderzoek richt zich op de geluidgevoelige bestemmingen in de wettelijke zone van de snelweg. Deze zone is 600 meter aan beide zijden van de weg. Op de locatie van de inspreker bevinden zich woningen in de zone. Zonder geluidreducerende voorzieningen zal het geluidniveau bij deze woningen zodanig stijgen, dat maatregelen moeten worden getroffen om aan de grenswaarden in de Wet geluidhinder te kunnen voldoen. Het plaatsen van schermen is daarbij effectief gebleken. Uit onderzoek is daarnaast gebleken dat het plaatsen van geluidschermen akoestisch en financieel doelmatig is om de toename van het geluid te bestrijden.

Reductie van het geluidniveau kan het beste worden gerealiseerd door schermen zo dicht mogelijk bij de weg te plaatsen. De bestaande opstallen en de spoordijk staan op grotere afstand van de weg. De geluidreducerende werking hiervan is daarom beduidend minder dan die van de geluidschermen direct langs de weg. Ook is het op lange termijn onzeker of deze opstallen in de huidige vorm blijven staan. De geluidschermen worden daarom toegepast zoals in het Tracébesluit staat omschreven.

3.4.19. Zienswijze

Insprekers 144, 154, 179, 216, 233, 234, 239, 271, 360

De kwaliteit van tweelaags ZOAB is niet gegarandeerd en vereist meer onderhoud. Het toepassen van tweelaags ZOAB is bovendien niet financieel onderbouwd.

Antwoord:

Bij de afweging van de financiële en akoestische doelmatigheid van de geluidsreducerende maatregelen is rekening gehouden met de kosten voor de geluidschermen en tweelaags ZOAB op lange termijn. In deze kosten zijn de onderhoudskosten verwerkt. In het algemeen geldt dat tweelaags ZOAB enkele jaren eerder vervangen moet worden door enkellaags ZOAB, dat Rijkswaterstaat als standaard wegverharding toepast. Er dienen aan tweelaags ZOAB echter minder vaak kleine reparaties plaats te vinden dan aan enkellaags ZOAB. De afweging of de maatregelen doelmatig zijn, heeft plaatsgevonden met inachtneming van het landelijk geaccepteerde doelmatigheidscriterium dat Rijkswaterstaat hanteert.

Bij de geluidberekeningen in het (Ontwerp)Tracébesluit is uitgegaan van de geluiddempende kwaliteit van tweelaags ZOAB zoals die door het CROW wordt aanbevolen. De geluiddempende kwaliteit van het tweelaags ZOAB zal in de loop van de jaren inderdaad iets afnemen. Ook voor enkellaags ZOAB neemt de geluidproductie toe na verloop van tijd. Het verschil in geluidniveau tussen tweelaags ZOAB en enkellaags ZOAB zal daarom nauwelijks veranderen na verloop van tijd.

Door middel van onderhoud wordt bereikt dat de geluiddempende werking van tweelaags ZOAB behouden blijft. Over de werking van ZOAB zijn afspraken met onder meer de gemeente Diemen gemaakt in de aanvullende overeenkomst van oktober 2008.

3.4.20. Zienswijze

Insprekers 144, 233

Inspreker vreest dat er bezuinigd gaat worden op de kwaliteit van de schermen.

Antwoord:

De geluidschermen zullen dusdanig worden uitgevoerd dat de geluidsreducerende eigenschappen waarmee in het geluidmodel is gerekend, ook gehaald worden. Rijkswaterstaat dient bij het beheer en onderhoud van de schermen ervoor te zorgen dat de geluidreductie gedurende de levensduur voldoende blijft. De kwaliteit van de schermen – en daarmee de geluidreducerende capaciteit van de schermen – vormt immers voorwaarde voor het kunnen realiseren van de wegverbreding.

3.4.21. Zienswijze

Inspreker 184

Weerkaatsing van geluid van de ontsluitingsweg Science Park tegen de buitenzijde van het scherm langs de A10 zorgt voor extra hinder.

Antwoord:

Het geluidscherm langs de A10 wordt aangelegd vanwege en langs de snelweg en dient niet als maatregel voor de ontsluitingsweg. Het geluidscherm aan de kant van Park De Meer wordt aangelegd in het kader van het Tracébesluit en dient om de geluidsbelasting op de gevel van de woningen in Park de Meer verder terug te dringen. De geluidschermen worden zodanig uitgevoerd dat extra hinder wordt voorkomen door geluidreflectie van wegverkeer tegen de buitenzijde van het scherm. Dit kan door het kiezen van een gunstige schermvorm of door toevoeging van extra geluidabsorptie. Daardoor wordt voorkomen dat onnodig geluid van de nieuwe ontsluitingsweg kan reflecteren tegen de 'buitenzijde' van het scherm langs de A10 oost naar de woonwijk. Daarnaast wordt in het Tracébesluit, aanvullend aan het Ontwerp-Tracébesluit, aan het einde van de afrit S113 een extra scherm geplaatst van 6 meter hoog en 180 m lang. Dit scherm zorgt voor een extra reductie van de geluidbelasting op de woonwijk.

3.4.22. Zienswijze

Insprekers 233, 239

De Hartveldseweg is niet opgenomen als onderliggende weg.

Antwoord:

In het onderzoek naar de onderliggende wegen zijn alle wegen opgenomen die binnen het tracé van dit project liggen. De Hartveldseweg ligt niet binnen het tracé van dit project en wordt door Rijkswaterstaat ook niet aangepast in het kader van dit project. Er is daarom geen onderzoek vereist naar deze weg. De Middenweg, waar de Hartveldseweg in overloopt, ligt gedeeltelijk wel binnen het tracé en is ook opgenomen in het akoestisch onderzoek naar de onderliggende wegen. Er is ook onderzoek gedaan of er wegen zijn die niet in het tracé van dit project liggen, maar waarbij de geluidbelasting van deze wegen, vanwege dit project, 2 dB of meer zal toenemen, vergeleken met de situatie op deze wegen zonder dat dit project zal worden uitgevoerd. Op de Hartveldseweg zal het verkeer niet zodanig toenemen dat er een verhoging van het geluidniveau van 2 dB of meer is te verwachten vanwege dit project.

3.4.23. Zienswijze

Inspreker 239

Inspreker geeft aan dat in Park de Meer geen extra isolerende maatregelen meer mogelijk zijn. In 2002/2003 zijn namelijk alle gevels al maximaal geïsoleerd.

Antwoord:

Voor woningen waarvoor een hogere waarde moet worden vastgesteld, moet tevens worden onderzocht of er voldaan wordt aan de eisen die de Wet geluidhinder stelt aan het geluidniveau binnenin de woning. Mede naar aanleiding van de zienswijze is in augustus 2010 met onder andere de gemeente Amsterdam een bestuurlijke afspraak gemaakt over de busbaan en extra geluidwerende voorzieningen. Onderdeel van deze afspraak is een extra scherm aan het einde van de toe- en afrit S113 van de A10 naar de Verlengde Carolina MacGillavrylaan. Om het geluid bij de woningen in Park De Meer verder terug te dringen is een extra scherm voorzien van 6 m hoog en 180 m lang. Daardoor zijn er geen overschrijdingen van de grenswaarden meer bij Park De Meer en worden er geen hogere waarden vastgesteld. Omdat er geen hogere waarden worden vastgesteld vervalt de eis voor eventuele gevelisolatie.

3.4.24. Zienswijze

Insprekers 233, 239

Het is niet duidelijk wat er bedoeld wordt met "toekomst zonder maatregelen". Betekent dit helemaal geen maatregelen of alleen bestaande maatregelen? Hierdoor is niet goed te beoordelen of de te nemen toekomstige maatregelen daadwerkelijk de geluidreductie realiseren die noodzakelijk is voor een leefbaar klimaat voor de bewoners langs de snelweg.

Antwoord:

Bij de beoordeling van de doelmatigheid van geluidmaatregelen wordt onder andere uitgegaan van een toekomstige situatie zonder aanvullende maatregelen. Dit is een theoretische situatie die nodig is om het volledige effect van maatregelen in beeld te brengen. Daarnaast zijn ook berekeningen uitgevoerd met maatregelen. In het geluidrapport is te zien wat het effect is van de maatregelen zoals die zijn opgenomen in het Tracébesluit. De geluidreductie die wordt bereikt door het maatregelpakket uit het Tracébesluit zorgt voor een verbetering van het geluidklimaat van de bewoners langs de A10 in Amsterdam.

3.4.25. Zienswijze

Insprekers 315

Het zou goed zijn als de geluidberekening ook als contra-expertise uitgevoerd wordt door een ander bureau.

Antwoord:

De berekeningen zijn uitgevoerd met de wettelijk voorgeschreven rekenmethode uit het "Reken en meetvoorschrift geluidhinder 2006". Bij de berekeningen worden diverse beoordelingen uitgevoerd door deskundigen van andere bureaus en van Rijkswaterstaat.

Het geluidmodel dat met inachtneming van het Reken en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is opgesteld, houdt o.a. rekening met de aanwezigheid van gebouwen, bodemgebieden en hoogte-informatie. De verkeersgegevens zijn gebruikt volgens de prognoses van Rijkswaterstaat. Hiervoor is de meest actuele informatie gebruikt en is rekening gehouden met vastgestelde bestemmingsplannen. Om die reden is niet voorzienbaar dat berekeningen uitgevoerd door een ander bureau tot substantieel andere resultaten zullen leiden.

3.4.26. Zienswijze

Insprekers 16, 154, 175, 233, 251

Insprekers wensen dat meer maatregelen worden getroffen tegen geluidoverlast in Diemen.

Antwoord:

Bij het beoordelen van de geluidniveaus is zowel de Wet geluidhinder als de aanvullende bestuurlijke overeenkomst tussen de gemeente Diemen en het Rijk in acht genomen. In de aanvullende bestuurlijke overeenkomst die het Rijk met de gemeente Diemen heeft gesloten, is opgenomen dat de toekomstige geluidbelasting per geluidbron niet meer mag zijn dan het laagste van de volgende geluidniveaus:

- het berekende geluidniveau in 2008;
- een eerder afgegeven hogere waarde.

Hierbij geldt dat een geluidniveau lager of gelijk aan 48 dB in alle gevallen toelaatbaar is. Tevens is in de bestuurlijke overeenkomst opgenomen dat er bij hoge flats en in het buitengebied een uitzondering op deze eisen gemaakt kon worden. Na extra bestuurlijke afspraken met de gemeente Diemen is besloten om in het Tracébesluit daarom meerdere schermen in Diemen-Noord met 2 meter te verhogen ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit. Met inachtneming van de te nemen maatregelen verbetert de geluidssituatie ter hoogte van Diemen vergeleken met de autonome situatie.

3.4.27. Zienswijze

Inspreker 102

Het is niet duidelijk of met de open structuur van de wijk rekening is gehouden.

Antwoord:

In het geluidmodel zijn alle relevante afschermende en/of reflecterende gebouwen of schermen opgenomen. Er is dus rekening gehouden met de lokale situatie tussen de snelweg en de ontvangers bij de berekeningen.

3.4.28. Zienswijze

Inspreker 315

De gecumuleerde geluidbelasting moet opnieuw bepaald worden omdat het onderzoek van OV-SAAL is gewijzigd.

Antwoord:

Bij de vaststelling van het Tracébesluit is gerekend met het geluidmodel dat is gebruikt bij het Tracébesluit OV-SAAL nabij Diemen. Daarbij is eveneens de gecumuleerde geluidbelasting betrokken voor woningen waarvoor een hogere waarde dient te worden vastgesteld.

3.4.29. Zienswijze

Inspreker 304

Voor de woningen aan de Overdiemerweg blijkt uit het Ontwerp-Tracébesluit van OV-SAAL dat geen sprake is van aanvullende maatregelen in verband met de gecombineerde geluidsbelasting. In cumulatieve zin wordt stand still 2008 niet gehaald.

Antwoord:

De gecumuleerde geluidbelasting wordt alleen onderzocht als er een hogere waarde wordt vastgesteld voor een woning. Bij de woningen in de buurt van de inspreker liggen de geluidniveaus in de toekomst lager dan in de huidige situatie, vanwege de toepassing van geluidreducerend asfalt en het doorgetrokken scherm op het viaduct over de Weteringsweg. Daarom wordt er geen hogere waarde vastgesteld vanwege de A1. Er behoeft in het kader van dit project daarom geen rekening gehouden te worden met de gecumuleerde geluidbelasting. De maatregelen om de geluidsoverlast door extra treinverkeer vanwege de het project OV-SAAL terug te dringen, worden in dat kader opgepakt. De geluidschermen langs de A1 nabij de Overdiemerweg zullen ook een deel van het geluid door het spoorverkeer wegnemen.

3.5. Landschap

3.5.1. Zienswijze

Insprekers 5, 58

Zicht vanaf Praterlaan op park wordt sterk verminderd. Park wordt verkracht.

Antwoord:

De verbreding van de A10 en de aanleg van de Sciencepark Ontsluitingsweg parallel aan de A10 gaat ten koste van een deel van het park tussen de wijk Park de Meer en de A10-oost. Dit deel wordt namelijk ingericht als waterpartij. Een groot deel van de bestaande vijver wordt gedempt om plaats te maken voor de Sciencepark Ontsluitingsweg en de nieuwe kruising van de Sciencepark Ontsluitingsweg met de toe- en afrit van de A10. Het grootste deel van het huidige park tussen het Voorlandpad en de bestaande vijver blijft echter bestaan.

3.5.2. Zienswijze

Inspreker 7

Inspreker verzoekt om een architectonisch aanvaardbare oplossing te kiezen voor grondkerende constructie A10 Oost bij Duivendrecht, geen muur.

Antwoord:

Voor de vormgeving van de grondkerende constructies en de geluidsschermen is een Ambitiedocument opgesteld. Hierin staan de vormgevingseisen waar de aannemer aan moet voldoen. In dit Ambitiedocument wordt aangegeven dat de grondkerende constructies moeten worden voorzien van beplantingsvlakken zodat de grondkerende constructies door klimop kunnen worden gecamoufleerd.

3.5.3. Zienswijze

Insprekers 18, 19, 36, 37

Landelijk karakter van Diemen wordt teniet gedaan, gereduceerd tot voorstad Amsterdam. Alleen inwoners met directe, veelal krappe, economische binding vestigen zich in Diemen. Slecht voor sociale cohesie.

Antwoord:

De A1 en de A10-oost worden ter hoogte van Diemen met gemiddeld 1 rijstrook van 3,50 meter verbreed. Tussen de Weteringweg en het knooppunt Diemen is het ruimtebeslag groter. Uitgangspunt is dat een deel van de bomenrijen die op dit moment langs de A1 en de A10-oost ter hoogte van Diemen staan, blijven staan. Daar waar bomen door de verbreding te dicht op de snelweg komen te staan, worden deze gekapt en herplant. Op die manier wordt voorkomen dat het groene karakter van de aan de snelweg grenzende delen van Diemen verloren gaat.

3.5.4. Zienswijze

Insprekers 20, 48, 56, 57, 78, 79, 88

Status en uitwerking landschapsplan.

Het landschapsplan heeft geen status en biedt geen houvast. Graag informatie hoe de inpassing middels het ambitiedocument vorm krijgt en in de uitvoeringsfase wordt geborgd. Graag in overleg met gemeenten en stadsdeel. Wat gebeurt er met het talud in Betondorp?

Antwoord:

Het landschapsplan maakt geen onderdeel uit van het Tracébesluit. Het is wel bijlage bij het (Ontwerp-)Tracébesluit omdat het heeft gediend bij de gedachtevorming over de keuze van de in het besluit opgenomen landschappelijke inpassingsmaatregelen. De figuren in het landschapsplan hebben niet de status en het detailniveau van de tracékaarten die deel uitmaken van het Tracébesluit. Bij afwijkingen zijn de tracékaarten bepalend.

Het landschapsplan is ook gebruikt om de uitgangspunten voor het ambitiedocument te bepalen. Het ambitiedocument is een contractstuk voor de aannemer. In het ambitiedocument staan bindende uitgangspunten. Dit ambitiedocument wordt vastgesteld in samenspraak met gemeenten en gemeentelijke welstand.

Het talud in Betondorp wordt niet ruimer of groter. Er gaat geen oppervlakte van het park Onderlangs af. Het hoogteverschil wordt met een technische constructie overbrugd. Hoewel dit deels ten kosten gaat van taludbeplanting, wordt deze zoveel mogelijk in de nieuwe situatie teruggeplant.

3.5.5. Zienswijze

Insprekers 1, 20, 41, 48, 56, 57, 71, 102, 179, 269, 316

Inspreker heeft in juni 2008 in het kader van de Trajectnota/MER onder voorwaarden ingestemd met het Stroomlijnalternatief. Aan deze voorwaarden, namelijk integratie van milieumaatregelen uit het MMA en inpassing van de verbreding in de woonomgeving door middel van een lichte, transparante overkapping, wordt door het Rijk niet voldaan. Inzet van stadsdeel was om leefomgeving bewoners te verbeteren ten opzichte van huidige situatie.

Insprekers menen dat er sprake is van rechtsongelijkheid. De A9 wordt ondertunneld en de omwonenden van de A10-oost krijgen slechts een geluidsscherm dat slechts een fractie hoger is dan het wettelijke minimum. Ook is er een schrijnend contrast tussen de aanpak van de A10-oost en de A10-west.

Kan de weg niet ondergronds: Veel dertigers en jonge gezinnen verlaten de Randstad omdat het te druk wordt. Deze ontwikkeling is slecht voor economie.

Antwoord:

Er zijn een aantal redenen waarom de A9 wordt ondertunneld en de A10-oost niet.

Ten eerste wordt de A9 door Amsterdam-Zuidoost verbreed van 2x2 rijstroken naar 2x6 rijstroken. De A10-oost wordt verbreed van 2x3 rijstroken naar 2x4 rijstroken. De verkeerstoename op de A9 is dus veel groter dan op de A10-oost.

Ten tweede is het helaas niet mogelijk om overal waar een snelweg vlakbij bebouwing ligt een tunnel of lichte overkapping te realiseren. Bij de A10-oost speelt het feit dat zich tussen de knooppunten Amstel en Watergraafsmeer 3 aansluitingen bevinden. De Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels in samenhang gelezen met het Besluit aanvullende regels veiligheid wegtunnels, die ook geldt voor lichte gesloten overkapping, staat vanwege een hogere kans op aanrijdingen bij toe- en afritten, geen toe- en afritten in tunnels toe. Het laten vervallen van de aansluitingen is geen optie. Daardoor is het vanwege de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels in samenhang gelezen met het Besluit aanvullende regels veiligheid wegtunnels onmogelijk om de A10-oost in een tunnel of onder een lichte overkapping te leggen.

Ten derde spelen de kosten een belangrijke rol. Amstelveen gaat de grond naast de tunnel in de A9 bebouwen. Deze gemeente kan om die redenen aanzienlijk bijdragen in de kosten voor de tunnel.

Bij de A10-oost ontbreekt naast de snelweg ruimte voor dit soort ontwikkelingen, waarmee de aanleg van een tunnel of een lichte overkapping mede kan worden gefinancierd. Een tunnel of overkapping ter hoogte van de A10-oost is daarmee financieel niet haalbaar.

3.5.6. Zienswijze

Inspreker 46

De minister doet niet alles om overlast te voorkomen. De overkapping van een stuk A10 tussen Diemen en Watergraafsmeer wordt niet gerealiseerd. Tevens blijkt dat de geluidswallen ook niet optimaal worden ingezet. Daarmee verbreekt de minister de toezegging die hij twee jaar geleden deed op de brug over de A10 in aanwezigheid van de pers.

Antwoord:

De minister breekt niet met een gedane toezegging. Er zijn door de minister in overleg met de gemeenten en de provincie Noord-Holland afspraken gemaakt om meer dan de wettelijk verplichte geluidreducerende maatregelen te nemen.

Mede naar aanleiding van de zienswijze is in augustus 2010 met onder andere de gemeente Amsterdam een bestuurlijke afspraak gemaakt over de busbaan en extra geluidwerende voorzieningen. Onderdeel van deze afspraak is een extra scherm aan het einde van de toe- en afrit S113 van de A10 naar de Verlengde Carolina MacGillavrylaan. Om het geluid bij de woningen in Park De Meer verder terug te dringen is een extra scherm voorzien van 6 m hoog en 180 m lang.

Daarnaast was in het Ontwerp-Tracébesluit de overeenkomst uit 2008 uitgewerkt tussen Rijk en regio. In deze overeenkomst is afgesproken dat de geluidshinder langs de A10-oost en de A1 tot 2030 niet mag toenemen ten opzichte van 2008, worden de geluidsschermen die langs de A10 en de A1 worden gerealiseerd hoger dan wettelijk noodzakelijk. Door de geluidmaatregelen in het Tracébesluit zijn geen woningen in Park de Meer met een hogere waarde.

Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere biedt de mogelijkheid om de leefomgevingskwaliteit langs het traject te verbeteren door aanpassingen aan de weg en haar omgeving, waaronder:

- de aanleg van twee tunnels (A9 Gaasperdammerweg en A9 bij Amstelveen, afname geluidhinder en barrièrewerking);
- de aanleg van een aquaduct voor de kruising van de A1 met de Vecht;
- een groot pakket aan geluidmaatregelen, overeengekomen met provincie en betrokken gemeenten, dat verder gaat dan de Wet geluidhinder voorschrijft.

Uit het gezondheidseffectonderzoek volgt dat door Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere - vergeleken met de situatie zonder Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere - de gezondheidssituatie ten aanzien van luchtkwaliteit en externe veiligheid in (zeer) beperkte mate verbetert en ten aanzien van geluid in aanzienlijke mate verbetert. Op grond van bovenstaande is dan ook duidelijk dat binnen het redelijke er conform de belofte van de minister alles aan wordt gedaan om geluidoverlast te voorkomen.

De weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijn voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Daarnaast stelt de Europese Unie steeds strengere emissie-eisen voor het verkeer vast. Nieuwe voertuigen worden daardoor steeds schoner. Doordat het wagenpark continue wordt vernieuwd, wordt het verkeer dus vanzelf schoner. De meetresultaten van het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit, in beheer van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, bevestigen deze dalende trend van de luchtverontreiniging. Dit effect speelt zowel met als zonder Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere.

3.6. Bodem en water

Geen zienswijze

3.7. Natuur

3.7.1. Zienswijze

Inspreker 260

De verbreding van de weg leidt tot meer overlast en meer uitlaatgassen. Bovendien wordt er een mooi stuk natuur opgeofferd waar nu kinderen kunnen spelen.

Antwoord:

De A1 en de A10-oost worden ter hoogte van Diemen met gemiddeld één rijstrook van 3,50 meter verbreed. Tussen de Weteringweg en het knooppunt Diemen is het ruimtebeslag groter. Uitgangspunt is dat een deel van de bomenrijen die op dit moment langs de A1 en de A10-oost ter hoogte van Diemen staan, blijven staan. Daar waar bomen door de verbreding te dicht op de snelweg komen te staan, worden deze gekapt en herplant. Op die manier wordt voorkomen dat het groene karakter van de aan de snelweg grenzende delen van Diemen verloren gaat.

Uit het gezondheidseffectonderzoek volgt dat door het Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere - vergeleken met de situatie zonder uitvoering van het Tracébesluit - de gezondheidssituatie ten aanzien van luchtkwaliteit en externe veiligheid in (zeer) beperkte mate verbetert en ten aanzien van geluid in aanzienlijke mate verbetert.

3.7.2. Zienswijze

Inspreker 233

In het MER staat onvoldoende beschreven welke gebieden op ecologische aspecten zijn onderzocht. Daarom is niet na te gaan of de juiste gebieden zijn onderzocht. Dit geldt bijvoorbeeld voor de strook ruige begroeiing langs de A10-Oost ter hoogte van de Diemerkade en de Tobias Asserlaan. Ook is het ecologisch onderzoek gebaseerd op achterhaalde gegevens.

Antwoord:

In 2008 is aanvullend ecologisch veld- en bureauonderzoek gedaan, omdat de MER-gegevens bij het verschijnen van het Ontwerp-Tracébesluit verouderd konden zijn. De onderzoeken voor het MER zijn namelijk in 2004 gedaan. Zoals beschreven in §4.2 van de 'Natuurtoets flora en fauna' heeft het aanvullend veldonderzoek plaatsgevonden langs het gehele tracé (inclusief de A10-Oost ter hoogte van de Diemerkade en de Tobias Asserlaan), rekening houdend met de toekomstige breedte en ligging van het tracé. Dit aanvullend veldonderzoek is in 2008 uitgevoerd. Dankzij de uitvoering van mitigerende en compenserende maatregelen heeft het Tracébesluit geen blijvend effect op de gunstige staat van instandhouding van populaties.

Tevens is er een aanvulling vanuit de gemeente Amsterdam meegenomen bij de beoordeling van de flora en fauna en het bepalen van mitigerende maatregelen.

3.8. Verkeerscijfers

3.8.1. Zienswijze

Insprekers 68, 144, 179, 234

Er is geen rekening gehouden met verkeerstoename op de A10 Oost tijdens de bouw van de A9.

Antwoord:

Het MER geeft inzicht in de effecten van nog te realiseren voorkeursvarianten. Het effect tijdens de bouw is niet meegenomen in het Tracébesluit. De effecten worden onderzocht in de voorbereiding op de uitvoering. Bij de keuze voor een aannemer, die het project gaat realiseren, is reductie van bouwoverlast een belangrijk aspect. Voor de uitvoering van het project gelden een aantal voorwaarden waaronder de verkeersafwikkeling tijdens de aanleg van de A9. De A9 dient te allen tijde opengesteld te blijven voor verkeer. Dientengevolge wordt op voorhand gedurende de aanlegfase geen verkeerstoename op andere rijkswegen verwacht.

3.8.2. Zienswijze

Insprekers 68, 144, 179, 234

De weergave van de ontwikkeling van de verkeersdruk is niet stelselmatig. Er moet vergeleken worden met de normale drukte op de weg en niet met de huidige situatie waarin de weg al is overbelast.

Antwoord:

De referentie- of autonome situatie staat gelijk aan de situatie zonder uitvoering van het project in het planjaar 2020. In het Ontwerp-Tracébesluit wordt met de huidige situatie de verkeerssituatie in het jaar 2006 bedoeld. In de Ontwerp-Tracébesluit-systematiek (Trajectnota/MER) wordt het effect van het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere onderzocht door de situatie met verbreding te vergelijken met een situatie zonder verbreding in het planjaar 2020.

3.8.3. Zienswijze

Insprekers 5, 20, 41, 48, 56, 57, 58, 68, 144, 179, 234, 243

De wegverbreding is niet nodig, lost de files niet op, trekt mensen uit het OV bij gebrek aan fijnmazig net metro/ligtrail.

Antwoord:

Alleen het verbeteren van het openbaar vervoer is niet voldoende om de problemen op de weg op te lossen. Naast Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere loopt ook de planstudie OV-SAAL. Hierin wordt een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad onderzocht. Uit deze planstudie volgt echter dat zonder weguitbreidingen de wegen na 2010 zwaar overbelast zullen raken, ook bij verbetering van het openbaarvervoersnetwerk. Overbelaste wegen hebben negatieve gevolgen voor het economisch functioneren van de Randstad. Dit is aanleiding geweest voor het opstarten van de planstudie. Sinds 2004 wordt in deze planstudie onderzocht hoe de problemen in de regio kunnen worden opgelost. Het uiteindelijke doel is betere doorstroming door middel van uitbreiding van de wegcapaciteit in de regio Schiphol-Amsterdam-Almere.

Realisatie van Weguitbreiding Schiphol Amsterdam Almere voorkomt niet dat er een toename zal zijn van de hoeveelheid wegverkeer. Wel verbetert het de doorstroming. Aanpassing van de weg leidt tot slechts enkele procenten verschil in OV-gebruik.

3.8.4. Zienswijze

Inspreker 292

De afrit S113 staat nu al helemaal vol. Bij verbreding van de A10 zal de S113 het verkeer niet meer kunnen verwerken.

Antwoord:

Om de afstroom op de S113 te verbeteren, krijgt de afrit vanaf de A10 binnenring drie opstelvakken, één voor rechtsafslaand verkeer richting Sciencepark en twee voor linksafslaand verkeer richting Middenweg. De gemeente Amsterdam wil op termijn op de Sciencepark Ontsluitingsweg 3 opstelvakken realiseren voor verkeer richting de Middenweg. Twee voor verkeer richting Diemen en één voor verkeer richting Amsterdam. Rijkswaterstaat zal met de gemeente Amsterdam ook afspraken maken over de afstelling van de verkeersregelininstallaties zodat het verkeer vanaf de snelweg en vanaf de Sciencepark Ontsluitingsweg voldoende groentijd krijgt en wordt voorkomen dat er een lange wachtrij op de afrit komt te staan.

3.8.5. Zienswijze

Inspreker 304

Ongewenst sluipverkeer door Diemen bij congestie op de A1. Bereikbaarheid door nood- en hulpdiensten geborgd bij congestie? Verzoek om afdoende maatregelen te treffen tegen congestie op het onderliggend wegennet ten gevolge van filevorming op de A1.

Antwoord:

Uitbreiding van het hoofdwegennet zorgt er juist voor dat het hoofdwegennet aantrekkelijker wordt, vanwege een betere doorstroming. Meer verkeer zal in plaats van het onderliggend wegennet op het hoofdwegennet gaan rijden. Dit leidt tot afname van sluipverkeer. Betere doorstroming op het hoofdwegennet leidt per saldo ook tot een betere doorstroming van de nood- en hulpdiensten in het gehele netwerk. In het calamiteitenplan op maat is er specifiek aandacht gegeven aan de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten waarbij inzet wordt afgestemd met de betreffende diensten.

3.9. Externe Veiligheid

Geen zienswijze

3.10. Ontwerp

3.10.1. Zienswijze

Insprekers 1, 41

Bezwaar tegen de extra brede vluchtstroken langs de A10, waardoor de weg dichters bij de woningen komt.

Antwoord:

Er wordt bij Duivendrecht en Betondorp geen extra brede vluchtstrook langs de A10-oost gerealiseerd. Alleen tussen de S113 Middenweg en het knooppunt Watergraafsmeer wordt de vluchtstrook 3,60 meter breed in plaats van 3,25 meter, zodat bussen op de route van en naar het treinstation Amstel bij file op de A10-oost via de vluchtstrook door kunnen rijden. De verbreding van de vluchtstrook met 0,35 m acht Rijkswaterstaat vanuit het belang van een goede doorstroming van het OV gerechtvaardigd.

3.10.2. Zienswijze

Insprekers 5, 58

Inspreker stelt voor om de afrit (S113) op de huidige plaats te houden, tussen de dierenambulance en de snelweg. De op- en afrit (S113) zijn lelijk, ze nemen teveel groen weg.

Antwoord:

De toe- en afrit S113 worden in verband met de aanleg van de Sciencepark Ontsluitingsweg door de gemeente Amsterdam verlegd. Ze blijven echter tussen de dierenambulance en de snelweg liggen, ook na de verbreding van de A10-oost.

De verbreding van de A10 en de aanleg van de Sciencepark Ontsluitingsweg parallel aan de A10 gaan ten koste van een deel van het park tussen de wijk Park de Meer en de A10-oost. Dit deel wordt namelijk ingericht als waterpartij. Wel wordt een groot deel van de bestaande vijver gedempt om plaats te maken voor de Sciencepark ontsluitingsweg en de nieuwe kruising van de Sciencepark Ontsluitingsweg met de toe- en afrit van de A10. Het grootste deel van het huidige

park tussen het Voorlandpad en de bestaande vijver blijft echter bestaan. Om een toename van de geluidshinder in Park de Meer en langs de Middenweg te voorkomen zal de verbrede A10 worden voorzien van 7 meter hoge geluidsschermen. De onderste 3 meter daarvan zal worden voorzien van klimop en de bovenste 4 meter wordt doorzichtig zodat de schermen niet te veel opvallen.

3.10.3. Zienswijze

Inspreker 184

Inspreker wenst dat de ontsluiting ter hoogte van Park De Meer wordt vervangen door een ontsluiting ter hoogte van het Science Park om geluidsoverlast en gezondheidsschade te beperken.

Antwoord:

In overleg met de gemeente Amsterdam is er voor gekozen om de huidige op- en afrit van en naar de S113 Middenweg om te bouwen en aan te laten sluiten op de door de gemeente Amsterdam nog te realiseren Sciencepark Ontsluitingsweg. De wens van de inspreker houdt in dat het Sciencepark op knooppunt Watergraafsmeer wordt aangesloten. Bij het realiseren van een aansluiting in knooppunt Watergraafsmeer moet rekening worden gehouden met de spoordijk van de spoorlijn Amsterdam – Weesp, de waterkering van de Watergraafsmeer, de goederenboog naar Diemen Zuid, de woonwijk Diemen-Noord en de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Al deze factoren leiden ertoe dat het niet goed mogelijk is om in het knooppunt Watergraafsmeer deze aansluiting te realiseren.

3.10.4. Zienswijze

Inspreker 289

Ter hoogte van het perceel van G-star (begrenst door A10, Johan Muyskensweg, Duivendrechtse Vaart en het perceel dat eigendom is van PCM) mag geen wijziging plaats vinden aan de A10, geen geluidsschermen geplaatst, geen wijziging in het talud of andere grond.

Antwoord:

In het kader van dit project wordt de A10-oost ter hoogte van G-star niet gewijzigd. Er komt geen geluidsscherm en geen taludwijziging.

3.10.5. Zienswijze

Inspreker 15

Inspreker constateert dat bussen in de huidige situatie vaak via een sluipteg door Diemen rijden, waardoor er sprake is van vertraging en luchtverontreiniging. Inspreker stelt voor om vanaf de afrit S112 op de A10 een extra busbaan aan te leggen naar de A1.

Antwoord:

In het kader van dit project wordt geregeld dat de bussen tussen de S113 en knooppunt Diemen bij file over de vluchtstrook mogen rijden. In knooppunt Watergraafsmeer wordt tussen de vluchtstrook van de A10-oost en de A1 een korte busbaan gerealiseerd zodat bussen bij een eventuele file door kunnen rijden en niet bij de samenvoeging van de verbindingsboog vanaf de A10-oost en de A10-noord door het stilstaande of langzaam rijdende verkeer hoeven te weven.

3.11. Vastgoed

3.11.1. Zienswijze

Insprekers 1, 5, 10, 58, 276

Insprekers zijn van mening dat het project hun huizen in waarde doet dalen. Het woongenot neemt af. De woningen zijn onverkoopbaar.

Antwoord:

Op grond van artikel 20 van het Tracébesluit kent de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Schade ontstaan door dalende huizenprijzen wordt aangeduid als schaduw schade. Ook een verzoek om schaduw schade kan via deze regeling worden ingediend.

3.11.2. Zienswijze

Inspreker 140

Als inspreker vanwege gezondheidsklachten door toenemend verkeer moet verhuizen, op wie kan hij dat dan verhalen?

Antwoord:

Vooropgesteld dient te worden dat de verbreding van de bestaande rijkswegen voldoet aan de wettelijke eisen voor wat betreft luchtkwaliteit en geluid. Hoewel het verkeer toeneemt, zorgt het project Schiphol-Amsterdam-Almere er voor dat een betere doorstroming van verkeer plaatsvindt hetgeen een positief effect heeft op het (leef)milieu. Daarnaast wordt gewezen op artikel 20 van het Tracébesluit op basis waarvan de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding kan toekennen. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

3.12. Bouwhinder

3.12.1. Zienswijze

Insprekers 7, 16, 147, 292, 357

Verschillende insprekers pleiten ervoor om passende maatregelen te nemen om overlast tijdens de bouw te voorkomen. Eerst moeten nieuwe geluidsschermen geplaatst worden en pas daarna de oude verwijderd. Ook zouden 's nachts geen werkzaamheden plaats moeten vinden bij de A10. Verder dienen de openbaar vervoer voorzieningen tijdens de bouw hetzelfde te blijven. Bewoners moeten tijdens de werkzaamheden beschermd worden tegen fijn stof- en geluidsoverlast. Uit de tekst van het Ontwerp-Tracébesluit is niet op te maken op welke wijze dit gaat gebeuren. De omwonenden moeten geïnformeerd worden over de gevolgen tijdens de realisatieperiode.

Antwoord:

Om het huidige groen zoveel mogelijk te behouden, maar ook vanwege de benodigde werkruimte, is ervoor gekozen de verbreding van de A10-oost vanaf de snelweg te realiseren. Dat houdt in dat de huidige geluidsschermen in de weg staan. Deze moeten worden verwijderd waarna er voldoende werkruimte is om een grondkerende constructie te realiseren. Op deze grondkerende constructie worden vervolgens de nieuwe geluidsschermen gefundeerd.

Omdat er gedurende een vrij lange periode geen geluidsscherm aanwezig is, is bepaald dat de aannemer in deze periode een tijdelijk geluidsscherm moet plaatsen.

Voor geluidsoverlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden geldt dat in het contract voor de uitvoering van de werkzaamheden, eisen zullen worden opgenomen. Een voorbeeld hiervan is dat er 's nachts niet geheid mag worden. In incidentele gevallen kan het zo zijn dat het toch noodzakelijk is om 's nachts geluidsoverlast veroorzakende werkzaamheden uit te voeren. In dergelijke gevallen kan het voorkomen dat een hotelovernachting wordt aangeboden.

Voor stof geldt dat in het contract voor de uitvoering wordt vastgelegd dat de aannemer moet voorkomen dat het aangebrachte zand de buurt in waait. Ook aan sloopwerkzaamheden worden eisen gesteld om te voorkomen dat hierbij te veel stof vrij komt.

Zowel Rijkswaterstaat als de aannemer zullen de omwonenden tijdens de realisatiefase regelmatig informeren over de planning, de aard en de gevolgen van de werkzaamheden.

Voor de openbaar vervoer voorzieningen geldt dat deze tijdens de bouw hetzelfde blijven. Omdat de doorstroming voor het autoverkeer tijdens de realisatie hinder kan ondervinden, zal het openbaar vervoer tijdens de realisatie van de wegverbredingen een belangrijke rol krijgen toebedeeld als alternatief. Rijkswaterstaat werkt voor de realisatiefase een bereikbaarheidsstrategie uit waarin maatregelen worden opgenomen die ervoor moeten zorgen dat het openbaar vervoer tijdens de realisatie een aantrekkelijk alternatief is en blijft.

3.12.2. Zienswijze

Insprekers 68, 179, 233

Enkele insprekers geven aan dat geen rekening is gehouden met de uitwijk van verkeer tijdens de bouwfase. Ook wordt gevraagd of in de berekeningen rekening is gehouden met verkeerstoename op de A1 en de A10 tijdens de werkzaamheden aan de A9.

Antwoord:

In het Ontwerp-Tracébesluit is nog geen rekening gehouden met de uitwijk van verkeer tijdens de bouwfase. Rijkswaterstaat heeft voor de uitvoering van het eerste contract, de A10-oost en de A1

van knooppunt Watergraafsmeer tot knooppunt Diemen, wel een verkeersmodel gebouwd om de effecten van de bouwfasering op het verkeer door te kunnen rekenen en de plannen van de aannemer te kunnen toetsen. Voor dit contract heeft Rijkswaterstaat een referentiefasering gemaakt en doorgerekend. Dit om de minimale eisen t.a.v. het in stand houden van de bereikbaarheid tijdens de realisatie te kunnen bepalen. Deze minimale eisen zullen in het contract voor de uitvoering worden opgenomen.

Het verkeersmodel zal ook worden gebruikt om de verkeerskundige effecten tijdens de realisatie van het tweede en derde contract respectievelijk de A1/A6 en de A9 Gaasperdammerweg door te rekenen. Voor de A9 is inmiddels al vastgelegd dat tijdens de realisatie van de tunnel in de Gaasperdammerweg op de huidige A9 2x3 versmalde rijstroken in bedrijf moeten blijven. Op dit moment heeft de Gaasperdammerweg 2x2 rijstroken, maar eind dit jaar worden er spitsstroken op de Gaasperdammerweg gerealiseerd en heeft de weg tijdens de spits 2x3 rijstroken. Om te voorkomen dat er te veel verkeer tijdens de realisatie van de Gaasperdammertunnel gaat uitwijken naar bijvoorbeeld de A10, is behoud van deze capaciteit wenselijk.

3.12.3. Zienswijze

Inspreker 20, 48, 56, 57

Tijdens de bouw van de nieuwe fietsbrug over de A10 zou de oude in gebruik gehouden moeten worden. Als dit niet mogelijk is dan wordt gepleit voor zo kort mogelijke overlast en het openhouden van alternatieve routes.

Antwoord:

In het contract voor de uitvoering van de A10-oost is als eis opgenomen dat de nieuwe brug eerst gerealiseerd wordt en dat daarna pas de oude gesloopt mag worden.

3.12.4. Zienswijze

Inspreker 1, 41

Inspreker maakt bezwaar tegen de design & construct methode omdat dit de aannemer teveel vrijheid geeft om een goedkoop en daardoor visueel onaantrekkelijk geluidsschermbord te plaatsen.

Antwoord:

Om te voorkomen dat de aannemer een goedkoop en daardoor visueel onaantrekkelijk geluidsschermbord gaat plaatsen, wordt er bij het contract voor de verbreding van de A10-oost een Ambitiedocument gevoegd. Dit Ambitiedocument is door een architect opgesteld, in overleg met Rijkswaterstaat en de gemeenten Ouder-Amstel, Amsterdam en Diemen. In dit Ambitiedocument zijn de bindende eisen ten aanzien van de vormgeving en kwaliteitseisen van de viaducten en de geluidsschermen opgenomen. Rijkswaterstaat toetst het ontwerp van de aannemer aan deze eisen. Daarnaast zal de welstandscommissie van de gemeente toetsen in hoeverre de aanvraag om een omgevingsvergunning (voormalige bouwvergunning) van de aannemer voldoet aan het op het ambitiedocument gebaseerde welstandskader. Hiermee wordt voorkomen dat de aannemer gaat bezuinigen op de visuele kwaliteit van de geluidsschermen.

3.13. Procedure

3.13.1. Zienswijze

Insprekers 5, 58, 75

Er is onvoldoende gedaan met de tot nu toe ingebrachte zienswijzen. Waarom luistert de overheid niet naar inwoners?

Antwoord:

De burger wordt door het project uiterst serieus genomen. Bij de verschillende stappen in het proces is uitgebreid de mogelijkheid gegeven voor consultatie en inspraak. De resultaten zijn steeds meegenomen in de afweging voor de besluitvorming. Ook in het vervolg van het proces zal goed naar de burger worden geluisterd, maar wel rekening houdend met de fase waarin het project zich bevindt. Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere doorloopt een procedure conform de Tracéwet. In de Tracéwet staat de procedure beschreven die het plan moet doorlopen en staan tevens de momenten van inspraak beschreven. Inspraak verloopt conform de regels van de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht.

In het kader van een zorgvuldige voorbereiding worden de belangen van belanghebbenden zoveel mogelijk meegenomen.

Zowel bij de Startnotitie als bij de Trajectnota/MER heeft inspraak plaats gevonden. In de fase voorafgaande aan het vaststellen van het Tracébesluit heeft ook weer inspraak plaatsgevonden. De zienswijzen die zijn ingediend in verband met de Startnotitie en de Trajectnota/MER zijn allen beantwoord. Alle zienswijzen die zijn ingediend op het Ontwerp-Tracébesluit zijn beantwoord in deze nota van antwoord en zijn meegewogen bij het nemen van het Tracébesluit.

3.13.2. Zienswijze

Insprekers 20, 48, 56, 57, 316

Het detailniveau van de planstudie was dermate grof dat bij het inzoomen op de deelgebieden te weinig specifieke informatie beschikbaar was. Voor de direct belanghebbenden in het stadsdeel was en is het uiterst lastig, zo niet onmogelijk om zich een oordeel te vormen over de plannen.

Antwoord:

Het klopt inderdaad dat de Tracéwetprocedure getrechterd verloopt zodat de plannen gedurende de loop van de procedure van grof naar fijn gaan. Met het uitbrengen van de startnotitie in 2005 is het probleem op de weg gedefinieerd en worden de alternatieven en varianten benoemd. In de Trajectnota/MER, die in mei 2008 is uitgebracht, zijn de alternatieven en varianten nader uitgewerkt en de milieugevolgen in beeld gebracht. Het Ontwerp-Tracébesluit van maart 2010 is de uitwerking van het gekozen alternatief en geeft in detail weer waar de wegbuitbreiding plaats vindt.

3.13.3. Zienswijze

Insprekers 5, 10, 58, 79

Alle plannen van alle overheden in dit gebied (zoals het project Scienceparkweg) moeten in één plan komen vanwege de cumulatieve van overlast.

Antwoord:

Wettelijk is elke wegbeheerder verantwoordelijk voor het nemen van maatregelen voor zijn eigen plannen. De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor de Sciencepark Ontsluitingsweg en Rijkswaterstaat neemt maatregelen die voorkomen dat de hinder toeneemt als gevolg van een groei van het verkeer op de A10-oost door de verbreding van deze A10-oost. In het Ontwerp-Tracébesluit is echter gebleken dat door deze regelgeving toename van geluidshinder ontstaat bij een aantal woningen in Park de Meer, omdat deze direct tegenover de nieuwe T-kruising van de Sciencepark Ontsluitingsweg met de toe- en afrit van de A10-oost zijn gelegen. Door deze kruising zit er een gat in het 7 meter hoge geluidsscherm dat langs de A10-oost wordt geplaatst. Om dit op te lossen is inmiddels in overleg met de gemeente Amsterdam, stadsdeel Oost, de Stadsregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland overeengekomen dat er een 6 meter hoog, 180 meter lang geluidsscherm aan de Park de Meer kant van deze kruising komt. Door dit scherm zal overal in Park de Meer de geluidshinder afnemen. De hogere waarden die voor Park de Meer zijn opgenomen in het Ontwerp-Tracébesluit komen in het Tracébesluit dan ook niet meer voor. De Wet geluidshinder schrijft voor dat de te beoordelen geluidsniveaus per geluidbron (per weg, spoorweg, industrieterrein of luchthaven) bepaald moeten worden. De berekende geluidsniveaus en de eventuele hogere waarden zijn alleen bepaald op basis van geluid van de snelweg. De gecumuleerde geluidbelasting wordt conform artikel 110f van de Wet geluidshinder in het (Ontwerp-)Tracébesluit wel berekend als voor een woning een hogere waarde moet worden vastgesteld. Met inachtneming van deze berekende gecumuleerde geluidbelasting worden de te nemen geluidreducerende maatregelen vastgesteld.

3.13.4. Zienswijze

Insprekers 20, 48, 56, 57, 316

Het Rijk heeft de gemeenten gelegenheid geboden om met concrete voorstellen te komen voor de plaatsing van zonnecollectoren. De termijn hiervoor is echter zodanig kort dat het tijdig doen van concrete voorstellen niet realistisch is. Insprekers dringen er op aan de gemeenten de tijd te geven (te denken valt tot 1 september 2010 ten behoeve van de A10-oost) om voorstellen te (doen) ontwikkelen.

Antwoord:

Inmiddels is tussen Rijkswaterstaat en de gemeente Amsterdam de afspraak gemaakt dat bij het realiseren van de geluidsschermen de constructie zodanig wordt uitgevoerd dat het mogelijk is om op termijn bovenop de geluidsschermen zonnepanelen te monteren.

3.13.5. Zienswijze

Inspreker 79

De snelheid van het proces komt de zorgvuldigheid niet ten goede.

Antwoord:

De planstudie is in 2005 gestart en doorloopt een zorgvuldig, landelijk vastgestelde procedure, die uitvoerig getoetst wordt. Daarbij wordt gaandeweg het proces steeds meer ingezoomd. Uiteindelijk geschiedt de beoordeling van de vergunningaanvragen op groot detailniveau.

3.13.6. Zienswijze

Inspreker 243

Waar is de afweging tussen de belangen van het natuurreserveaat Naardermeer en de gezondheid van de mensen in een overvolle stedelijke regio?

Antwoord:

In Hoofdstuk 1 van de toelichting van het Tracébesluit staan de overwegingen beschreven hoe tot de keuze van het huidige tracé en wegontwerp is gekomen. In de eerste fase van de Trajectnota/MER zijn mogelijke tracéalternatieven met elkaar vergeleken. Het kabinet heeft op basis van de resultaten van de in de eerste fase van de planstudie uitgevoerde onderzoeken en advies van/overleg met de Tweede Kamer en na een breed maatschappelijk debat in oktober 2007 gekozen voor het Stroomlijnalternatief. Argumenten om niet voor het Verbindingsalternatief – het alternatief waarvoor inspreker pleit – te kiezen waren onder meer:

- Aanleg van het Verbindingsalternatief betekent, ook als deze in een tunnel wordt aangelegd – aantasting van het landschap en de recreatiemogelijkheden;
- Het feit dat een meerderheid van de Tweede Kamer zich tijdens het Algemeen Overleg over de Noordvleugelbrief op 5 oktober 2006 uitsprak tegen de tunnel A6/A9 en vóór het verbreden van de bestaande wegen. Daarnaast bleek dat de regionale overheden bereid zijn financieel bij te dragen aan de capaciteitsuitbreiding van de bestaande wegen
- Breed verzet vanuit de samenleving tegen de tunnel A6/A9, waarbij het verzet zich concentreerde rond de positie van het Naardermeer.

Daarnaast biedt het Stroomlijnalternatief de mogelijkheid om de leefomgevingskwaliteit langs het traject te verbeteren door aanpassingen aan de weg en haar omgeving, waaronder:

- de aanleg van twee tunnels (A9 Gaasperdammerweg en A9 bij Amstelveen, afname geluidhinder en barrièrewerking);
- de aanleg van een aquaduct voor de kruising van de A1 met de Vecht;
- een groot pakket aan geluidmaatregelen, overeengekomen met provincie en betrokken gemeenten, dat verder gaat dan de Wet geluidhinder voorschrijft.

3.13.7. Zienswijze**Inspreker 7**

Inspreker gaat er, met het oog op de Wet bescherming persoonsgegevens, vanuit dat de door hem ingediende zienswijze niet langs elektronische weg beschikbaar wordt gesteld.

Antwoord:

De Wet bescherming persoonsgegevens bevat regels over het elektronisch beschikbaar stellen van persoonsgegevens. De regels uit deze wet zullen in acht worden genomen. De gegevens in deze nota van antwoord zijn geanonimiseerd.

3.13.8. Zienswijze**Inspreker 16**

Inspreker vindt het jammer dat hij zo laat (via de krant) op de hoogte is gebracht van de mogelijkheid om een mondelinge zienswijze in te dienen en dat het overdag is.

Antwoord:

Inspraak verloopt conform de regels van de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Van 26 maart tot en met 6 mei 2010 heeft het Ontwerp-Tracébesluit ter inzage gelegen. Gedurende deze periode konden belanghebbenden een schriftelijke zienswijze indienen. Daarnaast is er gelegenheid geboden voor het indienen van een mondelinge zienswijze, in de gemeente Diemen kon dit op 6 april 2010 van 9.30 tot 12.30 uur in het gemeentehuis van Diemen, in Ouder-Amstel kon aan het begin van de avond mondeling worden ingesproken.

In de periode van 15 tot en met 25 maart zijn er tevens acht informatiebijeenkomsten geweest. Ten aanzien van het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere hebben in de maand maart 2010 twee maal advertenties in de Staatscourant en plaatselijke kranten gestaan. De eerste keer ter aankondiging van de informatieavonden en daarna ter bekendmaking van het Ontwerp-Tracébesluit. In deze advertenties hebben tevens de adressen van de website van het project gestaan, waarop alle informatie te vinden is. Inspreker heeft bovendien gebruik gemaakt van de mogelijkheid om zijn zienswijze mondeling naar voren te brengen zodat niet valt in te zien op welke wijze hij in zijn belangen zou zijn benadeeld.

3.13.9. Zienswijze**Inspreker 1**

De methode van aanbesteding via Design & Construct leidt tot bezuiniging van de aannemer op de geluidsschermen, wat ten koste gaat van de (visuele) kwaliteit.

Antwoord:

Voor de vormgeving van de grondkerende constructies en de geluidsschermen is een Ambitiedocument opgesteld. Hierin staan de vormgevingseisen waar de aannemer aan moet voldoen. Rijkswaterstaat toetst het ontwerp van de aannemer aan deze eisen. Daarnaast zal de

welstandscommissie van de gemeente toetsen in hoeverre de aanvraag om een omgevingsvergunning (voormalige Bouwvergunning) van de aannemer voldoet aan de op het ambitiedocument gebaseerde welstandskader. Hiermee wordt voorkomen dat de aannemer gaat bezuinigen op de visuele kwaliteit van de geluidsschermen.

3.14. Overig

3.14.1. Zienswijze

Inspreker 21

Hopelijk worden enkele wegwerkers doodgereden door mensen uit Almere. De extra rijstrook op de A10 kost mensen uit Duivendrecht nl. een paar weken van hun leven.

Antwoord:

De zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. De uitingen van inspreker worden door Rijkswaterstaat betreurd.

3.14.2. Zienswijze

Inspreker 14

Uitbreiding van het spoor in Diemen van twee naar vier sporen kan alleen in richting van de flatblokken.

Antwoord:

Deze reactie heeft geen betrekking op het project wegverbreding Schiphol-Amsterdam-Almere, maar op het project OV-SAAL.

3.14.3. Zienswijze

Insprekers 223, 233, 251, 271

Het Ontwerp-Tracébesluit leidt tot meer luchtvervuiling, geluidsoverlast en verminderde veiligheid.

Antwoord:

Uit het gezondheidseffectonderzoek volgt dat door het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere - vergeleken met de situatie zonder Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere - de gezondheidssituatie ten aanzien van luchtkwaliteit en externe veiligheid in (zeer) beperkte mate verbetert en ten aanzien van geluid in aanzienlijke mate verbetert. Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen, zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijn voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Daarnaast stelt de Europese Unie steeds strengere emissie-eisen voor het verkeer vast. Nieuwe voertuigen worden daardoor steeds schoner. Doordat het wagenpark continue wordt vernieuwd, wordt het verkeer dus vanzelf schoner. De meetresultaten van het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit, in beheer van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, bevestigen deze dalende trend van de luchtverontreiniging. Dit effect speelt zowel met als zonder Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere. De situatie ten aanzien van externe veiligheid wordt op de A10 Oost na uitvoering van Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere gunstiger ten opzichte van de situatie zonder Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere. Het groepsrisico neemt met 3% licht af. Het plaatsgebonden risico verandert minimaal door Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, waarbij de normen zowel met als zonder Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere niet worden overschreden.

In de paragraaf Geluid wordt nader ingegaan op de gevolgen van geluid voor de situatie van deze insprekers.

3.14.4. Zienswijze

Insprekers 68, 144

De externe kosten van het fileprobleem (gezondheid, milieu) komen voor rekening van anderen dan alleen de weggebruikers.

Antwoord:

Dit is op zich juist. De baten van de wegverbreding – betere doorstroming van verkeer en dientengevolge een beter (leef)milieu - komen echter ook ten goede van meer dan alleen de weggebruikers.

3.14.5. Zienswijze

Insprekers 98, 292

Insprekers vragen om meer aandacht in het Tracébesluit voor innovatie en duurzaamheid.

Inspreker zou ook graag het nieuwe type geluidsscherm toegepast zien worden om negatieve effecten op de luchtkwaliteit teniet te doen.

Antwoord:

Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Vanwege het NSL is het dus niet nodig extra maatregelen binnen Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere te treffen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

De luchtkwaliteit zal vanuit het NSL jaarlijks gemonitord worden. Wanneer uit de monitoring blijkt dat de luchtkwaliteit minder verbetert dan verwacht, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat in heel Nederland tijdig wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.

Het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) heeft in een grootschalig praktijkonderzoek zeven vernieuwende geluidsschermen met extra voorzieningen ter verbetering van de luchtkwaliteit getest. Uit dit onderzoek is gebleken dat geluidsschermen een positief effect hebben op de luchtkwaliteit, maar dat de innovatieve schermen geen significant groter effect op de luchtkwaliteit hebben dan 'gewone' geluidsschermen.

3.14.6. Zienswijze**Insprekers 41, 98**

Inspreker verzoekt de mogelijkheid te overwegen om de snelheid op de A10-Oost aan te passen van 100 km/uur naar 80 km/uur, zoals ook op andere delen van de ringweg is gebeurd.

Insprekers hebben het vermoeden dat op de A10-oost bewust nog geen 80 km/uur is ingevoerd en dat Rijkswaterstaat dit achter de hand houdt als uiteindelijk blijkt dat de normen voor luchtkwaliteit en geluid niet worden gehaald.

Antwoord:

Uitgangspunt van het snelhedenbeleid is een maximum snelheid van 120 km/uur. De snelwegen in Nederland zijn in principe hierop ingericht. Op het merendeel van de snelwegen geldt deze maximum snelheid dan ook (82%). In het verleden is uit het oogpunt van milieu en verkeersveiligheid op een aantal wegvakken, voornamelijk in de Randstad, de maximum snelheid op 100 km/uur gesteld. Een verdere verlaging van de maximum snelheden beschouwt de minister van Infrastructuur en Milieu als een afwaardering van het hoofdwegennet. Alleen als dat strikt noodzakelijk is, wil de minister een snelheidsverlaging overwegen. Hier is dat niet aan de orde. Met de aanleg van Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere wordt voldaan aan de milieukwaliteitseisen. Daarnaast voldoet het ontwerp van de weg aan de gestelde verkeersveiligheidseisen als de maximumsnelheid 100 km/u is. De huidige snelheidslimieten zijn gebaseerd op het snelhedenbeleid zoals dat in 1988 met de Tweede Kamer is vastgesteld (Kamerstukken II, 1987-1988, 20 366, nr. 2) en is herbevestigd in de brief van de Minister van Justitie van 18 februari 2003 (Kamerstukken II, 2002-2003, 28 600 XII, nr. 79).

Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Vanwege het NSL is het dus niet nodig extra maatregelen binnen Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere te treffen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat de luchtkwaliteit minder verbetert dan verwacht, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat in heel Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer. Verlagen van de maximumsnelheid van 100 naar 80 km/uur heeft overigens een gering effect op de luchtkwaliteit, doordat:

- de concentraties voor een groot deel bepaald worden door de zogenoemde achtergrondconcentraties (aanwezige concentraties exclusief de bijdragen van de rijkswegen);
- de maximumsnelheid voor vrachtwagen al op 80 km/uur is gesteld, waardoor een verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km/uur de emissies door vrachtwagens niet beïnvloedt, terwijl vrachtwagens de grootste bijdrage leveren aan de emissies van fijn stof en stikstofdioxide.

Daarnaast is uit verkeersprognoses gebleken dat door het invoeren van 80 km/uur op dit deel van de A10 de verkeersdruk op het onderliggend wegennet en de A9 zal toenemen.

Hoofdstuk 4: Deelgebied 4 A1 inclusief knooppunt Diemen tot knooppunt Muiderberg

4.1. Ruimtelijke Ordening

Geen zienswijze

4.2. Verkeersveiligheid

4.2.1. Zienswijze

Inspreker 1

2x5 rijstroken onveilig (op de A1), verkeersveiligheid neemt af door toevoegen meer rijstroken.

Antwoord:

De enige bestaande weg met vijf rijstroken over enige lengte is de A4 en hier is de verkeersveiligheid zeer hoog. Hiermee hangt samen dat wegen met bijvoorbeeld vier rijstroken niet per definitie onveiliger zijn dan wegen met drie rijstroken. Een belangrijke factor hierbij is de verkeersintensiteit. Door een vergroting van het aantal rijstroken neemt de intensiteit per rijstrook af. Het verlagen van de I/C-verhouding (verhouding tussen de Intensiteit van de weg en de Capaciteit van de weg) levert op alle bekende wegen een verhoging van de verkeersveiligheid op. Dit effect wordt met de verbreding naar vijf rijstroken ook nagestreefd.

4.3. Luchtkwaliteit

Geen zienswijze

4.4. Geluid

Algemeen

In deze Nota van Antwoord worden enkele termen gebruikt die uitleg behoeven. In de onderstaande begrippenlijst worden de belangrijkste begrippen toegelicht.

Saneringswoning

Een saneringswoning is een woning die op 1 maart 1986 een geluidsbelasting hoger dan 60 dB(A) ondervond.

Congestie

De term *congestie* is gelijk aan file of vertraging.

Cumulatieve geluidsbelasting

De *cumulatieve geluidsbelasting* is de geluidsbelasting van meerdere bronnen (zoals wegverkeer, railverkeer, industrie en luchtvaart) bij elkaar opgeteld. De rekenmethode voor het cumuleren is vastgelegd in het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006".

Vigerende wet- en regelgeving

De term *vigerende wet- en regelgeving* houdt in dat het de wet- en regelgeving is die nu van toepassing is.

Hogere waarde

Ontheffingen voor de geluidsbelasting op de gevel worden in de Wet geluidhinder "hogere waarden" genoemd. De hogere waarden betreffen voor dit Tracébesluit de geluidsbelasting die Rijkswaterstaat verwacht voor het jaar 2030, na wijziging van de weg en na uitvoering van de geluidbeperkende maatregelen volgens het Tracébesluit. De hogere waarden worden via een formele procedure vastgelegd, nadat vaststaat dat de geluidbelasting op de gevels met doelmatige bron- en overdrachtsmaatregelen niet (verder) kan worden terug gebracht tot de geldende grenswaarde. Bij de geluidsgevoelige gebouwen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, moet worden nagegaan of de geluidsbelasting binnen deze gebouwen voldoet aan de eisen volgens artikel 111a van de Wet geluidhinder. Als deze geluidsbelasting te hoog is, zal Rijkswaterstaat aanbieden de gevels van de geluidsgevoelige ruimten akoestisch te isoleren.

Snelhedenbeleid

De huidige snelheidslimieten zijn gebaseerd op het snelhedenbeleid zoals dat in 1988 met de Tweede Kamer is vastgesteld (Kamerstukken II, 1987–1988, 20 366, nr. 2) en is herbevestigd in de brief van de Minister van Justitie van 18 februari 2003 (Kamerstukken II, 2002-2003, 28 600 XII, nr. 79).

4.4.1. Zienswijze

Inspreker 11

Inspreker verwacht in combinatie met de geluidsoverlast van vliegverkeer teveel geluidhinder in Hilversum door de wegwitbreiding.

Antwoord:

Het onderzoeksgebied waarin de geluidsbelasting van woningen wordt onderzocht, is begrensd. De geluidsbelasting wordt onderzocht van woningen die binnen een zone van 600 meter aan weerszijden langs het aan te passen deel van de weg liggen. De wegaanpassing eindigt tussen knooppunt Muiderberg en Naarden. De geluidsbelasting in Hilversum valt buiten het directe onderzoeksgebied.

Wel is er onderzocht of er wegen zijn waarbij vanwege de aanpassing in het kader van dit project de geluidsbelasting in de toekomst 2 dB hoger zal zijn dan wanneer dit project niet plaats zou vinden. Geen van deze wegen liggen in Hilversum.

4.4.2. Zienswijze

Inspreker 69

Naar de mening van inspreker is het akoestisch onderzoek niet goed uitgevoerd. De meetpunten liggen achter de woningen en schuren en beplanting van inspreker, terwijl de woon- en slaapkamers aan de voorkant zijn gelegen. Daar zal geluidhinder ervaren worden. Een nieuw onderzoek aan de voorgevel lijkt de inspreker daarom noodzakelijk om voor de bewoners de huidige situatie te meten en dit te vergelijken met de geluidsbelasting in 2030.

Antwoord:

De gemodelleerde situatie bij de woning van inspreker is verbeterd. Uit zowel de berekeningen in het Ontwerp-Tracébesluit als de berekeningen in het Tracébesluit blijkt dat na realisatie van het tracé de woning van de inspreker profiteert van de geluidschermen die worden gebouwd. Ondanks de wegwitbreiding zal het geluid op de woning afnemen met 4 dB en hoeft er geen hogere waarde te worden vastgesteld. Volgens het voorgeschreven "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006" wordt beplanting niet opgenomen in het geluidmodel. Uit metingen blijkt dat de invloed van beplanting op meetresultaten verwaarloosbaar is.

De geluidniveaus zijn bepaald met berekeningen en niet met metingen. Daarvoor zijn de volgende redenen:

- Om te bepalen waar sprake is van sanering schrijft de Wet geluidhinder voor de geluidsniveaus voor het jaar 1986 te bepalen. Deze zijn enkel met berekeningen achteraf alsnog vast te stellen.
- De Wet geluidhinder schrijft voor dat het geluidsniveau ná de voorgenomen aanpassing van de weg en met de toekomstige verkeersintensiteiten bepaald moet worden. Dat is meestal de situatie 10 jaar na de wegwijziging. Dit geluidsniveau is enkel met berekeningen te voorspellen. Deze situatie is immers nog niet gerealiseerd.
- De Wet geluidhinder schrijft verder voor dat de te beoordelen geluidsniveaus:
 - betrekking hebben op een jaargemiddeld verkeersbeeld;
 - gemiddeld zijn over het hele etmaal, waarbij voor de avond en de nacht een straftoeslag wordt meegenomen;
 - enkel betrekking hebben op het geluid van het verkeer op de te wijzigen weg. Het geluid door andere geluidsbronnen zoals treinverkeer, verkeer op andere wegen en luchtvaartverkeer dient buiten beschouwing gelaten te worden.

Het direct meten van het geluid is daardoor zelfs voor de huidige situatie niet mogelijk. Om uit metingen het geluidsniveau te bepalen, dat nodig is voor toetsing aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder, is daarom altijd een rekenslag nodig.

De gebruikte rekenmethode is gebaseerd op de theoretische kennis over geluid en aangevuld met en geijkt aan een zeer grote hoeveelheid metingen. Hieruit blijkt dat voor geluid door wegverkeer, tot op afstanden die relevant zijn voor dit onderzoek, berekeningen en metingen goed overeen komen.

In opdracht van het Ministerie van VROM (nu Infrastructuur en Milieu) worden jaarlijks permanente metingen uitgevoerd langs Rijkswegen. Hieruit blijkt dat berekeningen en metingen goed overeen komen.

4.4.3. Zienswijze

Inspreker 69

De afstand van de Bloemendalerpolder tot de A1 moet minimaal 300 meter zijn om geluidsoverlast te voorkomen.

Antwoord:

In de Wet geluidhinder en de aanvullende bestuurlijke overeenkomst tussen het Rijk en de gemeente Muiden zijn grenswaarden gesteld voor de geluidsbelasting. Bij het dimensioneren van de geluidreducerende maatregelen (geluidschermen en tweelaags ZOAB) zijn deze grenswaarden in acht genomen. De afstand van de nieuwe woonwijk tot de weg is hierbij niet direct van belang. Wel is het zo dat naarmate de grens van de woonwijk dichterbij de A1 komt te liggen er hogere geluidschermen nodig zijn. In het Tracébesluit zijn de maatregelen opgenomen die ervoor zorgen dat het geluidsniveau in de Bloemendalerpolder aan de in de Wet geluidhinder opgenomen grenswaarden voldoet.

4.4.4. Zienswijze

Insprekers 201, 238, 295, 329

Er moeten extra geluidreducerende maatregelen komen om het verkeerslawaaï in de directe woonomgeving te beperken. De voorgestelde uitbreiding tweelaags ZOAB tussen km 14,30 en 16,60 is volstrekt onvoldoende. Inspreker stelt voor om de geluidbeperkende maatregel uit te breiden met een geluidscherm van 4m tussen km 14,30 en 14,90. Gevelisolatie zou helpen om de geluidsoverlast in te perken. Daarnaast zouden de ramen voorzien moeten worden van de meest optimaal isolerende vorm van beglazing (HR++). Ook in het buitengebied van Muiderberg mag het geluidsniveau niet hoger zijn dan 48 dB.

Antwoord:

Er is onderzocht of geluidreducerende maatregelen (geluidschermen of tweelaags ZOAB) akoestisch en financieel doelmatig zijn voor de woningen binnen het onderzoeksgebied. Hierbij is gebruik gemaakt van het landelijk gehanteerde doelmatigheidscriterium van Rijkswaterstaat. Het blijkt dat schermen niet doelmatig zijn bij de locatie van de insprekers. Conform de Wet geluidhinder is Rijkswaterstaat enkel verplicht om doelmatige maatregelen op te nemen in het Tracébesluit. Daarnaast stelt ook de aanvullende overeenkomst tussen het Rijk en de gemeente Muiden geen aanvullende eisen voor de geluidsbelasting in dit gebied. Wel zal er over vrijwel de gehele A1 in dit gebied tweelaags ZOAB worden aangelegd. Dit heeft een geluidreducerend effect op het geluid in het buitengebied. Het geluidsniveau zal door de wegwitbreiding en ondanks de geluidmaatregelen aan woning van de inspreker aan de Zuidpolderweg in de toekomst 1 dB hoger zijn dan in 2008 en er zal een hogere waarde voor worden vastgesteld. Het geluidsniveau is niet hoger dan 59 dB. Bij de woning van de inspreker aan de Hakkelaarsbrug is het geluidsniveau in de toekomstige situatie (2030) gelijk aan de huidige situatie (2008). De wijziging is afhankelijk van de gevelzijde op de woning. Op de ene zijde is een geringe toename te zien van 1 dB. Daarom wordt voor deze woning een hogere waarde vastgesteld. Op de andere zijde van de woning is echter een geringe afname te zien van 1 dB. Het geluidsniveau is niet hoger dan 53 dB. Aan de woning van de inspreker aan de Googweg is een zeer geringe toename te zien van minder dan 1 dB. Het geluidsniveau is niet hoger dan 50 dB. Omdat het geluidsniveau in vergelijking met 2010 wel 1 dB toeneemt, wordt voor deze woning een hogere waarde vastgesteld.

Het geluidsniveau vanwege de A6 blijft bij deze drie woningen ongeveer gelijk en is lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Vanwege de A6 hoeft er geen hogere waarde te worden vastgesteld.

Aan de oostzijde van het knooppunt Muiderberg neemt het geluidsniveau aan de woning van de inspreker op de Meerkade ten zuiden van de A1 af met 5 dB omdat de snelweg hier verlegd wordt en verder van de woning af komt te liggen. Het geluidsniveau is niet hoger dan 64 dB en er hoeft geen hogere waarde te worden vastgesteld vanwege het geluid van de A1. Wel wordt voor deze woning een hogere waarde vastgesteld vanwege het geluid van de A6. Het geluid vanwege de A6 zal niet hoger zijn dan 49 dB.

4.4.5. Zienswijze

Inspreker 238

De huidige geluidsoverlast is niet 68 dB, maar 71 dB. Oftewel: de berekening klopt niet.

Antwoord:

De geluidsniveaus zijn bepaald met berekeningen en niet met metingen. Het meten van geluidsniveaus is niet altijd (goed) mogelijk. Daardoor kan het zijn dat inspreker een niveau van 71 dB meet en dat deze waarde afwijkt van de berekende waarde. Voor het uitvoeren van berekeningen zijn de volgende redenen:

- De Wet geluidhinder schrijft voor dat het geluidsniveau ná de voorgenomen aanpassing van de weg en met de toekomstige verkeersintensiteiten bepaald moet worden. Dat is meestal de situatie 10 jaar na de wegwijziging. Dit geluidsniveau is enkel met berekeningen te voorspellen. Deze situatie is immers nog niet gerealiseerd.

- De Wet geluidhinder schrijft verder voor dat de te beoordelen geluidsniveaus betrekking hebben op een jaargemiddeld verkeersbeeld; gemiddeld zijn over het hele etmaal, waarbij voor de avond en de nacht een straftoeslag wordt meegenomen; en enkel betrekking hebben op het geluid van het verkeer op de te wijzigen weg.
- Het geluid door andere geluidsbronnen zoals treinverkeer, verkeer op andere wegen en luchtvaartverkeer dient buiten beschouwing gelaten te worden.

Het direct meten van het geluid is daardoor zelfs voor de huidige situatie niet mogelijk. Om uit metingen het geluidsniveau te bepalen, dat nodig is voor toetsing aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder, is daarom altijd een rekenslag nodig. De gebruikte rekenmethode is gebaseerd op de theoretische kennis over geluid en aangevuld met en geijkt aan een zeer grote hoeveelheid metingen. Hieruit blijkt dat voor geluid door wegverkeer, tot op afstanden die relevant zijn voor dit onderzoek, berekeningen en metingen goed overeen komen. In opdracht van het Ministerie van VROM (nu Infrastructuur en Milieu) worden jaarlijks permanente metingen uitgevoerd langs Rijkswegen. Hieruit blijkt dat berekeningen en metingen goed overeen komen.

4.4.6. Zienswijze

Inspreker 201

Inspreker vreest extra geluidsoverlast voor bewoners aan de noordzijde van de A1 door reflectie van de geluidschermen (vanwege Natura 2000-mitigatie) aan de zuidzijde.

Antwoord:

In het Ontwerp-Tracébesluit zijn deze schermen niet opgenomen in de berekeningen. Dat is gedaan omdat de schermen voor Natura 2000-gebieden achteraf bepaald zijn. In het Tracébesluit is bepaald of schermen langs de A1 nodig zijn om te voldoen aan de geluidseisen in de Natura 2000-gebieden. Uit onderzoek volgt dat om te voldoen aan de eisen in deze gebieden aanleg van tweelaags ZOAB nodig is. Geluidschermen zijn niet nodig en zijn dus niet opgenomen in het Tracébesluit. Er zal dan ook geen sprake zijn van reflectie van geluidschermen vanwege Natura 2000-gebieden.

4.4.7. Zienswijze

Inspreker 236

In het Ontwerp-Tracébesluit is geen rekening gehouden met het feit dat het clubhuis niet alleen als zodanig in gebruik is, doch dat in het gebouw eveneens een winkel en een horecagelegenheid aanwezig zijn, en dat het gebouw tevens gebruikt wordt als kantoorlocatie. Het zou als geluidsgevoelige bestemming moeten worden aangemerkt.

Antwoord:

In de Wet geluidhinder is opgenomen in welke situatie er sprake is van een geluidsgevoelige bestemming. Het gaat daarbij om woningen, onderwijsgebouwen (m.u.v. gymnastieklokalen), ziekenhuizen, verpleeghuizen en enkele andere gezondheidszorggebouwen. Een clubhuis, horecagebouw, winkel of kantoor is geen van alle geluidsgevoelig.

4.4.8. Zienswijze

Inspreker 252

Inspreker wil een geluidscherm tussen het viaduct over de Muidervaart en de afslag naar Almere ter hoogte van de Rijksweg 87.

Antwoord:

Er is onderzocht of geluidreducerende maatregelen (geluidschermen of tweelaags ZOAB) akoestisch en financieel doelmatig zijn voor de woningen die binnen het onderzoeksgebied liggen. Hierbij is gebruik gemaakt van het landelijk gehanteerde doelmatigheidscriterium van Rijkswaterstaat. Alleen doelmatige geluidsmaatregelen worden in het kader van het Tracébesluit uitgevoerd. Omdat er bij de locatie van de inspreker slechts weinig woningen aanwezig zijn, wegen de akoestische baten hier niet op tegen de financiële lasten van het plaatsen van geluidschermen. Volgens de Wet geluidhinder zijn schermen hier daarom niet doelmatig. Voor het beperken van het geluid voor het Naardermeer (Natura 2000 gebied) is aanleg van geluidreducerend asfalt (tweelaags ZOAB) nodig. Deze maatregel heeft ook effect op uw woning. Door deze maatregel neemt het geluid in de toekomst (2030) af ten opzichte van de huidige situatie.

4.4.9. Zienswijze

Inspreker 295

Inspreker woont aan de dorpsbrug, die al heel lang gebruikt wordt voor veel te zwaar verkeer.

Antwoord:

De lokale weg bij inspreker valt buiten het tracé van dit project en er zullen daarom in het kader van dit project door Rijkswaterstaat geen geluidreducerende maatregelen getroffen worden aan de weg of de dorpsbrug.

4.4.10. Zienswijze

Inspreker 27

Inspreker overweegt een woning te bouwen op een perceel langs de A1. Inspreker verzoekt om te onderzoeken of langs de nieuw te bouwen woning geluidmaatregelen getroffen kunnen worden.

Antwoord:

Bij het geluidonderzoek wordt alleen rekening gehouden met bestaande en eventueel te bouwen nieuwe woningen als deze woningen voorkomen in definitief vastgestelde bestemmingsplannen. Op grond van deze woningen zijn de maatregelen bepaald.

Voor woningen waarvoor de bouw volgens het bestemmingsplan nog niet is geregeld, zal bij de bouwaanvraag een geluidonderzoek moeten plaatsvinden en zal moeten worden onderzocht of geluidreducerende maatregelen gewenst zijn. De initiatiefnemer van deze nieuwbouw betaalt in dat geval de kosten voor de geluidmaatregelen.

4.4.11. Zienswijze

Inspreker 210

De hoogten van de geluidwallen in Muiden komen in de tekst en op de tekening niet overeen.

Antwoord:

In het Tracébesluit zijn de tekst en de tekening met elkaar in overeenstemming gebracht.

4.4.12. Zienswijze

Inspreker 129

Inspreker vraagt om bij de metingen van de binnenwaarde van de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld de grootst mogelijke zorgvuldigheid in acht te nemen en om ruimhartig te zijn met de te treffen maatregelen.

Antwoord:

Na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit wordt een onderzoek uitgevoerd naar de vereiste isolatie. Hierbij worden de eisen uit de Wet geluidhinder in acht genomen. Alle bewoners van woningen die in aanmerking komen voor gevelisolatie omdat niet kan worden voldaan aan de binnenwaardenorm, krijgen een aanbod voor een gevelisolatiepakket.

4.5. Landschap

4.5.1. Zienswijze

Inspreker 250

Het is onvoldoende duidelijk wat de effecten op de Stelling van Amsterdam zijn.

Antwoord:

Als gevolg van de wegverlegging vinden nieuwe doorsnijdingen plaats van de Stelling van Amsterdam. Daar staat tegenover dat bestaande doorsnijdingen ongedaan worden gemaakt doordat dijklichamen, wegverhardingen en kunstwerken van het huidige tracé van de A1 worden verwijderd. Er is geen sprake van fysieke aantasting van elementen uit de Stelling, alleen van een schootsvelddoorsnijding.

4.5.2. Zienswijze

Inspreker 51

Inspreker verzoekt om de A1 via een tunnel langs Muiden te leiden.

Antwoord:

De A1 wordt in zuidelijke richting verlegd en kruist de Vecht in een aquaduct. Er komt geen tunnel over een grotere lengte.

4.5.3. Zienswijze

Inspreker 69

Voor huidige en toekomstige bewoners van de Bloemendalerpolder moet de minimale afstand tot de A1 300 meter zijn om allerlei gezondheidsklachten (vanwege geluidhinder, concentratie fijnstof en stikstofdioxide) te voorkomen.

Een verlegging van de nieuwe A1 met 150 meter (in plaats van 300 meter) is beter omdat daarmee een grotere buffer gecreëerd wordt om geluid, fijnstof en stikstofoxides te verminderen voor de toekomstige bewoners van de Bloemendalerpolder en de bewoners van Rijksweg 8 en 9.

Antwoord:

Bij de verbreding van de rijkswegen wordt onder andere rekening gehouden met de wettelijke normen, die gelden voor luchtkwaliteit en geluidhinder. Deze normen zorgen ervoor dat de volksgezondheid bij het uitvoeren van verbredingsprojecten in Nederland gewaarborgd is. Het aanhouden van een minimale afstand van 300 meter tussen woningen en snelwegen is daarbij niet nodig.

Bij een verlegging van 150 meter ontstaat een grotere buffer richting de Bloemendalerpolder, maar wordt de buffer richting het noorden (KNSF-terrein en Muiden) juist kleiner. Met het in het Tracébesluit opgenomen tracé en de daaraan gekoppelde geluidmaatregelen wordt ter plaatse van de woning van de inspreker voldaan aan de relevante wettelijke normen voor luchtkwaliteit en geluidhinder.

4.5.4. Zienswijze

Inspreker 232

Inspreker verzoekt om een garantie dat de monumentale Vechthoeve behouden blijft en wordt opgebouwd nabij de oorspronkelijke plek. Tevens verzoekt inspreker om de te slopen aanpalende boerderij aan de Weesperbinnenweg te reconstrueren in oude toestand.

Antwoord:

De Vechthoeve (Weesperbinnenweg 1) is een provinciaal monument en wordt zuidelijk van de A1 aan de oevers van de Vecht herbouwd. De boerderij Weesperbinnenweg 2 heeft geen monumentale status en wordt niet herbouwd.

4.5.5. Zienswijze

Inspreker 232

Het is onduidelijk welke drie onderdelen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verdwijnen en waar ze gelegen zijn, zo ook het aan te tasten inundatieveld. Ten onrechte wordt niet vermeld dat de Buitenplaats Nieuwe Merwede/Betlem geheel wordt doorsneden door de bypass A1-A.

Antwoord:

Er vindt geen aantasting plaats van objecten uit de waterlinie. Wél worden de schootsvelden doorsneden, maar dat is in de huidige situatie ook al het geval. Schootsvelden zijn de open gebieden grenzend aan de inundatiegebieden in de waterlinie, die vroeger niet bebouwd mochten worden en dus mooi open bleven. Doorgaande wegen zijn de uitzondering op de regel (ze doorsnijden de schootsvelden wél).

De doorsnijding van de Buitenplaats Nieuwe Merwede/Betlem wordt in het Tracébesluit niet apart benoemd maar is samengevoegd met de aantasting van het Diemberbos. In het MER zijn die deelgebieden nog wél apart benoemd. Voor het realiseren van de bypass Gaasperdammerweg - Rijksweg A1 zal een gedeelte van het landgoed Bethlehem benodigd zijn. Het betreft hier de stenen bungalow met paardenstal, garage en dienstwoning, de tuin behorende bij de voormelde stenen bungalow, de toegangswegen naar de stenen bungalow, alsmede een klein gedeelte van de aanwezige vijver.

De aantasting van Betlem wordt ter plekke gecompenseerd door de aanplant van enkele hectaren nieuw loofbos.

4.5.6. Zienswijze

Inspreker 171

Door verlegging van de A1 bij Muiden komen kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinie beter tot hun recht.

Antwoord:

Dit is een bijkomend landschappelijk voordeel van het verleggen van de A1 en het maken van een aquaduct.

4.5.7. Zienswijze

Inspreker 344

Uit bijlage 5 (lijst van te verwijderen objecten) en kaart 9 maakt de inspreker op dat zijn eigendom weg moet ten behoeve van het 'maatregelvlak natuurmitigatie en -compensatie' (kaart 9). Het Tracébesluit geeft onvoldoende inzicht en motivering waarom dat het geval moet zijn.

Antwoord:

Het betreffende eigendom grenst direct aan een deel van de Ecologische Hoofd Structuur (EHS) dat door de wegaanpassing wordt herbegrensd en is gelegen nabij een Natura 2000-gebied. Volgens het compensatiebeginsel dient compensatie zo veel mogelijk grenzend aan de bestaande EHS te worden gerealiseerd om het hoogste natuurrendement te behalen. Door de EHS te herbegrenzen op het terrein van betrokkenen blijft de EHS een aaneengesloten oppervlakte op die locatie houden. Dit deel van de EHS speelt een rol in het ecologisch functioneren van het aangrenzend Natura 2000-gebied. Die functie (deels waterhuishoudkundig, deels als verbindingszone) kan op deze manier worden behouden.

Volgens de regelgeving dienen de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied, dat in zijn ecologisch - en daarmee samenhangend - waterhuishoudkundig functioneren dus afhankelijk is van de uitwateringszone, zo goed mogelijk behouden te blijven. Sterker, deze kenmerken (specifiek voorgeschreven natuurwaarden, en door behoud en beheer te bereiken natuurdoelen) mogen niet zwakker worden als gevolg van de verlegging van de A1.

Bij de principiële keuze voor de wegaanleg dienen nadelige effecten op natuurwaarden te worden gemitigeerd en indien dat niet genoeg is, te worden gecompenseerd. Hierbij gaat het dus zowel om het verlies van een deel van de EHS, als om de functie van dat gebied ten behoeve van het Natura 2000-gebied.

4.6. Bodem en water

4.6.1. Zienswijze

Inspreker 238

De watergang bij Muiderberg moet versmald worden. Hierdoor kan de geluidswal beter worden aangebracht. De benodigde watercompensatie kan gevonden worden door water te compenseren door de poel te vergroten (Poel Overscheenseweg).

Antwoord:

Compensatie door vergroting van de poel aan de Overscheenseweg zou, indien daar ruimte zou zijn, alleen compensatie bieden voor één peilvak. De te verbreden watergang waar inspreker op doelt, ligt in een ander peilvak. Er is voldoende ruimte om aan de noordwestzijde van het knooppunt zowel de bewuste watergang te verbreden (ten behoeve van het juiste peilvak) als een geluidscherm te plaatsen.

4.7. Natuur

4.7.1. Zienswijze

Inspreker 304

Insprekers zijn van mening dat onvoldoende inzicht is in het voorkomen van diverse plant- en diersoorten langs de weg. De soortenlijst is willekeurig, onzorgvuldig en onvolledig. Daardoor kan het effect van de wegverbreding op aanwezige soorten niet worden bepaald. Er dient een wetenschappelijke inventarisatie van in het gebied voorkomende soorten organismen uitgevoerd te worden. Aan de hand van dit onderzoek kan in een later stadium alsnog worden vastgesteld of de genomen maatregelen voldoende zijn.

Antwoord:

In 2008 is aanvullend ecologisch veld- en bureauonderzoek gedaan omdat de MER-gegevens bij het verschijnen van het Ontwerp-Tracébesluit verouderd konden zijn. De onderzoeken voor het MER zijn namelijk in 2004 gedaan. Zoals beschreven in §4.2 van de 'Natuurtoets flora en fauna' heeft het aanvullende veldonderzoek plaatsgevonden langs het gehele tracé, rekening houdend met de toekomstige breedte en ligging van het tracé. In het onderzoek is een inventarisatie van aanwezige planten- en diersoorten gemaakt. De inventarisatie is uitgevoerd conform de gedragscode van het 'Netwerk Groene Bureaus', waardoor de kwaliteit gewaarborgd is. Rijkswaterstaat kan door het bevoegd gezag worden verplicht de effecten van de wegbreiding op populaties te monitoren. Bovendien dient de aannemer er tijdens de realisatie voor zorg te dragen dat de aanwezige flora en fauna zoveel mogelijk worden gespaard. Hij doet dat door te werken volgens een voorgeschreven gedragscode en een aantal aanvullende eisen die in het contract ten behoeve van de aannemer worden opgenomen en gespecificeerd.

4.7.2. Zienswijze

Inspreker 304

Inspreker pleit ervoor om in Diemen aan weerszijden van de A1 tussen beide knooppunten een dubbele rij bomen te planten en de voorgenomen beplanting tussen de A1 en de spoorbaan ook werkelijk aan te leggen. De oppervlakte bos (circa 5 ha) die door de bypass verdwijnt ten noorden van de dichtgegroeide eendenkooi moet gecompenseerd worden.

Antwoord:

Na uitvoering van de wegverbreding op de zuidberm is er nog een beperkte ruimte voor een bomenrij. Op de noordberm is nog wél enige ruimte om bomen te planten. Dit is een goede suggestie die zal worden meegenomen in de verdere planvorming. Ook langs de Diempolderweg worden bomenrijen geplant. De zone tussen de A1 en spoorlijn wordt deels beplant. Dit gaat om enkele hectaren.

De oppervlakte bos die door de bypass verdwijnt wordt voor een deel nabij de bypass gecompenseerd en voor een deel in het nieuwe natuurgebied de Waterlandtak ten noorden van de A1 tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en de Vecht.

4.7.3. Zienswijze

Inspreker 42

Insprekers betreuren dat oude, wilde kastanjabomen en de oude iep bij het aan te leggen aquaduct verdwijnen.

Antwoord:

Het is helaas onvermijdelijk dat als gevolg van de wegbreiding bomen worden gekapt. In verband met de herplantplicht zullen elders wel nieuwe bomen worden herplant. Voor karakteristieke, oude bomen zoals in de zienswijze benoemd, kunnen specifieke maatregelen (volledige herplant) worden overwogen, afhankelijk van de haalbaarheid (niet elke boom overleeft dat en soms is het praktisch niet te doen.)

4.8. Verkeerscijfers

4.8.1. Zienswijze

Inspreker 8

Weguitbreiding tot 12 rijstroken leidt tot file in de breedte omdat de A1 van Bussum richting Almere twee rijstroken per richting heeft en Almere eveneens.

Antwoord:

In de avondspitsrichting liggen er na realisatie van de stroomlijnvariant op de A1 7 rijstroken richting Almere/het Gooi. Deze 7 rijstroken worden gesplitst in drie rijstroken naar het Gooi en vier rijstroken naar Almere. Dit betekent dat het aantal rijstroken voor en na het knooppunt met elkaar in evenwicht zijn. Uit de verkeersprognoses blijkt dat op dit deel van het netwerk in zijn algemeenheid de reistijden verbeteren ten opzichte van de referentiesituatie.

4.8.2. Zienswijze

Insprekers 8, 71, 134

Mede gezien de planstudie A27/A1, die betrekking heeft op de A1 ten oosten van Eemnes, zal er tussen Eemnes en Muiderberg een capaciteitsknelpunt ontstaan. Voor dit gebied moet snel een planstudie opgestart worden.

Antwoord:

Tussen Eemnes en Muiderberg loopt momenteel een project voor aanleg van een spitsstrook. Het Wegaanpassingsbesluit is inmiddels getekend door de Minister. Deze spitsstrook zal volgens de laatste planning in 2011 worden geopend.

Het starten van een verkenning naar meer capaciteitsuitbreiding van de A1 door 't Gooi is niet aan de orde. In het kader van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) bestaat discussie of in de toekomst sprake is van een bereikbaarheidsprobleem op de A1 in 't Gooi en zo ja, in welke mate. Voor de NMCA zullen regionale uitwerkingen worden uitgevoerd. In de regionale uitwerking zal onder meer ook gekeken worden naar het traject A1 in 't Gooi.

4.9. Externe Veiligheid

4.9.1. Zienswijze

Inspreker 228

De planontwikkeling heeft positieve effecten voor het groepsrisico omdat de weg verder af komt te liggen van de bebouwing. Dit geldt echter niet voor de geplande woningbouw in de Bloemendalerpolder. De verwachting is dan ook dat voor de berekening geen gebruik is gemaakt van de laatst beschikbare plannen voor de Bloemendalerpolder. De verwachting is echter niet dat hierdoor de oriënterende waarde van het groepsrisico overschreden zal gaan worden.

Antwoord:

Op dit traject neemt het groepsrisico inderdaad af door de verlegging van de A1 naar het zuiden, omdat deze verder af komt te liggen van zowel de bestaande bebouwing als de nog te bouwen bebouwing. In de berekeningen is als onderdeel van die nog te bouwen bebouwing ook het plan Bloemendalerpolder meegenomen. In bijlage 6 (lijst met toekomstige ontwikkelingen) van de Externe veiligheid-rapportage wordt de Bloemendalerpolder genoemd (regel 14).

In de tekst van de Externe veiligheid-rapportage zelf wordt op blz. 38 onder figuur 5.1. ook uitgelegd dat in de autonome situatie het groepsrisico toeneemt als gevolg van nieuwbouw ten westen van Muiden. In de toekomstige situatie neemt het groepsrisico echter weer af doordat de A1 naar het zuiden wordt verlegd, en dus verder weg komt te liggen dan de oorspronkelijke ligging van de A1.

4.10. Ontwerp

4.10.1. Zienswijze

Inspreker 42

In het Ontwerp-Tracébesluit, de toelichting en de bijlagen ontbreekt de motivatie voor het verleggen van de A1 tussen knooppunt Diemen en knooppunt Muiderberg in zuidelijke richting. Er wordt geen afweging gemaakt tussen het verbreden van het bestaande tracé, een tracé direct grenzend aan het huidige tracé, een tracé op 150 meter ten zuiden van het bestaande tracé en het in het Ontwerp-Tracébesluit opgenomen tracé.

Antwoord:

Er is voor gekozen om bij Muiden een aquaduct in de A1 aan te leggen om de leefbaarheid in Muiden te vergroten en de doorstroming op de A1 te verbeteren. In de huidige situatie leidt opening van de brug over de Vecht tot oponthoud voor het verkeer. Als gevolg van de keuze voor een aquaduct is verbreding van het huidige tracé niet goed mogelijk en moet de A1 worden verlegd. Een verlegging naar het noorden is vanwege de bebouwde kom van Muiden niet realistisch. Daarom is gekozen voor een verlegging naar het zuiden. Hoewel bij de keuze voor het tracé rekening wordt gehouden met aanwezige woningen, woonschepen of bedrijven, is het niet mogelijk alle bestaande opstallen te ontzien.

4.10.2. Zienswijze

Inspreker 42

Het tracé uit het Ontwerp-Tracébesluit doet een zeer ingrijpende inbreuk op het weidevogelgebied en de EHS en vergt een grote hoeveelheid grondverwerkingen en ingrijpende maatregelen ter verplaatsing van bebouwing. Een tracé op 150 m ten zuiden van het bestaande tracé, respectievelijk een tracé direct parallel aan het bestaande tracé kent die nadelen niet. Inspreker is van oordeel dat een besluit zonder afweging van tracés niet in stand kan blijven en geeft in overweging geen tracébesluit te nemen op basis van het onderhavige Ontwerp-Tracébesluit.

Antwoord:

Gebieden ten oosten van de Vecht en ten zuiden van de huidige A1 maken deel uit van de ecologische hoofdstructuur. Het gebied ten westen van de Vecht - waar inspreker woont - behoort niet tot de ecologische hoofdstructuur. De ingreep in de ecologische hoofdstructuur wordt gecompenseerd. Bij een verlegging van 150 meter in zuidelijke richting zouden de ingreep in de ecologische hoofdstructuur en de te treffen compensatiemaatregelen niet wezenlijk anders zijn.

4.10.3. Zienswijze

Insprekers 113, 303

Inspreker verzoekt om het afwaterkanaal vanaf het Naardermeer te verplaatsen richting de snelweg en rechtdoor te trekken in plaats van de in het ontwerp opgenomen knikken. Dit voorkomt aankoop van woonarken en de opstallen van een agrarisch bedrijf.

Antwoord:

De ligging van het uitwateringskanaal is aangepast zodat minder woonarken hoeven worden aangekocht. Van een van de insprekers is de woonark inmiddels door Rijkswaterstaat gekocht. De woonark van de andere inspreker kan in de Vecht blijven liggen. De gewijzigde ligging van het uitwateringskanaal leidt niet tot een vermindering van het ruimtebeslag op het agrarisch bedrijf.

4.10.4. Zienswijze

Inspreker 303

De tuinen bij de woonarken aan de Lange Muiderweg staan ingetekend als natuurmitigatie en -compensatie. Het gevolg hiervan is dat de tuinen moeten worden verwijderd.

Antwoord:

De natuurmitigatie en -compensatie gaan deel uitmaken van de zogenaamde waterlandtak van de Natte As. Om een goede ecologische verbinding tussen beide zijden van de Vecht mogelijk te maken, is het belangrijk dat ook delen van de Vechtoevers binnen de natuurmitigatie en -compensatie worden begrepen. Voor een goed functioneren van de ecologische verbinding tussen beide zijden van de Vecht is het niet nodig dat alle woonarken gelegen langs de Lange Muiderweg verdwijnen. Met de betrokken eigenaren worden op vrijwillige basis afspraken gemaakt. Het is niet nodig dat van woonarken die achterblijven de tuinen worden verwijderd. Overigens is de woonark van inspreker inmiddels door het Rijk aangekocht.

4.10.5. Zienswijze

Inspreker 232

De transformatorzuil (beschermd rijksmonument) is verkeerd ingetekend. De zuil ligt op de T-kruising Kanaaldijk/Overdiemerweg en valt buiten het plangebied.

Antwoord:

De betreffende transformatorzuil ligt inderdaad buiten het plangebied. De aanduiding in het cultuurhistorisch onderzoek voor het MER is onjuist.

4.10.6. Zienswijze

Inspreker 238

Insprekers zien graag dat er meer maatregelen worden getroffen om de geluidsoverlast en de fijn stof te beperken, zoals een brede grondwal van 2 meter hoog met daarop bomen en een geluidsscherm van 2 meter over de breedte van het terrein van insprekers.

Antwoord:

Ter plaatse van de Meerkade wordt geen geluidsscherm of geluidwal aangelegd in het kader van het Tracébesluit. Bij de woning van inspreker neemt het geluidsniveau in de toekomst af doordat de A1 verder van de woning komt te liggen en doordat aanvullende geluidmaatregelen worden getroffen in de vorm van geluidreducerend asfalt (tweelaags ZOAB). Daardoor is geen sprake van overschrijding van de grenswaarden uit de Wet geluidhinder en zijn geluidmaatregelen niet nodig. Ter plaatse van de Meerkade wordt geen (aanvullende) voorziening aangelegd om hinder van fijnstof te beperken. In het gebied rond de Meerkade worden geen wettelijke normen voor fijnstof overschreden. Wat dat betreft is er geen grond om maatregelen te nemen.

4.10.7. Zienswijze

Inspreker 238

Insprekers zouden graag zien dat de sloot voor hun huis even smal wordt als langs het andere gedeelte van de Meerkade (Muiderberg). Dit omdat een sloot geluidsoverlast en luchtvervuiling niet tegengaat en een grondwal die breder is en dus meer bomen kan herbergen wel.

Antwoord:

De bermsloot is ter hoogte van de woning aan de Meerkade versmald. Zie verder de beantwoording onder 4.10.6.

4.10.8. Zienswijze

Inspreker 6

Inspreker verzoekt om de Mariahoeveweg (Muiden) te verleggen zodat deze pal langs de A1 komt te liggen. Dit maakt nieuwe bebouwing aan de wijk mogelijk zonder dat deze door de Mariahoeveweg doorsneden wordt.

Antwoord:

Het Tracébesluit voor de verlegging van de A1 is niet het juiste plan om de verlegging van de Mariahoeveweg te regelen. De Mariahoeveweg is ook niet in de begrenzing van het Tracébesluit inbegrepen. Eventuele nieuwbouwplannen moeten door de gemeente Muiden in een bestemmingsplan worden vastgelegd. In een dergelijk bestemmingsplan kan ook een eventuele verlegging van de Mariahoeveweg worden geregeld.

4.10.9. Zienswijze

Inspreker 6

Het bestaande fietspad langs de Mariahoeveweg zit niet in het plan. Voorstel om dit wel op te nemen en te verlengen naar het fietspad langs de Naardertrekvaart.

Antwoord:

De aanleg van een dergelijk nieuw fietspad hangt niet samen met de verlegging van de A1. Het Tracébesluit voor de verlegging van de A1 is niet het juiste plan om de aanleg van dit nieuwe fietspad te regelen. De gemeente Muiden kan hierover beslissen.

4.10.10. Zienswijze

Inspreker 6

In de fietsverbinding langs de Weesperweg ontbreekt ter hoogte van de nieuwe rotonde de mogelijkheid om richting Weesp te fietsen. Graag bij deze rotonde aandacht voor een veilige oversteek van langzaam verkeer.

Antwoord:

De verschillende nieuw aan te leggen of te wijzigen kruisingen in het lokale wegennet bij Muiden zullen nog gedetailleerd worden uitgewerkt. Dit zal de komende jaren in overleg met onder andere de gemeente Muiden gebeuren.

Uiteraard zal bij de verdere uitwerking worden voorzien in de mogelijkheid om richting Weesp te fietsen en zal zorg worden besteed aan de veiligheid voor langzaam verkeer.

4.10.11. Zienswijze

Inspreker 6

Het is onduidelijk hoe de éénrichtingsfietspaden ter weerszijden van de Weesperweg te Muiden overgaan in een tweerichtingsfietspad aan één zijde.

Antwoord:

Het is de bedoeling dat een deel van het éénrichtingsfietspad aan de westzijde van de Weesperweg in de toekomst wordt ingericht als fietspad in twee richtingen en dat er een oversteekgelegenheid over de Weesperweg wordt gerealiseerd. De exacte inrichting van de fietsverbindingen zal nog gedetailleerd worden uitgewerkt. Dit zal de komende jaren in overleg met onder andere de gemeente Muiden gebeuren. Deze fietspaden maken geen onderdeel uit van het Tracébesluit.

4.10.12. Zienswijze

Inspreker 6

De parallelweg langs de A6 komt te vervallen, inclusief de fietsverbinding. Dit betekent dat door Muiderberg gereden moet worden richting Almere/Lelystad. Om dit te voorkomen moet de parallelweg behouden blijven, ook ten behoeve van de maaswijdte van het fietsnetwerk.

Antwoord:

De parallelweg langs de A6 komt niet te vervallen. Op de tekeningen bij het Ontwerp-Tracébesluit is dit helaas foutief weergegeven. Op de tekeningen bij het Tracébesluit is deze fout hersteld.

4.10.13. Zienswijze

Inspreker 6

Inspreker suggereert om het mogelijk te maken dat ook bussen uit Het Gooi van de busbaan gebruik kunnen maken.

Antwoord:

Als gevolg van noodzakelijke bezuinigingen is de vrije busbaan tussen de Hollandse Brug en de nieuwe aansluiting in de Bloemendalerpolder ingekort tot een vrije busbaan tussen de Hollandse Brug en De Goog. Op het deel van de A1 tussen De Goog en de nieuwe aansluiting in de Bloemendalerpolder kan de bus bij file gebruik maken van de vluchtstrook. Dit geldt ook voor bussen van en naar het Gooi.

4.10.14. Zienswijze

Inspreker 6

Inspreker suggereert de busbaan vanuit Almere niet bij het P&R-terrein te laten stoppen, maar door te trekken richting Amsterdam, minstens tot de Weteringweg.

Antwoord:

Het Rijk en de regionale overheden zetten in op de aanleg van een busbaan tussen de nieuwe aansluiting in de Bloemendalerpolder en de Weteringweg. Het deel van de nieuwe aansluiting Bloemendalerpolder naar de Maxisweg is opgenomen in het Tracébesluit. Het is uiteindelijk de bedoeling dat ook tussen de Weteringweg en de Maxisweg een vrije busbaan wordt aangelegd. Het Tracébesluit voorziet daarin evenwel niet omdat het hier hoofdzakelijk bestaand onderliggend wegennet betreft dat niet vanwege de uitbreiding van de A1 wordt aangepast. Hiervoor wordt een aparte (bestemmingsplan)procedure gevoerd.

4.10.15. Zienswijze

Inspreker 228

De nood- en hulpdiensten moeten betrokken worden bij het ontwerp van de geluidschermen en constructies tussen verschillende rijbanen. Dit geldt zowel voor de locatie en dimensionering van vlucht- en toegangsdeuren als de locatie en dimensionering van aanvullende bluswatervoorziening.

Antwoord:

In de voorbereiding op en gedurende de realisatie zal overleg worden gevoerd met vertegenwoordigers van de nood- en hulpdiensten.

4.10.16. Zienswijze

Inspreker 228

Het gebruik van vluchtstroken en spitsstroken moet zoveel mogelijk beperkt worden omdat dit een negatief effect heeft op de bereikbaarheid van incidenten. Dit geldt niet voor het gebruik van de vluchtstrook voor openbaar vervoer.

Antwoord:

Er worden geen nieuwe spitsstroken aangelegd in het kader van dit project. Een aantal bestaande spitsstroken langs de A1 en de A9 komt te vervallen. Op enkele tracés wordt het lijnbussen toegestaan om bij file gebruik te maken van de vluchtstrook.

4.10.17. Zienswijze**Inspreker 228**

Bij de afwezigheid van tussenliggende opritten of afslagen langs de busbaan van Almere tot aan de Bloemendalerpolder zal gekeken moeten worden naar het plaatsen van calamiteitendoorgangen om incidenten op de busbaan snel te kunnen bereiken. Ditzelfde geldt voor eventuele aanvullende bluswatervoorziening.

Antwoord:

Tijdens de voorbereiding op de realisatie zal Rijkswaterstaat in overleg treden met hulpdiensten om na te gaan welke maatregelen nodig zijn.

4.10.18. Zienswijze**Inspreker 228**

Op de nieuwe fly-overs op knooppunt Diemen en knooppunt Muiderberg zijn mogelijk aanvullende bluswatereisen van toepassing.

Het is niet duidelijk hoe de ontwikkelingen in de Bloemendalerpolder en het Ontwerp-Tracébesluit aansluiting Muiden/Weesp zich verhouden tot elkaar.

De uitvoering van het aquaduct zal in overleg met de nood- en hulpdiensten plaats moeten vinden. Op de lengteprofielkaart 34 is de Lange Muiderweg niet aanwezig. Deze weg is echter wel van belang.

In de nieuwe situatie zijn de verzorgingsplaatsen Hackelaar en Honswijck alleen nog bereikbaar vanaf de A1. Dit is onwenselijk. Er zal gekeken moeten worden naar een calamiteitendoorgang.

Antwoord:

Tijdens de voorbereiding op de realisatie zal Rijkswaterstaat in overleg treden met hulpdiensten om na te gaan welke maatregelen nodig zijn ter plaatse van de genoemde fly-overs, het aquaduct en de verzorgingsplaatsen. Bij de verzorgingsplaats de Hackelaar kan tijdens de realisatie van het project gemakkelijk een calamiteitendoorgang worden gerealiseerd vanaf de Mariahoeveweg door gebruik te maken van de bestaande op- en afrit. Er is geen calamiteitendoorgang te realiseren vanaf de verzorgingsplaats Honswijck naar het onderliggend wegennet omdat in de nabijheid van deze verzorgingsplaats geen onderliggend wegennet aanwezig is. Ook in de huidige situatie is hier geen calamiteitendoorgang. De ontwikkelingen in de Bloemendalerpolder worden niet door middel van dit Tracébesluit mogelijk gemaakt. Hiertoe wordt door de provincie Noord-Holland gewerkt aan een provinciaal inpassingsplan.

4.10.19. Zienswijze**Inspreker 228**

Op de fly-over bij de aansluiting Muiderberg aan de A1 (busbaan) zijn mogelijk aanvullende bluswatereisen van toepassing.

De bereikbaarheid van incidenten op de Hollandse Brug moet goed afgestemd worden met ProRail.

In overleg met de nood- en hulpdiensten zal gekeken moeten worden naar de fysieke afscheidingen tussen de weghelften, wisselstroken en busbaan voor de inzetmogelijkheden op de Hollandse Brug.

Antwoord:

Tijdens de voorbereiding op de realisatie zal Rijkswaterstaat in overleg treden met hulpdiensten om na te gaan welke maatregelen nodig zijn.

4.11. Vastgoed**4.11.1. Zienswijze****Inspreker 63**

Inspreker verwacht waardedaling van zijn woning door geluidsoverlast en fijnstof.

Antwoord:

Vooropgesteld dient te worden dat het Tracébesluit voldoet aan de luchtkwaliteitsnormen en de in de Wet geluidhinder gestelde grenswaarden.

Op grond van artikel 20 van het Tracébesluit kent de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd.

Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

4.12. Bouwhinder

4.12.1. Zienswijze

Inspreker 192

Insprekers gaan in op de situatie bij de beide pompstations. De werkzaamheden dienen zodanig te worden uitgevoerd dat de bedrijfsvoering van het Shell-station geen gevaar loopt. Ook moet de zichtbaarheid en bereikbaarheid gehandhaafd blijven.

Antwoord:

Over de fasering van de werkzaamheden en het daarbij zoveel mogelijk waarborgen van de continuïteit in de bedrijfsvoering van het Shell-station zal overleg plaatsvinden met de direct betrokken partijen. De bereikbaarheid zal gedurende de uitvoeringswerkzaamheden te allen tijde gehandhaafd blijven. De zichtbaarheid zal zo veel mogelijk gehandhaafd blijven.

4.12.2. Zienswijze

Inspreker 215

Het BP-station dient verplaatst te worden naar een locatie in de directe nabijheid. Deze verplaatsing dient zo min mogelijk de continuïteit van het bedrijf te belemmeren. In beide gevallen is een goede afstemming noodzakelijk.

Antwoord:

In het Tracébesluit is een nieuwe locatie voor de verzorgingsplaats Honswijk opgenomen die in de directe nabijheid ligt van de huidige verzorgingsplaats. Over de fasering van de werkzaamheden en het daarbij zoveel mogelijk waarborgen van de continuïteit van het BP-station zal overleg plaatsvinden met de direct betrokken partijen. Als uitgangspunt geldt dat de continuïteit van het bedrijf als gevolg van de verplaatsing niet belemmerd mag worden.

4.13. Procedure

Geen zienswijze

4.14. Overig

4.14.1. Zienswijze

Inspreker 44

Op de tekening staat deze schuur aan de Lange Muiderweg niet weergegeven.

Antwoord:

Naar aanleiding van deze reactie is de schuur alsnog op de kaart weergegeven.

Hoofdstuk 5: Deelgebied 5 A6 inclusief knooppunt Muiderberg tot en met de aansluiting Almere buiten oost

5.1. Ruimtelijke Ordening

5.1.1. Zienswijze

Inspreker 229

Noch in het Ontwerp-Tracébesluit, noch in de toelichting wordt de keuze toegelicht om de ligging van de huidige afslag Almere Haven te wijzigen op de voorgestelde wijze. Het is voor inspreker een raadsel waarom is gekozen voor een situering in de directe nabijheid van haar bedrijf (sauna) en waarom voorts is gekozen voor een verhoogde aanleg. Gelet op de aanwezigheid van het bedrijf van inspreker hadden alternatieven moeten worden overwogen, zoals een ten opzichte van het bedrijf van inspreker verder weg gesitueerde afslag en een afslag op straatniveau.

Mogelijk is in het Ontwerp-Tracébesluit rekening gehouden met plannen van de gemeente Almere ten aanzien van het gebied tussen Almere Haven en de recreatiezone bij het Weerwater. De wijzigingen waarin het Ontwerp-Tracébesluit voorziet, bieden de mogelijkheid om in de toekomst een deel van de A6 ter hoogte van het Weerwater te overkluizen. Deze plannen zijn echter ten tijde van het opstellen van het Ontwerp-Tracébesluit nog te weinig uitgewerkt om in het Ontwerp-Tracébesluit rekening mee te houden. Het is in ieder geval van groot belang voor inspreker om duidelijkheid te verkrijgen over de exacte uitvoering van de wegaanpassing en de plannen van de gemeente.

Antwoord:

De gemeente Almere heeft het voornemen om in het kader van de Schaalsprong Almere (doorgroei van de stad met 60.000 extra woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen) het gebied tussen het Weerwater en Almere Haven (de 'Weerwaterzone' o.g. 'Almere Centrum Weerwater') verder te ontwikkelen. Almere Centrum Weerwater vormt een cruciale plek in de toekomstplannen van Almere. Dit is vastgelegd in raadsbesluiten en de Structuurvisie Almere 2.0.

De gemeente Almere heeft voorgesteld de gebruikskwaliteit van de plek te optimaliseren door de A6 ter plaatse van de aansluiting Almere Haven op maaiveld te leggen en hem te splitsen in twee zogenoemde halve aansluitingen, zodat het tussenliggende gebied aangeterpt kan worden en op termijn overkluist. Hierdoor worden de randvoorwaarden voor de voorgenomen gebiedsontwikkeling geoptimaliseerd.

Rijkswaterstaat heeft, gegeven deze plannen en de politieke besluitvorming die hierover al heeft plaats gevonden, gezocht naar een ontwerp van de A6 en de aansluiting van Almere Haven dat daar rekening mee houdt. Hierbij zijn verschillende ontsluitingsalternatieven afgewogen. De splitsing van de Noorderdreef levert belangrijke winstpunten op voor het gebied en de weggebruiker:

- een directe ontsluiting levert tijdswinst op voor de weggebruiker;
- de gekozen parallelstructuur maakt gebruik van reeds vastgelegde reserveringen;
- het levert een impuls voor de doorontwikkeling van De Steiger;
- de ontsluitingsstructuur komt tegemoet aan de ontwikkelingsmogelijkheden voor de ambities van Almere Centrum Weerwater.

Eén van de nieuwe verbindingswegen tussen A6 en Noorderdreef in Almere Haven lag in het Ontwerp-Tracébesluit relatief dicht bij de in de zienswijze genoemde sauna. Mede naar aanleiding van de zienswijze is de ontsluitingsweg in het Tracébesluit aangepast en enkele tientallen meters verder van de sauna af gesitueerd.

Voor wat betreft de eventuele toekomstige plannen om de A6 ter hoogte van de Weerwaterzone te overkluizen, wordt verwezen naar het antwoord op de zienswijze 5.1.2.

5.1.2. Zienswijze

Insprekers 52, 61

De eventuele toekomstige overkluizing van de A6 is ongewenst. Niet uitvoeren levert veel besparing op. De overkluizing zou tweedeling van de stadsdelen Almere Haven en Almere Stad tegengaan, maar doet dat niet door de geplande intensieve hoogbouw op de overkluizing. De overkluizing maakt een mogelijke toekomstige verbreding van de A6 onmogelijk, tenzij het ten koste van natuur gaat. Een schaalsprong ná de schaalsprong is niet meer mogelijk omdat dan voor enorme kosten een extra tunnel bijgebouwd moet worden bij de overkluizing Almere Haven.

Antwoord:

De gemeenteraad van Almere heeft zich met de zienswijze op de Trajectnota/MER uitgesproken over de ambitie van de gemeente de A6 (partieel) te overkluizen, anticiperend op de stedenbouwkundige ambitie die bekrachtigd is in de concept Structuurvisie Almere 2.0.

Hierbij gaat het om een toekomstbeeld waar de stad naar toe kan groeien. Het Tracébesluit speelt in op deze gemeentelijke plannen en maakt ze niet onmogelijk. Of en hoe een eventuele overkluizing gaat plaatsvinden en hoe de Weerwaterzone wordt ingericht, is afhankelijk van de plannen die worden ontwikkeld in het kader van de Schaalsprong Almere door de Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater. Bij de verbreding van de A6 is rekening gehouden met de afgesproken groei van Almere, zodat sprake is van een robuuste, toekomstvastе oplossing. Een schaalsprong ná de schaalsprong is daarbij niet aan de orde.

5.1.3. Zienswijze

Insprekers 156, 240

De tweedeling van Almere als gevolg van de A6 is een planologische fout geweest. De nadelige effecten van de aanleg van een snelweg dwars door de stad dienen zoveel mogelijk te worden ingedamd. Dit kan onder meer gebeuren door het aanbrengen van hoge kwaliteit dwarsverbindingen om een goede stedelijke infrastructuur mogelijk te maken. Er dienen daarnaast vooral maatregelen te worden getroffen om de geluidhinder tot een minimum te beperken. De A6 mag Almere niet in tweeën delen.

Antwoord:

Uitgangspunt is dat alle bestaande verbindingen tussen de gebieden aan weerszijden van de A6 gehandhaafd blijven.

Daarnaast voorziet het ontwerp voor de wegverbreding van de A6 in ten minste vijf nieuwe verbindingen over de A6 heen of er onder door, juist om de stedelijke verbindingen waar mogelijk te optimaliseren. Er zullen geluidmaatregelen worden getroffen waar dat nodig is om het geluidsniveau voor de bewoners langs de A6 binnen de wettelijke norm te houden. Voor wat betreft de specifieke geluidmaatregelen wordt verwezen naar het hoofdstuk over geluid.

5.1.4. Zienswijze

Inspreker 21

Als mensen in Almere willen wonen, zorg daar dan ook voor werkgelegenheid.

Antwoord:

Bij de Schaalsprong Almere wordt niet alleen rekening gehouden met de bouw van 60.000 extra woningen, maar ook met de creatie van 100.000 extra arbeidsplaatsen. Dit is uitgangspunt geweest voor het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere.

5.1.5. Zienswijze

Inspreker 349, 351, 352, 353

Insprekers wensen duidelijkheid over de plaats van de nieuwe elektriciteitsmasten. Plaatsing in het Beginbos zou onacceptabel zijn.

Antwoord:

In het kader van het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is geen duidelijkheid te geven over de eventuele plaats van nieuwe elektriciteitsmasten. Het is op dit moment zelfs niet duidelijk of een nieuwe hoogspanningslijn wel door het Beginbos zal gaan. Tennet, de beheerder van het landelijk elektriciteitsnetwerk, doet op dit moment een studie naar een verdubbeling van de capaciteit van het 380 kV net tussen Diemen en de Eemshaven. Deze studie volgt een eigen procedure met eigen inspraakmomenten. Deze procedure staat volledig los van dit Tracébesluit. Een keuze is nog niet gemaakt. Een tracé langs de A6 door Almere is één van de alternatieven tussen Diemen en Lelystad.

5.2. Verkeersveiligheid

5.2.1. Zienswijze

Insprekers 217, 236

Ter hoogte van de afvalberg van het golfterrein zijn een aantal holes zeer dicht bij de voorgestelde A6 gelegen. De verkeersveiligheid ter plaatse zal, bij een ongewijzigde routing en zonder te treffen voorzieningen, in ernstige mate in het gedrang en gevaar komen.

Inspreker verzoekt het Ontwerp-Tracébesluit zodanig te wijzigen dat de 9 holes par 3 baan intact blijft en het veiligheidsprobleem ter zake de holes 14 en 15 van de 18 holes Course wordt geëlimineerd.

Antwoord:

Het wegontwerp is in het Tracébesluit aangepast ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit. Door de aanpassing wordt het weglichaam minder uitgebreid in de richting van de golfbaan. Het resultaat is dat de ontsluitingsweg van de IJsselmeerweg naar de oever van het Gooimeer kan blijven liggen en de 9 holes par 3 baan niet aangepast behoeft te worden. Ook ter hoogte van de holes 14 en 15 van de 18 holes Course zal de afstand tussen A6 en golfbaan groter worden.

Daarmee is volledig tegemoet gekomen aan de zienswijze. Indien desondanks aanvullende voorzieningen uit oogpunt van verkeersveiligheid noodzakelijk zijn, zullen die tijdens de realisatie van het project worden geplaatst.

5.2.2. Zienswijze

Inspreker 248

Aan de zuidkant van A6 komt een nieuwe afslag Gildemark vanaf de Steigerdreef. De Gildemark is nu nog een rustige weg maar zal een drukke weg worden. De huidige weg is te smal om het verkeer verkeersveilig aan te kunnen en zal daardoor leiden tot verbreding van de weg. Is hier rekening mee gehouden?

Antwoord:

De huidige weg is inderdaad niet geschikt voor doorgaand verkeer. Rijkswaterstaat zal in overleg met de gemeente waar nodig maatregelen nemen om sluipverkeer door de wijk zo veel mogelijk te voorkomen.

5.2.3. Zienswijze

Insprekers 262, 268, 274, 306

Door de komst van de nieuwe afslag in Almere Haven zullen de woningen aan de Steiger worden ingesloten door het verkeer. Door de komst van de nieuwe af- en oprit zal de verkeersdrukke sterk toenemen, wat gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid.

Antwoord:

Door de aanleg van de nieuwe aansluitingen van Almere Haven op de A6 zal het verkeer van en naar Almere Haven niet in belangrijke mate toenemen. Het zal wel anders worden verdeeld over de Noorderdreef en de Steigerdreef. De bestaande aansluiting van de Steiger op de Noorderdreef blijft gehandhaafd en op de Steigerdreef komt ook een aansluiting. Van insluiten is dus geen sprake. De toegangen van de Steiger zullen uiteraard verkeersveilig worden uitgevoerd.

5.3. Luchtkwaliteit

5.3.1. Zienswijze

Inspreker 62, 262

De overlast door fijn stof bij de woningen aan De Steiger is niet meegenomen in het onderzoek.

Antwoord:

De Wet milieubeheer kent grenswaarden voor luchtkwaliteit waar aan voldaan dient te worden. Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in heel Nederland, dus ook bij de woningen bij De Steiger, binnen de wettelijke termijnen - zowel vóór als na de openstelling van de verbrede A6 - voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat sprake is van (dreigende) grenswaardenoverschrijdingen, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat in heel Nederland, dus ook bij de woningen aan De Steiger, wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.

5.3.2. Zienswijze

Inspreker 262

De nieuwe geplande weg komt in de achtertuin van de woningen aan de Steiger in Almere.

Inspreker vindt dat fijn stof en uitlaatgassen niet ten goede komen van de gezondheid, en verwacht gezondheidsrisico's op de lange termijn.

Antwoord:

Te hoge concentraties fijn stof en andere luchtverontreinigende stoffen zijn inderdaad niet goed voor de gezondheid. In de Wet milieubeheer zijn daarom grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen opgenomen ter bescherming van de menselijke gezondheid. Het project weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen - zowel vóór als na de openstelling van de verbrede A9 - voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat de luchtkwaliteit minder verbetert dan verwacht, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat in heel Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer. Uit het gezondheidsrapport volgt dat door het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere - vergeleken met de situatie zonder uitvoering van het project - de gezondheidssituatie ten aanzien van luchtkwaliteit en externe veiligheid in beperkte mate verbetert en ten aanzien van geluid in aanzienlijke mate verbetert.

5.3.3. Zienswijze

Insprekers 86, 92, 97, 109, 110, 150, 151, 172, 176, 178, 203, 265, 266, 281, 317-340, 342, 359

Bij te treffen maatregelen rekening houden met aangescherpte norm voor fijnstof (PM_{2,5}).

Resultaatverplichting in Tracébesluit: jaarlijks controleren (door metingen) en rapporteren.

Antwoord:

Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Vanwege het NSL is het niet nodig binnen het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere extra maatregelen te treffen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

In 2009 is een grenswaarde voor een fijnere fractie van fijn stof in de Wet milieubeheer opgenomen. Het betreft de grenswaarde voor PM_{2,5}. Aan deze grenswaarde moet vanaf 1 januari 2015 worden voldaan. Uit de Wet milieubeheer volgt dat tot 1 januari 2015 niet getoetst hoeft te worden aan de grenswaarde voor PM_{2,5} (zie Wm bijlage 2 voorschrift 4.4, lid 2), ook niet als een project na deze datum gevolgen voor de luchtkwaliteit heeft.

Overigens geldt dat PM₁₀- en PM_{2,5}-concentraties sterk zijn gerelateerd. In de analyse⁵ van het Planbureau voor de Leefomgeving is opgenomen dat, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM₁₀ en PM_{2,5}, kan worden gesteld dat als vanaf 2011 aan de grenswaarden voor PM₁₀ wordt voldaan, ook aan de grenswaarden voor PM_{2,5} wordt voldaan. Daarmee is de kans zeer klein dat de norm voor PM_{2,5} wordt overschreden op locaties waar de PM₁₀-norm wordt gehaald⁶. Dit blijkt eveneens uit een analyse die in opdracht van Rijkswaterstaat is uitgevoerd op basis van de meest recente achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor PM₁₀ en PM_{2,5}.

De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. De resultaten van dit meetnet kan inspreker inzien op www.rivm.nl/milieukwaliteit/lucht. Mede op basis van deze meetresultaten worden de te hanteren uitgangspunten voor de rekenmodellen jaarlijks gevalideerd en zo nodig bijgesteld. Zodoende mag redelijkerwijs verwacht worden dat de berekende waarden voor de toekomstige luchtkwaliteit overeen zullen komen met de toekomstig te meten waarden.

5.3.4. Zienswijze

Insprekers 105, 313

Het CO₂-gehalte op De Steiger/Gildemark gaat omhoog (gezondheid omwonende).

Uitstoot van kooldioxide en andere broeikasgassen moet zoveel mogelijk tegen worden gegaan in verband met de klimaatverandering.

Antwoord:

De CO₂-concentraties in de buitenlucht zijn niet schadelijk voor de gezondheid, ook niet langs een drukke weg. CO₂ is geen giftig gas en heeft alleen in hoge concentraties een negatief effect op de gezondheid. Dergelijk hoge concentraties komen niet in de buitenlucht voor. Er is daarom ook geen grenswaarde voor CO₂ opgenomen in de Wet milieubeheer. (In de deze wet zijn alle grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen opgenomen die gericht zijn op de bescherming van de gezondheid van mensen.)

De aandacht voor het terugdringen van CO₂-emissies heeft te maken met het feit dat CO₂ een broeikasgas is. Broeikasgassen zorgen voor de opwarming van de aarde. Over de reductie van CO₂-emissies zijn internationale afspraken gemaakt. Voor het Tracébesluit hoeven de CO₂-emissies en de emissies van andere broeikasgassen niet onderzocht te worden.

⁵ Uitgevoerd in het kader van de jaarlijkse bepaling van de grootschalige concentratiekaarten, PBL, 2010.

⁶ Ook in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is het uitgangspunt dat het ingezette beleid om de PM₁₀-concentraties te verlagen tevens een positief effect heeft op de PM_{2,5}-concentraties.

5.3.5. Zienswijze

Insprekers 270, 301, 323

Inspreker is astmapatiënt. Situatie met luchtverontreiniging maakt het niet beter.

Door de grotere uitstoot van uitlaatgassen is er een verhoogd gezondheidsrisico.

Inspreker wil leven zonder stank, lawaai en vervuiling.

Antwoord:

Te hoge concentraties fijn stof en andere luchtverontreinigende stoffen zijn inderdaad niet goed voor de gezondheid. In de Wet milieubeheer zijn daarom grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen opgenomen ter bescherming van de menselijke gezondheid. Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

5.4. Geluid

Algemeen

In deze Nota van Antwoord worden enkele termen gebruikt die uitleg behoeven. In de onderstaande begrippenlijst worden de belangrijkste begrippen toegelicht.

Saneringswoning

Een saneringswoning is een woning die op 1 maart 1986 een geluidsbelasting hoger dan 60 dB(A) ondervond.

Congestie

De term *congestie* is gelijk aan file of vertraging.

Cumulatieve geluidsbelasting

De *cumulatieve geluidsbelasting* is de geluidsbelasting van meerdere bronnen (zoals wegverkeer, railverkeer, industrie en luchtvaart) bij elkaar opgeteld. De rekenmethode voor het cumuleren is vastgelegd in het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006".

Vigerende wet- en regelgeving

De term *vigerende wet- en regelgeving* houdt in dat het de wet- en regelgeving is die nu van toepassing is.

Hogere waarde

Ontheffingen voor de geluidsbelasting op de gevel worden in de Wet geluidhinder "hogere waarden" genoemd. De hogere waarden betreffen voor dit Tracébesluit de geluidsbelasting die Rijkswaterstaat verwacht voor het jaar 2030, na wijziging van de weg en na uitvoering van de geluidbepalende maatregelen volgens het Tracébesluit. De hogere waarden worden via een formele procedure vastgelegd, nadat vaststaat dat de geluidbelasting op de gevels met doelmatige bron- en overdrachtsmaatregelen niet (verder) kan worden terug gebracht tot de geldende grenswaarde. Bij de geluidsgevoelige gebouwen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, moet worden nagegaan of de geluidsbelasting binnen deze gebouwen voldoet aan de eisen volgens artikel 111a van de Wet geluidhinder. Als deze geluidsbelasting te hoog is, zal Rijkswaterstaat aanbieden de gevels van de geluidsgevoelige ruimten akoestisch te isoleren.

Snelhedenbeleid

De huidige snelheidslimieten zijn gebaseerd op het snelhedenbeleid zoals dat in 1988 met de Tweede Kamer is vastgesteld (Kamerstukken II, 1987-1988, 20 366, nr. 2) en is herbevestigd in de brief van de Minister van Justitie van 18 februari 2003 (Kamerstukken II, 2002-2003, 28 600 XII, nr. 79).

5.4.1. Zienswijze

Inspreker 65

In het ontwerp zijn op verzoek van de gemeente Almere diverse voorzieningen opgenomen, gebaseerd op niet vastgestelde bestemmingen. Deze voorzieningen zijn primair niet gericht op het terugdringen van de geluidbelasting. Door deze voorzieningen nu mee te nemen in het ontwerp ontstaat een onomkeerbaar besluit ten aanzien van toekomstige ontwikkeling en planvorming.

Omdat de ontwikkeling van het verkeer op de Havendreef niet is meegenomen in de berekening, maar geluidswaarden nu wel worden opgerekt, ontstaat de mogelijkheid om de verkeersintensiteit op de Havendreef te vergroten en geeft het de gemeente Almere de gelegenheid om straks nog hogere waarden vast te stellen.

Antwoord:

In het Tracébesluit is een nieuwe toe- en afrit voorzien van de A6 bij de Havendreef. Het Tracébesluit biedt de planologische basis voor deze aanpassing. Daarnaast voorziet het Tracébesluit in een tunnel voor een busverbinding dwars op de A6 ter hoogte van de de Microfoonstraat aan de noordzijde en de Veldweg aan de zuidzijde. De planologische basis voor deze busverbinding wordt in dit Tracébesluit niet geregeld. Er ontstaat daarom geen onomkeerbaar besluit. Voor de busverbinding is een afzonderlijk besluit via een planprocedure nodig.

De voorziene effecten van de nieuwe toe- en afrit van de A6 bij de Havendreef zijn meegenomen in het geluidonderzoek. Daarbij is zowel gekeken naar de effecten van de fysieke aanpassing van de weg als de effecten van extra verkeer die dit eventueel op de Havendreef kan veroorzaken. De nieuwe aansluiting veroorzaakt geen toename van het verkeer op het deel van de Havendreef nabij de woning van de inspreker. De vast te stellen hogere waarde van 49 dB heeft betrekking op het geluid van het verkeer op de A6. Het beïnvloedt niet de geluidgrens die geldt voor het verkeer op de Havendreef. Er is daarom geen sprake van het oprekken van de geluidgrens van de Havendreef.

5.4.2. Zienswijze

Insprekers 4, 40, 110, 153, 197, 212, 284, 298, 342

Er moet rekening gehouden worden met cumulatie van geluid (ook van Schiphol).

Antwoord:

De Wet geluidhinder schrijft voor dat de te beoordelen geluidsniveaus per geluidbron (per afzonderlijke (spoor)weg of luchthaven) bepaald moeten worden. Binnen het (Ontwerp-)Tracébesluit is voor woningen waarvoor een hogere waarde moet worden vastgesteld wel onderzocht wat de gecumuleerde geluidsbelasting is van de relevante geluidbronnen waar deze woning aan wordt blootgesteld. Er wordt pas overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde als uit het gecumuleerde geluidniveau blijkt dat er geen sprake is van een onaanvaardbare geluidsbelasting. Het geluid van Schiphol is bij de gecumuleerde geluidsbelasting meegenomen voor woningen die binnen de 50 dB contour liggen van Schiphol (volgens het Luchthavenbesluit uit 2004). De woningen die in de zone liggen van de A6, liggen buiten deze 50 dB contour.

5.4.3. Zienswijze

Insprekers 4, 40, 52, 61, 65, 66, 84, 96, 101, 106, 107, 108, 114, 122, 145, 212, 240, 244, 246, 249, 254, 263, 280, 286, 296, 301, 307, 349, 355

Er komt meer geluidhinder en er moeten meer geluidsreducerende maatregelen worden genomen op de A6 bij Almere.

Antwoord:

Bij het akoestisch onderzoek is nagegaan of het akoestisch en financieel doelmatig is geluidsreducerende maatregelen (schermen en/of tweelaags ZOAB) te treffen voor de woningen die binnen het onderzoeksgebied liggen. In dit onderzoek is het onderzoeksgebied de wettelijke geluidzone van 600 meter aan weerszijden van de weg. Alleen doelmatige geluidsmaatregelen worden in het kader van het Tracébesluit uitgevoerd. Deze afweging is gemaakt met het landelijk door Rijkswaterstaat gebruikte doelmatigheidscriterium. De afweging vindt plaats per cluster van bij elkaar gelegen woningen.

Bij Almere betekent dit dat op een groot gedeelte tweelaags ZOAB zal worden aangelegd. Bij de meeste woningen is het geluidsniveau in 2030 niet hoger dan in de huidige situatie. Daarmee wordt voldaan aan de grenswaarde uit de Wet geluidhinder. Bij enkele woningen neemt het geluidsniveau echter wel beperkt toe, ondanks de toepassing van tweelaags ZOAB. Om deze toename tegen te gaan, zouden nog aanvullende schermen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de grenswaarde. De akoestische baten van deze schermen wegen echter niet op tegen de financiële lasten hiervan en zijn daarom niet doelmatig. De schermen reduceren te weinig geluid bij de resterende woningen met een geluidknelpunt.

Rond Almere-Haven wordt geen tweelaags ZOAB op de A6 aangelegd, omdat de snelweg hier tussen grondwallen wordt aangelegd. De grondwallen reduceren het geluid. Met deze grondwallen en zonder tweelaags ZOAB wordt voldaan aan de eisen uit de Wet geluidhinder. Vanaf de afslag S104 (Tussenring) in noordelijke richting wordt ook geen tweelaags ZOAB aangelegd. In dit gebied is slechts een gering aantal woningen dat binnen de geluidzone ligt en waarbij de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder wordt overschreden. De akoestische baten wegen in dit gebied daarom niet op tegen de financiële lasten van tweelaags ZOAB.

Meer informatie over de afweging van geluidsreducerende maatregelen is te vinden in het "Bijlage rapport algemene uitgangspunten" dat bij het akoestisch onderzoek van het Tracébesluit is gevoegd.

5.4.4. Zienswijze

Insprekers 49, 55, 64, 146, 181, 305

Insprekers vrezen voor geluidsoverlast van de nieuwe weg langs de Heerlenstraat.

Antwoord:

Van alle nieuw aan te leggen wegen die binnen het tracé van dit project liggen, zijn geluidonderzoeken uitgevoerd. In dat onderzoek is getoetst aan de Wet geluidhinder en is onderzocht of het akoestisch en financieel doelmatig is om geluidsreducerende maatregelen te treffen. Voor de nieuwe wegen bij de Heerlenstraat geldt dat de geluidsniveaus van deze wegen bij alle woningen lager zijn dan het ten hoogst toelaatbare geluidsniveau van 48 dB. Omdat geen geluidknpunten aanwezig zijn, zijn geluidmaatregelen niet overwogen.

Bovendien wordt de bedoelde nieuwe weg in het Tracébesluit naar het zuiden verplaatst, waardoor de geluidssituatie nog beter is dan aanvankelijk is berekend.

5.4.5. Zienswijze

Insprekers 50, 86, 92, 97, 109, 110, 150, 151, 153, 172, 176, 178, 197, 203, 210, 237, 249, 265, 266, 270, 273, 281, 298, 322, 324, 326, 339

Het geluidsniveau in Muiderberg is onacceptabel hoog: 48 dB voor heel Muiderberg, rekening houdend met cumulatie. Er moeten meer maatregelen komen.

Antwoord:

De Wet geluidhinder schrijft voor dat de te beoordelen geluidsniveaus per geluidbron (per weg of spoorweg) bepaald moeten worden. In de aanvullende bestuurlijke overeenkomst die het Rijk met o.a. de gemeente Muiden heeft gesloten, is aangegeven dat de toekomstige geluidsbelasting per geluidbron in de kern van Muiderberg niet meer mag zijn dan het laagste van de volgende geluidsniveaus:

- het berekende geluidsniveau in 2008;
- een eerder afgegeven hogere waarde.

Hierbij geldt dat een geluidsniveau lager dan of gelijk aan 48 dB in alle gevallen toelaatbaar is. De eisen uit zowel de Wet geluidhinder als de bestuurlijke overeenkomst worden in acht genomen en bij vrijwel alle woningen in de kern van Muiderberg wordt het geluidsniveau in de toekomst (2030) lager dan in 2008. Dit is ondanks de wegbreiding en dankzij het grote pakket aan geluidmaatregelen in de vorm van geluidsreducerend asfalt (tweelaags ZOAB) en geluidschermen. Daarbij is in de bestuurlijke overeenkomst afgesproken dat de geluidschermen ter beperking van het geluid door het verkeer op de A6, geplaatst worden aan de noordwestzijde van het spoor. Daarmee wordt niet alleen het geluid van de weg teruggedrongen, maar wordt ook een sterke reductie van het geluid door het spoorverkeer gerealiseerd. Voor een groot deel van de woningen komt het geluid van het spoorverkeer daardoor niet meer boven de voorkeursgrenswaarde voor nieuwbouw langs het spoor van 55 dB. Aanvullend aan dit uitgebreide pakket aan maatregelen worden er daarom niet nog meer maatregelen genomen om de geluidsniveaus verder terug te dringen.

De gecumuleerde geluidsbelasting wordt berekend als voor een woning een hogere waarde moet worden vastgesteld. Er wordt pas overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde als uit het gecumuleerde geluidniveau blijkt dat er geen sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting.

5.4.6. Zienswijze

Insprekers 50, 86, 92, 97, 150, 151, 153, 172, 176, 178, 197, 203, 265, 266, 273, 281, 322

Insprekers willen voor Muiderberg een resultaatverplichting en een jaarlijkse meting opgenomen zien in het definitieve Tracébesluit. Er is sinds de groei van Almere niets gedaan aan het geluid bij Muiderberg.

Antwoord:

De huidige Wet geluidhinder voorziet niet in een regeling om onderzoek naar maatregelen te doen vanwege de autonome toename van de verkeersintensiteit, als deze toename meer blijkt te zijn dan volgens de gebruikte prognose in het Tracébesluit. Alleen als een weg fysiek wordt gewijzigd wordt er getoetst aan de eisen uit de wet. Er is een wetswijziging in voorbereiding waarbij geluidproductieplafonds worden ingevoerd. Met de invoering van deze geluidproductieplafonds wordt de geluidproductie van de snelwegen in de toekomst bewaakt. Bij goedkeuring door het parlement treedt de wetswijziging die deze geluidproductieplafonds regelt medio 2011 of in 2012 in werking. Voor de snelwegen in dit project wordt de geluidproductie dan vastgelegd en begrensd op de uitgangspunten van het Tracébesluit. Daarmee wordt bij invoering van geluidproductieplafonds de omgeving in de toekomst wel beschermd tegen geluidtoename als gevolg van de groei van het verkeer.

Wel kan worden gewezen op de aanvullende bestuurlijke overeenkomst die het Rijk met o.a. de gemeente Muiden heeft gesloten. Daarin is opgenomen dat de toekomstige geluidsbelasting per geluidbron in de kern van Muiderberg niet meer mag zijn dan het laagste van de volgende geluidsniveaus:

- het berekende geluidsniveau in 2008;
- een eerder afgegeven hogere waarde.

Hierbij geldt dat een geluidsniveau lager dan of gelijk aan 48 dB in alle gevallen toelaatbaar is. De eisen uit zowel de Wet geluidhinder als de bestuurlijke overeenkomst worden in acht genomen en bij vrijwel alle woningen in de kern van Muiderberg wordt het geluidsniveau in de toekomst (2030) lager dan in 2008. Dit is ondanks de wegwitbreiding en dankzij het grote pakket aan geluidmaatregelen in de vorm van geluidsreducerend asfalt (tweelaags ZOAB) en geluidschermen. Daarbij is in de bestuurlijke overeenkomst afgesproken dat de geluidschermen ter beperking van het geluid door het verkeer op de A6, geplaatst worden aan de noordwestzijde van het spoor. Daarmee wordt niet alleen het geluid van de weg teruggedrongen, maar wordt ook een sterke reductie van het geluid door het spoorverkeer gerealiseerd. Voor een groot deel van de woningen komt het geluid van het spoorverkeer daardoor niet meer boven de voorkeursgrenswaarde voor nieuwbouw langs het spoor van 55 dB. Aanvullend aan dit uitgebreide pakket aan maatregelen worden er daarom niet nog meer maatregelen genomen om de geluidsniveaus verder terug te dringen.

De gebruikte rekenmethode is gebaseerd op de theoretische kennis over geluid, aangevuld met en geïllustreerd aan een zeer grote hoeveelheid metingen. In opdracht van het Ministerie van VROM (nu Infrastructuur en Milieu) worden jaarlijks permanente geluidmetingen uitgevoerd langs Rijkswegen. Hieruit blijkt dat voor geluid door wegverkeer, tot op afstanden die relevant zijn voor dit onderzoek, berekeningen en metingen goed overeen komen. Om die reden is de door insprekers gewenste jaarlijkse meting niet nodig.

5.4.7. Zienswijze

Insprekers 52, 59, 62, 82, 87, 93, 94, 96, 105, 106, 107, 118, 123, 145, 196, 205, 246, 247, 248, 253, 255, 262, 268; 272, 274, 286, 287, 297, 299, 306

Insprekers vrezen voor geluidsoverlast door de nieuwe weg (Steigerdreef) inclusief optrekkend verkeer bij de stoplichten.

Antwoord:

Het geluidonderzoek van de geplande nieuwe weg door De Steiger (De Steigerdreef) is opgenomen in het Tracébesluit. Bij dit geluidsonderzoek is bij de kruispunten een toeslag ingevoerd vanwege optrekkend verkeer. De geluidsbelasting van deze Steigerdreef is getoetst aan de eisen die de Wet geluidhinder stelt aan nieuwe wegen. Er is hierbij onderzocht of geluidsreducerende maatregelen aan deze weg akoestisch en financieel doelmatig zijn. Alleen doelmatige maatregelen worden uitgevoerd. Op grond van deze doelmatigheidsafweging wordt op een gedeelte van de Steigerdreef tussen de Noorderdreef en de Gildemark stil asfalt aangelegd. Omdat stil asfalt niet geschikt is op locaties met veel optrekkend en kruisend verkeer, kan dit echter niet overal worden aangelegd. Bij de meeste woningen in de geluidzone van de Steigerdreef is het geluidsniveau na aanleg van deze maatregel niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor een nieuwe weg van 48 dB. Het maximale geluidsniveau in 2030 vanwege de Steigerdreef is 53 dB. Dit is lager dan de maximale hogere waarde van 63 dB die geldt bij de aanleg van een nieuwe weg.

5.4.8. Zienswijze

Insprekers 54, 63, 70

Insprekers vrezen voor geluidsoverlast door hogere verkeersbelasting van onderliggende wegen in Muiderberg.

Antwoord:

Het Tracébesluit is gewijzigd op dit onderdeel. In het Tracébesluit wordt de verbinding van de Naarderstraatweg richting de aansluiting Muiderberg op de A6 hersteld. Daardoor zal geen sprake zijn van extra aanbod van vrachtverkeer op onderliggende wegen in Muiderberg.

5.4.9. Zienswijze

Insprekers 61, 240

Insprekers wensen geen verdubbeling van de Hollandse brug omdat door water het geluid extra ver reikt. Inspreker verzoekt om geluidschermen bij de Hollandse Brug.

Antwoord:

In het geluidonderzoek is water in het model ingevoerd als een hard geluidreflecterend oppervlak. Bij de berekening van de geluidsniveaus die bij de woningen optreden, en de bepaling van de geluidsreducerende maatregelen die worden genomen, is dus rekening gehouden met het water. De Wet geluidhinder stelt alleen eisen aan de geluidsniveaus van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Met deze bestemmingen is rekening gehouden bij het bepalen van de geluidsreducerende maatregelen. Er zijn geen eisen gesteld aan geluidsniveaus van recreatiegebieden. Wel zal er op de Hollandse Brug waar mogelijk tweelaags ZOAB worden aangelegd. Op een deel van de brug is het echter fysiek niet mogelijk om tweelaags ZOAB aan te leggen.

Op de noordwestzijde van de Hollandse Brug, dus de kant van het Markermeer-IJmeer, komt een geluidwerende barrière van 80 cm hoog en 1000 meter lang. Deze is in eerste instantie bedoeld om het geluidniveau op het Natura 2000-gebied Markermeer-IJmeer terug te brengen.
Op de noordwestzijde van de Hollandse Brug, dus de kant van het Markermeer-IJmeer, komt een geluidwerende barrière van 80 cm hoog en 1000 meter lang. Deze is in eerste instantie bedoeld om het geluidniveau op het Natura 2000-gebied Markermeer-IJmeer terug te brengen.

5.4.10. Zienswijze

Insprekers 62, 248

De woningen aan De Steiger en Noordmark en Gildemark zijn niet meegenomen in het akoestisch onderzoek.

Antwoord:

Het onderzoeksgebied bij een aanleg of wijziging van een weg beperkt zich tot de wettelijke geluidzone. De geluidzone is 600 meter aan weerszijden van de A6. Binnen deze geluidzone liggen woningen aan De Steiger en Gildemark. De woningen aan de Noordmark vallen buiten deze zone. De woningen op genoemde twee straten die binnen de zone liggen zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek. Op geen van de woningen is sprake van een overschrijding van de grenswaarde. Daarom is daar geen hogere waarde vastgesteld. De geluidzone langs de onderliggende wegen is (binnen de bebouwde kom) 350 meter voor een weg met drie of meer rijstroken en 200 meter voor een weg met een of twee rijstroken. Vanwege de nieuw aan de leggen Steigerdreef zijn alle woningen binnen de zone van de Steigerdreef eveneens in het akoestisch onderzoek meegenomen. Enkel voor woningen aan De Steiger resteert daar na aanleg van een stil wegdek een overschrijding van het geluidsniveau door het verkeer op De Steigerdreef. Voor deze woningen is in het Tracébesluit een hogere waarde vastgesteld. Voor de woningen aan de Noordmark en de Gildemark is geen overschrijding vastgesteld en wordt daarom geen hogere waarde vastgesteld. Wel zijn deze - binnen de wettelijke zone gelegen woningen - meegenomen in de onderzoeken van Noorderdreef en de Steigerdreef.

5.4.11. Zienswijze

Insprekers 62, 65, 66, 92, 97, 108, 110, 197, 247, 273, 296, 298

Insprekers menen dat metingen moeten worden verricht. Insprekers menen dat de berekeningen niet betrouwbaar zijn, de geluidpieken komen boven de normen uit.

Antwoord:

De geluidsniveaus zijn bepaald met berekeningen en niet met metingen. Daarvoor zijn de volgende redenen:

- De Wet geluidhinder schrijft voor dat het geluidsniveau n  de voorgenomen aanpassing van de weg en met de toekomstige verkeersintensiteiten bepaald moet worden. Dat is meestal de situatie 10 jaar na de wegwijziging. Dit geluidsniveau is enkel met berekeningen te voorspellen. Deze situatie is immers nog niet gerealiseerd.
- De Wet geluidhinder schrijft verder voor dat de te beoordelen geluidsniveaus:
 1. betrekking hebben op een jaargemiddeld verkeersbeeld;
 2. gemiddeld zijn over het hele etmaal, waarbij voor de avond en de nacht een straftoeslag wordt meegenomen;
 3. enkel betrekking hebben op het geluid van het verkeer op de te wijzigen weg. Het geluid door andere geluidsbronnen zoals treinverkeer, verkeer op andere wegen en luchtvaartverkeer dient buiten beschouwing gelaten te worden.

Het direct meten van het geluid is daardoor zelfs voor de huidige situatie niet mogelijk. Om uit metingen het geluidsniveau te bepalen, dat nodig is voor toetsing aan de grenswaarden uit de Wetgeluidhinder, is daarom altijd een rekenslag nodig.

De gebruikte rekenmethode is gebaseerd op de theoretische kennis over geluid, aangevuld met en geijkt aan een zeer grote hoeveelheid metingen. In opdracht van het Ministerie van VROM (nu Infrastructuur en Milieu) worden jaarlijks permanente metingen uitgevoerd langs Rijkswegen. Hieruit blijkt dat voor geluid door wegverkeer, tot op afstanden die relevant zijn voor dit onderzoek, berekeningen en metingen goed overeen komen.

De Wet geluidhinder bevat geen normen voor piekgeluiden, nu alle normen zijn gebaseerd op gemiddelden. Om die reden zijn piekgeluiden niet maatgevend voor het al dan niet mogelijk maken van een project.

5.4.12. Zienswijze

Inspreker 65

Inspreker vreest voor geluidsoverlast vanwege de Havendreef.

Antwoord:

De Havendreef ligt bij de woning van de inspreker niet binnen het studiegebied van dit project. Er is conform de Wet geluidhinder onderzocht of het geluid vanwege het verkeer op deze weg, vanwege de aanpassing van de snelweg, met 2 dB of meer zal toenemen ten opzichte van de

situatie dat de snelweg niet zou worden aangepast. Op de Havendreef neemt aan de noordzijde van de A6 het geluidsniveau met 2 dB of meer toe. Bij de woning van de inspreker is deze toename echter minder hoog. De Wet geluidhinder verplicht daarom niet tot het treffen van maatregelen aan de Havendreef ter hoogte van de woning van de inspreker. Het aantal woningen langs de Havendreef aan de noordzijde van de A6 waar hoge geluidsbelastingen optreden, is beperkt. Daarom worden er door Rijkswaterstaat ook aan de noordzijde geen maatregelen getroffen aan deze weg.

5.4.13. Zienswijze

Insprekers 65, 284, 350

De cijfers gelden alleen voor woningen binnen 600 meter van de snelweg. Woningen die verder dan 600 meter van de snelweg gelegen zijn, kunnen mogelijk meer geluidsoverlast hebben (zeker bij bepaalde weersomstandigheden), maar zijn niet meegenomen in de overzichten. Voor de wijk Almere Haven - de Velden zijn alleen de woningen aan de rand meegenomen, maar voor de gehele wijk zal iedere woning een toename van geluid en stof ondervinden.

Antwoord:

De gebruikte geluidzone van 600 meter is de voorgeschreven zone volgens de Wet geluidhinder. Deze zone is beperkt, omdat buiten deze zone de geluidsniveaus over het algemeen lager zijn. De wetgever heeft daarom bepaald dat buiten de zone geen onderzoek hoeft te worden verricht.

5.4.14. Zienswijze

Inspreker 65

De algemene afname van het geluid, zoals door Rijkswaterstaat wordt aangegeven, komt niet zozeer door geluidsbeperkende maatregelen, maar door functionele maatregelen, zoals verhoogde in- en uitvoegstroken. De referentiewaarde van de woningen binnen de 600 meter zone die van deze maatregelen profiteren, is niet vermeld.

Antwoord:

De Wet geluidhinder schrijft voor dat er een toetsing plaats moet vinden aan de geluidsniveaus in de huidige situatie. De huidige situatie is de zogenaamde referentiewaarde en is bepalend voor de geluidgrens. In het Tracébesluit staat aangegeven wat het toekomstige geluidsniveau is. Dat wordt veroorzaakt door de wegaanpassingen, de intensiteitsverhoging en de aanvullende geluidmaatregelen. Ook is vermeld wat het geluidsniveau is zonder deze aanvullende geluidmaatregelen. Er is niet inzichtelijk gemaakt wat de geluidreductie is van verhoogde toe- en afritten. Dit komt omdat het verhogen van deze toe- en afrit geen geluidmaatregel is.

5.4.15. Zienswijze

Inspreker 65

In de berekening is rekening gehouden met schonere auto's (stillere motoren). Het zal veel langer duren voordat het verkeer schoner en stiller is. De geluidsoverlast zal langer aanhouden.

Antwoord:

De gebruikte rekenmethode is het wettelijk voorgeschreven "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006". Hierin is, conform artikel 110g van de Wet geluidhinder, opgenomen dat een aftrek van 2 dB moet worden toegepast om de geluidsniveaus in de toekomstige situatie te berekenen. In het geval van snelwegen is dit voornamelijk een gevolg van stiller wordende banden. Deze verwachting wordt ondersteund door de technische mogelijkheden die thans aanwezig zijn. Stille banden zijn al te koop bij de reguliere garagebedrijven. De overheid heeft een stimuleringsbeleid dat erop gericht is toepassing van stille banden te vergroten. Bij de snelheden die op de snelweg gereden worden, is het band-wegdekgeluid dominant boven het motorgeluid. Stille motoren zullen daarom een zeer beperkte invloed hebben op geluid van verkeer van de snelweg.

5.4.16. Zienswijze

Insprekers 65, 249, 254, 298

Insprekers menen dat (tweelaags) ZOAB geen structurele oplossing vormt. Het kan snel kapot gaan, het is niet duurzaam en het verliest bij regen en na verloop van tijd een deel van zijn geluidsreducerende eigenschappen. ZOAB kan bovendien niet worden toegepast op toe- en afritten.

Antwoord:

Tweelaags ZOAB kan inderdaad niet worden aangelegd op toe- en afritten. Bij het berekenen van de geluidsniveaus is hiermee rekening gehouden. Bij de geluidberekeningen voor het Tracébesluit is uitgegaan van de geluiddempende kwaliteit van tweelaags ZOAB zoals die is aangegeven in het door het CROW.

Rijkswaterstaat legt standaard enkellaags ZOAB aan op snelwegen. Bij geluidknelpunten kan tweelaags ZOAB worden aangelegd als geluidsreducerende maatregel. De kwaliteit van tweelaags

ZOAB moet voor snelwegen daarom vergeleken worden met enkellaags ZOAB en niet met dicht asfalt.

Bij tweelaags ZOAB treedt minder snel vorstschade op dan bij enkellaags ZOAB. Dat de akoestische kwaliteit van tweelaags ZOAB na verloop van tijd of tijdens regen achteruit gaat is correct. Tweelaags ZOAB wordt daarom eerder vervangen, waardoor ook naar de toekomst toe voor geluidreductie gezorgd wordt. Bij de afweging of tweelaags ZOAB financieel doelmatig is op lange termijn, zijn de extra kosten door deze kortere levensduur afgezet tegen de meerkosten van enkellaags ZOAB als gevolg van (vorst)schade.

5.4.17. Zienswijze

Inspreker 66

Er is geen rekening gehouden met de windrichting.

Antwoord:

Wettelijk is voorgeschreven dat het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006" moet worden gebruikt om de geluidsbelasting te bepalen. De geluidberekeningen zijn daarom overeenkomstig dit voorschrift uitgevoerd. Het berekende geluidsniveau is een gemiddelde over een jaar. De windrichting is van invloed op het geluidsniveau en het rekenmodel houdt hier rekening mee. Van de meteorologische condities wordt een gemiddelde over een jaar genomen, net als bij de andere variërende parameters.

5.4.18. Zienswijze

Inspreker 66

Inspreker vreest dat de nieuwe busbaan bij de Microfoonstraat extra geluidsoverlast geeft.

Antwoord:

De busbaan die vanaf de Microfoonstraat zal lopen valt buiten het Tracébesluit. De gemeente zorgt voor de planvorming en de juridische basis die nodig is voor de nieuwe busbaan. Bij de aanleg van deze nieuwe busbaan zal een akoestisch onderzoek moeten plaatsvinden waarbij de nieuwe busbaan wordt getoetst aan de eisen van de Wet geluidhinder.

5.4.19. Zienswijze

Insprekers 77, 212, 249, 254, 273, 280, 349

Insprekers menen dat een hogere waarde moet worden vastgesteld, want nabijgelegen woningen krijgen ook een hogere waarde. De berekende of gemeten geluidsbelastingen van dicht bij elkaar gelegen woningen zijn opvallend verschillend en bij sommige naastgelegen woningen ontbreken de metingen.

Antwoord:

De geluidniveaus bij woningen worden door Rijkswaterstaat niet gemeten, maar berekend. Ingevolge het wettelijk voorgeschreven "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006" zijn berekeningen gedaan bij alle woningen die binnen de wettelijke geluidzone van de snelweg liggen. Deze geluidzone is 600 meter aan beide zijden van de weg. Bij een groep van woningen die erg dicht bij elkaar liggen in hetzelfde gebouw en op dezelfde etage gesitueerd zijn, is ervoor gekozen om één rekenpunt voor meerdere woningen te gebruiken. Dit is de gebruikelijke werkwijze binnen Rijkswaterstaat en is opgenomen in het Handboek Akoestisch Onderzoek Wegverkeer. Dit kan verklaren waarom twee naastgelegen woningen dezelfde berekende geluidsbelasting ondervinden, terwijl bij de naastgelegen woning aan de andere kant een andere geluidsbelasting is berekend. Sommige woningen zullen daarnaast meer of minder profiteren of hinder ondervinden van geluidafschermende of reflecterende objecten in de buurt. Verschillen in de berekende geluidsbelasting van nabije woningen kunnen onder andere ontstaan door kleine variaties in reflecties of afscherming van omringende bebouwing. Hierdoor ontstaan verschillen in de berekende geluidsniveaus.

Een hogere waarde wordt onder andere vastgesteld als de toekomstige - op hele decibellen afgeronde - geluidsbelasting hoger is dan de afgeronde geluidsbelasting in 2010. Ook moet, om een hogere waarde vast te stellen, de toekomstige geluidsbelasting minimaal 49 dB zijn. Vanwege de kleine verschillen vanwege afscherming en reflectie en de afronding van het geluidsniveau, is het mogelijk dat voor de ene woning een hogere waarde wordt vastgesteld, en voor de naastgelegen woning niet. Een uitgebreidere beschrijving wanneer wel en geen hogere waarde wordt vastgesteld is te vinden in het "Bijlagerapport algemene uitgangspunten" behorend bij het akoestisch onderzoek van het Tracébesluit.

Langs het traject worden meerdere geluidreducerende maatregelen genomen. Er blijkt dat voor woning van de inspreker op de G.H. Breitnerlaan in Muiderberg en de Veldweg in Almere, alsmede voor enkele woningen aan de Guadeloupestraat toch nog een hogere waarde moet worden vastgesteld vanwege het geluid van de A6. Voor een drietal woningen op de Muidergouw moet ook een hogere waarde worden vastgesteld vanwege het geluid van de aan te passen Noorderdreef. Bij de woningen van de overige insprekers wordt voldaan aan de voorkeurgrenswaarde.

5.4.20. Zienswijze

Insprekers 77, 254

Geen garantie dat de berekende geluidsbelasting binnen de norm blijft. Inspreker wil in 2030 een meting om de berekeningen te checken en alsnog extra maatregelen te laten nemen.

Antwoord:

De huidige Wet geluidhinder voorziet niet in een regeling om onderzoek te doen naar maatregelen vanwege de autonome toename van de verkeersintensiteit. Alleen als een weg fysiek wordt gewijzigd wordt er getoetst aan de eisen uit de wet. Er is wel een wetswijziging in voorbereiding waarbij geluidproductieplafonds worden ingevoerd. Met de invoering van deze geluidproductieplafonds wordt de geluidproductie van de snelwegen in de toekomst bewaakt. Bij goedkeuring door het parlement treedt de wetswijziging die deze geluidproductieplafonds regelt medio 2011 of in 2012 in werking. Voor de snelwegen in dit project wordt de geluidproductie dan vastgelegd en begrensd op de uitgangspunten van het Tracébesluit. Daarmee wordt bij invoering van geluidproductieplafonds de omgeving in de toekomst wel beschermd tegen geluidtoename als gevolg van de groei van het verkeer.

5.4.21. Zienswijze

Insprekers 92, 97, 249

Het geluid van de A1 is in Muiderberg buiten beschouwing gelaten.

Antwoord:

Het onderzoeksgebied bij een akoestisch onderzoek van een weg beperkt zich tot de wettelijke geluidzone. Bij de A1 is deze geluidzone 600 meter aan weerszijden van de weg. De kern van Muiderberg valt niet in deze geluidzone. De geluidsbelasting in Muiderberg vanwege de A1 behoeft daarom niet getoetst te worden aan de eisen van de Wet geluidhinder.

5.4.22. Zienswijze

Insprekers 96, 195, 196, 205, 246

Insprekers vrezen voor hinder als gevolg van sluipverkeer.

Antwoord:

Er is conform de Wet geluidhinder onderzocht of er wegen zijn, waarbij vanwege de aanpassing van de snelweg, het geluid met 2 dB of meer zal toenemen ten opzichte van de situatie dat de snelweg niet zou worden aangepast. Op de wegen bij de insprekers zal er volgens de verkeersmodellen van Rijkswaterstaat geen zodanige toename van verkeer ontstaan dat de geluidsbelasting stijgt met 2 dB of meer. De verkeerslichten worden zo afgesteld dat de doorstroming over de hoofdverbindingswegen zo optimaal mogelijk verloopt. Daarom worden er door Rijkswaterstaat ook aan de noordzijde geen maatregelen getroffen aan deze weg. Als er onverhoopt een grote mate van sluipverkeer ontstaat, dan zal er in overleg met de gemeente een oplossing gezocht moeten worden naar passende verkeersbeperkende maatregelen.

5.4.23. Zienswijze

Inspreker 96

Inspreker vreest voor geluidsoverlast vanwege de sirenes van brandweer, ambulance en politie op de nieuwe weg.

Antwoord:

Wettelijk is voorgeschreven dat het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006" moet worden gebruikt om de geluidsbelasting te bepalen. De geluidberekeningen zijn daarom overeenkomstig dit voorschrift uitgevoerd. In het voorschrift zijn de emissie-eigenschappen van het verkeer gegeven per voertuigcategorie (licht verkeer, middelzwaar verkeer en zwaar verkeer). De emissies zijn hierbij gebaseerd op eigenschappen van het huidige wagenpark van Nederland. Het gebruik van sirenes bij calamiteiten is hierin niet meegenomen. Het gebruik van sirenes door hulpdiensten zal incidenteel voorkomen, waardoor daartoe geen maatregelen kunnen worden getroffen.

5.4.24. Zienswijze

Insprekers 114, 121, 229, 244, 285

De verlegging van de afslag Almere Haven en de nieuwe ligging van de Noorderdreef zorgen voor meer geluidsoverlast.

Antwoord:

Er is een geluidonderzoek uitgevoerd naar de akoestische effecten van de nieuwe ligging van de Noorderdreef. In het Ontwerp-Tracébesluit is aangegeven dat er geen geluidsreducerende maatregelen nodig zijn. In dit onderzoek bleken echter niet alle gegevens juist te zijn. In het Tracébesluit zijn de invoergegevens verbeterd. In het aanvullend akoestisch onderzoek van het onderliggend wegennet bij het Tracébesluit is de verbeterde berekening opgenomen. De conclusie is dat er op het nieuwe gedeelte van de Noorderdreef stil asfalt zal worden toegepast. Vrijwel alle woningen langs de Noorderdreef voldoen met het toepassen van stil asfalt aan de

voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Dit komt mede doordat de verkeersintensiteit op de Noorderdreef ten noorden van de nieuw aan te leggen Steigerdreef zal verminderen omdat de aansluiting op de A6 wordt gesplitst. Voor drie woningen aan de Muidergouw zal nog een hogere waarde moeten worden vastgesteld.

5.4.25. Zienswijze

Inspreker 117

Er wordt niet uitgegaan van realistische verkeersgegevens, anders zou de norm wel overschreden worden.

Antwoord:

De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd met de meest actuele inzichten in de toekomstige verkeersintensiteiten. Op basis van deze intensiteiten is beoordeeld of sprake is van een normoverschrijding.

5.4.26. Zienswijze

Insprekers 145, 152, 263

Om het geluidsniveau op het peil van nu te houden zullen gevels etc. beter moeten worden geïsoleerd. Kunnen insprekers ervan uitgaan dat de kosten hiervan door Rijkswaterstaat worden gedragen?

Antwoord:

Voor woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, zal een aanvullend geluidsonderzoek plaatsvinden. Dit vindt plaats na vaststelling van het Tracébesluit. In dit geluidsonderzoek wordt nagegaan of voldaan wordt aan de maximale geluidsniveaus binnen de woning (de "binnenwaarde"). Als de binnenwaarde hoger blijkt te liggen dan de maximale norm hiervoor, worden op kosten van Rijkswaterstaat gevelmaatregelen aangeboden.

5.4.27. Zienswijze

Inspreker 153

Het geplande scherm van 1 meter langs het spoor is onvoldoende om het geluid van de A6 te weren. Het effect van ZOAB moet wel erg groot zijn om het huidige geluidsniveau te doen verlagen.

Antwoord:

Er is een berekening uitgevoerd waarbij het geluidsniveau zonder geluidsreducerende maatregelen in 2030 is berekend. Zonder maatregelen zou in de periode van 2008 tot 2030 een toename zijn van het geluidsniveau van 1,5 tot 2 dB. (Een toename van 2 dB komt ongeveer overeen met een stijging van 60% van de verkeersintensiteit.) Door het toepassen van tweelaags ZOAB wordt het geluidsniveau met ongeveer 2 dB gereduceerd ten opzichte van enkellaags ZOAB. Door het extra scherm zal het geluidsniveau nog verder dalen. De woning van inspreker profiteert ook van het scherm van 4 meter dat aan het noordelijke deel langs het spoor ligt.

5.4.28. Zienswijze

Insprekers 153, 273

Eigen metingen laten al veel waarden boven 53 dB zien, wat volgens het Ontwerp-Tracébesluit ook het geluidsniveau in 2030 is. Hoe is dit te verklaren?

Antwoord:

De Wet geluidhinder schrijft voor dat de te beoordelen geluidsniveaus:

- betrekking hebben op een jaargemiddeld verkeersbeeld (voor geluidpieken bestaan voor wegen geen normen);
- gemiddeld zijn over het hele etmaal, waarbij voor de avond en de nacht een straftoeslag wordt meegenomen;
- per geluidbron (per weg of spoorweg) bepaald moeten worden.

Bij metingen treedt vaak stoorlawaai op, waardoor het niet zeker is of alleen het geluid van de beoogde geluidbron wordt geregistreerd. Om deze reden wordt geluid berekend en niet gemeten. Een vergelijking tussen de gemeten geluidsniveaus van de inspreker en de berekende geluidsniveaus is met de gegeven informatie niet mogelijk. Geluidmetingen zijn, naast bovengenoemde problemen, zeer sterk afhankelijk van de exacte locatie, de intensiteit en snelheid van het verkeer op het moment van meten en de instellingen van de geluidmeter. De door inspreker verrichte metingen zijn om die reden niet representatief.

5.4.29. Zienswijze

Insprekers 212, 284

Er zijn afwijkingen in de berekeningen tussen het MER en het Ontwerp-Tracébesluit.

Antwoord:

De afwijkingen worden veroorzaakt door de verschillende onderzoeksdoelen en -methoden. De berekeningen die in het MER zijn gedaan, zijn bedoeld om een globale indruk te krijgen van de milieugevolgen van de verschillende wegontwerpvarianten. Het detailniveau van het MER is dusdanig dat varianten onderling goed vergelijkbaar zijn. Het geeft een eerste indruk van de geluidmaatregelen op lokaal niveau. Op basis van onder andere dit MER neemt de Minister van Infrastructuur en Milieu een standpunt in waarbij de minister kiest voor één variant. Pas in het (Ontwerp)Tracébesluit wordt een gedetailleerde uitwerking gemaakt van deze variant. Bij deze gedetailleerde uitwerking wordt op een groter detailniveau de inpassing bepaald voor diverse aspecten waaronder geluid. Bij deze gedetailleerde uitwerking is niet de onderlinge vergelijking tussen de wegontwerpvarianten van belang, maar de inpassing op lokaal niveau. Pas in het (Ontwerp)Tracébesluit wordt per woning de geluidsbelasting onderzocht met verschillende mogelijke geluidsreducerende maatregelen. Een en ander verklaart de afwijkingen tussen het MER en het Tracébesluit.

5.4.30. Zienswijze

Inspreker 229

Het bedrijf van inspreker wordt in het rapport "Akoestisch onderzoek Ontwerp-Tracébesluit SAA – hoofdrapport deel D" van 12 februari 2010 ten onrechte niet genoemd als bestemming die niet als geluidgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder kwalificeert maar waar uit een oogpunt van bescherming tegen geluidhinder toch rekening mee moet worden gehouden.

Antwoord:

De Wet geluidhinder schrijft voor welke objecten geluidgevoelig zijn. Daarnaast wordt op grond van jurisprudentie ook rekening gehouden met de geluidsniveaus bij woonboten. Voor bedrijven worden echter geen geluidsreducerende maatregelen genomen indien in redelijkheid te verwachten is dat er geen significant nadeel is te verwachten. Er zijn wel geluidberekeningen uitgevoerd op het bedrijfsgebouw. Daaruit blijkt dat de geluidsniveaus door aanpassing van de weg en inclusief de voorgenomen maatregelen in 2030 lager zijn dan in de huidige situatie. Dat komt door aanleg van geluidsreducerend asfalt (tweelaags ZOAB) en de grondwallen langs de weg ten oosten van de afrit.

5.4.31. Zienswijze

Insprekers 202, 240

Verminder de hinderlijke geluidsdruk in de groengebieden langs de A6. De recreatieve zones zullen intensiever gebruikt gaan worden als de snelweg wordt ingedamd.

Antwoord:

De Wet geluidhinder stelt alleen eisen aan de geluidsniveaus van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. De intentieovereenkomst Almere A6 (gesloten door de Ministers van V&W, VROM en LNV, de provincie Flevoland en de gemeente Almere) is gericht op "...het streven van de partijen om er samen voor te zorgen dat er een kwaliteitsverbetering plaatsvindt, ook voor die gebieden die weliswaar een belangrijk gebruik kennen, maar een formele status hiervoor ontberen." Tevens staat er vermeld: "Het plaatsen van schermen is daarbij een oplossingsvorm die door Partijen niet geambieerd wordt". Bij het bepalen van de geluidsreducerende maatregelen is rekening gehouden met geluidgevoelige bestemmingen. Daarbij is ook rekening gehouden met de inpassingsvorm die samen met de gemeente Almere is overeengekomen. Het betreft hier de aanleg van een grondwal in combinatie met het realiseren van een maaiveldligging van de A6. Het tweelaags ZOAB dat op grote delen van de A6 wordt aangelegd en de grondwallen langs de A6 ter hoogte van Almere-Haven zorgen er echter voor dat ook in de groengebieden het geluidsniveau lager wordt of gelijk blijft aan de huidige geluidsniveaus.

5.4.32. Zienswijze

Inspreker 247

Het kappen van de bomen tussen het huis van inspreker en de A6 zorgt voor toename van de geluidsrui. Het verschil tussen zomer en winter is nu al merkbaar.

Antwoord:

Het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 houdt geen rekening met beplanting. Uit metingen blijkt dat de invloed van beplanting op meetresultaten

verwaarloosbaar is. Het verschil in geluidsniveau in de zomer en winterperiode wordt doorgaans veroorzaakt door verschillen in temperatuur en de vochtigheid van het wegdek.

5.4.33. Zienswijze

Insprekers 249, 298

Onderzoek ProRail wordt opnieuw uitgevoerd met stiller materiaal. Hoe realistisch is dat dit stillere materiaal er ook in volle omgang is op het moment dat de toename op het spoor een feit is (gelet op de lange levensduur van treinen: ca. 30 jaar).

Antwoord:

Het Tracébesluit toetst de geluidsniveaus van het wegverkeer. Voor OV-SAAL is een aparte procedure waarin dergelijke afwegingen gemotiveerd worden en mogelijke knelpunten verwerkt worden.

5.4.34. Zienswijze

Inspreker 249

Geluidskaart 2006 geeft een geluidsbelasting van 55-59 dB voor G.H. Breitnerlaan in Muiderberg. Aangenomen mag worden dat er sprake is geweest van een toename tot 2008. Volgens tabellen in het Ontwerp-Tracébesluit is het huidige niveau (stand still 2008) veel lager. Hoe kan dat?

Antwoord:

De in het Tracébesluit berekende geluidsbelasting voor de G.H. Breitnerlaan vanwege de A6 is maximaal 54 dB. Op deze waarde is een aftrek van 2 dB toegepast conform artikel 110g van de Wet geluidhinder. De feitelijk berekende geluidsbelasting in 2008 op de G.H. Breitnerlaan is daarom maximaal 56 dB. Op de geluidsniveaus van de EU-geluidkaart van 2006 is deze aftrek niet toegepast. Daarbij komt dat de EU-geluidkaart het geluidsniveau van de A6 en A1 samen heeft berekend. De berekende geluidsniveaus van het Tracébesluit en de EU-geluidkaart zijn daarom met elkaar in overeenstemming.

5.4.35. Zienswijze

Inspreker 249

Is het reëel om het doelmatigheidsprincipe voor de weg toe te passen als de schermen op grote afstand van de weg geplaatst worden (namelijk langs het spoor bij Muiderberg). Er moeten relatief hoge kosten gemaakt worden voor hogere schermen om eenzelfde geluidsreductie te halen in vergelijking met het plaatsen van schermen langs de weg.

Antwoord:

Bij grote afstanden tussen de weg en het geluidscherm wordt de geluidreductie vanwege het scherm inderdaad minder groot. Om toch voldoende reductie te behalen wordt het scherm dat langs het spoor geplaatst wordt hoger dan het scherm dat langs de A6 geplaatst zou moeten worden. De kosten van de maatregelen zijn daarom inderdaad hoger. Bij de aanvullende bestuurlijke overeenkomst is afgesproken dat voldaan wordt aan stand-still 2008. Daarbij is geen rekening gehouden met een doelmatigheidscriterium. Dat betekent dat deze duurdere oplossing niet getoetst wordt op doelmatigheid.

5.4.36. Zienswijze

Inspreker 249

In de Wet geluidhinder wordt uitgegaan van daggemiddelden. Mensen ervaren de piekbelasting (en hebben daar hinder van) en niet de gemiddelden.

Antwoord:

Uit onderzoek blijkt dat er een duidelijk verband bestaat tussen de gemiddelde geluidsbelasting L_{den} (waarbij voor de avond en nacht een toeslag in rekening wordt gebracht) en de mate waarin mensen gehinderd worden door het geluid. Dit verband tussen het aantal gehinderden en het geluidsniveau is veel minder aanwezig als uitgegaan wordt van de piekbelasting. Daarbij komt dat de piekbelasting van vrijwel elke snelweg nagenoeg gelijk is, omdat op elke snelweg het op enig moment voor zal komen dat er tegelijkertijd meerdere zware motorvoertuigen langsrijden. Op basis van onderzoeksresultaten heeft de wetgever besloten dat de geluidsniveaus worden berekend conform het wettelijk vastgestelde "Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006". Hierin is opgenomen dat er gerekend moet worden met jaargemiddelden. Door het geluid van het gemiddelde te reduceren wordt ook het piekgeluid minder. Daarbij worden de schermen in Muiderberg geplaatst langs het spoor, zodat de geluidsbelasting die wordt veroorzaakt door de weg en het spoor samen, wordt verminderd.

5.4.37. Zienswijze

Insprekers 4, 114, 262, 263, 284, 286, 296

Gevelisolatie is een oplossing, maar daarmee zal de geluidsoverlast in de tuin of terras of bij slapen met open ramen niet worden beperkt.

Antwoord:

De Wet geluidhinder stelt eisen aan de geluidsbelasting aan de buitenkant van de woningen. In eerste instantie wordt dan ook beoordeeld op welke wijze het mogelijk is het geluid in de tuin of op het terras te beperken. Als de geluidsniveaus ondanks de gestelde eisen niet tot de grenswaarde uit de Wet geluidhinder teruggebracht kunnen worden, is Rijkswaterstaat verplicht het geluid in de woning tot de grenswaarde terug te brengen. Als daarvoor gevelisolatie vereist is, dan wordt dit aangeboden. Hierbij wordt geen rekening gehouden met de voor de ruimte benodigde ventilatie middels een ventilatierooster of een 'raam op een kier'. Wat nodig is, is via regelgeving vastgelegd. Gevelisolatie biedt geen oplossing voor een open raam. En ook niet voor het verminderen van geluid in tuinen of terrassen. Het toepassen van tweelaags ZOAB als geluidmaatregel wel. Dit is op het grootste deel van de A6 in het besluit opgenomen.

5.4.38. Zienswijze

Inspreker 263

Geluidberekening is niet aan beide zijden van de woning uitgevoerd.

Antwoord:

De geluidsbelasting moet worden onderzocht per woning. Hierbij wordt de zijde van de woning met de hoogste geluidsbelasting in het onderzoek meegenomen, voor alle verdiepingen van die zijde. Alleen als een woning zodanig gelegen is dat op meerdere zijden vergelijkbare geluidsniveaus te verwachten zijn, wordt het geluidsniveau op meerdere zijden berekend. Een uitzondering hierop vormen "dove" gevels: dit zijn gevels zonder te openen ramen of deuren. Bij dove gevels worden geen geluidberekeningen uitgevoerd.

5.4.39. Zienswijze

Insprekers 249, 318

Insprekers vrezen voor veel lawaai van composteerbedrijf en vliegtuigen alsook de A1. Er wordt meer recht gedaan aan de werkelijkheid (de ervaren overlast) als ook deze geluidsoverlast in de cumulatie van geluid wordt meegenomen.

Antwoord:

In dit project worden de geluidsniveaus getoetst van de aan te passen snelwegen. Alleen als er een hogere waarde voor een woning wordt vastgesteld, dient ingevolge de Wet geluidhinder ook de gecumuleerde geluidsbelasting te worden berekend. Bij deze gecumuleerde geluidsbelasting worden de relevante geluidbronnen meegenomen in de berekening. Voor het geluid van Schiphol wordt er gerekend tot de 50 dB contour volgens het Luchthavenbesluit 2004. De woning van de inspreker ligt buiten deze contour. Het geluid van industrielaawaai (waar het composteerbedrijf onder valt) wordt alleen meegenomen als de woning ligt in de zone van het industrieterrein. Het composteerbedrijf heeft echter geen zone, en is daarom niet meegenomen bij de bepaling van de gecumuleerde geluidsbelasting. Deze gehanteerde cumulatiemethode is conform de Wet geluidhinder. Er zijn in de bestuurlijke overeenkomst geen aanvullende afspraken gemaakt over een andere rekenmethode. De op deze wijze berekende gecumuleerde geluidbelasting is voor de woningen van de insprekers maximaal 59 dB. Volgens de Wet geluidhinder moet beoordeeld worden of voor woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, deze gecumuleerde geluidbelasting niet onaanvaardbaar hoog is. Omdat 59 dB lager is dan de maximaal te verlenen hogere waarde van 68 dB, is hier geen sprake van een onaanvaardbaar hoog geluidsniveau.

5.4.40. Zienswijze

Insprekers 349, 355

Geluidwerende maatregelen aan beide kanten van de A6 zijn een voorwaarde en dienen altijd in overleg met de omwonenden getroffen te worden, maar mogen nooit leiden tot grootschalige opoffering van enig groen.

Antwoord:

Er is onderzocht welke maatregelen akoestisch en financieel doelmatig zijn. Alleen doelmatige maatregelen worden uitgevoerd. Bij Almere is tweelaags ZOAB doelmatig, maar geluidschermen of een geluidwal niet. Bij Almere Haven wordt de weg teruggebracht tot maaiveld en tussen grondwallen geplaatst. De locatie en de hoogte van deze grondwallen is in overleg met de gemeente Almere tot stand gekomen. Door de grondwallen ontstaat een groene inpassing van de rijksweg. Er is door geluidwerende maatregelen in het Tracébesluit op te nemen in Almere geen grootschalige opoffering van groen.

5.4.41. Zienswijze

Inspreker 53

Inspreker vreest overlast tijdens de bouw.

Antwoord:

Enige overlast tijdens de bouw kan inderdaad optreden. De aannemer zal tijdens de bouw echter moeten werken binnen wettelijke verplichtingen op gebied van geluid en trillingen. In het contract met de aannemer zullen daartoe verplichtingen worden opgelegd. Bij de gunning van de werkzaamheden zal Rijkswaterstaat de geluidhinder tijdens de bouw meewegen in de keuze van de aannemer. Daarnaast stelt de gemeente bij het afgeven van de omgevingsvergunning (voormalige bouwvergunning) eisen ter beperking van de geluidhinder tijdens de bouw. Daar moet de aannemer aan voldoen.

5.5. Landschap

5.5.1. Zienswijze

Inspreker 250

Archeologisch onderzoek: Niet wordt onderbouwd waarom verder onderzoek niet nodig is in deelgebied 5 naar locatie met een hoge verwachting voor een vuursteenvindplaats.

Antwoord:

In deelgebied 5 (de A6) komen pleistocene zandopduikingen voor waarvoor een hoge verwachting geldt voor vuursteenvindplaatsen uit de steentijd. Deze liggen echter dieper dan 2 m beneden maaiveld. Dit is beneden de verstoringsdiepte van de graafwerkzaamheden die zullen worden uitgevoerd in het kader van dit project. In twee selectiegebieden van de gemeente Almere waar het pleistoceen mogelijk dicht aan het maaiveld verwacht wordt is wel archeologisch veldwerk uitgevoerd.

5.5.2. Zienswijze

Inspreker 248

Handhaving groene strook ter hoogte Weerwater lijkt belangrijker dan geluid-, licht- en verkeersoverlast voor bewoners.

Antwoord:

De wens de groene strook ter hoogte van het Weerwater in het kader van de wegwitbreiding van de A6 vrij te houden komt voort uit de wens de strook beschikbaar te houden voor ontwikkelingen in de toekomst.

De gemeente Almere heeft het voornemen om in het kader van de Schaalsprong Almere (doorgroei van de stad met 60.000 extra woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen) het gebied tussen het Weerwater en Almere Haven (de 'Weerwaterzone' o.g. 'Almere Centrum Weerwater') verder te ontwikkelen. Almere Centrum Weerwater vormt een cruciale plek in de toekomstplannen van Almere. Dit is vastgelegd in raadsbesluiten en de (ontwerp) Structuurvisie Almere 2.0.

De gemeente Almere heeft voorgesteld de gebruikskwaliteit van de plek te optimaliseren door de A6 ter plaatse van de aansluiting Almere Haven op maaiveld te leggen en hem te splitsen in twee zogenoemde halve aansluitingen, zodat het tussenliggende gebied aangeterpt kan worden en op termijn overkluisd. Hierdoor worden de randvoorwaarden voor de voorgenomen gebiedsontwikkeling geoptimaliseerd.

Rijkswaterstaat heeft, gegeven deze plannen en de politieke besluitvorming die hierover al heeft plaatsgevonden, gezocht naar een ontwerp van de A6 en de aansluiting van Almere Haven dat daar rekening mee houdt en optimaal aansluit bij de plannen die de gemeente ontwikkelt voor dit gebied. Dit heeft geleid tot de voorgestelde ontsluiting. De Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater ontwikkelt op dit moment plannen voor de definitieve inrichting van het gebied voor zover dat buiten de directe invloedssfeer van de A6 is gelegen. Ter hoogte van Almere Haven zal de A6 op maaiveld tussen twee geluidwallen worden gerealiseerd waardoor mogelijke geluids- en lichtoverlast voor omwonenden wordt weggenomen.

5.5.3. Zienswijze

Inspreker 61

Het behoud van een 800 meter brede strook tussen Almere Haven en Almere Stad is gewenst.

Antwoord:

Deze zienswijze houdt geen verband met de Weguitbreiding Schiphol, Amsterdam, Almere. De Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater neemt de planvorming voor de invulling van de betreffende strook ter hand en zal de komende twee jaar een gebiedsontwikkelingsplan ontwikkelen en vastleggen via een bestemmingsplanprocedure. Inbreng en inspraak is hierop mogelijk.

5.5.4. Zienswijze

Inspreker 61

Verzoek tot vervangen Hollandse Brug door tunnel. Dit creëert een recreatiegebied van Stichtse Brug tot Blocq van Kuffeler ten behoeve van recreanten in Almere en omgeving.

Antwoord:

In een vroeg stadium van de studie zijn tunnelvarianten afgefallen vanwege de hoge kosten in relatie tot de per saldo zeer beperkte voordelen. Het realiseren van een tunnel is derhalve niet doelmatig gebleken.

5.5.5. Zienswijze

Insprekers 65, 66

Inpassing A6 in (toekomstig) stedelijk gebied Almere: visie ontbreekt/is onduidelijk met betrekking tot belevingswaarde weggebruiker, behoud kwaliteit van leven omwonenden, natuur/landschap. Door uitbreiding A6 in zuidelijke richting komt De Velden in 600 meter zone te liggen. Paralleldreef wordt opgebroken en groen teruggeplaatst tussen Hogering en Havendreef. Welk visie zit hier achter? Het groene karakter De Velden wordt geweld aangedaan.

Antwoord:

De keuze voor uitbreiding van de A6 naar de zuidzijde tussen de Hollandse Brug en Almere Haven is het gevolg van de aanwezigheid van vaste punten in de bestaande situatie en de voorschriften voor het ontwerp van autosnelwegen. Ter plaatse van de Hollandse Brug en ter plaatse van de Hoge Ring is het niet mogelijk de uitbreiding aan de noordzijde te realiseren als gevolg van de aanwezigheid van de spoorlijn resp. (toekomstige) bebouwing. Ook de ruimte tussen de bestaande A6 en Almere Poort en Almere Stad bleek onder andere vanwege de extra geluidsoverlast, die dat tot gevolg zal hebben, niet beschikbaar. In combinatie met het vanuit de verkeersveiligheid gemotiveerde ontwerpuitgangspunt dat een autosnelweg een vloeiend, zo gestrekt mogelijk verloop moet hebben, bleek een uitbreiding naar de zuidzijde de beste oplossing.

Om de effecten daarvan te verzachten wordt voor de inpassing van de A6 ter plaatse van het Kromslootpark en het Beginbos een apart plan ontwikkeld met als doel de bestaande waarden van beide gebieden zoveel mogelijk te behouden of te compenseren. Daarbij worden omwonenden betrokken. Dit plan betreft een voorlopig ontwerp voor de herinrichting van de rand van Zilverstrand, Kromslootpark en Beginbos, die door de verbreding van de A6 wordt vernietigd. Het gebied is deel van de Ecologische Hoofdstructuur. Kwantitatief wordt het verlies in het Oostvaarderswold gecompenseerd (131 ha), kwalitatief moet de rand inclusief een aantal bijzondere, aangetaste ecologisch waardevolle biotopen, worden hersteld. Tegelijkertijd willen Staatsbosbeheer en de gemeente elders in het gebied beplanting herstellen en eventuele andere maatregelen realiseren. Ook moet als gevolg van de wegverbreding de hoofdgasleiding die pal naast de A6 ligt en Almere van gas voorziet plaatselijk worden verlegd, hetgeen het gebied nog verder belast. Vandaar dat in de 'Stuurgroep A6-zone' (V&W, VROM, Almere, Flevoland en Staatsbosbeheer) is besloten een gezamenlijke studie uit te zetten om te komen tot een voorlopig ontwerp.

5.5.6. Zienswijze

Insprekers 240, 247

Door het verwijderen van de obstakels tussen de A6 en woningen neemt het geluid toe. Woongenot is belangrijker dan mooi uitzicht vanaf de A6. Er moet een mooie geluidwerende oplossing gezocht worden. Het gaat om het deel van de A6 tussen de Hollandse Brug en Almere Buiten.

Antwoord:

Bij het bepalen van de benodigde geluidwerende maatregelen langs de A6 is de Wet geluidhinder in acht genomen. Daar waar het akoestisch onderzoek heeft uitgewezen dat (extra) geluidswerende maatregelen langs de A6 op basis van de Wet geluidhinder niet nodig zijn, worden geen geluidsschermen of -wallen geplaatst. Op dit traject wordt wel tweelaags ZOAB aangelegd. Als gevolg hiervan wordt bij een groot aantal woningen in dit gebied voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Voor ca. 30 woningen, gelegen tussen de Veldweg en de Veldwierde, moet echter nog een hogere waarde worden vastgesteld. Deze hogere waarde is maximaal 50 dB.

5.5.7. Zienswijze

Inspreker 62

Door de komst van de nieuwe afslag Almere Haven en de bijbehorende kruising worden woningen aan De Steiger ingesloten door – toenemend verkeer.

Antwoord:

De Steiger wordt op de nieuwe weg aangesloten. Dit verandert niet door de nieuwe weg tussen de Noorderdreef en de A6. Alleen het verkeer van en naar Almere Haven in de richting van Lelystad en Almere Buiten zal gebruik maken van de nieuwe weg. De weg zal dus minder druk zijn dan de

huidige Noorderdreef. Een enorme toename van de verkeersdruk is niet te verwachten, omdat Almere Haven voor zover dat door de Noorderdreef wordt ontsloten nog maar beperkt zal groeien.

5.5.8. Zienswijze

Inspreker 248

De woningen aan de Brugmark, Noordmark, Gildemark en De Steiger zullen hinder ondervinden van de verlichting aan de nieuwe weg Noorderdreef A6 aansluiting.

Antwoord:

Dit betreft de aanvoerweg naar de nieuwe (halve) aansluiting op de A6, van en naar richting Lelystad ter vervanging van een deel van de te vervallen bestaande aansluiting. Er wordt naar gestreefd de hinder zo veel mogelijk te beperken. De bewoners in de directe omgeving van de Steigerdreef zullen betrokken worden bij het uitwerken van het inpassingsplan 'Steigerdreef'. De Werkmaatschappij Almere centrum Weerwater, die door de gemeente Almere wordt geleid, zal dit planproces overzien.

5.5.9. Zienswijze

Inspreker 349, 351, 352, 353

Bewoners van Muidergouw en omgeving pleiten voor beperkte grondwallen langs de A6 in Almere, zodat verkeer net uit beeld is.

Antwoord:

In het landschapsplan dat als bijlage bij het Ontwerp-Tracébesluit is gevoegd worden suggesties gedaan voor inpassing van de A6. Het Landschapsplan heeft als inspiratie gediend voor het Tracébesluit. In het Tracébesluit zijn de definitieve keuzes omtrent de te nemen maatregelen en landschappelijke inpassing opgenomen. Een grondwal wordt wel aangelegd in de zone langs het Weerwater. Ten westen van de afslag bij de Noorderdreef wordt deze grondwal niet aangelegd. Een geluidswal wordt ook niet aangelegd aan de westzijde van deze afslag, omdat deze geluidmaatregel financieel/akoestisch niet doelmatig is.

5.5.10. Zienswijze

Insprekers 273, 349, 351, 352, 353

Bezwaar tegen het feit dat het geplande geluidsscherm tussen de Hollandse brug en de A1 niet over de gehele afstand 4,5 m wordt.

Bezwaar tegen beperkte grondwallen in Almere, waardoor het verkeer net uit beeld is.

Antwoord:

Bij het bepalen van geluidmaatregelen worden de eisen uit zowel de Wet geluidhinder als de bestuurlijke overeenkomst met o.a. de gemeente Almere in acht genomen. Bij vrijwel alle woningen in de kern van Muiderberg wordt het geluidniveau in de toekomst (2030) lager dan in 2008. Dit is ondanks de wegbreiding en dankzij het grote pakket aan geluidmaatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (tweelaags ZOAB) en geluidschermen. Daarbij is in de bestuurlijke overeenkomst afgesproken dat de geluidschermen ter beperking van het geluid door het verkeer op de A6, geplaatst worden aan de noord-westzijde van het spoor. Daarmee wordt niet alleen het geluid van de weg teruggedrongen, maar wordt ook een sterke reductie van het geluid door het spoorverkeer gerealiseerd. Voor een groot deel van de woningen komt het geluid van het spoorverkeer daardoor niet meer boven de voorkeursgrenswaarde voor nieuwbouw langs het spoor van 55 dB. Aanvullend aan dit uitgebreide pakket aan maatregelen worden er daarom niet nog meer maatregelen genomen om de geluidniveaus verder terug te dringen.

5.6. Bodem en water

5.6.1. Zienswijze

Inspreker 155

De effecten van de ingrepen op het waterhuishoudkundig systeem van het tracé moeten onderzocht worden, in het bijzonder bij het Kromslootpark en Beginbos. Hierbij gaat het zowel om de kwaliteit als de kwantiteit van het water in het gebied.

Antwoord:

Bij het Tracébesluit hoort een Waterbeheerplan. Voor het Kromslootpark is hierin, in overleg met het Waterschap Zuiderzeeland, opgenomen dat bij de verlegging van bermsloten aan de zuidzijde van de A6, de peilvakgrenzen mee opschuiven, opdat niet op het Kromslootpark wordt geloosd (blz. 146-148 van het Waterbeheerplan). Het Kromslootpark blijft verder gevrijwaard van (licht) verontreinigd wegwater, doordat het een hoger peil heeft dan het belendend peilvak met daarin de verlegde bermsloot. Op de peilscheiding voorziet een stuw in het handhaven van de peilverschillen. Tegelijkertijd worden de aanwezige kwelstromen niet beïnvloed door de bermsloot.

Er vindt dus enige verlegging van waterlopen plaats, maar die beïnvloeden de waterkwaliteit en -kwantiteit van het gebied niet.

Ter hoogte van het Beginbos komt naast de bermsloot een brede compensatiesloot. Door opzetten van het bestaande peil vindt er geen negatief waterhuishoudkundig effect op het Beginbos plaats.

5.7. Natuur

5.7.1. Zienswijze

Insprekers 65, 66

Inspreker geeft aan dat het tracé van de A6 ter hoogte van het Kromslootpark en het Beginbos in structureel bos ligt. Inspreker is van mening dat dit bos behouden moet blijven omdat de Boswet van toepassing is. In Almere zijn geen gebieden meer die kunnen worden aangewezen voor herbeplanting. Er moet meer aandacht gegeven worden aan de ecologische waarde van beide bossen. Aan de zijde van het Kromslootpark en het Beginbos zouden op en tegen het talud bomen of struiken geplant kunnen worden, waardoor een natuurlijk landschap wordt gecreëerd en een deel van de verplichte groencompensatie weer terug komt in het gebied.

Antwoord:

De Boswet is inderdaad van toepassing. Bij aantasting dient een zelfde oppervlakte bos, van dezelfde natuurkwaliteit, terug te komen. In Almere is weinig ruimte voor compensatie van bos. Rijkswaterstaat heeft daarom samen met de provincie Flevoland besloten om nieuw bos aan te planten in het Oostvaarderswold. Omdat het een aantal jaar duurt voordat nieuw aangeplant bos tot volle wasdom is gekomen, wordt er ongeveer 1,3 keer zoveel aangeplant als er verloren gaat. Op de langere termijn ontstaat er zo meer loofbos dan voorheen aanwezig was.

Het herplanten van bomen tegen het talud bij het Kromslootpark en het Beginbos is een bruikbare suggestie, die we bij de realisatie van het project zullen meenemen waar de mogelijkheden bestaan en ze niet conflicteren met wensen van de gemeente Almere.

Rijkswaterstaat laat samen met de gemeente, Staatsbosbeheer en provincie Flevoland een plan maken voor de herinrichting van Zilverstrand, Kromslootpark en Beginbos, waarbij het behoud van de ecologische waarde van deze gebieden centraal staat.

5.7.2. Zienswijze

Inspreker 60

Het natuurgebied dat door verbinding A6-A9 wordt aangetast moet genereus gecompenseerd worden. En een aquaduct in de A1 bij Muiden.

Antwoord:

Er vindt volgens wettelijke maatstaven voldoende natuurcompensatie plaats voor de aantasting die het gevolg is van de A6-A1-A9 verbreding. De fysieke aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur wordt één op één gecompenseerd in de vorm van inrichting van nieuwe natuur, en in de vorm van een financiële compensatie ten behoeve van een programma voor langjarig weidevogelbeheer. De realisatie van nieuwe natuur is in een aantal gevallen in oppervlakte groter dan datgene wat verloren gaat, in verband met de langdurige ontwikkeltijd van bepaalde typen natuur. Dit is volgens de zogenaamde Spelregels die door het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (nu Ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie) zijn opgesteld, en waar de Provincies Noord-Holland en Flevoland, als bevoegde gezagen, op toezien.

Er wordt een aquaduct in de A1 bij Muiden aangelegd. Bovendien wordt dit aquaduct verbreed met een ecodeel, voor de migratie van dieren.

5.7.3. Zienswijze

Inspreker 47

Ecologie ter hoogte van het Kromslootpark moet beter ingevuld worden dan alleen maar groen uitzicht aan weerszijden van de A6. De Minister moet de gemeente hierop aanspreken.

Antwoord:

Er wordt zeker aandacht besteed aan de ecologie ter hoogte van het Kromslootpark. Een belangrijke toevoeging wordt de ecologische verbinding ter plaatse van de Hoge Ring (ecopassage). Tevens wordt aandacht gegeven aan de waterkwaliteit en waterkwantiteit van het gebied. Voor het gebied wordt een nieuw inrichtingsplan opgesteld met expliciete aandacht voor de ecologie. Rijkswaterstaat heeft hierin het voortouw. Gemeente, Provincie en Staatsbosbeheer nemen ook deel en direct aanwonenden worden bij de planvorming betrokken.

5.7.4. Zienswijze

Inspreker 207

Er is volgens insprekers in het ontwerp onvoldoende rekening gehouden met een dwarsverbinding onder de A6 voor een ongestoorde voortzetting van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) van de Oostvaardersplassen aan de noordzijde naar de zuidzijde richting Zilverstrand.

Het daarvoor aan te leggen kunstwerk staat in het Ontwerp-Tracébesluit beschreven als 'eventueel aanleg kunstwerk'. Dit biedt onvoldoende garanties. Daarom wordt ervoor gepleit dat het nieuw aan te leggen kunstwerk 60 voorziet in een halfnatte én droge doorgang voor flora en fauna en een goede fiets- en wandelverbinding.

Antwoord:

Rijkswaterstaat bereidt met Almere de inrichting van dit gebied voor, met als uitgangspunt dat op de door inspreker bedoelde locatie een ecologische voorziening (kunstwerk) komt. De voorziening is louter ecologisch (half droog, half nat); de fiets- en wandelverbinding komt op een andere plek (Guilmetpad) te liggen. Op deze manier wordt verzekerd dat voldoende rekening wordt gehouden met de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

De bedoelde ecologische verbinding is opgenomen in het Tracébesluit. Rijkswaterstaat bereidt met de gemeente Almere, Staatsbosbeheer en de provincie Flevoland een plan voor de herinrichting van Zilverstrand, Kromslootpark en Beginbos voor, waarbij het behoud van de ecologische waarde van deze gebieden centraal staat.

5.7.5. Zienswijze

Insprekers 349, 350, 351, 352, 353, 355

Het is onvoldoende duidelijk op welke locatie en op welke wijze de natuurcompensatie in de Weerwaterzone plaatsvindt. Insprekers zijn van mening dat de overkluizing van de Weerwaterzone in de toekomst mede gebruikt moet worden voor recreatieve voorzieningen, met behoud of versterking van de robuuste EHS. Er moet een juridische toekomstgarantie komen voor de oppervlakte robuust groen.

Antwoord:

In de Weerwaterzone is geen sprake van aantasting van de EHS. Er is op deze locatie namelijk geen sprake van de EHS. De overige groencompensatie vindt plaats in de wegbermen en lussen langs de A6. Compensatie van de EHS vindt plaats in het Oostvaarderswold. In het Tracébesluit blijven de bestaande groen- en recreatievoorzieningen grotendeels in stand, maar er gaat wél circa 11 hectare wegbeplanting verloren. Voor de kap van wegbeplanting bestaat conform de Boswet een compensatieplicht. De wegbeplanting worden herplant.

Los van het Tracébesluit werkt de gemeente Almere in de Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater aan plannen voor de ontwikkeling van dat gebied op langere termijn.

5.7.6. Zienswijze

Inspreker 155

Insprekers pleiten ervoor de mitigerende maatregelen in bijlage 10 Compensatie- en mitigatieontwerp, bij deelgebied 5, concreet vast te leggen door meetbare specificaties. Deze maatregelen mogen niet onderhevig zijn aan versobering. Met name de faunapassages dienen zo te worden uitgevoerd dat hun functioneren en effectiviteit niet in gevaar komt.

Antwoord:

Uitgangspunt bij de nadere uitwerking van het Tracébesluit, zullen zijn de mitigerende maatregelen zoals opgenomen in het Tracébesluit (bijlage 5) en het daarbij behorende Compensatie- en mitigatieontwerp. De specificaties voor mitigerende maatregelen worden pas in de realisatiefase vastgelegd. Ten behoeve van het Kromslootpark/Beginbos/Zilverstrand-gebied wordt een inrichtingsplan opgesteld, waarin ook vastgesteld wordt wat de eisen aan faunapassages zijn. Er is al een programma van eisen voor de faunapassage Hoge Ring opgesteld. Faunapassages elders langs de A6 dienen, afhankelijk van de locatie, geschikt te zijn voor kleine zoogdieren en amfibieën, mogelijk de ringslang, en in een beperkt aantal gevallen ook voor dieren tot het formaat van een ree.

5.7.7. Zienswijze

Insprekers 202, 349, 350, 351, 352, 353, 355

Verschillende insprekers geven aan dat het areaal bos dat in Almere verloren gaat door de wegverbreding ook in Almere gecompenseerd moet worden. De compensatie van bos binnen de lussen heeft geen waarde omdat daar niet gerecreëerd kan worden. Verder is natuurcompensatie volgens insprekers in het Oostvaarderswold te ver verwijderd van de plaats waar de natuur verdwijnt. Bovendien wordt daar ook los van de verbreding van de A6 al natuur ontwikkeld. Ook wordt opgemerkt dat de natuurcompensatie in het Oostvaarderswold in strijd is met de intentieovereenkomst.

Insprekers zijn van mening dat natuurcompensatie alleen daar plaats dient te vinden waar het verloren gaat als gevolg van de verbreding van de A6 en nergens anders. Insprekers wensen dit te wijzigen overeenkomstig de intentieovereenkomst.

Antwoord:

Voor het realiseren van natuurdoelen is een grote aaneengesloten oppervlakte natuur wenselijk. Die ruimte is binnen de gemeente Almere niet aanwezig, Om die reden is het Oostvaarderswold als compensatiegebied voor verloren gegane EHS de beste optie. Dichtbij gelegen locaties waar een

dergelijk aantal hectares bos kan worden gerealiseerd, zijn niet voorhanden binnen de provincie Flevoland.

De herplant langs de weg en in de lussen van de A6 betreft alleen de compensatie voor verloren gegane wegbeplanting, niet voor de bossen.

Daarnaast wordt een voorstel voorbereid door Rijkswaterstaat in samenwerking met de gemeente Almere en provincie Flevoland, om de natuurkwaliteit en de geschiktheid voor de openlucht recreatie van een aantal gebieden nabij de A6 (Kromslootpark, Zilverstrand, Beginbos) te verbeteren en te verbreden.

5.7.8. Zienswijze

Inspreker 349, 351, 352, 353

Insprekers pleiten voor uitbreiding van de A6 aan de noordzijde, tussen de Paralleldreef en de A6, omdat daardoor minder bos verloren gaat.

Antwoord:

De keuze voor uitbreiding van de A6 naar de zuidzijde tussen de Hollandse Brug en Almere Haven is het gevolg van de aanwezigheid van vaste punten in de bestaande situatie en de voorschriften voor het ontwerp van autosnelwegen. Ter plaatse van de Hollandse Brug en ter plaatse van de Hoge Ring is het niet mogelijk de uitbreiding aan de noordzijde te realiseren als gevolg van de aanwezigheid van de spoorlijn resp. (toekomstige) bebouwing. Ook de ruimte tussen de bestaande A6 en Almere Poort en Almere Stad bleek onder andere vanwege de extra geluidsoverlast, die dat ten gevolg zal hebben, niet beschikbaar. In combinatie met het vanuit de verkeersveiligheid gemotiveerde ontwerpuitgangspunt dat een autosnelweg een vloeiend, zo gestrekt mogelijk verloop moet hebben, bleek een uitbreiding naar de zuidzijde de beste oplossing. Bos dat verloren gaat, zal worden gecompenseerd.

Om de effecten daarvan te verzachten wordt voor de inpassing van de A6 ter plaatse van het Kromslootpark en het Beginbos een apart plan ontwikkeld met als doel de bestaande waarden van beide gebieden zoveel mogelijk te behouden of te compenseren. Daarbij worden omwonenden betrokken.

5.7.9. Zienswijze

Inspreker 349, 351, 352, 353

De Havendreef zou middels H-vormige wegen ontsloten moeten worden omdat dit minder bos en groen onttrekt.

Antwoord:

In de praktijk zal er bij de gekozen oplossing niet of nauwelijks meer bos en groen verloren gaan. In de 'lussen' van de op- en afritten wordt immers groen gecompenseerd. Er is gekozen voor de voorgestelde oplossing om redenen van verkeersveiligheid. Bij de oplossing die inspreker voorstelt, wordt de afstand tussen in- en uitvoegstroken van de Hoge Ring en van de Havendreef op de A6 zo klein dat het verkeersbeeld door het in- en uitvoegen te turbulent wordt.

5.7.10. Zienswijze

Inspreker 257

Inspreker wijst op de aanwezigheid van orchideeën en/of bijzondere paddenstoelsoorten bij het Zilverstrand nabij de Hollandse Brug en de locatie A6 nabij de Eksterweg. Hier zou nader onderzocht moeten worden of extra beschermende maatregelen mogelijk zijn.

Inspreker betwijfelt of er rekening wordt gehouden met het in stand houden van de huidige wildonderdoorgangen (ecopassages).

Antwoord:

Bij de voorbereiding van de realisatie zal hier rekening mee worden gehouden. Beschermde planten, waaronder orchideeën en de bijzondere paddenstoelsoorten worden bij de aanleg zoveel mogelijk ontzien. Bij het uitgevoerd Flora- en faunaonderzoek zijn de paddenstoelen overigens niet aangetroffen. Bij informatiebijeenkomsten te Almere is Rijkswaterstaat al eerder op deze orchideeën en paddenstoelen gewezen. Bij de realisatie wordt gewerkt volgens de RWS gedragscode t.b.v. omgang met beschermde flora en fauna, en een ecologisch protocol opgesteld aan de hand waarvan paddenstoelen en overige flora en fauna zo veel mogelijk ontzien worden. Zo nodig wordt aanvullend onderzoek uitgevoerd.

De huidige onderdoorgangen worden op een aantal plekken mede geschikt gemaakt als ecopassage en er komt een aantal nieuwe onderdoorgangen, deels met een gecombineerde functie als ecopassage. De huidige ecopassages blijven gehandhaafd en worden waar nodig aangepast aan de veranderde omstandigheden (verlenging, lichttoetreding, inrichting).

5.7.11. Zienswijze

Insprekers 114, 155, 280

Compensatie van te onttrekken bos naar elders is geen compensatie voor bewoners van Almere Haven. Kromslootpark en Beginbos vertegenwoordigen cultuurhistorische waarden die bij inrichting zwaar moeten meewegen. Verzoek om bomen dichtbij te compenseren voor het aanzicht. Er is een toezegging gedaan door Almere dat het uitzicht richting Kromslootpark volledig groen blijft.

Antwoord:

Voor de herinrichting van het Kromslootpark en het Beginbos ter plaatse van de verbreding van A6 wordt een plan ontwikkeld, waarbij de ecologische waarden en bijzondere ecotopen die door de verbreding van de A6 verloren gaan worden hersteld. Daarbij worden omwonenden betrokken. De verloren gegane oppervlakte natuur, die deel uit maakt van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), kan niet ter plaatse worden gecompenseerd. Dat is alleen mogelijk in het Oostvaarderspolder, waar de provincie nieuwe EHS ontwikkelt en dat als compensatiegebied is aangewezen voor de EHS, die elders verloren gaat.

De overige natuur- en boscompensatie vindt plaats in de wegbermen en lussen langs de A6.

5.7.12. Zienswijze

Inspreker 148

Een deel van de weidegebieden op locatie Spittershoek zal aangetast worden door het Tracébesluit. Inspreker verzoekt om voldoende aandacht te geven aan de inpassing van weidegebieden.

Antwoord:

Er zal voldoende aandacht gegeven worden aan de inpassing van de weidegebieden. In samenwerking met onder meer de gemeente Almere worden de voorstellen voor landschappelijk inpassing verder uitgewerkt.

5.8. Verkeerscijfers

5.8.1. Zienswijze

Inspreker 257

Het nut van de voorgenomen plannen voor de aanleg van een nieuwe aansluiting (de meest noordelijke) bij Almere (Havendreef) is inspreker niet duidelijk.

Antwoord:

De gemeente Almere heeft het voornemen om in het kader van de Schaalsprong Almere (doorgroei van de stad met 60.000 extra woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen) het gebied tussen het Weerwater en Almere Haven (de 'Weerwaterzone' o.g. 'Almere Centrum Weerwater') verder te ontwikkelen. Almere Centrum Weerwater vormt een cruciale plek in de toekomstplannen van Almere. Dit is vastgelegd in raadsbesluiten en de Ontwerp Structuurvisie Almere 2.0.

De gemeente Almere heeft voorgesteld de gebruikskwaliteit van de plek te optimaliseren door de A6 ter plaatse van de aansluiting Almere Haven op maaiveld te leggen en hem te splitsen in twee zogenoemde halve aansluitingen, zodat het tussenliggende gebied aangeterpt kan worden en op termijn overkluist. Hierdoor worden de randvoorwaarden voor de voorgenomen gebiedsontwikkeling geoptimaliseerd.

Rijkswaterstaat heeft, gegeven deze plannen en de politieke besluitvorming die hierover al heeft plaats gevonden, gezocht naar een ontwerp van de A6 en de aansluiting van Almere Haven dat daar rekening mee houdt. Hierbij zijn verschillende ontsluitingsalternatieven afgewogen. De splitsing van de Noorderdreef levert belangrijke winstpunten op voor het gebied en de weggebruiker:

- Een directe ontsluiting levert tijdswinst op voor de weggebruiker.
- De gekozen parallelstructuur maakt gebruik van reeds vastgelegde reserveringen met minimale introductie van nieuw asfalt.
- Het levert een impuls voor de doorontwikkeling van De Steiger.
- De ontsluitingsstructuur komt het meest tegemoet aan ontwikkelingsmogelijkheden voor Almere Centrum Weerwater.

5.8.2. Zienswijze

Inspreker 244

Moet de A6 wel voorbereid worden op overkluizing? Is er dan wel voldoende rekening (in het tracé) gehouden met het eventueel later moeten toevoegen van extra rijstroken (bij toenemende verkeersdruk)? Moeten dus nu al de op- en afritten verplaatst worden?

Antwoord:

Van een overkluizing van de A6 is op dit moment nog geen sprake. De Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater gaat plannen ontwikkelen voor de inrichting van de Weerwaterzone in de

toekomst. Hierbij is gedeeltelijke overkluizing of overbouwing van de A6 zeker een optie. Het ontwerp houdt hier rekening mee. Voorliggend ontwerp houdt hier rekening mee. Ook houdt het ontwerp rekening met een ontwikkeling van Almere inclusief de Schaalsprong. Binnen dat gegeven is het toevoegen van extra rijstroken in de toekomst nu niet aan de orde, maar wel mogelijk binnen het huidige ontwerp.

5.8.3. Zienswijze

Insprekers 66, 300

Verbreden van de A6 is overbodig.

Antwoord:

Onderzoek toont aan dat in de huidige spitsuren de hoeveelheid verkeer van Almere naar Amsterdam (ochtendspits) en van Amsterdam naar Almere (avondspits) file veroorzaakt op zowel de A1, A9, A10 en A6. Deze file zal, wanneer niets aan de situatie wordt veranderd, verergeren met alle milieugevolgen van dien. Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere lost de files niet op, maar zorgt in de toekomst voor een betere doorstroming van het verkeer, hetgeen tevens positieve effecten heeft op het woon- en leefklimaat.

5.8.4. Zienswijze

Inspreker 9

De uitbreiding van Almere in combinatie met de wegutbreiding leidt tot meer verkeer waardoor het gewenst geluidniveau in 2030 niet gehaald wordt.

Antwoord:

Ten aanzien van het onderdeel geluid is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het Tracébesluit voldoet aan de regelgeving uit de Wet geluidhinder.

Bij de geluidberekeningen is rekening gehouden met de uitbreiding van Almere. In de verkeerscijfers van 2030 die gebruikt zijn in het geluidonderzoek, is de toename van het verkeer door zowel het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere als de uitbreiding van Almere – voor zover die in de gemeentelijke plannen is opgenomen – verwerkt.

5.9. Externe Veiligheid

5.9.1. Zienswijze

Inspreker 208

Als gevolg van de voorgenomen wegutbreiding moeten mogelijk een aantal stortplaatsvoorzieningen worden verplaatst. Deze objecten ontbreken ten onrechte in bijlage 5 van het Ontwerp-Tracébesluit (te verwijderen objecten). Tevens is niet duidelijk waar deze objecten naartoe worden verplaatst en hoe de beheersbaarheid van de stortplaats en de veiligheid voor de omgeving daarbij worden gewaarborgd. Van belang is onder meer de stortgasfakkelinstallatie, waarin het uit de stortplaats vrijkomende stortgas wordt verbrand. In verband met explosiegevaar geldt rondom de installatie een veiligheidscirkel, waarbinnen bepaalde activiteiten verboden zijn.

Antwoord:

De opmerking is correct. Het wegontwerp is op dit punt zodanig aangepast dat de betreffende voorzieningen kunnen blijven staan.

5.10. Ontwerp

5.10.1. Zienswijze

Insprekers 43, 54, 63, 70, 136, 137

Het ontwerp maakt bedrijven aan de Naarderstraatweg slecht bereikbaar terwijl de huidige ontsluiting richting de A6 goed is. De afslag staat nog wel in het ontwerp maar de aansluitende parallelweg loopt niet meer door. Dit leidt tot ongewenst omrijden (van vrachtverkeer) door een woonwijk.

Antwoord:

Het Tracébesluit is gewijzigd op dit onderdeel. In het Tracébesluit wordt de verbinding van de Naarderstraatweg richting aansluiting Muiderberg op de A6 hersteld.

5.10.2. Zienswijze

Insprekers 49, 181

Er is een weg gepland vanaf de A6 langs McDonald's en Marché richting Heerlenstraat, die aansluit op de Oorweg. Inspreker vraagt zich af waarom die nieuw aan te leggen weg zover richting Heerlenstraat moet lopen. Het lijkt inspreker mogelijk om de weg meteen voorbij het parkeerterrein van bovenvermelde bedrijven een rechte hoek naar rechts te laten maken.

Inspreker stelt voor om de lus van de afslag ter hoogte van het Weerwater aan de noordzijde van de A6 bij Stedenwijk-Zuid minder ver richting Heerlenstraat laten lopen en dus dicht bij de A6 richting Oorweg te leiden. De te verleggen busbaan kan hiervoor wordt gebruikt. Indien de weg wordt aangelegd zoals getekend, zal geluidsoverlast het gevolg zijn, nog afgezien van waardevermindering van de koopwoningen in de Heerlenstraat.

Antwoord:

Het Tracébesluit is gewijzigd op dit onderdeel. In het Tracébesluit zal de bedoelde weg op grotere afstand van de woningen worden gelegd. Daarbij wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van het tracé van de Oorweg en de busbaan die daar zijn functie verliest.

5.10.3. Zienswijze

Insprekers 350, 355

Ten behoeve van de ontsluiting van het recreatiegebied Zuidoever Weerwater wordt voorgesteld om de Noorderdreef door te trekken en de parallelweg tussen McDonald's en Havendreef te benutten voor wegverbreding.

De afrit Almere Haven zou moeten aansluiten op de Noorderdreef.

Richting Zuidoever Weerwater zou het viaduct een stukje eerder moeten worden geplaatst en de grote lus zou achterwege moeten worden gelaten door een T-kruising of rotonde aan te leggen en dan de weg schuin naar beneden te laten lopen.

Richting Almere Haven kan de bocht andersom.

De hogedrukaardgastransportleiding met de bijbehorende ruimtelijke bepalingen moet in het Tracébesluit worden opgenomen.

Antwoord:

De gemeente Almere heeft het voornemen om in het kader van de Schaalsprong Almere (doorgroei van de stad met 60.000 extra woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen) het gebied tussen het Weerwater en Almere Haven (de 'Weerwaterzone' o.g. 'Almere Centrum Weerwater') verder te ontwikkelen. Almere Centrum Weerwater vormt een cruciale plek in de toekomstplannen van Almere. Dit is vastgelegd in raadsbesluiten en de Structuurvisie Almere 2.0.

De gemeente Almere heeft voorgesteld de gebruikskwaliteit van de plek te optimaliseren door de A6 ter plaatse van de aansluiting Almere Haven op maaiveld te leggen en hem te splitsen in twee zogenoemde halve aansluitingen, zodat het tussenliggende gebied aangeterpt kan worden en op termijn overkluisd. Hierdoor worden de randvoorwaarden voor de voorgenomen gebiedsontwikkeling geoptimaliseerd.

Rijkswaterstaat heeft, gegeven deze plannen en de politieke besluitvorming die hierover al heeft plaatsgevonden, gezocht naar een ontwerp van de A6 en de aansluiting van Almere Haven dat daar rekening mee houdt. Hierbij zijn verschillende ontsluitingsalternatieven afgewogen. De splitsing van de Noorderdreef levert belangrijke winstpunten op voor het gebied en de weggebruiker:

- Een directe ontsluiting levert tijdswinst op voor de weggebruiker.
- De gekozen parallelstructuur maakt gebruik van reeds vastgelegde reserveringen met minimale introductie van nieuw asfalt.
- Het levert een impuls voor de doorontwikkeling van De Steiger.
- De ontsluitingsstructuur komt het meest tegemoet aan ontwikkelingsmogelijkheden voor Almere Centrum Weerwater.

Dit heeft geleid tot de voorgestelde ontsluiting. De Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater ontwikkelt een gebiedsontwikkelingsplan, waarin de definitieve inrichting van het gebied wordt bepaald. Hierop zal inspraak mogelijk zijn.

De aardgastransportleiding die vanaf knooppunt Muiderberg tot Almere Haven aan de zuidzijde langs de A6 ligt, zal gedeeltelijk worden verlegd. In samenhang met het herinrichten van Kromslootpark en Beginbos als gevolg van de verbreding van de A6 zal waar nodig een nieuw tracé worden bepaald dat in bestemmingsplannen moet worden vastgelegd.

5.10.4. Zienswijze

Inspreker 53

Inspreker stelt voor om de nieuwe dreef door de Steiger anders aan te leggen, namelijk ter hoogte van de Oude Waterlandseweg. Dit voorkomt boskap, dure kruisingen met busverkeer en geluidwerende voorzieningen. De ontsluiting op het punt met de Noorderdreef moet gehandhaafd worden.

In het Ontwerp-Tracébesluit vervalt de paralleldreef en wordt de weg naar de Havendreef alleen bereikbaar via de A6. Omdat de oprit richting Amsterdam naar Strumeypad is verplaatst, wordt de afstand naar de Havendreef 1,5 kilometer langer, wat tot extra autokilometers leidt.

Antwoord:

De gemeente Almere heeft het voornemen om in het kader van de Schaalsprong Almere (doorgroei van de stad met 60.000 extra woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen) het gebied tussen het Weerwater en Almere Haven (de 'Weerwaterzone' o.g. 'Almere Centrum Weerwater') verder te ontwikkelen.

Almere Centrum Weerwater vormt een cruciale plek in de toekomstplannen van Almere. Dit is vastgelegd in raadsbesluiten en de Ontwerp Structuurvisie Almere 2.0. De gemeente Almere heeft voorgesteld de gebruikskwaliteit van de plek te optimaliseren door de A6 ter plaatse van de aansluiting Almere Haven op maaiveld te leggen en hem te splitsen in twee zogenoemde halve aansluitingen, zodat het tussenliggende gebied aangeterpt kan worden en op termijn overkluisd. Hierdoor worden de randvoorwaarden voor de toekomstige gebiedsontwikkeling geoptimaliseerd.

Rijkswaterstaat heeft, gegeven deze plannen en de politieke besluitvorming die hierover al heeft plaatsgevonden, gezocht naar een ontwerp van de A6 en de aansluiting van Almere Haven dat daar rekening mee houdt. Hierbij zijn verschillende ontsluitingsalternatieven afgewogen. De splitsing van de Noorderdreef levert belangrijke winstpunten op voor het gebied en de weggebruiker:

- Een directe ontsluiting levert tijdswinst op voor de weggebruiker.
- De gekozen parallelstructuur maakt gebruik van reeds vastgelegde reserveringen met minimale introductie van nieuw asfalt.
- Het levert een impuls voor de doorontwikkeling van De Steiger.
- De ontsluitingsstructuur komt het meest tegemoet aan ontwikkelingsmogelijkheden voor Almere Centrum Weerwater.

Dit heeft geleid tot de voorgestelde ontsluiting. De Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater ontwikkelt een gebiedsontwikkelingsplan, waarin de definitieve inrichting van het gebied wordt bepaald. Hierop zal inspraak mogelijk zijn.

De aanleg van de verbinding tussen Noorderdreef en de op- en afritten van de A6 van/naar Lelystad op het tracé van de Waterlandse weg zou te veel ruimte wegnemen van het te ontwikkelen gebied in de Weerwaterzone. Daarom is daar nadrukkelijk niet voor gekozen. Binnen de gemeente ontwikkelt de Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater op dit moment plannen voor de definitieve inrichting van het gebied voor zover dat buiten de directe invloedssfeer van de A6 is gelegen.

De op- en afrit voor verkeer van en naar de richting Amsterdam wordt overigens gesitueerd ter hoogte van het Fontanapad. Ter hoogte van het Sturmeypad komen de op- en afritten van en naar de richting Lelystad. Verkeer richting Amsterdam en Havendreef dient gebruik te maken van de op- en afritten van en naar de richting Hollandse Brug ter plaatse van het huidige Fontanapad. Er is daardoor geen sprake van extra autokilometers op de route tussen Almere Haven en de Havendreef. De bestaande parallelweg langs de A6 tussen de bestaande aansluiting Almere Haven en de Havendreef en de Hoge Ring verliest zijn functie door de aanleg van de parallelbanen langs de A6.

5.10.5. Zienswijze

Inspreker 59

Inspreker heeft voorkeur voor ontsluiting via het zogenaamde "gitaar"-ontwerp. Dit voorkomt aantasting van het woongenot in Gildemark.

Antwoord:

De gemeente Almere heeft het voornemen om in het kader van de Schaa sprong Almere (doorgroei van de stad met 60.000 extra woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen) het gebied tussen het Weerwater en Almere Haven (de 'Weerwaterzone' o.g. 'Almere Centrum Weerwater') verder te ontwikkelen. Almere Centrum Weerwater vormt een cruciale plek in de toekomstplannen van Almere. Dit is vastgelegd in raadsbesluiten en de Ontwerp Structuurvisie Almere 2.0.

De gemeente Almere heeft voorgesteld de gebruikskwaliteit van de plek te optimaliseren door de A6 ter plaatse van de aansluiting Almere Haven op maaiveld te leggen en hem te splitsen in twee zogenoemde halve aansluitingen, zodat het tussenliggende gebied aangeterpt kan worden en op termijn overkluisd. Hierdoor worden de randvoorwaarden voor de toekomstige gebiedsontwikkeling geoptimaliseerd. De gemeenteraad heeft inmiddels gekozen voor de ontsluiting van de Weerwaterzone volgens het ontwerp dat door Rijkswaterstaat is overgenomen in het Tracébesluit, omdat bij nader inzien aanleg van de verbinding tussen Noorderdreef en de op- en afritten van de A6 van/naar Lelystad volgens de 'gitaar'-variant onvoldoende opties voor de gebiedsontwikkeling in de Weerwaterzone open liet. De Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater gaat plannen ontwikkelen voor de definitieve inrichting van het gebied voor zover dat buiten de directe invloedssfeer van de A6 is gelegen.

5.10.6. Zienswijze

Inspreker 132

Het verleggen van het busbaantracé door de Steiger heeft als risico dat uitbreiding van de bestaande bebouwing richting het huidige langzaam-verkeertracé niet meer mogelijk is, terwijl daar op basis van het bestemmingsplan wel mogelijkheden toe zijn. Door het aan te leggen busbaantracé ontstaat er extra geluidsoverlast, wat tot een waardevermindering van het object kan leiden.

In de aanlegfase zijn bedrijven slechter bereikbaar en bestaat er risico op gevelscheuren, verzakkingen. Dit verstoort het productieproces van de gebruikers van bedrijfspanden.

Antwoord:

Het object van inspreker wordt niet benadeeld door het verleggen van de busbaan over de Steiger, maar door de aanleg van de nieuwe dreef door de Steiger tussen Noorderdreef en de nieuwe halve aansluiting nabij het Sturmeypad. Na aanleg van deze verbinding is vergroting van de kavel niet meer mogelijk. Ook zal het geluidniveau op de gevel toenemen.

Ten aanzien van de waardedaling van de woning geldt het volgende. Op grond van artikel 20 van het Tracébesluit kent de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd.

Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Rijkswaterstaat zal zich in de realisatiefase in overleg met de gemeente tot het uiterste inspannen de hinder te beperken.

Bedrijven op de De Steiger en elders zullen in beginsel te allen tijde bereikbaar zijn.

5.10.7. Zienswijze

Inspreker 133

Inspreker stelt voor om de ontsluitingsweg tussen de A6 en het bedrijventerrein te laten lopen, of langs de huidige ontsluitingsweg langs de Shell of om de weg vanaf Holwerda eerder naar links te laten afbuigen. Inspreker verzoekt om, indien deze drie alternatieven niet mogelijk zijn, maatregelen te nemen die de veiligheid van de gebruikers en de dieren op de stadswiden garanderen en de geluidsoverlast tegengaan.

Antwoord:

De gemeente Almere heeft het voornemen om in het kader van de Schaalsprong Almere (doorgroei van de stad met 60.000 extra woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen) het gebied tussen het Weerwater en Almere Haven (de 'Weerwaterzone' o.g. 'Almere Centrum Weerwater') verder te ontwikkelen. Almere Centrum Weerwater vormt een cruciale plek in de toekomstplannen van Almere. Dit is vastgelegd in raadsbesluiten en de Structuurvisie Almere 2.0.

De gemeente Almere heeft voorgesteld de gebruikskwaliteit van de plek te optimaliseren door de A6 ter plaatse van de aansluiting Almere Haven op maaiveld te leggen en hem te splitsen in twee zogenoemde halve aansluitingen, zodat het tussenliggende gebied aangeterpt kan worden en op termijn overkluisd. Hierdoor worden de randvoorwaarden voor de voorgenomen gebiedsontwikkeling geoptimaliseerd. De aanleg van de verbinding tussen Noorderdreef en de open afritten van de A6 van/naar Lelystad op het tracé van de Waterlandse weg tussen de A6 en de Steiger zou te veel ruimte wegnemen van het te ontwikkelen gebied in de Weerwaterzone. Daarom is daar nadrukkelijk niet voor gekozen. De beide andere door inspreker genoemde alternatieven leiden tot een bochtiger tracé en verkeer over de Steiger dat daar geen herkomst of bestemming heeft. Dat is uit oogpunt van veiligheid en doorstroming ongewenst. Uiteraard zal er aandacht worden gegeven aan een goede inpassing van de stadswiden.

De andere door de inspreker voorgestelde alternatieven leiden tot een minder directe verbinding tussen Noorderdreef en A6 en meer overlast in De Steiger en De Marken.

De Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater ontwikkelt een gebiedsontwikkelingsplan, waarin de definitieve inrichting van het gebied bepaald wordt. De Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater zal belanghebbenden in de omgeving betrekken bij de planvorming.

5.10.8. Zienswijze

Inspreker 119

Inspreker vreest voor sluipverkeer via Gildemark om verkeerslichten te omzeilen. (96, 119).

Inspreker stelt voor om de overgang over de busbaan tussen Gildemark en Noordmark te sluiten en om verkeersdrempels aan te leggen en andere snelheidsverlagende maatregelen te treffen om sluipverkeer te weren.

Antwoord:

Rijkswaterstaat en gemeente hebben begrip voor deze problematiek. De Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater zal in de uitwerking van het inpassingsplan 'De Steiger' verkeersbeperkende en/of snelheidsverlagende maatregelen onderzoeken. Deze maatregelen maken geen onderdeel uit van het Tracébesluit.

De Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater ontwikkelt een gebiedsontwikkelingsplan waarin de definitieve inrichting van het gebied bepaald wordt. De Werkmaatschappij zal belanghebbenden in de omgeving betrekken bij de planvorming.

5.10.9. Zienswijze

Inspreker 96

Aan de Gildemark is nu al geluidsoverlast. Dat wordt erger bij de A6 op maaiveld. Inspreker heeft een voorkeur voor een toe- en afrit via het bestaande tracé van de Waterlandseweg.

Antwoord:

De gemeente Almere heeft het voornemen om in het kader van de Schaalsprong Almere (doorgroei van de stad met 60.000 extra woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen) het gebied tussen het Weerwater en Almere Haven (de 'Weerwaterzone' o.g. 'Almere Centrum Weerwater') verder te ontwikkelen. Almere Centrum Weerwater vormt een cruciale plek in de toekomstplannen van Almere. Dit is vastgelegd in raadsbesluiten en de Structuurvisie Almere 2.0.

De gemeente Almere heeft voorgesteld de gebruikskwaliteit van de plek te optimaliseren door de A6 ter plaatse van de aansluiting Almere Haven op maaiveld te leggen en hem te splitsen in twee zogenoemde halve aansluitingen, zodat het tussenliggende gebied aangeterpt kan worden en op termijn overkluist. Hierdoor worden de randvoorwaarden voor de toekomstige gebiedsontwikkeling geoptimaliseerd. De aanleg van de verbinding tussen Noorderdreef en de op- en afritten van de A6 van/naar Lelystad op het tracé van de Waterlandse weg tussen de A6 en de Steiger zou te veel ruimte wegnemen van het te ontwikkelen gebied in de Weerwaterzone. Daarom is daar nadrukkelijk niet voor gekozen. Zie ook antwoord 5.4.7 waaruit volgt dat de vrees van inspreker voor meer geluidsoverlast onterecht is.

5.10.10. Zienswijze

Inspreker 272

Inspreker is het niet eens met het verleggen van de afslag Almere Haven. De huidige situatie voldoet prima en is ook goed aan te passen aan de verbreding van de A6. Het verleggen veroorzaakt op de Gildemark nog meer geluidsoverlast.

Antwoord:

De gemeente Almere heeft het voornemen om in het kader van de Schaalsprong Almere (doorgroei van de stad met 60.000 extra woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen) het gebied tussen het Weerwater en Almere Haven (de 'Weerwaterzone' o.g. 'Almere Centrum Weerwater') verder te ontwikkelen. Almere Centrum Weerwater vormt een cruciale plek in de toekomstplannen van Almere. Dit is vastgelegd in raadsbesluiten en de Structuurvisie Almere 2.0.

De gemeente Almere heeft voorgesteld de gebruikskwaliteit van de plek te optimaliseren door de A6 ter plaatse van de aansluiting Almere Haven op maaiveld te leggen en hem te splitsen in twee zogenoemde halve aansluitingen, zodat het tussenliggende gebied aangeterpt kan worden en op termijn overkluist. Hierdoor worden de randvoorwaarden voor de voorgenomen gebiedsontwikkeling geoptimaliseerd.

Rijkswaterstaat heeft, gegeven deze plannen en de politieke besluitvorming die hierover al heeft plaats gevonden, gezocht naar een ontwerp van de A6 en de aansluiting van Almere Haven dat daar rekening mee houdt. Hierbij zijn verschillende ontsluitingsalternatieven afgewogen. De splitsing van de Noorderdreef levert belangrijke winstpunten op voor het gebied en de weggebruiker:

- Een directe ontsluiting levert tijdswinst op voor de weggebruiker.
- De gekozen parallelstructuur maakt gebruik van reeds vastgelegde reserveringen met minimale introductie van nieuw asfalt.
- Het levert een impuls voor de doorontwikkeling van De Steiger.
- De ontsluitingsstructuur komt het meest tegemoet aan ontwikkelingsmogelijkheden voor Almere Centrum Weerwater.

Op grond van de resultaten van de uitgevoerde geluidsberekeningen is bepaald of, en zo ja welke geluidsmaatregelen volgens de Wet geluidhinder noodzakelijk zijn. Zie voor een meer gedetailleerd antwoord 5.4.7.

5.10.11. Zienswijze

Inspreker 244

De nieuwe afslagen van de A6 zijn gebaseerd op een overkluizing die nog zeer onzeker is. Het is beter om de huidige situatie te handhaven.

Antwoord:

Op dit moment ontwikkelt de gemeente Almere in de Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater plannen voor de inrichting van de Weerwaterzone in de toekomst. Hierbij is gedeeltelijke overkluizing of overbouw van de A6 zeker een optie. Het ontwerp zoals opgenomen in het Tracébesluit houdt hier rekening mee.

5.10.12. Zienswijze

Inspreker 105

Een deel van de nieuwe afslag A6 richting Almere-Haven ontbreekt op de tekening. Inspreker stelt voor de Oude Waterlandseweg hiervoor te gebruiken. Dit heeft volgens inspreker verschillende voordelen.

Antwoord:

De tekeningen geven wel degelijk de nieuwe ontsluitingsstructuur van Almere Haven goed aan. De gemeente Almere heeft het voornemen om in het kader van de Schaalsprong Almere (doorgroei van de stad met 60.000 extra woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen) het gebied tussen het Weerwater en Almere Haven (de 'Weerwaterzone' o.g. 'Almere Centrum Weerwater') verder te ontwikkelen. Almere Centrum Weerwater vormt een cruciale plek in de toekomstplannen van Almere. Dit is vastgelegd in raadsbesluiten en de Structuurvisie Almere 2.0.

De gemeente Almere heeft voorgesteld de gebruikskwaliteit van de plek te optimaliseren door de A6 ter plaatse van de aansluiting Almere Haven op maaiveld te leggen en hem te splitsen in twee zogenoemde halve aansluitingen, zodat het tussenliggende gebied aangeterpt kan worden en op termijn overkluisd. Hierdoor worden de randvoorwaarden voor de voorgenomen gebiedsontwikkeling geoptimaliseerd. De aanleg van de verbinding tussen Noorderdreef en de op- en afritten van de A6 van/naar Lelystad op het tracé van de Waterlandse weg tussen de A6 en de Steiger zou te veel ruimte wegnemen van het te ontwikkelen gebied in de Weerwaterzone. Daarom is daar nadrukkelijk niet voor gekozen.

5.10.13. Zienswijze

Inspreker 120

Inspreker stelt voor de afslag bij Almere-Haven te laten vervallen of te verplaatsen naar de afslag bij de Havendreef. Dit benadrukt het groene karakter van Almere-Haven en geeft een betere doorstroming van de A6. Prognose geluidsbelasting doet geen recht aan de werkelijke toename van geluid (van 30 km-zone naar 80 km-weg). Het Ontwerp-Tracébesluit heeft grote gevolgen voor waarde huizen op De Steiger en het leefmilieu.

Antwoord:

Het laten vervallen van de aansluiting Almere Haven is geen optie. Dit zou tot te veel nadelige effecten leiden. Het verplaatsen van de aansluiting naar de Havendreef zal eveneens leiden tot een slechtere ontsluiting dan nu het geval is met overlast voor een groter deel van Almere Haven tot gevolg. Overigens zal de snelheid op de nieuwe weg door de Steiger niet 80 maar 50 km/uur zijn. Het geluid door het verkeer op de Steigerdreef wordt beoordeeld als nieuwe situatie zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder. Daarmee is het meest strenge toetsregime voor een weg toegepast. Bij dit toetsregime wordt gekeken naar toenames in de toekomstige situatie met Steigerdreef ten opzichte van de 48 dB grenswaarde. Er is geen eis voor een beoordeling ten opzichte van de huidige situatie. Deze beoordeling is dan ook niet uitgevoerd. Voor een deel van de Steigerdreef wordt een geluidreducerend wegdek toegepast ter vermindering van het geluid.

5.10.14. Zienswijze

Insprekers 229, 244

Het bedrijf Thermen La Mer B.V. is gebaseerd op rusten en relaxen. Dit wordt aangetast door een afslag die op 25 meter afstand wordt gerealiseerd en het verdwijnen van bos. Het is beter om het hele kunstwerk 70 in de richting van Lelystad te verplaatsen.

Antwoord:

Het Tracébesluit is gewijzigd op dit onderdeel. Het is in verband met toekomstige ontwikkelingen in de Weerwaterzone niet mogelijk het kunstwerk 70 in de richting van Lelystad te verplaatsen. Het is wel mogelijk gebleken het nieuwe deel van de Noorderdreef, dat de nieuwe aansluiting Almere Haven met de bestaande Noorderdreef verbindt, naar het noorden op te schuiven met 40 meter. Daardoor ontstaat een grotere afstand tussen Thermen La Mer en de Noorderdreef dan in het Ontwerp-Tracébesluit het geval was. Daarmee zullen de effecten op het bedrijf aanzienlijk minder zijn dan in het Ontwerp-Tracébesluit het geval was.

De plannen voor de definitieve inrichting worden voorbereid door de gemeente in de Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater. Omwonenden en bedrijven in de Weerwaterzone zullen bij de planvorming worden betrokken.

5.10.15. Zienswijze

Inspreker 246

Inspreker stelt voor om leegstaande bedrijven in de Steiger op te kopen en daar de ontsluitingsweg te realiseren (op de locatie van Praxis).

Antwoord:

De gemeente Almere heeft het voornemen om in het kader van de Schaalsprong Almere (doorgroei van de stad met 60.000 extra woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen) het gebied tussen het Weerwater en Almere Haven (de 'Weerwaterzone' o.g. 'Almere Centrum Weerwater') verder te ontwikkelen. Almere Centrum Weerwater vormt een cruciale plek in de toekomstplannen van Almere. Dit is vastgelegd in raadsbesluiten en de Ontwerp Structuurvisie Almere 2.0.

De gemeente Almere heeft voorgesteld de gebruikskwaliteit van de plek te optimaliseren door de A6 ter plaatse van de aansluiting Almere Haven op maaiveld te leggen en hem te splitsen in twee zogenoemde halve aansluitingen, zodat het tussenliggende gebied aangeterpt kan worden en op termijn overkluisd. Hierdoor worden de randvoorwaarden voor de voorgenomen gebiedsontwikkeling geoptimaliseerd. De aanleg van de verbinding tussen Noorderdreef en de op- en afritten van de A6 van/naar Lelystad op het door inspreker voorgestelde tracé zou te veel ruimte wegnemen van het te ontwikkelen gebied in de Weerwaterzone. Daarom is daar nadrukkelijk niet voor gekozen.

5.10.16. Zienswijze

Insprekers 55, 64

Parallelweg langs de A6 zo dicht mogelijk tegen de A6 aanleggen zodat een maximale afstand tot de Heerlenstraat wordt behouden. Dit voorkomt lucht- en geluidsoverlast en waardedaling van woningen.

Antwoord:

Het Tracébesluit is gewijzigd op dit onderdeel. In het Tracébesluit zal de bedoelde weg op grotere (maximale) afstand van de woningen aan de Heerlenstraat worden gelegd.

5.10.17. Zienswijze

Insprekers 61, 120

Inspreker acht het wenselijk dat er op 2 á 3 plaatsen wisselmomenten aangelegd worden bij de rijstroken van de nieuwe A6. In geval van calamiteiten kan deze wissel opgezet worden (middels bijvoorbeeld stoplichten) waardoor de doorstroming gewaarborgd blijft.

Antwoord:

In overleg met de nood- en hulpdiensten zullen in de volgende fase van het project (de realisatiefase) locaties voor calamiteitendoorsteken worden vastgesteld.

5.10.18. Zienswijze

Inspreker 149

Doordat het tracé van de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg door De Steiger pas in het Ontwerp-Tracébesluit gepresenteerd is en Rijkswaterstaat in de SAA-presentatie van 28 april 2010 er niet op in ging en in hun betoog verwees naar de gemeente Almere, lijkt het erop dat er al een intentieovereenkomst is tussen de Gemeente en Rijkswaterstaat, waardoor insprekers hun zienswijze alleen nog maar op deze manier kenbaar kunnen maken en niet door middel van de normale inspraakmogelijkheden van de MER-procedure.

Antwoord:

Op grond van de inspraakreactie van de gemeente Almere op de Trajectnota/MER is het wegontwerp in het Ontwerp Tracébesluit aangepast. De inspraakreactie is onderbouwd door het Structuurplan Almere 2.0 en een aantal raadsbesluiten over dit onderwerp. Ook is overleg gevoerd met belanghebbenden. Rijkswaterstaat volgt in deze de gemeentelijke besluitvorming. In het Ontwerp-Tracébesluit zijn de effecten van de wijziging in beeld gebracht en is conform de Tracéwet inspraak geboden.

5.10.19. Zienswijze

Inspreker 350, 355

Het aanleggen van een nieuwe weg door de Steiger is onacceptabel. Er zijn geen alternatieven afgewogen in de m.e.r. procedure (SE principe). Beter is de ontsluitingsweg te situeren ten noorden van de Steiger, richting de Waterlandseweg of een alternatieve route door de Steiger bij de Shell.

Antwoord:

Op grond van de inspraakreactie van de gemeente Almere op de Trajectnota/MER is het wegontwerp in het Tracébesluit aangepast. De inspraakreactie is onderbouwd door het

Structuurplan Almere 2.0 en een aantal raadsbesluiten over dit onderwerp. Ook is overleg gevoerd met belanghebbenden. Rijkswaterstaat volgt in deze de gemeentelijke besluitvorming. In het Ontwerp-Tracébesluit zijn de effecten van de wijziging in beeld gebracht en is conform de Tracéwet inspraak geboden.

De gemeente Almere heeft het voornemen om in het kader van de Schaalsprong Almere (doorgroei van de stad met 60.000 extra woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen) het gebied tussen het Weerwater en Almere Haven (de 'Weerwaterzone' o.g. 'Almere Centrum Weerwater') verder te ontwikkelen. Almere Centrum Weerwater vormt een cruciale plek in de toekomstplannen van Almere. Dit is vastgelegd in raadsbesluiten en de Structuurvisie Almere 2.0.

De gemeente Almere heeft voorgesteld de gebruikskwaliteit van de plek te optimaliseren door de A6 ter plaatse van de aansluiting Almere Haven op maaiveld te leggen en hem te splitsen in twee zogenoemde halve aansluitingen, zodat het tussenliggende gebied aangeterpt kan worden en op termijn overkluisd. Hierdoor worden de randvoorwaarden voor de voorgenomen gebiedsontwikkeling geoptimaliseerd. De aanleg van de verbinding tussen Noorderdreef en de op- en afritten van de A6 van/naar Lelystad volgens de door inspreker voorgestelde varianten zou te veel ruimte wegnemen van het te ontwikkelen gebied in de Weerwaterzone. Daarom is daar nadrukkelijk niet voor gekozen.

5.10.20. Zienswijze

Inspreker 149

Inspreker stelt voor de huidige viaducten bij Almere-Haven te verbreden, met behoud van uitzicht op de skyline van Almere.

Antwoord:

De verlaging van de A6 maakt een doorgroei van de stad ter plaatse mogelijk. Het behoud van uitzicht op de skyline zal in verdere planuitwerking onderzocht worden.

5.10.21. Zienswijze

Inspreker 307

Inspreker stelt voor om de Noorderdreef rechtdoor te trekken en daar het nieuwe viaduct (kunstwerk 070) aan te leggen, zodat de weg aan de oostkant van La Place ligt en hierdoor een langere aanloop naar de A6 ontstaat. De busbaan van Haven naar Stad kan dan op de huidige busbaan via een nieuw viaduct naar het Oor en de vertramming lopen. Busstation het Oor kan blijven tot de eventuele overkluizing. De Parallelweg tussen McDonald's en de Havendreef kan gedeeltelijk benut worden voor uitbreiding van de A6, net als de weg tussen de Havendreef en de Hoge ring, dit komt ten goede aan het Beginbos. Men kan dan de afrit van de Parallelweg gebruiken als ontsluiting.

Ten aanzien van de ontsluiting vanaf Amsterdam stelt inspreker voor om de afrit Almere Haven aan te sluiten op de Noorderdreef.

Ten aanzien van de ontsluiting vanaf Lelystad naar het recreatiegebied stelt inspreker voor om richting Zuidoever Weerwater het viaduct een stukje eerder te plaatsen en de grote lus weg te laten, door hier een T-kruising of rotonde aan te leggen en vanaf daar de weg schuin naar beneden te laten lopen. Richting Almere Haven kan de bocht andersom, zodat de weg glooiend verloopt ten noorden van de Steiger, richting de oude Waterlandseweg of een alternatieve route door de Steiger bij de Shell.

Antwoord:

Op grond van de inspraakreactie van de gemeente Almere op de Trajectnota/MER is het wegontwerp in het Ontwerp Tracébesluit aangepast. De inspraakreactie is onderbouwd door het Structuurplan Almere 2.0 en een aantal raadsbesluiten over dit onderwerp. Ook is overleg gevoerd met belanghebbenden. Rijkswaterstaat volgt in deze de gemeentelijke besluitvorming. In het Ontwerp Tracébesluit zijn de effecten van de wijziging in beeld gebracht en is conform de Tracéwet inspraak mogelijk.

De gemeente Almere heeft het voornemen om in het kader van de Schaalsprong Almere (doorgroei van de stad met 60.000 extra woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen) het gebied tussen het Weerwater en Almere Haven (de 'Weerwaterzone' o.g. 'Almere Centrum Weerwater') verder te ontwikkelen. Almere Centrum Weerwater vormt een cruciale plek in de toekomstplannen van Almere. Dit is vastgelegd in raadsbesluiten en de Structuurvisie Almere 2.0.

De gemeente Almere heeft voorgesteld de gebruikskwaliteit van de plek te optimaliseren door de A6 ter plaatse van de aansluiting Almere Haven op maaiveld te leggen en hem te splitsen in twee zogenoemde halve aansluitingen, zodat het tussenliggende gebied aangeterpt kan worden en op termijn overkluisd. Hierdoor worden de randvoorwaarden voor de voorgenomen gebiedsontwikkeling geoptimaliseerd. De aanleg van de verbinding tussen Noorderdreef en de op- en afritten van de A6 van/naar Lelystad volgens de door inspreker voorgestelde varianten zou te veel ruimte wegnemen van het te ontwikkelen gebied in de Weerwaterzone. Daarom is daar nadrukkelijk niet voor gekozen.

In een eerder stadium van de studie is onderzocht of de A6 aan de noordzijde kon worden uitgebreid. De keuze voor uitbreiding van de A6 naar de zuidzijde tussen de Hollandse Brug en Almere Haven is het gevolg van de aanwezigheid van vaste punten in de bestaande situatie en de voorschriften voor het ontwerp van autosnelwegen. Ter plaatse van de Hollandse Brug en ter plaatse van de Hoge Ring is het niet mogelijk de uitbreiding aan de noordzijde te realiseren als gevolg van de aanwezigheid van de spoorlijn resp. (toekomstige) bebouwing. Ook de ruimte tussen de bestaande A6 en Almere Poort en Almere Stad bleek onder andere vanwege de extra geluidsoverlast, die dat ten gevolg zal hebben niet beschikbaar. In combinatie met het vanuit de verkeersveiligheid gemotiveerde ontwerpuitgangspunt dat een autosnelweg een vloeiend, zo gestrekt mogelijk, verloop moet hebben, bleek een uitbreiding naar de zuidzijde de beste oplossing.

5.10.22. Zienswijze

Inspreker 312

De ontsluitingsweg door de Steiger is door Rijkswaterstaat niet in de MER-fase meegenomen. Ook in het Ontwerp-Tracébesluit is geen MER-afweging gemaakt t.a.v. de ontsluitingsweg.

Antwoord:

De ontsluitingsweg door de Steiger stond inderdaad niet in de Trajectnota/MER. Tegen dit feit is door de gemeente Almere een zienswijze ingediend, waarin de gemeente, ondersteund door een gemeenteraadsbesluit, om aanpassing verzocht. Op grond daarvan heeft Rijkswaterstaat een wijziging doorgevoerd en de effecten daarvan zijn in het Ontwerp-Tracébesluit in beeld gebracht. De ontsluiting door de Steiger maakt nu deel uit van het Tracébesluit.

De gemeente Almere heeft het voornemen om in het kader van de Schaalsprong Almere (doorgroei van de stad met 60.000 extra woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen) het gebied tussen het Weerwater en Almere Haven (de 'Weerwaterzone' o.g. 'Almere Centrum Weerwater') verder te ontwikkelen. Almere Centrum Weerwater vormt een cruciale plek in de toekomstplannen van Almere. Dit is vastgelegd in raadsbesluiten en de Structuurvisie Almere 2.0.

De gemeente Almere heeft voorgesteld de gebruikskwaliteit van de plek te optimaliseren door de A6 ter plaatse van de aansluiting Almere Haven op maaiveld te leggen en hem te splitsen in twee zogenoemde halve aansluitingen, zodat het tussenliggende gebied aangeterpt kan worden en op termijn overkluisd. Hierdoor worden de randvoorwaarden voor de voorgenomen gebiedsontwikkeling geoptimaliseerd.

5.10.23. Zienswijze

Inspreker 205

Inspreker heeft een alternatief plan voor de nieuw te realiseren weg door bedrijventerrein de Steiger, die fungeert als toegangsweg voor de nieuw aan te leggen oprit op de A6 zuid, naar Lelystad. Het gevolg van de voorgenomen aanleg van deze nieuwe weg is dat de leefbaarheid van woningen aan de Steiger ernstig achteruit zal gaan, als gevolg van de toegenomen akoestische belasting door deze weg. De voorgestelde oplossing voor de hierboven geschetste problemen betreft een alternatief plan voor de aanleg van een nieuwe weg langs de noordelijke grens van het bedrijventerrein de Steiger, aansluitende op de nieuw aan te leggen oprit op de A6 zuid, naar Lelystad.

Antwoord:

De gemeente Almere heeft het voornemen om in het kader van de Schaalsprong Almere (doorgroei van de stad met 60.000 extra woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen) het gebied tussen het Weerwater en Almere Haven (de 'Weerwaterzone' o.g. 'Almere Centrum Weerwater') verder te ontwikkelen. Almere Centrum Weerwater vormt een cruciale plek in de toekomstplannen van Almere. Dit is vastgelegd in raadsbesluiten en de Ontwerp Structuurvisie Almere 2.0.

De gemeente Almere heeft voorgesteld de gebruikskwaliteit van de plek te optimaliseren door de A6 ter plaatse van de aansluiting Almere Haven op maaiveld te leggen en hem te splitsen in twee zogenoemde halve aansluitingen, zodat het tussenliggende gebied aangeterpt kan worden en op termijn overkluisd. Hierdoor worden de randvoorwaarden voor de voorgenomen gebiedsontwikkeling geoptimaliseerd. De aanleg van de verbinding tussen Noorderdreef en de op- en afritten van de A6 van/naar Lelystad langs de noordrand van de Steiger zou te veel ruimte wegnemen van het te ontwikkelen gebied in de Weerwaterzone. Daarom is daar nadrukkelijk niet voor gekozen.

5.10.24. Zienswijze

Inspreker 255

Er is gekozen voor het ontsluiten door de Steiger en niet voor de Gitaarvariant. Dit terwijl de overkapping geheel niet zeker is. Door de keuze om door De Steiger te ontsluiten wordt de mogelijkheid om op termijn de wegcapaciteit uit te breiden zeer beperkt.

Bij het gekozen alternatief zullen veel mensen overlast gaan ervaren, terwijl er bij het alternatief aan de buitenzijde juist aan overlast tegemoet wordt gekomen en er kansen zijn voor economische ontwikkeling.

Antwoord:

De gemeente Almere heeft het voornemen om in het kader van de Schaalsprong Almere (doorgroei van de stad met 60.000 extra woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen) het gebied tussen het Weerwater en Almere Haven (de 'Weerwaterzone' o.g. 'Almere Centrum Weerwater') verder te ontwikkelen. Almere Centrum Weerwater vormt een cruciale plek in de toekomstplannen van Almere. Dit is vastgelegd in raadsbesluiten en de Structuurvisie Almere 2.0.

De gemeente Almere heeft voorgesteld de gebruikskwaliteit van de plek te optimaliseren door de A6 ter plaatse van de aansluiting Almere Haven op maaiveld te leggen en hem te splitsen in twee zogenoemde halve aansluitingen, zodat het tussenliggende gebied aangeterpt kan worden en op termijn overkluisd. Hierdoor worden de randvoorwaarden voor de voorgenomen gebiedsontwikkeling geoptimaliseerd. De gemeenteraad heeft inmiddels gekozen voor de ontsluiting van de Weerwaterzone volgens het ontwerp dat door Rijkswaterstaat is overgenomen in het Ontwerp-Tracébesluit, omdat bij nader inzien aanleg van de verbinding tussen Noorderdreef en de op- en afritten van de A6 van/naar Lelystad volgens de 'gitaar'-variant onvoldoende opties voor de gebiedsontwikkeling in de Weerwaterzone open liet. De Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater ontwikkelt een gebiedsontwikkelingsplan waarin de definitieve inrichting van het gebied bepaald wordt. De Werkmaatschappij zal belanghebbenden in de omgeving betrekken bij de planvorming.

Hierbij is gedeeltelijke overkluising of overbouw van de A6 wel degelijk een optie. Het ontwerp van de A6 maakt dit niet onmogelijk. Ook houdt het ontwerp rekening met een ontwikkeling van Almere inclusief de Schaalsprong. Binnen dat gegeven is het toevoegen van extra rijstroken in de toekomst niet aan de orde, maar eventueel wel mogelijk.

5.10.25. Zienswijze

Inspreker 267

Inspreker verzoekt om de aansluiting Almere Haven te laten vervallen. Volgens inspreker zou Almere Haven moeten worden ontsloten via aansluiting Almere Stad via Oude (begin)weg naar Almere Haven en aansluiten op de Noorderdreef. Gevolg: minder overlast en snellere doorstroming verkeer.

Antwoord:

Het laten vervallen van de aansluiting Almere Haven is geen optie. Dit zou tot te veel nadelige effecten leiden. Het verplaatsen van de aansluiting naar de Havendreef zal eveneens leiden tot een slechtere ontsluiting dan nu het geval is en tot overlast voor een groter deel van Almere Haven.

5.10.26. Zienswijze

Inspreker 99

De vrije busbaan op het dijklichaam verslechtert de zichtbaarheid van McDonald's vanaf de A6. Insprekers verzoeken de dijk te verlagen of de busbaan anders te geleiden.

De weggebruiker op de middelste rijbaan kan in het ontwerp niet meer tijdig afslaan naar McDonald's. Insprekers verzoeken Rijkswaterstaat met een oplossing te komen, zodat de weggebruiker tijdig wordt geattendeerd en kan voorvoegen.

De parallelweg tussen Gooise Kant en McDonald's komt te vervallen. Dit noopt klanten van McDonald's van de A6 gebruik te maken. Dit is een barrière en heeft invloed op het aantal bezoekers (auto en langzaam verkeer).

Antwoord:

McDonald's nabij Almere Haven zal via de nieuw aan te leggen parallelbaan goed te bereiken zijn. Langs die route is de bereikbaarheid voor lokaal verkeer verzekerd. Rijkswaterstaat zal met McDonald's en La Place in contract treden over een mogelijke oplossing voor het doorgaande verkeer.

De directe partners rondom het beoogde busstation zullen overigens actief betrokken worden bij het uitwerken van het inpassingsplan 'het busstation'. De Werkmaatschappij Almere centrum Weerwater zal dit planproces trekken en beoogt een integraal transferium voor de stad met diverse functies. Hierbij zullen onder meer de zichtbaarheid en de bebording in beschouwing genomen worden.

In het Tracébesluit zal een functioneel ontwerp opgenomen worden met de benodigde inpassingsmaatregelen.

5.10.27. Zienswijze

Inspreker 248

Op de tekening is weinig of geen rekening gehouden met een vrije busbaan.

Opheffen van de vrije busbaan langs de A6 en A1 heeft nadelige gevolgen voor de reistijd van mensen die met de bus reizen.

Antwoord:

In de huidige situatie is geen sprake van een vrije busbaan langs de A6 tussen Almere Haven en de Hollandse Brug. Wel kan in geval van files de bus gebruik maken van de vluchtstrook. Dit zal in de toekomst afhankelijk van de lijnvoering van de busmaatschappij mogelijk blijven als het verkeersbeeld daar aanleiding toe geeft.

Wel zal aansluitend aan het Almeerse net van vrije busbanen een vrije baan over de Hollandse Brug voor bussen richting Amsterdam worden aangelegd.

5.10.28. Zienswijze**Inspreker 257**

De verbinding richting Filmwijk wordt voor het fietsverkeer veel slechter.

Antwoord:

De fietsverbinding tussen Filmwijk en Almere Haven blijft geheel in stand. In het Tracébesluit wordt de betreffende route verder geoptimaliseerd.

5.10.29. Zienswijze**Inspreker 327**

Een tunnel is een betere oplossing dan uitbreiding van de Hollandse Brug.

Antwoord:

In een vroeg stadium van de studie zijn tunnelvarianten afgefallen vanwege de hoge kosten in relatie tot de per saldo zeer beperkte voordelen. Een tunnel werd niet doelmatig bevonden.

5.10.30. Zienswijze**Inspreker 343**

Waarom wordt de A6 niet verbreed aan de noordzijde, waarbij de parallelweg kan worden opgeheven? Daar staan kantoren die minder last hebben van verkeerslawaaï, omdat ze zijn voorzien van geluidwerende beglazing.

Antwoord:

De keuze voor uitbreiding van de A6 naar de zuidzijde tussen de Hollandse Brug en Almere Haven is het gevolg van de aanwezigheid van vaste punten in de bestaande situatie en de voorschriften voor het ontwerp van autosnelwegen. Ter plaatse van de Hollandse Brug en ter plaatse van de Hoge Ring is het niet mogelijk de uitbreiding aan de noordzijde te realiseren als gevolg van de aanwezigheid van de spoorlijn resp. (toekomstige) bebouwing. Ook de ruimte tussen de bestaande A6 en Almere Poort en Almere Stad bleek onder andere vanwege de extra geluidsoverlast, die dat ten gevolg zal hebben niet beschikbaar. Hierbij moet worden opgemerkt dat bedrijfspanden langs de A6 niet alle geluid voor de achterliggende woningen afvangen. In combinatie met het vanuit de verkeersveiligheid gemotiveerde ontwerpuitgangspunt dat een autosnelweg een vloeiend, zo gestrekt mogelijk, verloop moet hebben, bleek een uitbreiding naar de zuidzijde de beste oplossing.

5.10.31. Zienswijze**Inspreker 202**

De huidige voorgestelde ontsluiting van de Weerwaterzone is pas in het Ontwerp-Tracébesluit gepresenteerd. Om die reden is geen mogelijkheid tot inspraak geweest. De ontsluiting van de Weerwaterzone ter hoogte van de Steiger stuit op problemen. Door gebruik te maken van bestaande routes door en langs het gebied wordt meer groen gespaard.

Antwoord:

De ontsluitingsweg door de Steiger stond inderdaad niet in de Trajectnota/MER. Tegen dit feit is door de gemeente Almere een zienswijze ingediend, waarin de gemeente, ondersteund door een gemeenteraadsbesluit, om aanpassing verzocht. Op grond daarvan heeft Rijkswaterstaat een wijziging doorgevoerd en de effecten daarvan zijn in het Ontwerp-Tracébesluit in beeld gebracht en is conform de Tracéwet inspraak mogelijk.

De gemeente Almere heeft het voornemen om in het kader van de Schaalsprong Almere (doorgroei van de stad met 60.000 extra woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen) het gebied tussen het Weerwater en Almere Haven (de 'Weerwaterzone' o.g. 'Almere Centrum Weerwater') verder te ontwikkelen. Almere Centrum Weerwater vormt een cruciale plek in de toekomstplannen van Almere. Dit is vastgelegd in raadsbesluiten en de Structuurvisie Almere 2.0.

De gemeente Almere heeft voorgesteld de gebruikskwaliteit van de plek te optimaliseren door de A6 ter plaatse van de aansluiting Almere Haven op maaiveld te leggen en hem te splitsen in twee zogenoemde halve aansluitingen, zodat het tussenliggende gebied aangeterpt kan worden en op termijn overkluist. Hierdoor worden de randvoorwaarden voor de voorgenomen gebiedsontwikkeling geoptimaliseerd. De bestaande routes in het gebied bieden hiervoor te weinig mogelijkheden.

5.10.32. Zienswijze

Inspreker 247

Inspreker is nadelig getroffen in de persoonlijke levenssfeer en ziet het woongenot door de nieuwe realiseringen afslag ter hoogte van het Weerwater afnemen. Deze afrit kan op een ander manier beter worden vormgegeven. Inspreker wenst dat de bestaande afrit ter hoogte van Almere Haven verlegd wordt.

Antwoord:

Op grond van de inspraakreactie van de gemeente Almere op de Trajectnota/MER is het wegontwerp in het Ontwerp-Tracébesluit aangepast. De inspraakreactie is onderbouwd door het Structuurplan Almere 2.0 en een aantal raadsbesluiten over dit onderwerp. Ook is overleg gevoerd met belanghebbenden.

Rijkswaterstaat heeft, gegeven deze plannen en de politieke besluitvorming die hierover al heeft plaats gevonden, gezocht naar een ontwerp van de A6 en de aansluiting van Almere Haven dat daar rekening mee houdt. Hierbij zijn verschillende ontsluitingsalternatieven afgewogen. De splitsing van de Noorderdreef levert belangrijke winstpunten op voor het gebied en de weggebruiker:

- Een directe ontsluiting levert tijdswinst op voor de weggebruiker.
- De gekozen parallelstructuur maakt gebruik van reeds vastgelegde reserveringen met minimale introductie van nieuw asfalt.
- Het levert een impuls voor de doorontwikkeling van De Steiger.
- De ontsluitingsstructuur komt het meest tegemoet aan ontwikkelingsmogelijkheden voor Almere Centrum Weerwater.

In het Ontwerp-Tracébesluit zijn de effecten van de wijziging in beeld gebracht en is conform de Tracéwet inspraak mogelijk.

De gemeente Almere heeft het voornemen om in het kader van de Schaalsprong Almere (doorgroei van de stad met 60.000 extra woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen) het gebied tussen het Weerwater en Almere Haven (de 'Weerwaterzone' o.g. 'Almere Centrum Weerwater') verder te ontwikkelen. Almere Centrum Weerwater vormt een cruciale plek in de toekomstplannen van Almere. Dit is vastgelegd in raadsbesluiten en de Structuurvisie Almere 2.0.

De gemeente Almere heeft voorgesteld de gebruikskwaliteit van de plek te optimaliseren door de A6 ter plaatse van de aansluiting Almere Haven op maaiveld te leggen en hem te splitsen in twee zogenoemde halve aansluitingen, zodat het tussenliggende gebied aangeterpt kan worden en op termijn overkluisd. Hierdoor worden de randvoorwaarden voor de voorgenomen gebiedsontwikkeling geoptimaliseerd. De aanleg van de verbinding tussen Noorderdreef en de open afritten van de A6 van/naar Lelystad op een andere wijze zou te veel ruimte wegnemen van het te ontwikkelen gebied in de Weerwaterzone. Daarom is daar nadrukkelijk niet voor gekozen.

De Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater ontwikkelt een gebiedsontwikkelingsplan waarin de definitieve inrichting van het gebied bepaald wordt. De Werkmaatschappij zal belanghebbenden in de omgeving betrekken bij de planvorming.

5.10.33. Zienswijze

Inspreker 275

Er is een noodzaak tot alzijdige ontsluiting van Almere, in dat perspectief sorteert het Tracébesluit ongewenst voor op een éézijdige wegontsluiting zuidwestwaarts. Tevens biedt de onduidelijke relatie tussen dit Ontwerp-Tracébesluit (wegverbinding) en het tegelijkertijd ter visie liggende Ontwerp-Tracébesluit railverbinding onvoldoende zicht op aanvullende railinfrastructuur na 2020.

Antwoord:

Het Tracébesluit heeft betrekking op de verbreding van de A6 en de werkzaamheden die daar mee samenhangen. Dit staat een alzijdige ontsluiting van Almere niet in de weg. Het is echter een zaak van de gemeente Almere hier invulling aan te geven.

Ten aanzien van de plannen voor de uitbreiding van de railinfrastructuur moet worden verwezen naar de procedures, die in dat kader aan de orde zijn.

5.10.34. Zienswijze

Inspreker 275

Inspreker doet voorstellen tot verbetering van de uit te voeren werken (onder andere afritten) in het 18 km lange traject van knooppunt Muiderberg tot Almere Buiten Oost. Voorstel tot combineren van weg en railverbinding (IJmeer) met het ter visie liggende Ontwerp-Tracébesluit - SAA.

Inspreker doet voorstel tot fasering, die ruimte laat voor nader onderzoek naar aanvullende regionale en nationale wegverbindingen en uitkomsten optimaliseringsonderzoek IJmeerverbinding in 2012.

Antwoord:

De voorstellen van inspreker leiden tot een aanpassing van de ontsluitingsstructuur van Almere, die het blikveld van het project Schiphol-Amsterdam-Almere ver te buiten gaat en in strijd is met

het inmiddels doorlopen deel van het besluitvormingsproces. Om die reden zal dan ook niet worden ingegaan op de voorstellen. Inspreker wordt verwezen naar de procedures voor de IJmeerverbinding.

5.10.35. Zienswijze

Inspreker 280

De onderdoorgang en de nieuwe weg vlak bij het knooppunt A6 S101 hebben geen toegevoegde waarde en zorgen voor aantasting van het groen.

Antwoord:

De nieuwe onderdoorgang juist ten oosten van het knooppunt A6/Hoge Ring is primair bedoeld om een busverbinding tussen Almere Haven en Almere Poort mogelijk te maken. De inpassing van de verbinding zal worden vastgelegd in het ontwerp van het Kromslootpark, dat door Rijkswaterstaat in samenwerking met de gemeente Almere, de provincie Flevoland, Staatsbosbeheer en omwonenden wordt gemaakt.

5.10.36. Zienswijze

Inspreker 284

Inspreker verzoekt om het verhoogde deel van de afrit Almere Buiten vanaf Lelystad met ongeveer een kilometer te verlengen waardoor een natuurlijke geluidsbarrière ontstaat.

Antwoord:

Een dergelijke maatregel zal inderdaad enig effect hebben voor de geluidbelasting van een deel van de woningen in Almere Buiten. De kosten zullen in verhouding ook hoog zijn. Om reden van kosteneffectiviteit (doelmatigheid) kan het voorstel niet worden overgenomen.

5.10.37. Zienswijze

Inspreker 285

De huidige plannen rondom het Weerwater zorgen voor overlast in de Koninkrijkszaal van de Jehovah's getuigen. Indien het ontwerp blijft gehandhaafd dan moeten er voorzieningen worden getroffen tegen de geluidsoverlast. Inspreker verzoekt om het oude bestaande ontwerp te handhaven.

Antwoord:

Eén van de nieuwe verbindingswegen tussen A6 en Noorderdreef in Almere Haven lag in het Ontwerp-Tracébesluit relatief dicht bij de in de zienswijze genoemde Koninkrijkszaal. Mede naar aanleiding van de zienswijze is de ontsluitingsweg aangepast en enkele tientallen meters verder van de Koninkrijkszaal af gesitueerd, waarmee de effecten worden verzacht.

5.10.38. Zienswijze

Inspreker 286

Nieuwe toerit A6 bij de Steiger is nadelig voor bewoners in Gildemark en de Steiger in Almere Haven. Het is vreemd dat er een tweede toerit moet komen omdat het vanuit Almere Haven nooit echt druk is.

Antwoord:

De gemeente Almere heeft het voornemen om in het kader van de Schaalsprong Almere (doorgroei van de stad met 60.000 extra woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen) het gebied tussen het Weerwater en Almere Haven (de 'Weerwaterzone' o.g. 'Almere Centrum Weerwater') verder te ontwikkelen. Almere Centrum Weerwater vormt een cruciale plek in de toekomstplannen van Almere. Dit is vastgelegd in raadsbesluiten en de Structuurvisie Almere 2.0.

De gemeente Almere heeft voorgesteld de gebruikskwaliteit van de plek te optimaliseren door de A6 ter plaatse van de aansluiting Almere Haven op maaiveld te leggen en hem te splitsen in twee zogenoemde halve aansluitingen, zodat het tussenliggende gebied aangeterpt kan worden en op termijn overkluisd. Hierdoor worden de randvoorwaarden voor de toekomstige gebiedsontwikkeling geoptimaliseerd.

Rijkswaterstaat heeft, gegeven deze plannen en de politieke besluitvorming die hierover al heeft plaats gevonden, gezocht naar een ontwerp van de A6 en de aansluiting van Almere Haven dat daar rekening mee houdt. Hierbij zijn verschillende ontsluitingsalternatieven afgewogen. De splitsing van de Noorderdreef levert belangrijke winstpunten op voor het gebied en de weggebruiker:

- Een directe ontsluiting levert tijdswinst op voor de weggebruiker.
- De gekozen parallelstructuur maakt gebruik van reeds vastgelegde reserveringen met minimale introductie van nieuw asfalt.
- Het levert een impuls voor de doorontwikkeling van De Steiger.
- De ontsluitingsstructuur komt het meest tegemoet aan ontwikkelingsmogelijkheden voor Almere Centrum Weerwater.

5.10.39. Zienswijze

Inspreker 293

Problemen met oplossing tot verkeersontsluiting Almere Haven. Inspreker wenst om de huidige aansluiting ter hoogte van Almere Haven te handhaven.

Mocht toch vastgehouden worden aan het Ontwerp-Tracébesluit dan zal onderzoek moeten worden gedaan naar de impact van deze plannen op onder andere de verhoogde geluidsoverlast en de veiligheid van de wijk Gildemark.

Bij vasthouden aan deze plannen zal ook compensatie moeten plaatsvinden voor de waardevermindering van de woning.

Antwoord:

De gemeente Almere heeft het voornemen om in het kader van de Schaalsprong Almere (doorgroei van de stad met 60.000 extra woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen) het gebied tussen het Weerwater en Almere Haven (de 'Weerwaterzone' o.g. 'Almere Centrum Weerwater') verder te ontwikkelen. Almere Centrum Weerwater vormt een cruciale plek in de toekomstplannen van Almere. Dit is vastgelegd in raadsbesluiten en de Structuurvisie Almere 2.0.

De gemeente Almere heeft voorgesteld de gebruikskwaliteit van de plek te optimaliseren door de A6 ter plaatse van de aansluiting Almere Haven op maaiveld te leggen en hem te splitsen in twee zogenoemde halve aansluitingen, zodat het tussenliggende gebied aangeterpt kan worden en op termijn overkluisd. Hierdoor worden de randvoorwaarden voor de toekomstige gebiedsontwikkeling geoptimaliseerd.

Rijkswaterstaat heeft, gegeven deze plannen en de politieke besluitvorming die hierover al heeft plaats gevonden, gezocht naar een ontwerp van de A6 en de aansluiting van Almere Haven dat daar rekening mee houdt. Hierbij zijn verschillende ontsluitingsalternatieven afgewogen. De splitsing van de Noorderdreef levert belangrijke winstpunten op voor het gebied en de weggebruiker:

- Een directe ontsluiting levert tijdswinst op voor de weggebruiker.
- De gekozen parallelstructuur maakt gebruik van reeds vastgelegde reserveringen met minimale introductie van nieuw asfalt.
- Het levert een impuls voor de doorontwikkeling van De Steiger.
- De ontsluitingsstructuur komt het meest tegemoet aan ontwikkelingsmogelijkheden voor Almere Centrum Weerwater.

In het Tracébesluit zijn de effecten van deze aanpassing in beeld gebracht, die conform wettelijke regelingen al dan niet zullen worden gecompenseerd. Indien inspreker meent schade te ondervinden van de in het Tracébesluit neergelegde maatregelen, dan kan een schadeverzoek worden ingediend die overeenkomstig artikel 20 Tracébesluit zal worden behandeld.

5.10.40. Zienswijze

Insprekers 350, 355

Het opheffen van de watergang ter hoogte van kunstwerk 070 (busstation) past niet in het versterkingsbeleid van groen en blauw van de gemeente Almere. Deze watergang heeft een functie voor onder meer kanoërs en de waterhuishouding. Onderzocht moet worden of de watergang te behouden is, bijvoorbeeld door het opschuiven van de watergang of het opschuiven van kunstwerk 070.

Antwoord:

De betreffende watergang en kanoroute ter hoogte van het Fontanapad zal vervallen en worden vervangen door een nieuwe verbinding die de A6 kruist bij het Burgerpad.

5.10.41. Zienswijze

Insprekers 349, 351, 352, 353

Inspreker wenst om de A6 ter hoogte van Almere 2x4 rijstroken te houden in plaats van 4x2, zodat de A6 niet op zijn breedst is op het punt waar op dit moment ook de meeste bewoning is.

Antwoord:

Juist met het oog op de verkeersafwikkeling binnen Almere is gekozen voor een systeem van hoofd- en parallelbanen voor de A6 (4x2). Het doorgaande verkeer en het verkeer met bestemming en/of herkomst in Almere worden zo gescheiden, waardoor de verkeersafwikkeling wordt geoptimaliseerd. Op deze wijze kan ook de bestaande infrastructuur beter worden hergebruikt dan met een '2x4-oplossing' mogelijk zou zijn. Een nadeel is inderdaad dat de totale breedte van de weg bij 4x2 in beperkte mate groter is dan bij 2x4. In het ontwerp voor het tracé is rekening gehouden met de omgeving. Het tracé is daarbij, rekening houdend met verschillende factoren, zo zorgvuldig mogelijk ingepast.

5.10.42. Zienswijze

Insprekers 349, 351, 352, 353

De huidige aansluiting van de Noorderdreef op de A6 dient te worden gehandhaafd. Voor de ontsluiting van industrieterrein de Steiger dient aan de noordzijde van de Noorderdreef een extra ontsluiting te komen richting Lelystad en Utrecht.

Antwoord:

Een extra aansluiting aan de A6 aan de noordzijde van de Steiger op korte afstand van de bestaande aansluiting Almere Haven is uit oogpunt van verkeersveiligheid niet mogelijk. Twee aansluitingen op korte afstand van elkaar leiden tot onaanvaardbare turbulentie van het verkeer.

5.10.43. Zienswijze

Inspreker 253

Ontoelaatbare toename van het verkeer, vervuiling van de lucht en toename geluid bij de woningen op de steiger.

Antwoord:

De berekeningen in het MER en de milieuonderzoeken ten behoeve van het Tracébesluit ten aanzien van lucht en geluid laten zien welke maatregelen genomen moeten worden om de situatie niet te doen verslechteren. Deze maatregelen worden uitgevoerd.

5.10.44. Zienswijze

Insprekers 349, 351, 352, 353

Busbaan en fietspaden naar Almere Stad en kunstwerk ter hoogte van Burgerspad ontbreken in het Ontwerp-Tracébesluit.

Antwoord:

De bestaande verbindingen over de A6 en er onderdoor blijven in tact. De tekeningen voor het Tracébesluit zijn op dit punt waar nodig gecorrigeerd.

5.10.45. Zienswijze

Insprekers 350, 355

De versoberingsmaatregel dat kunstwerken in de A6 geheel of deels niet met doorgaande vluchtstroken worden uitgevoerd gaat ten koste van de veiligheid en is niet toekomst- en onderhoudsbestendig.

Antwoord:

Een dergelijke versoberingsmaatregel is in het kader van het Tracébesluit niet aan de orde.

5.10.46. Zienswijze

Insprekers 350, 355

Het is niet duidelijk hoe het langzame verkeer dat nu gebruik maakt van de paralleldreef tussen de Havendreef en het Oor zich in de toekomst moet verplaatsen.

Het vervangende kunstwerk 068-C ter hoogte van de kruising verlengde Havendreef met de watergang aan de zuidzijde van de A6 is vergeten. Deze is vervangen door een duiker, wat voor de mensen en dieren die gebruik maken van de watergang ontoereikend is.

Het fietspad aan de zuidzijde van de Havendreef is niet meer ongelijkvloers. Het fietspad moet beneden blijven (ongelijkvloers) en meer naar het zuiden worden gesitueerd. Op die manier wordt kunstwerk 068-B overbodig of kan worden gecombineerd met 068-C zoals in de huidige situatie.

Antwoord:

Op de Ontwerp-Tracébesluit-tekeningen was de langzaamverkeerverbinding tussen het Oor en de Havendreef niet opgenomen. Dit is op de Tracébesluit-tekening gecorrigeerd.

In overleg met de gemeente en het waterschap zal een goede oplossing worden gezocht voor de situatie ter plaatse van de kruising van de Havendreef met de watergang aan de zuidzijde van de A6.

5.10.47. Zienswijze

Insprekers 350, 355

Zijn alle fietsverbindingen nog aanwezig en logisch? De Weerwaterzone komt er bekaaid vanaf. Insprekers missen een P+R voorziening en het fietsparkeren bij het nieuwe Weerwater busstation. Er moet een directe verbinding tussen het Weerwater busstation en de A6 komen.

Antwoord:

Alle fietsverbindingen zullen worden gehandhaafd, ook in de Weerwaterzone. De P+R voorziening en de voorzieningen voor het fietsparkeren zullen ook bij het nieuwe busstation een plek krijgen.

De gemeente zal in het kader van de werkzaamheden van de Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater de exacte locatie van die voorzieningen bepalen. Deze voorzieningen maken geen onderdeel uit van het Tracébesluit.

5.11. Vastgoed

5.11.1. Zienswijze

Insprekers 70, 145, 205, 212, 297, 299, 301, 302, 361

Insprekers verwachten een waardedaling van hun woning of bedrijf. Hoe wordt dit gecompenseerd?

Antwoord:

Op grond van artikel 20 van het Tracébesluit kent de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

5.11.2. Zienswijze

Inspreker 49

Gepland ontwerp weg van Oor naar A6 leidt tot overlast / waardevermindering van huizen aan de Heerlenstraat.

Antwoord:

Het Tracébesluit is gewijzigd voor dit onderdeel. In het Tracébesluit ligt de bedoelde weg op grotere afstand van de woningen aan de Heerlenweg. Indien insprekers toch menen dat ze schade lijden is het volgende van toepassing. Op grond van artikel 20 van het Tracébesluit kent de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

5.11.3. Zienswijze

Inspreker 274

De geplande tweede in-/uitvalsweg voor Almere Haven loopt dwars door een woonwijk en zal veel geluids- en verkeersoverlast veroorzaken voor bewoners van de Steiger en de Gildemark.

Antwoord:

De gemeente Almere heeft het voornemen om in het kader van de Schaa sprong Almere (doorgroei van de stad met 60.000 extra woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen) het gebied tussen het Weerwater en Almere Haven (de 'Weerwaterzone' o.g. 'Almere Centrum Weerwater') verder te ontwikkelen. Almere Centrum Weerwater vormt een cruciale plek in de toekomstplannen van Almere. Dit is vastgelegd in raadsbesluiten en de Structuurvisie Almere 2.0.

De gemeente Almere heeft voorgesteld de gebruikskwaliteit van de plek te optimaliseren door de A6 ter plaatse van de aansluiting Almere Haven op maaiveld te leggen en hem te splitsen in twee zogenoemde halve aansluitingen, zodat het tussenliggende gebied aangeterpt kan worden en op termijn overkluisd. Hierdoor worden de randvoorwaarden voor de voorgenomen gebiedsontwikkeling geoptimaliseerd.

Rijkswaterstaat heeft de door de gemeente goedgekeurde plannen voor de ontsluiting van Almere Haven overgenomen. In het Ontwerp-Tracébesluit zijn de effecten van de wijziging in beeld gebracht en is conform de Tracéwet inspraak mogelijk. De nieuwe ontsluitingsweg maakt deel uit van de plannen. Op basis van de wettelijke regelingen zal Rijkswaterstaat waar nodig geluidmaatregelen treffen. In overleg met de gemeente zal de verkeersoverlast worden beperkt. De Werkmaatschappij Almere Centrum Weerwater ontwikkelt een gebiedsontwikkelingsplan waarin de definitieve inrichting van het gebied bepaald wordt. De Werkmaatschappij zal belanghebbenden in de omgeving betrekken bij de planvorming.

5.11.4. Zienswijze

Inspreker 293

De belangen van de bewoners aan de Gildemark zijn niet in aanmerking genomen in het Tracébesluit. Er is geen akoestisch onderzoek gedaan, geen onderzoek naar gevolgen ten aanzien van luchtvervuiling en er is niet gekeken naar de impact op de veiligheid in de wijk. Inspreker vindt dat er alsnog een onderzoek gedaan moet worden. Als uit het resultaat van die onderzoeken een negatieve impact blijkt voor de Gildemark op deze of andere punten zullen passende maatregelen getroffen moeten worden om de negatieve effecten weg te nemen. Inspreker wil in dat geval gecompenseerd worden voor de waardevermindering van zijn woning.

Antwoord:

De gemeente Almere heeft het voornemen om in het kader van de Schaa sprong Almere (doorgroei van de stad met 60.000 extra woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen) het gebied tussen het Weerwater en Almere Haven (de 'Weerwaterzone' o.g. 'Almere Centrum Weerwater') verder te ontwikkelen. Almere Centrum Weerwater vormt een cruciale plek in de toekomstplannen van Almere. Dit is vastgelegd in raadsbesluiten en de Structuurvisie Almere 2.0.

Deze plannen zijn tijdens openbare sessies met inwoners van Almere besproken. Ook is apart met bewoners in en om De Steiger gesproken.

De gemeente Almere heeft voorgesteld de gebruikskwaliteit van de plek te optimaliseren door de A6 ter plaatse van de aansluiting Almere Haven op maaiveld te leggen en hem te splitsen in twee zogenoemde halve aansluitingen, zodat het tussenliggende gebied aangeterpt kan worden en op termijn overkluisd. Hierdoor worden de randvoorwaarden voor de voorgenomen gebiedsontwikkeling geoptimaliseerd.

Rijkswaterstaat heeft de door de gemeente goedgekeurde plannen voor de ontsluiting van Almere Haven overgenomen. De effecten daarvan zijn in het Tracébesluit in beeld gebracht en er is conform de Tracéwet inspraak mogelijk. Als gevolg van enkele aanpassingen in het definitieve Tracébesluit ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit is met name het geluidonderzoek aangevuld. Waar nodig worden passende maatregelen ter mitigatie of compensatie genomen. Indien op enige wijze toch schade wordt geleden kan een beroep worden gedaan op de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999. In artikel 20 van het Tracébesluit is de procedure daartoe opgenomen.

5.11.5. Zienswijze

Insprekers 53, 62, 96, 105, 107, 114, 117, 118, 120, 195, 246, 248, 253, 262, 274, 306; 351, 356

Uitvoering van de plannen leidt tot aantasting van het woongenot en waardevermindering van de woningen. Er bestaat een risico dat de woningen onverkoopbaar worden.

Antwoord:

Indien insprekers menen schade te lijden als gevolg van het Tracébesluit, dan geldt het volgende. Op grond van artikel 20 van het Tracébesluit kent de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

5.12. Bouwhinder

5.12.1. Zienswijze

Insprekers 104, 229, 236, 298, 307

Verschillende insprekers gaan in op de overlast door de bouw in Almere en Muiderberg. Files, afzettingen en omlieggingen zullen naar verwachting leiden tot omzet- en tijdverlies en dus bedrijfseconomische schade. Verschillende bedrijven geven aan dat hun bereikbaarheid in gevaar komt. Goede bewegwijzering is noodzakelijk.

Antwoord:

Enige hinder en overlast tijdens de bouwwerkzaamheden is niet te voorkomen. Rijkswaterstaat zal die hinder echter tot een minimum beperken, door duidelijke tijdelijke maatregelen zoals een goede bewegwijzering en beperkingen aan werken in bijvoorbeeld de nachtelijke uren. Daartoe zullen in het contract met de aannemer ook duidelijke afspraken worden neergelegd. In beginsel zal de bereikbaarheid van bedrijven en woningen niet in gevaar komen.

Indien insprekers van mening zijn dat door realisatie van het plan desondanks schade wordt ondervonden dan is het volgende van toepassing. Op grond van artikel 20 van het Tracébesluit kent de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als

gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

5.12.2. Zienswijze

Inspreker 104

Inspreker verwacht bedrijfseconomische schade door de werkzaamheden.

Antwoord:

Rijkswaterstaat zal met de omgeving communiceren over het plan en de planning van het werk en rekening houden met de belangen van de omgeving. Op die manier zal getracht worden om de schade van bedrijven zoveel mogelijk te beperken.

Op grond van artikel 20 van het Tracébesluit kent de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

5.12.3. Zienswijze

Inspreker 148

Bij de realisatie van het tracé verzoek om rekening te houden met de afsluiting van de weidegebieden van de vereniging. Graag overleg vooraf en daar waar noodzakelijk voldoende compenseren.

Antwoord:

Er zal bij de realisatie van de wegruitbreidingen naar worden gestreefd de stadsweiden zo veel mogelijk te ontzien. Waar dat niet mogelijk zal blijken te zijn, zal in overleg met de Belangenvereniging en de huurder een goede oplossing worden gezocht.

Op grond van artikel 20 van het Tracébesluit kent de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

5.12.4. Zienswijze

Insprekers 53, 350, 355

In de Marken en de Gouwen in Almere wordt overlast verwacht als gevolg van de aanleg van de nieuwe dreef door De Steiger.

Antwoord:

Enige hinder en overlast tijdens de bouwwerkzaamheden is niet te voorkomen. Rijkswaterstaat zal die hinder echter tot een minimum beperken, door duidelijke tijdelijke maatregelen zoals een goede bewegwijzering en beperkingen aan werken in bijvoorbeeld de nachtelijke uren. Daartoe zullen in het contract met de aannemer ook duidelijke afspraken worden neergelegd. In beginsel zal de bereikbaarheid van bedrijven en woningen niet in gevaar komen. Indien insprekers van mening zijn dat door realisatie van het plan schade wordt ondervonden dan is het volgende van toepassing. Op grond van artikel 20 van het Tracébesluit kent de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

5.12.5. Zienswijze

Insprekers 309, 310

Insprekers verwachten als gevolg van extra files en wegomleidingen veel oponthoud tijdens bouwwerkzaamheden en zullen een planschadeclaim indienen.

Antwoord:

Enige hinder en overlast tijdens de bouwwerkzaamheden is niet te voorkomen. Rijkswaterstaat zal die hinder echter tot een minimum beperken, door duidelijke tijdelijke maatregelen zoals een goede bewegwijzering en beperkingen aan werken in bijvoorbeeld de nachtelijke uren. Daartoe zullen in het contract met de aannemer ook duidelijke afspraken worden neergelegd. In beginsel zal de bereikbaarheid van bedrijven en woningen niet in gevaar komen.

Indien insprekers van mening zijn dat door realisatie van het plan schade wordt ondervonden dan is het volgende van toepassing. Op grond van artikel 20 van het Tracébesluit kent de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

5.12.6. Zienswijze

Inspreker 196

Omléidingen in het verleden langs de wijk hebben al voor scheuren in het huis van inspreker gezorgd. Vrees van inspreker voor nieuwe schade als gevolg van (bouw)werkzaamheden.

Antwoord:

Tijdens de bouwactiviteiten zullen de omwonenden mogelijk overlast ondervinden. De aannemer heeft de wettelijke plicht om de overlast tot het minimale terug te brengen. Hiertoe worden in het contract met de aannemer ook verplichtingen opgenomen. De voorzieningen en bepalingen staan omschreven in het Bouwbesluit en in de Circulaire Bouwlawaai. Alvorens de aannemer begint met de werkzaamheden moet er onderzoek gedaan worden waarin naar voren komt wat voor hinder de werkzaamheden teweeg brengen.

In overleg met de gemeente Almere is een schadeprotocol opgesteld. Hierin is afgesproken dat van de onderhavige opstal voor de start van het werk een bouwkundige opname zal worden gemaakt. Op dit moment vindt onderzoek plaats naar de risico's die zich kunnen manifesteren door de werkzaamheden en welke maatregelen er dienen te worden genomen om schade ten gevolge hiervan te voorkomen. Indien onverhoopt schade ontstaat, zal deze naar Nederlands recht worden vergoed.

5.13. Procedure

5.13.1. Zienswijze

Inspreker 47

Goede inbreng uit inspraak vanuit de zaal is niet altijd in het plan verwerkt.

Antwoord:

Bij informatie- en inspraakavonden ontving Rijkswaterstaat vanuit de zaal regelmatig suggesties voor verbetering. Geprobeerd is de goede en bruikbare ideeën hiervan over te nemen. Dit heeft overigens in veel gevallen niet tot aanpassing van het ontwerp geleid, omdat sommige suggesties bij nadere analyse niet overgenomen konden worden met behoud van dezelfde doelstelling.

5.13.2. Zienswijze

Inspreker 106

Slechte communicatie richting bewoners.

Antwoord:

Voor het informeren van de bewoners zijn de gebruikelijke kanalen gebruikt. Naast de wettelijke verplichte vermelding in de Staatscourant zijn publicaties geplaatst in binnen de regio veel gelezen kranten en in huis-aan-huisbladen. Daarnaast zijn berichten verschenen op de websites van de betrokken gemeenten en die van Rijkswaterstaat.

5.13.3. Zienswijze

Insprekers 92, 109, 110, 150, 151, 172, 176, 178, 265, 266, 273, 281, 298, 317 t/m 340, 342, 359

Insprekers zijn het niet eens met Cumulatie, fijnstof, 48 dB voor heel Muiderberg. Voor geluidsoverlast is standstill 2008 niet genoeg. Insprekers willen een betrouwbare overheid die gemaakte afspraken over lucht en geluid gestand doet.

Er wordt te weinig rekening gehouden met Muiderberg(ers). Er moet meer gedaan worden om Muiderberg leefbaar te houden.

Antwoord:

Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Vanwege het NSL is het dus niet nodig extra maatregelen in het project te treffen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

De luchtkwaliteit zal vanuit het NSL jaarlijks gemonitord worden. Wanneer uit de monitoring blijkt de grenswaarden voor luchtkwaliteit (dreigen te) worden overschreden, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat in heel Nederland tijdig wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.

In 2009 is een grenswaarde voor een fijnere fractie van fijn stof in de Wet milieubeheer opgenomen. Het betreft de grenswaarde voor PM_{2,5}. Aan deze grenswaarde moet vanaf 1 januari 2015 worden voldaan. Uit de Wet milieubeheer volgt dat tot 1 januari 2015 niet getoetst hoeft te worden aan de grenswaarde voor PM_{2,5} (zie Wm bijlage 2 voorschrift 4.4, lid 2), ook niet als een project na deze datum gevolgen voor de luchtkwaliteit heeft.

Verkenningen op basis van metingen en berekeningen laten zien dat het huidige en voorgenomen luchtkwaliteitsbeleid – dat onder andere is ingezet om te voldoen aan de grenswaarden voor PM₁₀ – waarschijnlijk ook voldoende is om aan de grenswaarde voor PM_{2,5} te voldoen. Ook lijkt de inspanningsverplichting om de concentratie van PM_{2,5} in de stedelijke leefomgeving de komende tien jaar met minstens 15 procent te verminderen haalbaar met het voorgenomen emissiebeleid.⁷ De Wet geluidhinder schrijft voor dat de te beoordelen geluidsniveaus per geluidbron (per weg of spoorweg) bepaald moeten worden. In de aanvullende bestuurlijke overeenkomst die het Rijk met o.a. de gemeente Muiden heeft gesloten is aangegeven dat de toekomstige geluidbelasting per geluidbron in de kern van Muiderberg niet meer mag zijn dan het laagste van de volgende geluidsniveaus:

- het berekende geluidniveau in 2008
- een eerder afgegeven hogere waarde

Hierbij geldt dat een geluidniveau van 48 dB of lager in alle gevallen toelaatbaar is. De eisen uit zowel de Wet geluidhinder als de bestuurlijke overeenkomst worden in acht genomen en bij vrijwel alle woningen in de kern van Muiderberg wordt het geluidniveau lager dan in 2008. Er zullen daarom niet meer maatregelen worden genomen om de geluidsniveaus verder terug te dringen. De gecumuleerde geluidbelasting wordt berekend als voor een woning een hogere waarde moet worden vastgesteld. Op grond van deze berekende gecumuleerde geluidbelasting wordt rekening gehouden met te nemen geluidreducerende maatregelen.

5.13.4. Zienswijze

Inspreker 298

De plannen hebben geen voordelen voor Muiderberg, maar geven wel overlast.

Antwoord:

Deze zienswijze wordt niet gedeeld. Met de gemeente Muiden zijn maatregelen afgesproken, die de geluidsoverlast in Muiderberg aanmerkelijk zullen beperken.

De bereikbaarheid van Muiderberg blijft ondanks het vervallen van de aansluiting op de A1 bij de Hackelaar en de Vechtbrug gegarandeerd door de aanleg van de nieuwe aansluiting Muiden in de Bloemendalerpolder en een nieuwe brug voor lokaal verkeer over de Vecht.

5.13.5. Zienswijze

Insprekers 92, 109, 110, 150, 151, 176, 178

Insprekers verzoeken om in het definitieve Tracébesluit een resultaatsverplichting op te nemen, te toetsen door jaarlijkse controles.

Antwoord:

Artikel 19 van het Tracébesluit regelt de evaluatie van het Tracébesluit. Daarmee wordt aan het verzoek van insprekers tegemoet gekomen.

⁷ Matthijsen, J., Koelemeijer R., (2010) Beleidsgericht Onderzoeksprogramma PM₁₀, Resultaten op hoofdlijnen en beleidsconsequenties. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

5.14. Overig

5.14.1. Zienswijze

Inspreker 47

Inspreker suggereert om de wegverlichting nabij het Kromslootpark te voorzien van een zonnepaneel dat LED-verlichting voedt.

Antwoord:

Rijkswaterstaat streeft naar duurzame oplossingen. Dat geldt ook voor wegverlichting. Rijkswaterstaat zal in samenspraak met de aannemer kiezen voor het op dat moment optimale systeem voor wegverlichting. Uitgangspunt is toepassing van dynamische wegverlichting.

5.14.2. Zienswijze

Inspreker 92

Inspreker heeft de wens om een NS halte voor Muiderberg te realiseren.

Antwoord:

Het Tracébesluit heeft betrekking op de wegwitbreiding in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. Aanpassingen aan het spoor in deze corridor zijn onderwerp van studie in het project OV SAAL.

5.14.3. Zienswijze

Inspreker 335

De overheid dient werkgelegenheid te stimuleren waar mensen wonen.

Antwoord:

In het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is rekening gehouden met een bovengemiddelde groei van het aantal arbeidplaatsen in Almere.

5.14.4. Zienswijze

Insprekers 349, 351, 352, 353, 354, 356

Insprekers wensen een rechtstreekse busverbinding vanaf het Weerwater busstation naar de A6. De afhankelijkheid van deze busverbinding is groot, vooral in Almere Haven.

Antwoord:

In het Tracébesluit wordt een rechtstreekse verbinding van het busstation naar de A6 (richting Amsterdam) mogelijk gemaakt.

5.14.5. Zienswijze

Inspreker 313

Het vliegveld Lelystad wordt ook uitgebreid, wat ook voor meer overlast zal zorgen.

Antwoord:

Als voor een woning een hogere waarde wordt vastgesteld, wordt de cumulatieve geluidbelasting berekend. Het geluid van een geluidbron hoeft alleen te worden meegenomen in deze berekening als de woning in de geluidzone van de geluidbron ligt. De woning van de inspreker ligt niet in de (toekomstige) geluidzone van Schiphol of Lelystad Airport.

5.14.6. Zienswijze

Insprekers 1, 41

Inspreker vraagt om bij woningbouwprojecten in Almere na te denken over parkeernormen, om autogebruik te ontmoedigen.

Antwoord:

De parkeernorm bij nieuwbouw is de verantwoordelijkheid van gemeenten. Het beleid is er op gericht om bewoners alternatieve mogelijkheden voor vervoer te bieden.

5.14.7. Zienswijze

Inspreker 156

Het is jammer dat de verbreding van de A6 pas in 2016 ter hand wordt genomen.

Antwoord:

Het bevoegd gezag neemt kennis van het standpunt van inspreker.

5.14.8. Zienswijze

Inspreker 178

Inspreker vindt de geluidsoverlast en de hoeveelheid fijn stof nu al onaanvaardbaar.

Antwoord:

Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden

genomen zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen - zowel vóór als na de openstelling van de verbrede A6 - voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

Bij het bepalen van geluidmaatregelen worden de eisen uit zowel de Wet geluidhinder als de bestuurlijke overeenkomst in acht genomen. Bij vrijwel alle woningen in de kern van Muiderberg wordt het geluidniveau in de toekomst (2030) lager dan in 2008. Dit is ondanks de wegbreiding en dankzij het grote pakket aan geluidmaatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (tweelaags ZOAB) en geluidschermen. Daarbij is in de bestuurlijke overeenkomst afgesproken dat de geluidschermen ter beperking van het geluid door het verkeer op de A6, geplaatst worden aan de noord-westzijde van het spoor. Daarmee wordt niet alleen het geluid van de weg teruggedrongen, maar wordt ook een sterke reductie van het geluid door het spoorverkeer gerealiseerd. Voor een groot deel van de woningen komt het geluid van het spoorverkeer daardoor niet meer boven de voorkeursgrenswaarde voor nieuwbouw langs het spoor van 55 dB. Aanvullend aan dit uitgebreide pakket aan maatregelen worden er daarom niet nog meer maatregelen genomen om de geluidniveaus verder terug te dringen.

5.14.9. Zienswijze

Inspreker 195

Insprekers zijn bang dat de weg aangrenzend aan hun huis als sluiproute gebruikt gaat worden, doordat de toevoerweg met stoplichten voorzien zal worden. Ze vrezen schade aan hun huis door geluid- en stankoverlast.

Antwoord:

De huidige weg is inderdaad niet geschikt voor doorgaand verkeer. Rijkswaterstaat zal in overleg met de gemeente waar nodig maatregelen treffen om sluipverkeer door de wijk zo veel mogelijk te voorkomen.

5.14.10. Zienswijze

Inspreker 236

Golfbaan bij A6: te amoveren objecten (zoals de affakkelinstallatie) staan niet op de plankaart.

Antwoord:

Het wegontwerp is aangepast ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit. Door de aanpassing wordt het weglichaam minder uitgebreid in de richting van de golfbaan. Het resultaat is dat ter hoogte van de voormalige vuilstort de afstand tussen de A6 en de golfbaan groter wordt. Daarmee is volledig tegemoet gekomen aan de zienswijze.

Hoofdstuk 6: Gehele gebied

6.1. Ruimtelijke Ordening

6.1.1. Zienswijze

Insprekers 1, 41, 80, 243, 313

Extra asfalt lost files niet op, maar trekt extra autoverkeer en trekt OV-reizigers naar auto. Het verbreden van de weg werkt niet tegen filevorming. Meer mensen nemen de auto. Er komen 60.000 woningen bij in Almere, dus er ontstaan uiteindelijk bredere files.

Antwoord:

Het doel dat met het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere wordt nagestreefd, is verbetering van doorstroming. Na realisatie van het project kan meer verkeer gefaciliteerd worden. Het project is niet volledig probleemoplossend, om die reden kunnen files niet worden uitgesloten. Realisatie van Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere voorkomt namelijk niet dat er een toename zal zijn van de hoeveelheid wegverkeer. Wel verbetert het de doorstroming. Alleen het verbeteren van het openbaar vervoer is niet voldoende om de problemen op de weg op te lossen. Naast Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere loopt ook de planstudie OV-SAAL. Hierin wordt een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad onderzocht. Wegverkeer en OV zijn geen volledig communicerende vaten. Aanpassing van de weg leidt tot slechts enkele procenten verschil in OV-gebruik.

6.2. Verkeersveiligheid

6.2.1. Zienswijze

Insprekers 1, 41 68, 80, 144, 179, 233, 234

Het onderzoek naar verkeersveiligheid in het MER is beperkt en misleidend:

- *Hoe kan het dat, hoewel verschillende experts op het gebied van verkeersveiligheid bezwaar hebben tegen het toepassen van vijf of meer rijstroken, er in dit MER niet verder wordt ingegaan op de bezwaren?*
- *Vijf rijstroken levert verkeersonveiligheid op.*
- *Wat zijn de verkeersveiligheidsgevolgen voor het onderliggend wegennet?*
- *Hoe weegt de gemiddelde snelheid op tegen de vaststelling van het aantal slachtoffers?*
- *Wegen met een intensiteit van minder dan 5000 vervoersbewegingen zijn niet meegenomen. Waarom worden de gevolgen op het gebied van verkeersveiligheid alleen bepaald voor de snelwegen en, hoewel wel aangegeven, niet voor het onderliggend wegennet?*
- *Gemiddelde snelheid op wegen wordt niet meegenomen in het onderzoek naar verkeersslachtoffers en slachtofferrisico.*
- *Waarom worden belangrijke aspecten, zoals de gemiddelde snelheid op wegen niet meegenomen bij de vaststelling van het aantal slachtoffers of het slachtofferrisico?*

Antwoord:

Door een vergroting van het aantal rijstroken neemt de intensiteit per rijstrook af. Het verlagen van de I/C-verhouding (verhouding tussen de Intensiteit van de weg en de Capaciteit van de weg) levert op alle bekende wegen een verlaging van de verkeersonveiligheid op. Dit effect wordt met de verbreding naar vijf rijstroken ook nagestreefd. De enige bestaande weg met vijf rijstroken over enige lengte is de A4 en hier is de verkeersveiligheid zeer hoog. Een belangrijke factor hierbij is de verkeersintensiteit. Doordat het Tracébesluit voorziet in een verbreding van het hoofdwegennet neemt de belasting van het onderliggend wegennet af. De veiligheid op het onderliggend wegennet zal bij verminderd gebruik toenemen.

Op basis van historische gegevens blijkt dat wegen op het onderliggende wegennet een groter risico hebben dan bijvoorbeeld autosnelwegen. Het risico wordt uitgedrukt in slachtoffers per (miljoen)voertuigkilometer. De kans om bij een zelfde aantal gereden kilometers slachtoffer te worden van een verkeersongeval is groter op een weg van lagere orde. Oorzaken hiervan zijn onder meer de mindere vergevingsgezindheid van de wegen (obstakels staan dicht bij de weg) en de aanwezigheid van kruisend (langzaam) verkeer.

6.2.2. Zienswijze

Inspreker 158

In het Ontwerp-Tracébesluit wordt beschreven dat voor de tunnelveiligheid op basis van een kwantitatieve risicoanalyse het toetsingscriterium voor plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde niet wordt overschreden. Voor enkele scenario's in de scenarioanalyse is dit niet het geval. In het Ontwerp-Tracébesluit wordt niet aangegeven hoe met deze scenarioanalyse wordt omgegaan. In het Tracébesluit moet expliciet worden opgenomen dat de scenario's die om een effectieve beheersing vragen nader worden uitgewerkt en dat er ruimte (zowel fysiek als financieel) is gereserveerd voor aanvullende maatregelen. Op enkele opmerkingen van de Commissie Tunnelveiligheid wordt in het Ontwerp-Tracébesluit niet ingegaan. Het betreft het tijdens de planfase opstellen van een analyse van omrijdroutes, het volledig omkeerbaar uitvoeren van de ventilatie, het advies om de Gaasperdammertunnel te beschouwen als een vierbaanssnelweg, het nader laten analyseren van BLEVE's en het advies om een eerste deeladvies voor de bouwaanvraag door de Commissie te laten beoordelen voordat Rijkswaterstaat de markt benadert.

Antwoord:

Rijkswaterstaat heeft bij brief d.d. 27 juli 2009 gereageerd op de adviezen van de Commissie Tunnelveiligheid. In de brief wordt ingegaan op alle door de Commissie Tunnelveiligheid benoemde punten. Deze brief zal een bijlage zijn van het Tracébesluit.

Overschrijden oriëntatiewaarde

De scenario's waarin de oriëntatiewaarde wordt overschreden, zullen in de volgende fase (van Tracébesluit naar het bouwplan) nader worden onderzocht. Uitgangspunt blijft te allen tijde dat aan het wettelijk vereiste veiligheidsniveau zal worden voldaan.

Het Tracébesluit voorziet planologisch in voldoende ruimte om aan eventueel aanvullende maatregelen te kunnen voldoen.

Omrijdroutes

De analyse over omrijdroutes wordt in de periode tot het bouwplan nader met de gemeenten en brandweer afgestemd en vastgelegd. Mogelijk dat deze analyse leidt tot het aanpassen of toevoegen van een aantal calamiteitendoorsteeken op het onderliggend wegennet, het hoofdwegennet of tussen het onderliggend en het hoofdwegennet. Dit heeft echter geen invloed op de planfase.

Omkeerbare ventilatiesystemen

Het ventilatiesysteem wordt zodanig ontworpen dat bij brand in de betreffende buis geen terugslag van rook plaats vindt in de naast gelegen buis in de andere rijrichting. De clusters in de tunnel zijn omkeerbaar om het genoemde scenario van rook in de buis te voorkomen. De ventilatoren op de kop van de tunnel zijn niet omkeerbaar. Aangezien dit injectoren zijn, heeft "zuigen" geen nut. De lucht buiten de tunnel zal hier circuleren. Door het creëren van overdruk in het middentunnelkanaal wordt aanwezigheid van rook voorkomen.

Vierbaansweg

De hoofdbuis van de Gaasperdammertunnel is geen vierbaansweg, maar bestaat uit een wisselstrook met vluchtstrook en twee rijstroken met vluchtstrook. Er is voor gekozen om de wisselstrook op de A9 in de tunnel te splitsen door in beide hoofdbuizen een wisselstrook met vluchtstrook aan te brengen. De barriere is als fysieke scheiding noodzakelijk om te voorkomen dat er in de tunnel uitwisseling van verkeer plaats vindt tussen de wisselstrook en de overige rijstroken.

BLEVE's

De risicobijdrage zal in de volgende fase (bouwplan) worden gebaseerd op de vervoersprognose in 2020, gebaseerd op het Global economy scenario. Dit is ook het uitgangspunt dat voor het Basisnet Weg is gehanteerd. In de QRA wordt standaard rekening gehouden met zowel koude als warme BLEVE's (RWSQRA). In de scenarioanalyse zullen de effecten op de andere tunnelbuizen nader worden bekeken.

Deeladvies

Rijkswaterstaat zal, voordat er marktbenadering plaatsvindt, een eerste deeladvies voor de bouwaanvraag door de Commissie Tunnelveiligheid laten beoordelen.

6.2.3. Zienswijze

Inspreker 158

Het ter inzage leggen van het Ontwerp-Tracébesluit terwijl de Werkgroep Inrichting Tunnels A9 een aantal punten die uit de tunnelveiligheidsplannen naar voren komen uitwerkt, komt het proces om gezamenlijk te komen tot veilige tunnels niet ten goede. Er moet voorkomen worden dat een vergelijkbare situatie ontstaat als bij de tunnel in de A2 bij Utrecht.

Antwoord:

Ten behoeve van het Tracébesluit is geïnventariseerd welke maatregelen in het kader van de tunnelveiligheid eventueel nog naar voren kunnen komen. Hiervan zijn de ruimtelijke consequenties in beeld gebracht waarbij is geconstateerd dat het Tracébesluit voldoende ruimte laat om alle op termijn mogelijk nog door te voeren maatregelen te kunnen realiseren. Dit is in de Werkgroep Inrichting Tunnels geagendeerd en besproken.

Ook al staat nog niet vast welke maatregelen voor wat betreft tunnelveiligheid moeten worden genomen, de conclusie is wel getrokken dat alle maatregelen binnen het ruimtebeslag van het Tracébesluit gerealiseerd kunnen worden. Daarmee is het ontwerp voor het tracé uitvoerbaar en wordt voldaan aan art. 11 lid 2 sub c Tracéwet, dat bepaalt dat voldoende moet worden beschreven op welke manier rekening is gehouden met advies van de Commissie Tunnelveiligheid en met de risicoanalyse op grond van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels.

6.2.4. Zienswijze**Inspreker 158**

Indien de versoberingsmaatregelen leiden tot het vervangen van vluchtstroken door gewone rijstroken of het geheel weglaten van vluchtstroken zou opnieuw een Ontwerp-Tracébesluit ter inzage gelegd moeten worden, zou een nieuwe risicoanalyse gemaakt moeten worden en zou een nieuw tunnelveiligheidsplan gemaakt moeten worden, dat aan de Commissie Tunnelveiligheid voorgelegd moet worden.

Antwoord:

Tussen het Ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit is het ontwerp van de tunnels niet gewijzigd. Het Tracébesluit gaat uit van vluchtstroken in de Keizer Karel tunnel en langs de hoofdrijbanen van de Gaasperdammertunnel. Mocht de wens bestaan om deze vluchtstroken op zekere termijn in te zetten als extra rijstrook, dan zal op dat moment een procedure worden gestart waarbij een nieuwe risicoanalyse met bijbehorend tunnelveiligheidsplan zal worden gemaakt. Dit tunnelveiligheidsplan zal in dat geval uiteraard ook aan de Commissie Tunnelveiligheid worden voorgelegd.

6.3. Luchtkwaliteit**6.3.1. Zienswijze****Insprekers 229, 250**

Er wordt in het Ontwerp-Tracébesluit over de afwijkingen van het NSL heengestapt.

Antwoord:

Het klopt dat er verschillen bestonden tussen het Ontwerp-Tracébesluit en de wijze waarop het project was opgenomen in het NSL. In §4.2 van Ontwerp-Tracébesluit is echter onderbouwd dat het project – zo nodig na het doorlopen van een meldingsprocedure – niet in strijd is met het NSL. Op 13 juli 2010 is door de Minister van Verkeer en Waterstaat een melding ingediend. Deze is op 29 juli 2010 geaccepteerd door de Minister van VROM (Stc. nr. 13469, 31 augustus 2010). Met uitzondering van de in §4.2 van de Toelichting van het Tracébesluit beschreven verschillen, komen de projectkenmerken, zoals beschreven in dit Tracébesluit, overeen met de – na de melding – in het NSL opgenomen projectkenmerken. Onderbouwd is dat de verschillen tussen de beschrijving van het project in het NSL en de beschrijving van het project in het Tracébesluit niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit ten opzichte van het vastgestelde NSL. Het project past dan ook binnen het NSL en is in elk geval daarmee niet in strijd.

Overigens is in het NSL de verplichting opgenomen om jaarlijks te controleren of grenswaarden niet worden overschreden. Deze monitoring, die van groot gewicht is binnen het programma, biedt daarmee een extra waarborg dat tijdig aan de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ wordt voldaan. Indien uit de monitoring blijkt dat niet tijdig aan de grenswaarden zal worden voldaan, zullen in het kader van het NSL aanvullende maatregelen worden genomen.

6.3.2. Zienswijze**Inspreker 250**

Het luchtkwaliteitsonderzoek in de Trajectnota/MER Fase 2 is erg summier en is beperkt tot PM₁₀ en NO₂. Een volledig luchtkwaliteitsonderzoek conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit ontbreekt. Invoergegevens ontbreken.

Antwoord:

Het luchtkwaliteitsonderzoek in de Trajectnota/MER heeft tot doel de verschillende alternatieven te vergelijken op het aspect luchtkwaliteit. Dit onderzoek is uitgevoerd conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit. Daarnaast is onderzocht in hoeverre de verschillende alternatieven juridisch haalbaar zijn ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit.

In Nederland zijn NO₂ en PM₁₀ de maatgevende luchtverontreinigende stoffen. De concentraties van deze twee stoffen liggen in Nederland vaak dichtbij en soms boven de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Overschrijdingen van grenswaarden van de andere stoffen komen in Nederland slechts in exceptionele gevallen voor. Zo kan de grenswaarde voor benzeen bijvoorbeeld overschreden worden in oude parkeergarages met slechte ventilatie. Langs rijkswegen komt overschrijding van de grenswaarden van andere stoffen dan NO₂ en PM₁₀ niet voor.

Luchtkwaliteitsonderzoeken voor planstudies richten zich derhalve op de toets van de concentraties PM₁₀ en NO₂ aan de grenswaarden.

Bij het Ontwerp-Tracébesluit heeft alleen Deel A van de Trajectnota/MER - als extra informatie over de Trajectnota/MER-fase - ter inzage gelegen. Deel B van de Trajectnota/MER omvat de deelrapporten van de verschillende beoordelingsaspecten, waaronder luchtkwaliteit. In het deelrapport luchtkwaliteit wordt ingegaan op de in het onderzoek gehanteerde invoergegevens. Deze stukken hebben van 16 mei tot en met 26 juni 2008 ter inzage gelegen tijdens de inspraakperiode van de Trajectnota/MER. Gedurende deze periode is de mogelijkheid geboden mondeling of schriftelijk in te spreken.

Ten behoeve van het Tracébesluit is het luchtkwaliteitsonderzoek alleen geactualiseerd ten behoeve van het gezondheidseffectonderzoek. Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), waardoor voor dit Tracébesluit geen projectspecifiek luchtonderzoek nodig is. Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen, zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Vanwege het NSL is het dus niet nodig binnen Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere extra maatregelen te treffen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL jaarlijks gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit (dreigen te) worden overschreden, worden binnen het NSL extra maatregelen genomen, zodat in heel Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.

6.3.3. Zienswijze

Insprekers 250

In het Ontwerp-Tracébesluit zijn voor de situatie 2030 ten onrechte geen emissieberekeningen voor lood, stikstof en ammoniak meegenomen.

Antwoord:

Het klopt dat voor het zichtjaar 2030 geen stikstofdepositieberekeningen zijn uitgevoerd. Het jaar 2020 is het verst in de toekomst gelegen zichtjaar waarvoor emissiekentallen en achtergrondconcentraties voor NO_x bekend zijn gemaakt door de Minister van VROM (nu Infrastructuur en Milieu). Het is niet mogelijk om met de rekenmodellen, emissiekentallen en achtergrondconcentraties die op dit moment bekend zijn, realistische voorspellingen te doen over de stikstofdepositie in 2030.

Het effect van de uitstoot van lood op Natura 2000-gebieden is inderdaad niet onderzocht.

Aangezien de handel in loodhoudende benzine sinds 1 januari 2000 in de Europese Unie verboden is, heeft het Tracébesluit geen invloed op de looddepositie in Natura 2000-gebieden. Uit onderzoek volgt bovendien dat in Nederland wordt voldaan aan de grenswaarde voor lood zoals opgenomen in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer.

6.4. Geluid

Algemeen

In deze Nota van Antwoord worden enkele termen gebruikt die uitleg behoeven. In de onderstaande begrippenlijst worden de belangrijkste begrippen toegelicht.

Saneringswoning

Een saneringswoning is een woning die op 1 maart 1986 een geluidsbelasting hoger dan 60 dB(A) ondervond.

Congestie

De term *congestie* is gelijk aan file of vertraging.

Cumulatieve geluidsbelasting

De *cumulatieve geluidsbelasting* is de geluidsbelasting van meerdere bronnen (zoals wegverkeer, railverkeer, industrie en luchtvaart) bij elkaar opgeteld. De rekenmethode voor het cumuleren is vastgelegd in het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006".

Vigerende wet- en regelgeving

De term *vigerende wet- en regelgeving* houdt in dat het de wet- en regelgeving is die nu van toepassing is.

Hogere waarde

Ontheffingen voor de geluidsbelasting op de gevel worden in de Wet geluidhinder "hogere waarden" genoemd. De hogere waarden betreffen voor dit Tracébesluit de geluidsbelasting die Rijkswaterstaat verwacht voor het jaar 2030, na wijziging van de weg en na uitvoering van de geluidbeperkende maatregelen volgens het Tracébesluit. De hogere waarden worden via een formele procedure vastgelegd, nadat vaststaat dat de geluidbelasting op de gevels met doelmatige bron- en overdrachtsmaatregelen niet (verder) kan worden terug gebracht tot de geldende grenswaarde. Bij de geluidsgevoelige gebouwen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, moet worden nagegaan of de geluidsbelasting binnen deze gebouwen voldoet aan de eisen volgens artikel 111a van de Wet geluidhinder. Als deze geluidsbelasting te hoog is, zal Rijkswaterstaat aanbieden de gevels van de geluidsgevoelige ruimten akoestisch te isoleren.

Snelhedenbeleid

De huidige snelheidslimieten zijn gebaseerd op het snelhedenbeleid zoals dat in 1988 met de Tweede Kamer is vastgesteld (Kamerstukken II, 1987-1988, 20 366, nr. 2) en is herbevestigd in de brief van de Minister van Justitie van 18 februari 2003 (Kamerstukken II, 2002-2003, 28 600 XII, nr. 79).

6.4.1. Zienswijze

Inspreker 142

ZOAB vergt meer onderhoud en reparatiewerkzaamheden dan ander asfalt. Dit onderhoud, dat vooral 's nachts gebeurt, leidt tot meer geluidsoverlast voor inspreker.

Antwoord:

De geluiddempende kwaliteit van het tweelaags ZOAB zal door middel van onderhoud gegarandeerd worden. De tijdelijke overlast vanwege mogelijk extra onderhoud weegt niet op tegen de permanente geluiddempende werking van tweelaags ZOAB. Daarnaast vergt ZOAB niet meer onderhoud dan bijvoorbeeld enkellaags asfalt, nu laatstgenoemd asfalt veel gevoeliger is voor bijvoorbeeld vorstschade. Per saldo zal daarom niet meer geluidsoverlast optreden als gevolg van het aanbrengen van tweelaags ZOAB.

6.5. Landschap

6.5.1. Zienswijze

Inspreker 135, 360

Wegaanpassing ligt deels in het Groene Hart en de bufferzone Amstelland Vechtstreek. Zoveel mogelijk recht doen aan de landschappelijke inpassing en de dagrecreatieve functie van het gebied.

Antwoord:

Bij de landschappelijke inpassing probeert Rijkswaterstaat zo goed mogelijk recht te doen aan de kwaliteiten en functies van het landschap. Hierbij past een ingetogen, wat sobere inpassing, het blijvend functioneren van het recreatief fiets- en wandelnetwerk, instandhouding van de cultuurhistorische kenmerken en voldoende ecologische inpassingsmaatregelen inclusief natuurcompensatie.

6.5.2. Zienswijze

Inspreker 171

In Toelichting par. 6.3.4. staat dat maatregelen ten aanzien van archeologische vindplaatsen in overleg met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) genomen zullen worden. Doch in specifieke gevallen kan de RCE contact opnemen met gemeenten op wier grondgebied de vindplaats zich bevindt.

Antwoord:

Dat is inderdaad juist. Rijkswaterstaat streeft naar een zo goed mogelijke afstemming met de RCE en de betrokken gemeenten.

6.6. Bodem en water

6.6.1. Zienswijze

Inspreker 250

In het Waterbeheerplan wordt verwezen naar een verkennend onderzoek van Arcadis van 23 februari 2009. Vaststaat dat dit rapport niet bij de stukken is gevoegd. Ook is niet inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen zullen zijn voor de waterkwaliteit ter plekke.

Antwoord:

Het verkennende onderzoek van Arcadis heeft betrekking op de afweging voor de kering op de Gaasperdammerweg. Het waterkwaliteitsaspect speelt hier niet. De gevolgen voor de waterkwaliteit worden in de realisatiefase inzichtelijk gemaakt waarbij eventuele noodzakelijke maatregelen in die fase nader worden uitgewerkt.

6.7. Natuur

6.7.1. Zienswijze

Inspreker 250

Inspreker is van mening dat in het Ontwerp-Tracébesluit geen mitigerende en compenserende maatregelen worden genoemd. Ten onrechte worden ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur (EHS) geen mitigerende maatregelen getroffen. Ook wordt het verlies aan natuurwaarden niet volledig gecompenseerd.

Antwoord:

De mitigerende en compenserende maatregelen staan in de toelichting op het Tracébesluit en in het Tracébesluit (artikel 10 en 11) genoemd. Er wordt ook een reeks mitigerende maatregelen getroffen (zie de beschrijving in het mitigatie-compensatieontwerp en de toelichting op het Tracébesluit). Deze maatregelen versterken onder meer de functie van ecologische verbindingen en daarmee versterken ze de EHS als systeem.

Het aantal hectare EHS (inclusief weidevogelgebieden) dat door de het project verloren gaat, bedraagt 262,2. In totaal wordt 282,2 hectare fysiek gecompenseerd en 111 hectare weidevogelgebied wordt financieel gecompenseerd. Er wordt méér (in hectaren) gecompenseerd dan er fysiek verloren gaat door de wegverbreding, omdat bepaalde natuurwaarden een zekere ontwikkelingstijd nodig hebben.

6.7.2. Zienswijze

Inspreker 250

Een deel van de natuurcompensatie bestaat uit financiële bijdragen. Het is inspreker niet duidelijk hoe deze kunnen worden vertaald naar compensatie van de verloren natuurwaarden. Miskend wordt dat financiële compensatie een uiterst middel is, indien fysieke compensatie onmogelijk is. Er is in casu niet gemotiveerd waarom fysieke compensatie niet mogelijk is. Verder is ook uitvoering van deze maatregelen niet geborgd.

Antwoord:

Compensatie van aantasting van natuur vindt op drie manieren plaats. Allereerst is sprake van fysieke compensatie binnen een afgesproken termijn van de door het Tracébesluit veroorzaakte schade, uit te voeren door derden, te betalen door Rijkswaterstaat. Hiermee is het grootste deel van de aantasting van EHS gecompenseerd (Amsterdamse Bos, Ronde Hoep, Bullewijkerpolder, Diemerbos, Nieuwe Keverdijkse polder, Bloemendalerpolder en BOBM-polder). De te realiseren natuurcompensatie is vastgelegd in een overeenkomst die door de provincie Noord-Holland en de provincie Flevoland (als bevoegde gezagen) is ondertekend.

Ten tweede vindt compensatie plaats door het leveren van een financiële bijdrage aan fysieke compensatie in het Amsterdamse Bos en het Diemerbos. Deze financiële bijdragen zijn onderdeel van een overeenkomst met uitvoerende partijen waarin een resultaatsverplichting (bijvoorbeeld in hectaren natuurterrein van bepaalde kwaliteit of in aantallen weidevogels) is opgenomen.

Ten derde vindt financiële compensatie plaats, omdat fysieke compensatie op die locaties moeilijk te realiseren is. In het gebied zijn de verschillende functies (landbouw en natuur) al belegd en begrensd en er kan niet ook nog eens een extra ruimteclaim voor natuur op het gebied worden gelegd. Financiële regeling kost geen hectare agrarisch gebied en er hoeft dus geen functiewijziging voor plaats te vinden. Bovendien levert het meer ecologisch rendement op en daarmee is het goedkoper en effectiever voor de weidevogelstand.

Onderkend wordt dat dit een uiterst middel is, daarom wordt slechts in geval van aantasting van weidevogelgebied de compensatie niet direct gekoppeld aan een vorm van fysieke compensatie.

Weidevogelgebied (thans: weidevogelleefgebied) valt niet meer onder de (provinciale) EHS.

Omwillen van eerder gemaakt afspraken met de regio wordt aantasting van deze gebieden gecompenseerd als ware het nog steeds EHS-gebieden. Het betreft de Ronde Hoep, de Bullewijkerpolder, de Nieuwe Keverdijkse polder en de Bloemendalerpolder.

De financiële compensatie is gekoppeld aan een langjarig beheerprogramma met vooraf geformuleerde doelen (concrete aantallen weidevogels en volwassen geworden (grutto)kuikens per jaar). Financiële compensatie past binnen de Spelregels EHS en de "Beleidsregel compensatie natuur en recreatie" van de provincie Noord-Holland. Dankzij de compensatieovereenkomsten met de provincie Noord-Holland en de provincie Flevoland is de uitvoering van de compensatiemaatregelen geborgd.

6.7.3. Zienswijze

Inspreker 250

De aanvullende verstoring van de EHS door de uitvoering van maatregelen uit het Waterbeheersplan is niet ter compensatie in de natuuronderzoeken meegenomen.

Antwoord:

Het ruimtebeslag als gevolg van de watercompensatiemaatregelen is meegenomen in de bepaling van het fysiek ruimtebeslag en als zodanig ook benoemd in het mitigatie-compensatieontwerp. De verstoring die daarmee gepaard gaat, wordt tot een minimum beperkt. De aannemer heeft zich te houden aan de RWS gedragscode, waarin opgenomen een door hem op te stellen ecologisch werkprotocol, goed te keuren door Rijkswaterstaat, waarin hij aangeeft hoe de verstoring te minimaliseren. Bij slootvergraving wordt dat bereikt door in het najaar te graven, na de voortplantingsperiode en nog vóór amfibieën in winterrust gaan. Ook de manier van werken (naar één kant toe werken, ongetande bak en van tevoren een vluchtplek maken), is hierbij van belang. Uitvoering van maatregelen uit het waterbeheerplan is derhalve wel aan een natuurtoets onderworpen. Zij maken immers deel uit van het te realiseren ontwerp.

6.7.4. Zienswijze

Inspreker 250

Ten onrechte zijn de Natura 2000-gebieden Oostelijke Vechtplassen en "Eemmeer en Gooimeer Zuidoever" buiten beschouwing gelaten. Het gebied de "Oostvaardersplassen" is ten onrechte buiten beschouwing gelaten voor wat betreft de negatieve effecten als gevolg van geluidsbelasting. Bovendien is geen acht geslagen op de externe werking die het project kan hebben op Natura 2000-gebieden die niet direct aan het plangebied grenzen. Ook ontbreekt onderzoek naar andere externe effecten, zoals verandering van de waterhuishouding. Er kan niet worden volstaan met een verwijzing naar de Trajectnota/MER.

Ten aanzien van de effecten op het Natura 2000-gebied "Botshol" wordt onder 4.5.6 overwogen dat er geen kaart aanwezig is met de ligging van de habitattypen. Naar het oordeel van insprekers moet de minister ook ten aanzien van de effecten op het Natura 2000-gebied "Botshol" een passende beoordeling opstellen, waarbij alle effecten op de verschillende habitattypen in kaart worden gebracht.

Antwoord:

Het klopt dat de Oostelijke Vechtplassen niet in de Toets Natuurbeschermingswet zijn meegenomen. Het Natura 2000-gebied Eemmeer en Gooimeer Zuidoever is in de Toets Natuurbeschermingswet wél beschouwd.

Tevens is rekening gehouden met externe werking op Natura 2000-gebieden die niet direct aan het plangebied grenzen. Voor de niet beschouwde gebieden - waaronder de Oostelijke Vechtplassen - kan deze externe werking echter op voorhand worden uitgesloten, waardoor een gedetailleerde geluid- of stikstofdepositieberekening achterwege kan blijven. Uitvoering van het Tracébesluit leidt in 2020 ten opzichte van de autonome ontwikkeling tot een toename van slechts 2 á 3% van de verkeersintensiteiten op de wegvakken langs de Oostelijke Vechtplassen. Bij een dergelijke beperkte stijging van het verkeersaanbod bedraagt de toename van de geluidbelasting hooguit enkele tienden dB(A). Een dergelijke kleine toename is verwaarloosbaar/niet waarneembaar. De verkeersbijdrage aan de stikstofdepositie in de Oostelijke Vechtplassen zal in 2020 na uitvoering van het Tracébesluit lager zijn dan in de referentiesituatie. Dit volgt uit de berekeningen voor de Oostvaardersplassen. Deze berekeningen laten zien dat de stikstofdepositie door de weg in 2020 na uitvoering van SAA in dat gebied lager is dan in de referentiesituatie. In de Oostelijke Vechtplassen zijn geen vegetatietypen aanwezig die zorgen voor een hogere depositiesnelheid dan de vegetatietypen die in de Oostvaardersplassen aanwezig zijn. De verkeersgroei op de wegvakken van de A2 langs de Oostelijke Vechtplassen (31% tussen 2008 en 2020) is lager dan de verkeersgroei op de wegvakken op de A6 langs de Oostvaardersplassen (42-50%). In de Oostvaardersplassen is de verkeersbijdrage aan de stikstofdepositie in 2020 na SAA lager dan in de referentiesituatie. Gelet op bovenstaande zal ook in de Oostelijke Vechtplassen de verkeersbijdrage aan de stikstofdepositie in 2020 na uitvoering van SAA lager zijn dan in de referentiesituatie. Het Tracébesluit heeft dan ook geen negatief effect op het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van de Oostelijke Vechtplassen.

Het gebied Oostvaardersplassen is niet buiten beschouwing gelaten voor wat betreft de negatieve effecten als gevolg van de geluidsbelasting. Wel is in de passende beoordeling aangegeven dat als

gevolg van het Tracébesluit geen sprake zal zijn van een wezenlijke verandering van de geluidsbelasting in deze gebieden door de geringe toename van het aantal verkeersbewegingen op de A6.

In het kader van het MER is onderzoek gedaan naar mogelijke effecten op de (grond)waterhuishouding. Deze effecten zijn in het MER reeds als afwezig beschouwd. Het uitgangspunt is dat zonder effect op de (grond)waterhuishouding gewerkt wordt. Veranderingen in de waterhuishouding zijn verder technisch van aard, maar hebben geen effect op voor natuurwaarden van belang zijnde kwelstromen of grondwaterpeilen en dergelijke.

Het feit dat voor Botshol geen kaart beschikbaar is met de ligging van de habitattypen, betekent niet dat de effecten op deze habitattypen niet in beeld zijn gebracht. Er wordt in de Passende Beoordeling slechts aangegeven dat de rekenpunten niet gekoppeld kunnen worden aan de locatie van de habitattypen. Bij de beoordeling van de effecten is daarom als uitgangspunt genomen dat de habitattypen in het hele Natura 2000-gebied (kunnen) voorkomen, wat een 'worst case'-uitgangspunt is. Aangezien de stikstofdepositie na uitvoering van het Tracébesluit lager is dan in de referentiesituatie, kunnen effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor dit gebied worden uitgesloten.

6.7.5. Zienswijze

Inspreker 250

Er is onvoldoende aangetoond dat door afspraken met de provincie Noord-Holland het verlies van 101 hectare weidevogelgebied kan worden gecompenseerd.

Het Ontwerp-Tracébesluit toont niet aan dat voor de soorten genoemd in bijlage IV van de Habitatrichtlijn een ontheffing kan worden verkregen. De Flora- en faunawet staat daarom aan de voorgenomen weguitbreiding in de weg.

Bovendien kan niet worden beoordeeld of de voorgestelde compenserende maatregelen in de Natuurtoets Flora en Fauna het gewenste resultaat zullen hebben. Ten aanzien van de meervleermuis wordt overwogen dat aanvullend onderzoek nodig is.

Antwoord:

Weidevogelgebied (thans: weidevogelleefgebied) in de provincie Noord-Holland valt niet meer onder de (provinciale) EHS. Omwille van eerder gemaakt afspraken met de regio wordt aantasting van deze gebieden gecompenseerd als ware het nog steeds EHS-gebieden. Bij de aantasting van weidevogelgebied waar (het leveren van een bijdrage aan) fysieke compensatie niet mogelijk is, is de financiële compensatie gekoppeld aan een langjarig beheerprogramma met vooraf geformuleerde doelen (concrete aantallen weidevogels en volwassen geworden (grutto)kuikens per jaar) Het berekende bedrag gaat ingezet worden ten behoeve van zogeheten weidevogelkernen die door de provincie Noord-Holland zijn bepaald. Het aantal benodigde hectares voor weidevogelcompensatie wordt beschikbaar gesteld door de leden van twee agrarische natuurverenigingen die samen met de provincie en de Dienst landelijk Gebied aan de overeenkomst hebben gewerkt. De weidevogelcompensatie wordt vastgelegd in een overeenkomst met de provincie Noord-Holland die alle natuurcompensatieafspraken in Noord-Holland omvat. Uitvoering van de weidevogelcompensatie is hiermee geborgd.

De vereisten voor een eventuele ontheffing worden door het Ministerie van LNV opgesteld. Gelet op de conclusies van de 'Natuurtoets flora en fauna', de mitigerende maatregelen die in het kader van het Tracébesluit worden genomen, en het reeds gevoerde vooroverleg met het Ministerie van LNV, is het wel degelijk aannemelijk dat een ontheffing kan worden verkregen. De Flora- en faunawet vormt dan ook geen belemmering voor de voorgenomen wegverbreding. Bij ontheffingsaanvragen zal de aandacht zich richten op de detaillering van bijvoorbeeld het vervangende biotoop.

Mede naar aanleiding van de zienswijzen zijn de effecten op de soorten die beschermd zijn op grond van de Flora- en faunawet nog eens goed bestudeerd. Gebleken is dat voor alle beschermde soorten kan worden uitgesloten dat afbreuk zal worden gedaan aan de gunstige staat van instandhouding. De soorten ten aanzien waarvan deze conclusie eerst wel werd getrokken (ringslang, heikikker, waterspitsmuis, meervleermuis) zullen in ruim voldoende mate (oppervlakte en kwaliteit) profiteren van de aanleg van nieuwe natuur in het kader van compensatie voor aantasting van EHS-gebieden. Voor de meervleermuis zijn de verwachte hoeveelheid aanwezige prooidieren en de verwachte populatiegrootte in ogenschouw genomen. Aangenomen kan worden dat het profijt voor de genoemde vier soorten zodanig is, dat effecten op de gunstige staat van instandhouding van deze soorten uit te sluiten zijn. Dat betekent dat geen compenserende maatregelen nodig zijn voor deze soorten. Verwezen wordt naar hoofdstuk 6 van de Natuurtoets Flora- en fauna.

6.7.6. Zienswijze

Inspreker 250

De passende beoordeling van Arcadis van 28 januari 2010 is op meerdere punten gebrekkig en onvolledig. Uit de bronnenlijst onder 4.1 blijkt bijvoorbeeld niet of er recente gegevens aan het rapport ten grondslag zijn gelegd. Daarnaast wordt in het rapport onderstreept dat er "kennisleemtes" zijn. Een voorbeeld van de gebrekkigheid van het rapport is de tegenstrijdige lichtgevoeligheidsanalyse ten aanzien van de meervleermuis. Verder wordt de toename van de geluidbelasting ten onrechte toegeschreven aan de autonome ontwikkeling van de weg, terwijl de wegbreiding een verkeersaantrekkende werking heeft. Ook worden in de passende beoordeling de effecten op verschillende habitattypen niet volledig in kaart gebracht, bijvoorbeeld voor Botshol, en is ten onrechte geen rekening gehouden met de rode lijst soorten in de ecologische toetsing.

Antwoord:

Voor de Toets natuurbeschermingswet (inclusief de passende beoordeling) zijn de meest recente en best beschikbare ecologische gegevens, verkeersgegevens, stikstofverspreidingsgegevens, modelmatige onderbouwingen en methodes gebruikt. De Toets Natuurbeschermingswet geeft daarmee een bruikbaar en adequaat beeld van de verwachte milieueffecten op de Natura 2000-gebieden in het plangebied.

De discrepantie ten aanzien van de gevoeligheid voor licht voor de meervleermuis is hersteld, zodat in de Toets Natuurbeschermingswet de juiste informatie wordt weergegeven. Er geldt een 'zeer gevoelig' voor deze soort. De mitigerende maatregelen tegen lichtverstoring veranderen hierdoor echter niet: de verlichting wordt dynamisch en uitgevoerd met afschermdende armaturen, zodat het lichtverstoorde gebied niet toeneemt. In de passende beoordeling wordt gesteld dat de toepassing van dynamische verlichting leidt tot afdoende beperking van het effect van verlichting op de meervleermuis. De dynamische verlichting is een standaard mitigerende maatregel voor natuurgebieden. Hiermee wordt derhalve geen blijvend effect op meervleermuis verwacht. De eventualiteit van dit effect is daarmee op voorhand weggenomen. Aanvullende maatregelen zijn daarom niet nodig, het wegontwerp biedt voldoende waarborg voor vermindering van negatieve effecten veroorzaakt door wegverlichting op meervleermuis.

Ook als het Tracébesluit niet wordt uitgevoerd zullen de verkeersintensiteiten tussen 2010 en 2030 toenemen. Deze toename is het gevolg van de autonome ontwikkeling. Daarnaast heeft de Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere inderdaad een verkeersaantrekkende werking. In de Toets Natuurbeschermingswet is de toename van de geluidbelasting in de situatie na uitvoering van de Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere zowel vergeleken met de autonome ontwikkeling als met de huidige situatie (2010). Op deze manier is zowel het projecteffect (het effect als gevolg van de verkeersaantrekkende werking) als het effect van de totale toename van het verkeer tussen 2010 en 2030 (projecteffect + autonome ontwikkeling) in beeld gebracht. De stelling dat de toename van de geluidbelasting ten onrechte wordt toegeschreven aan de autonome ontwikkeling van de weg is dan ook niet juist. Overigens blijkt uit de Toets Natuurbeschermingswet dat de wegverbreding Schiphol-Amsterdam-Almere als gevolg van geluid - mede door mitigerende maatregelen - geen negatief effect heeft op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden of leidt tot aantasting van de wezenlijke kenmerken van beschermde natuurmonumenten.

In de passende beoordeling is onderzocht of het Tracébesluit significante gevolgen heeft voor de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Voor het in de zienswijze genoemde Botshol is, net als voor de overige Natura 2000-gebieden, gekeken naar de effecten door lichtverstoring, geluidhinder en stikstofdepositie op de aangewezen habitattypen en habitatrichtlijnsoorten.

Effecten op Rode Lijst-soorten zijn niet afzonderlijk getoetst (in de Natuurtoet Flora en Fauna), omdat plaatsing op de Rode Lijst niet automatisch betekent dat de soort beschermd is. Daarvoor is opname van de soort in de Flora- en Faunawet nodig of moet voor de soort een instandhoudingsdoelstelling zijn vastgelegd in het aanwijzingsbesluit van het desbetreffende Natura 2000-gebied (in welk geval een toetsing in het kader van de Natuurbeschermingswet zou zijn opgenomen in de Toets Natuurbeschermingswet).

6.8. Verkeerscijfers

6.8.1. Zienswijze

Insprekers 144, 231, 233, 250

Niet duidelijk is welke invoergegevens, waaronder verkeersgegevens, zijn gehanteerd. Er wordt gebruik gemaakt van vuistregels en rekenmethodes waarvan niet vaststaat dat ze een reële voorstelling geven van de praktijk. Dit geldt in het bijzonder voor effecten van beprijzen en DVM. Bij de verkeersberekeningen dienen de effecten van beprijzen buiten beschouwing te worden gelaten omdat hoogst onzeker is dat ten tijde van oplevering van het project enige vorm van beprijzen zal zijn geïntroduceerd. Ook wordt niet inzichtelijk gemaakt wat de verandering van de verkeerssituatie op het onderliggend wegennet is, wat zeker in geval van beprijzen tot effecten zal leiden.

Antwoord:

Vuistregels en rekenmethodes benaderen de werkelijkheid en zijn bepaald op basis van voortschrijdend inzicht. Er wordt uitgegaan van economische groei en ruimtelijke ontwikkeling volgens het EC-scenario van het Centraal Planbureau (CPB) dat is opgesteld in overleg met planbureaus en regionale besturen. De uitgangspunten die aan de rekenmethodieken ten grondslag liggen zijn niet vermeld in de onderzoeken, maar deze zijn beschikbaar.

In de planstudiefase van het project is gekeken naar de situatie zonder en met prijsbeleid. Het Tracébesluit is niet gebaseerd op prijsbeleid.

6.8.2. Zienswijze

Inspreker 231

Het verkeer heeft nu diverse sluiproutes gevonden. Deze routes door de wijk moeten met toeritdosering en snelheidsbeperkende maatregelen zeer onaantrekkelijk gemaakt worden.

Antwoord:

Uitbreiding van het hoofdwegennet zorgt ervoor dat meer verkeer van het onderliggend wegennet op het hoofdwegennet gaat rijden. Met de uitbreiding van het hoofdwegennet zal tevens de doorstroming verbeteren waardoor geen sprake zal zijn van sluipverkeer op het onderliggend wegennet.

6.8.3. Zienswijze

Insprekers 66, 229, 233

In het Ontwerp-Tracébesluit zijn alleen de uitgangspunten van de verkeersberekeningen opgenomen, niet de daadwerkelijke cijfers. Daarom is het niet na te gaan of de cijfers kloppen. Het is een theoretisch model dat niet gestaafd kan worden.

Antwoord:

De verkeersberekeningen zijn gemaakt met het NRM-model. Dit is een gevalideerd en breed gedragen verkeersmodel. In het Tracébesluit zijn alleen de hoofdconclusies van de verkeersberekeningen opgenomen.

6.8.4. Zienswijze

Inspreker 41

Uitgangspunten van het MER zijn gebaseerd op nog niet vastgestelde plannen.

Antwoord:

De uitgangspunten van het MER zijn vastgesteld aan de hand van een vaste methodiek die is opgesteld door experts. Er wordt uitgegaan van economische groei en ruimtelijke ontwikkeling die is opgesteld volgens het EC-scenario van het Centraal Planbureau (CPB). Plannen met betrekking tot de aanleg van autosnelwegen worden meegenomen als deze plannen in het MIRT zijn opgenomen (categorie 0 en 1 plannen).

6.9. Externe Veiligheid

6.9.1. Zienswijze

Insprekers 228, 250

In het Tracébesluit zou in een aparte paragraaf aandacht besteed moeten worden aan de inzet van de nood- en hulpdiensten. In het bijzonder omdat het gehele tracé toegankelijk is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op dit moment is dit slechts summier behandeld voor de tunnels waarvoor calamiteitenterreinen zullen worden bestemd.

Antwoord:

De inzet van nood- en hulpdiensten is een onderwerp dat vooral in de realisatiefase verder wordt uitgewerkt. In de Tracébesluit -fase vindt wel reeds overleg plaats, maar zijn er nog geen concrete uitwerkingen mogelijk. Tijdens de voorbereiding van de realisatie zal Rijkswaterstaat in overleg treden met de hulp- en nooddiensten om na te gaan welke gewenste maatregelen gerealiseerd kunnen worden. Het Tracébesluit laat ruimte voor deze nader te treffen maatregelen.

6.9.2. Zienswijze**Insprekers 228, 250**

Uit het EV-rapport is niet af te leiden welke invoergegevens zijn gehanteerd, met name is onduidelijk hoe de prognose voor de groei van het vrachtverkeer van gevaarlijke stoffen is opgebouwd. Ook ontbreekt de verplichte verantwoording die vereist is bij toename van het groepsrisico en het noodzakelijke advies van het bestuur van de regionale brandweer over het groepsrisico. Ook is een notitie van het verplichte overleg met de betrokken overheden achterwege gelaten.

Antwoord:

In de Externe veiligheid-rapport is duidelijk aangegeven welke invoergegevens gehanteerd zijn, zie hiervoor hoofdstuk 4, "uitgangspunten onderzoek". De prognoses over het vervoer gevaarlijke stoffen zijn weergegeven in paragraaf 4.1.1. "jaarintensiteiten vervoer gevaarlijke stoffen". Deze prognoses zijn gebaseerd op door DVS in 2006 en 2007 uitgevoerde tellingen in combinatie met de prognoses uit het rapport "Toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg 2007" (AVV en KIM, 2007). Met de prognoses worden de telcijfers uit 2006/2007 geëxtrapoleerd naar 2020 op basis van het ontwikkelingspad Global Economy (GE) scenario.

Het klopt dat er bij toename of overschrijding van het groepsrisico een verplichting is een groepsrisicoverantwoording op te stellen. Deze groepsrisicoverantwoording is ten behoeve van het Tracébesluit opgesteld. Door het opstellen van de groepsrisicoverantwoording wordt dieper inzicht verkregen in de kans op en de omvang van de mogelijke maatschappelijke ontwrichting bij een ramp en zal een expliciete en transparante bestuurlijke afweging plaatsvinden, waarbij wordt vastgesteld of de resterende risico's maatschappelijk aanvaardbaar zijn of niet. Deze verantwoording maakt deel uit van het Tracébesluit. De adviezen van de betrokken veiligheidsregio's (veelal de brandweer) maken tevens deel uit van de verantwoording en zijn daarin ook inhoudelijk behandeld. De resultaten van het overleg zijn verwerkt in de verantwoording groepsrisico.

6.10. Ontwerp

Geen zienswijze

6.11. Vastgoed

Geen zienswijze

6.12. Bouwhinder**6.12.1. Zienswijze****Inspreker 159**

Inspreker geeft aan dat de maatregelen tijdens de bouw afgestemd moeten worden met andere projecten in regio.

Antwoord:

De realisatie van dit Tracébesluit wordt afgestemd op andere projecten in de regio.

6.13. Procedure**6.13.1. Zienswijze****Inspreker 250**

Een groot aantal voor de beoordeling van het Ontwerp-Tracébesluit relevante stukken is ten onrechte niet ter inzage gelegd.

Antwoord:

Alle stukken die betrekking hebben op het Ontwerp-Tracébesluit en die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het Ontwerp-Tracébesluit hebben ter inzage gelegen. De stukken hebben ter inzage gelegen op de inzage-adressen, zoals vermeld in de bekendmaking van het Ontwerp-Tracébesluit.

Bij het Tracébesluit zijn nog een aantal extra stukken opgenomen ten aanzien van externe veiligheid en tunnelveiligheid, zie hiervoor tevens hoofdstuk 12 van de Toelichting.

6.13.2. Zienswijze

Inspreker 250

De elektronische terinzagelegging bij het Centrum Publieksparticipatie was gebrekkig. Zo was onder meer de Trajectnota/MER Fase 2 voor deelgebied 2 lange tijd niet beschikbaar. Dit document was pas op 20 april jl. digitaal beschikbaar.

Antwoord:

De Tracéwet kent in tegenstelling tot de Wet ruimtelijke ordening geen plicht om stukken elektronisch beschikbaar te stellen. Alle stukken hebben ter inzage gelegen op de inzage-adressen, zoals vermeld in de bekendmaking van het Ontwerp-Tracébesluit.

6.13.3. Zienswijze

Inspreker 6

Lof voor het aanpakken van de problematiek en het in beeld brengen van deze omvangrijke plannen.

Antwoord:

Het bevoegd gezag neemt kennis van het standpunt van inspreker.

6.13.4. Zienswijze

Inspreker 159

Inspreker geeft een compliment voor de duidelijke inhoud en zakelijke aanpak van het Ontwerp-Tracébesluit.

Antwoord:

Het bevoegd gezag neemt kennis van het standpunt van inspreker.

6.13.5. Zienswijze

Insprekers 1, 41

De schattings- en berekeningsmethoden zijn tendentiekus en gericht op doorzetten van het project. De uitgangspunten van het Ontwerp-Tracébesluit zijn gebaseerd op nog niet vastgestelde plannen.

Antwoord:

De genoemde aspecten zijn uitgebreid onderzocht in de Trajectnota/MER-fase en/of voor het (Ontwerp-)Tracébesluit. In de onderzoeken is gebruik gemaakt van de op dat moment meest recente uitgangspunten en modellen. De stelling dat de gebruikte methoden tendentiekus en gericht zijn op het doorzetten van het project, wordt dan ook niet gedeeld.

Het klopt dat niet alle plannen die in het (Ontwerp-)Tracébesluit als onderdeel worden gezien van de 'autonome ontwikkeling' (de situatie zonder Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere), formeel zijn vastgesteld. Bij het bepalen van de verkeersprognoses is uitgegaan van die projecten die in het MIRT-projectenboek als categorie 0 of 1 projecten zijn aangemerkt. Voor deze projecten geldt dat ze een grote mate van zekerheid hebben te worden gerealiseerd.

6.13.6. Zienswijze

Inspreker 251

Het Ontwerp-Tracébesluit zal in combinatie met de op uitvoering gerichte besluiten strijd opleveren met de Europese regelgeving. Als inwoner/burger mag inspreker er van uitgaan dat de overheid de burger serieus neemt en geen uitwegen zoekt om onder (zorg)verplichtingen uit te komen. De Crisis- en herstelwet maakt het mogelijk om ontwikkelingen vanuit economisch motief door te drukken.

Antwoord:

De burger wordt door het project uiterst serieus genomen. Bij de verschillende stappen in het proces is uitgebreid de mogelijkheid gegeven voor consultatie en inspraak. De resultaten zijn steeds meegenomen in de afweging voor de besluitvorming. Dit heeft bijvoorbeeld geleid tot de keuze voor de uitbreiding van de bestaande weginfrastructuur in plaats van de aanleg van een nieuwe wegverbinding tussen A6 en A9 langs het Naardermeer. Een ander voorbeeld zijn de vele bovenwettelijke inpassingsmaatregelen, die in de plannen zijn opgenomen.

Ook in het vervolg van het proces zal goed naar de burger worden geluisterd, maar wel rekening houdend met de fase waarin het project zich bevindt. Zo is de discussie over nut en noodzaak van het project niet meer aan de orde.

Opname van het project in de Crisis- en herstelwet heeft tot doel de definitieve besluitvorming en de realisatie van het project te versnellen, zonder dat dit ten koste gaat van de zorgvuldigheid.

Vereisten uit de wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op het gebied van lucht en geluid, blijven daarbij onverminderd van kracht.

6.13.7. Zienswijze

Inspreker 68

Inspreker stelt dat de hantering van Europese normen onstelselmatig is.

Antwoord:

Op Europees niveau zijn eisen gesteld aan de luchtkwaliteit. Nederland heeft deze regelgeving geïmplementeerd in de Wet milieubeheer.

Het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die binnen het NSL worden genomen, zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

Op 7 april 2009 heeft de Europese Commissie laten weten in te stemmen met het Nederlandse verzoek tot uitstel voor het voldoen aan de luchtkwaliteitseisen. Hierdoor is het tijdstip waarop aan de grenswaarden moet worden voldaan – onder meer in de regio waarin Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is gelegen - voor fijn stof (PM₁₀) uitgesteld tot 11 juni 2011 en voor stikstofdioxide (NO₂) tot 1 januari 2015. Met het uitstel geeft de Europese Commissie aan vertrouwen te hebben in de Nederlandse aanpak. De stelling dat de hantering van Europese normen onstelselmatig is, wordt dan ook niet gedeeld.

6.13.8. Zienswijze

Inspreker 41

De oplossingen die worden voorgedragen zijn onbewezen en speculatief.

Antwoord:

In de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere bevindt zich een aantal van de belangrijkste woon- en werkgebieden in de Noordvleugel van de Randstad. De corridor is sterk in ontwikkeling en zal zich blijven ontwikkelen. Een goede bereikbaarheid is voor deze ruimtelijke en economische ontwikkeling een belangrijke randvoorwaarde én draagt bij aan de centrale ambitie van de Randstad als geheel om de internationale concurrentiepositie te versterken.

Om de bereikbaarheid in de corridor te verbeteren, wordt een integrale benadering gevolgd van weg en openbaar vervoer. De bereikbaarheid over de weg wordt verbeterd met het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, de bereikbaarheid per OV met het project OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL). Alleen het verbeteren van het openbaar vervoer, al dan niet in combinatie met prijsbeleid voor de weg, is niet voldoende om de problemen op de weg op te lossen. Capaciteitsuitbreiding van de bestaande hoofdwegen A1, A6, A9 en A10 oost is te allen tijde noodzakelijk.

6.13.9. Zienswijze

Insprekers 233, 271

Een groot deel van de huidige milieubelasting wordt in het MER als rechtmatig beschouwd. Het is echter het gevolg van bovenmatig gebruik van wegen. In het MER zou de situatie na de verbreding moeten worden vergeleken met de normaal te achten situatie (zonder files) bij de huidige wegemcapaciteit. Of een vergelijking tussen de huidige vervuiling bij files met de vervuiling bij files over enkele jaren.

Antwoord:

Om de effecten van het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere in beeld te kunnen brengen, zijn in het MER de verschillende planalternatieven in 2020 vergeleken met de situatie in 2020 zonder wegverbreding (het zogenaamde '0-alternatief' of de 'autonome ontwikkeling'). In het 0-alternatief wordt rekening gehouden met de autonome ontwikkelingen in de regio tot 2020, zoals de stijging van het aantal inwoners en de groei van de regionale arbeidsmarkt met als gevolg een groei van het verkeer. Ook als het project niet zal worden uitgevoerd, zal het verkeer dus groeien. Hierdoor zullen de files in 2020 toenemen ten opzichte van nu. Uitgaan van een situatie in 2020 zonder files bij de huidige wegemcapaciteit is niet realistisch. Door een vergelijking te maken tussen de huidige milieubelasting met de milieubelasting in 2020 na uitvoering van het project, kunnen de effecten van het project niet bepaald worden, omdat de autonome ontwikkeling ook onderdeel uitmaakt van de te bepalen effecten.

Voor het bepalen van de geluidmaatregelen in het Tracébesluit wordt de situatie na uitvoering van het project wél vergeleken met de huidige geluidbelasting, waarbij in beide situaties uitgegaan wordt van voertuigen die met de maximaal toegestane snelheid rijden.

6.13.10. Zienswijze

Insprekers 1, 41

Het MER houdt geen rekening met de negatieve gevolgen van de nieuwe verkeerssituatie voor de leefbaarheid: lokale verkeersoverlast, parkeeroverlast en onveiligheid.

Antwoord:

In de Trajectnota/MER (TN/MER) en in de Nota van Antwoord van 14 mei 2009 worden de door inspreker aangedragen onderwerpen besproken. De TN/MER heeft van 16 mei t/m 26 juni 2008 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode was er gelegenheid tot het indienen van zienswijzen, in de Nota van Antwoord zijn de zienswijzen beantwoord.

In de TN/MER is uitvoerig ingegaan op belangrijke aspecten zoals geluidsoverlast, luchtkwaliteit, effecten voor natuur, waterkwaliteit, watercompensatie, externe veiligheid en effecten op het onderliggend wegennet. Hierbij zijn alle in de TN/MER beschouwde alternatieven aan bod gekomen. Bij het opstellen van het Tracébesluit zijn deze aspecten nog eens in detail bestudeerd en zijn maatregelen uitgewerkt voor het in het standpunt van de minister vastgelegde alternatief. De door inspreker benoemde lokale verkeersoverlast, parkeeroverlast en onveiligheid hangen voornamelijk samen met het lokale wegensysteem (wegen in de stad) en het parkeerbeleid van de desbetreffende gemeente. Deze elementen vormen daarom geen onderdeel van de TN/MER voor uitbreiding van rijkswegen.

6.13.11. Zienswijze**Inspreker 250**

In het Ontwerp-Tracébesluit is niet overwogen hoe het zich verhoudt tot het Provinciale Verkeers- en Vervoersplan 2007-2013, het Provinciaal Meerjarenplan en de Structuurvisie van de provincie Noord-Holland.

Antwoord:

Ter onderbouwing van de Trajectnota/MER fase 2 is een deelonderzoek uitgevoerd dat ingaat op het ruimtelijk kader van provincies en gemeenten. De resultaten van dit deelonderzoek zijn verwerkt in deel A van de Trajectnota/MER. Inspreker kan desgewenst een exemplaar van dit rapport opvragen.

6.13.12. Zienswijze**Inspreker 250**

Het Ontwerp-Tracébesluit wijkt af van de Trajectnota/MER en ook van het standpunt van de minister. Dit wordt ten onrechte niet nader toegelicht of onderbouwd. De afwijkingen zijn soms zo ingrijpend dat een nieuw of aanvullend m.e.r. nodig is.

Antwoord:

De afwijkingen van het standpunt van de minister en de Trajectnota/MER fase 2 zoals opgesomd in paragraaf 1.6 van de toelichting behorende bij het Tracébesluit zijn het gevolg van ontwerpoptimalisaties, of van nieuwe ontwikkelingen in de projectomgeving.

Door deze wijzigingen zullen de milieueffecten deels afwijken van de in de Trajectnota/MER onderzochte effecten. Dit betreft relatief beperkte afwijkingen op vaak lokale schaal, die niet leiden tot een andere waardering van het Stroomlijnalternatief als geheel. Ook geven de wijzigingen geen aanleiding om het Meest Milieuvriendelijke Alternatief aan te passen.

Ter onderbouwing van het voorliggende Tracébesluit zijn alle verkeers- en milieueffecten opnieuw bepaald op basis van de meest actuele ontwerpinzichten. Daarmee is alle milieu-informatie die nodig is om het milieubelang goed mee te kunnen nemen in het besluit, aanwezig. Een aanvulling op het MER was dan ook niet nodig.

6.13.13. Zienswijze**Inspreker 250**

Veel rapporten die aan het Ontwerp-Tracébesluit ten grondslag zijn gelegd, zijn net zoals het MER toegespitst op het Stroomlijnalternatief. Aangezien in het Ontwerp-Tracébesluit sprake is van een afwijkend plan kunnen deze rapporten niet aan dit besluit ten grondslag worden gelegd.

Antwoord:

Ter onderbouwing van het voorliggende Tracébesluit zijn alle verkeers- en milieueffecten opnieuw bepaald op basis van de meest actuele ontwerpinzichten.

6.13.14. Zienswijze**Inspreker 250**

De minister heeft niet aangetoond dat het plan economisch uitvoerbaar is. Blijkens de brief van de minister van 27 oktober 2008 zijn de kosten van de weguitbreiding begroot op € 3.362.000.000,-. Onder meer is onduidelijk of in de begroting ook de eventuele verwervingskosten voor gronden van derden en de kosten voor de compenserende maatregelen voor de natuurgebieden en de watercompensatie zijn inbegrepen. De minister heeft daarnaast niet aangetoond dat deze benodigde financiële middelen beschikbaar zijn of zullen worden gemaakt.

Antwoord:

Het Tracébesluit is tot stand gekomen aan de hand van de Tracéwetprocedure. Deze procedure, die voor infrastructuurprojecten moet worden doorlopen, beschrijft wat er ruimtelijk nodig is om, in dit geval, de capaciteitsuitbreiding van de bestaande hoofdwegen in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere mogelijk te maken. Het Tracébesluit bevat als ruimtelijk besluit geen informatie over de kosten van het project en de beschikbaarheid van financiële middelen.

Parallel aan de Tracéwetprocedure worden op verschillende momenten in het proces door Rijkswaterstaat kostenramingen opgesteld. Zo ook gelijktijdig met het Tracébesluit. Het betreft integrale kostenramingen, waarin alle kosten die betrekking hebben op het project worden meegenomen, óók de door de inspreker genoemde kosten voor verwerving van gronden, compenserende maatregelen voor natuurgebieden en watercompensatie. Daarnaast zijn voor dit project op verschillende momenten kosten-batenanalyses uitgevoerd.

Bij de besluitvorming over het Tracébesluit zijn de kostenraming en de beschikbaarheid van financiële middelen expliciet meegenomen. Vaststellen van het besluit is alleen mogelijk als er voldoende middelen voor handen zijn om de uitvoering van het project te kunnen garanderen. Dat is het geval. De benodigde financiële middelen voor het project zijn gereserveerd op de (meerjarige) begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

6.13.15. Zienswijze**Inspreker 162**

De vertraging in de oplevering van het project zorgt voor extra kosten in de regio, onder meer door vertraging in ruimtelijke plannen. Het uitgangspunt is dat deze kosten voor rekening van het Rijk zijn.

Antwoord:

Het Rijk gaat er van uit dat eventuele extra kosten in de regio door vertraging van ruimtelijke plannen, die in meer of mindere mate een relatie hebben met het project, voor rekening komen van de regio. Het gaat hier om normale projectrisico's, die niet op het Rijk kunnen worden afgewenteld.

In de planstudiefase is uitgegaan van de periode 2011-2017 als indicatieve planning voor de realisatie van de wegwitbreiding. Uit marktconsultatie is naar voren gekomen dat deze planning te optimistisch is. De verwachting is nu dat de realisatie plaatsvindt in de periode 2011-2020.

Belangrijke delen van het project worden echter eerder opgeleverd.

Over de precieze planning van de realisatie vindt overleg plaats met de betrokken regionale overheden. Daarbij komt onder meer aan de orde hoe de planning van de wegwitbreiding zich verhoudt tot de planning van de realisatie van regionale ruimtelijke plannen en hoe de diverse plannen binnen de mogelijkheden optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Indien desondanks door de regio extra kosten gemaakt worden omdat ruimtelijke plannen vertragen, kunnen deze slechts voor rekening van het Rijk komen als er een directe en aantoonbare relatie ligt.

6.14. Nut en noodzaak**6.14.1. Zienswijze****Insprekers 1, 41, 68, 112, 166, 179 223, 233, 234, 239, 242, 243, 251, 271, 276, 278**

Het verbreden van snelwegen lost het fileprobleem niet op. Meer asfalt leidt tot meer auto's.

Kilometerheffing of verbetering van het OV zijn betere oplossingen. Het faciliteren van autoverkeer is slecht voor de economie.

In het Ontwerp-Tracébesluit wordt geen rekening gehouden met het uitstel dan wel afstel van het rekeningrijden. Het Ontwerp-Tracébesluit is daarmee achterhaald.

Het project nu starten is maatschappelijk onverantwoord gezien de bezuinigingen op onderwijs, gezondheidszorg en de steun aan zwakkeren in de samenleving.

Uitbreiding van het wegennet is zinloos en draagt niet bij aan het algemeen belang.

Antwoord:

In de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere bevindt zich een aantal van de belangrijkste woon- en werkgebieden in de Noordvleugel van de Randstad. De corridor is sterk in ontwikkeling en zal zich blijven ontwikkelen. Een goede bereikbaarheid is voor deze ruimtelijke en economische ontwikkeling een belangrijke randvoorwaarde én draagt bij aan de centrale ambitie van de Randstad als geheel om de internationale concurrentiepositie te versterken.

Om de bereikbaarheid in de corridor te verbeteren, wordt een integrale benadering gevolgd van weg en openbaar vervoer; de bereikbaarheid over de weg wordt verbeterd met het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, de bereikbaarheid per OV met het project OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL). Alleen het verbeteren van het openbaar vervoer, al dan niet in combinatie met prijsbeleid voor de weg, is niet voldoende om de problemen op de weg op te lossen. Capaciteitsuitbreiding van de bestaande hoofdwegen A1, A6, A9 en A10-oost is noodzakelijk.

In de planstudiefase van het project is zowel gekeken naar de situatie zonder en met prijsbeleid. In het Tracébesluit is alleen gekeken naar de situatie zonder prijsbeleid. De inpassingsmaatregelen zijn daarop gebaseerd. Indien op enig moment in de toekomst prijsbeleid wordt ingevoerd, zal dit leiden tot minder autoverkeer en bij gelijkblijvende inpassingsmaatregelen tot een beter beschermingsniveau voor de omwonenden.

Nederland staat de komende jaren voor de opgave om aanzienlijk te bezuinigen op de rijksuitgaven. Het is aan het kabinet om hieraan invulling te geven en daarbij te besluiten of en hoeveel de verschillende sectoren aan de bezuinigingen moeten bijdragen. Toekomstige investeringen in de infrastructuur zullen bij deze besluitvorming worden meegenomen.

6.14.2. Zienswijze

Inspreker 16

De wegverbreding is nuttig.

Antwoord:

Het bevoegd gezag neemt kennis van het standpunt van inspreker.

6.14.3. Zienswijze

Inspreker 14

Inspreker is voorstander van de IJmeerverbinding voor auto en trein of metro. Dat is een betere optie dan het uitbreiden van de Hollandse Brug.

Antwoord:

In de planstudiefase is onderzocht of een rechtstreekse regionale verbinding tussen Almere en Amsterdam via het IJmeer (weg al dan niet aangevuld met openbaar vervoer) een alternatief kan zijn voor het uitbreiden van de weginfrastructuur in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. Uit het onderzoek is naar voren gekomen, dat een dergelijke regionale verbinding aanvullend kan zijn op de bestaande weginfrastructuur, maar uitbreiding van deze bestaande weginfrastructuur in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere niet overbodig maakt.

Overigens worden nut en noodzaak van de aanleg van een openbaarvervoerverbinding via het IJmeer momenteel onderzocht, mede in relatie tot de verdere ontwikkeling van Almere op de lange termijn (Schaalsprong Almere).

6.14.4. Zienswijze

Insprekers 1, 51, 60, 173

Insprekers stellen voor om de A6 langs Naardermeer door te trekken naar de A9.

Een tunnel bij het Naardermeer is een betere oplossing dan het verbreden bestaande wegen.

Antwoord:

In de planstudiefase zijn twee hoofdalternatieven onderzocht, te weten uitbreiding van de bestaande infrastructuur A1/A2/A6/A9/A10 oost (het zogenaamde Stroomlijnalternatief) en de aanleg van een nieuwe autosnelweg, die de A6 met de A9 verbindt (het zogenaamde Verbindingsalternatief). In oktober 2007 heeft het kabinet gekozen voor het Stroomlijnalternatief op grond van de volgende overwegingen:

- De verkeersafwikkeling is met uitbreiding van de bestaande wegen nagenoeg gelijkwaardig aan de kwaliteit van de doorstroming met een nieuwe verbinding.
- Uitbreiding van de bestaande wegen draagt bij aan de verbetering van de leefbaarheid, omdat hierdoor de mogelijkheid ontstaat de betrokken wegen goed in te passen.
- Uitbreiding van de bestaande wegen beperkt de nadelige effecten op natuur en recreatie, met name nabij het Naardermeer en in het recreatiegebied De Hoge Dijk.
- Voor uitbreiding van de bestaande wegen bestaat het meeste politiek en maatschappelijk draagvlak.

6.14.5. Zienswijze

Insprekers 233, 251

Inspreker meent dat met de besluitvorming het gebied wordt verziekt, terwijl het gebied al te maken heeft met grote problemen. De andere infrastructuur, zoals de drukke Gooise weg, het Amsterdam-Rijnkanaal en de aanvliegroute van Schiphol, zorgt al voor deze problemen. Inspreker vindt dat er alles aan moet worden gedaan om schade aan mens, dier en omgeving te voorkomen. De verbreding van de A1 en de A10 oost zijn een verstoring van het milieu en de leefomgeving. De slechte gevolgen hiervan leiden tot hoge kosten voor de maatschappij.

Antwoord:

De milieugevolgen van het Tracébesluit zijn met goedgekeurde modellen berekend en geven dus het best mogelijke inzicht in de effecten. Er is getoetst aan de vigerende wetgeving met de daarbij behorende normen en grenswaarden. Indien de berekende milieugevolgen daartoe aanleiding geven, worden de noodzakelijke maatregelen getroffen.

Uit het gezondheidseffectonderzoek volgt dat door uitvoering van het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere - vergeleken met de situatie zonder uitvoering van het project - de gezondheidssituatie ten aanzien van luchtkwaliteit en externe veiligheid in (zeer) beperkte mate verbetert en ten aanzien van geluid in aanzienlijke mate verbetert.

Het project biedt de mogelijkheid om de leefomgevingskwaliteit langs het traject te verbeteren door aanpassingen aan de weg en haar omgeving, waaronder:

- de aanleg van twee tunnels (A9 Gaasperdammerweg en A9 bij Amstelveen, afname geluidhinder en barrièrewerking);
- de aanleg van een aquaduct voor de kruising van de A1 met de Vecht;
- een groot pakket aan geluidmaatregelen, overeengekomen met de provincie en de betrokken gemeenten, dat verder gaat dan de Wet geluidhinder voorschrijft.

De landschappelijke inpassing van dit project is uitgevoerd met als doel de nieuwe infrastructuur verantwoord in te passen in de landschappelijke omgeving.

Een en ander neemt niet weg dat het woongenot in individuele gevallen kan afnemen.

Ter compensatie van eventuele schade wordt verwezen naar artikel 20 van het Tracébesluit op basis waarvan de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toekent. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd.

Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

6.15. Gezondheidsonderzoek

6.15.1. Zienswijze

Insprekers 9, 10, 68, 75, 144, 179, 233, 251, 357

Bewoners rond snelwegen worden door Rijkswaterstaat onkundig gehouden over de nadelige effecten van het verkeer en de wegverbreding op de gezondheid. Plannen worden doorgedrukt. Inspreker pleit voor een integrale aanpak van de gezondheidsgevolgen van verschillende projecten. Het totale gezondheidseffect moet bekend zijn voordat het project start. Het project wordt niet stopgezet als achteraf blijkt dat het effect groter is dan aangenomen.

Antwoord:

In het kader van het Tracébesluit is het aspect gezondheid onderzocht conform de aanpak, zoals beschreven in de brief aan de Tweede Kamer van de Minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de Minister van VROM, van 10 juli 2009 (Kamerstukken II, 29 385, nr. 51). Het onderzoek geeft inzicht in de relatieve veranderingen van de gezondheidssituatie, als gevolg van de voorgenomen uitbreiding van de weginfrastructuur ten opzichte van de autonome ontwikkeling, voor de aspecten lucht (NO₂, PM₁₀), geluid en externe veiligheid. Daarbij zijn de gezondheidseffecten van de wegutbreiding in beeld gebracht met de methode Gezondheidseffectscreening Stad & Milieu (GES). GES geeft informatie over de luchtkwaliteit, geluidsbelasting en externe veiligheid en biedt inzicht in de bronnen van milieuverontreiniging, de hoogte van de milieubelasting voor bewoners ter plaatse, het aantal mensen dat hieraan is blootgesteld en of daar kwetsbare groepen bij zijn, tot welke gezondheidseffecten dit mogelijk kan leiden en hoe tot een gezonde inrichting van een gebied gekomen kan worden.

Naast de individuele projecten worden de gezondheidsbelangen van de burger tevens geborgd met de nationale programma's voor luchtkwaliteit (NSL), geluid (SWUNG) en externe veiligheid (Basisnet). Deze programma's voorzien in regelmatige monitoring, in verplichte naleving van de vigerende normen en in de realisatie van maatregelen voor lucht en geluid.

Uit het gezondheidseffectonderzoek volgt dat door uitvoering van het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere - vergeleken met de situatie zonder uitvoering van het project - de gezondheidssituatie ten aanzien van luchtkwaliteit en externe veiligheid in (zeer) beperkte mate verbetert en ten aanzien van geluid in aanzienlijke mate verbetert.

Het project biedt de mogelijkheid om de leefomgevingskwaliteit langs het traject te verbeteren door aanpassingen aan de weg en haar omgeving, waaronder:

- de aanleg van twee tunnels (A9 Gaasperdammerweg en A9 bij Amstelveen, afname geluidhinder en barrièrewerking);
- de aanleg van een aquaduct voor de kruising van de A1 met de Vecht;

- een groot pakket aan geluidmaatregelen, overeengekomen met de provincie en de betrokken gemeenten, dat verder gaat dan de Wet geluidhinder voorschrijft.

Eén en ander neemt niet weg dat het woongenot in individuele gevallen kan afnemen. Ter compensatie van eventuele schade wordt verwezen naar artikel 20 van het Tracébesluit op basis waarvan de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toekent. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

6.15.2. Zienswijze

Inspreker 250

Het is onbekend welke deskundigen het gezondheidsrapport hebben opgesteld. Insprekers twijfelen aan de deskundigheid van de minister wat betreft de volksgezondheid en hoe dit wordt beïnvloed door het Ontwerp-Tracébesluit. Insprekers twijfelen tevens aan de juistheid van de invoergegevens. In het onderzoek naar de gevolgen van het besluit is te weinig ingegaan op de relatie tussen de toename van de concentratie NO₂ in de lucht en de gevolgen voor de gezondheid. Dit rapport is gebaseerd op de beoordeling ten aanzien van de luchtkwaliteit in de Trajectnota/MER. In dit verband werken de gebreken in deze beoordeling van de luchtkwaliteit door in dit gezondheidsrapport. In het rapport is bovendien geen rekening gehouden met het bouwlawaai, waarmee omwonenden zullen worden geconfronteerd. Evenmin is rekening gehouden met de verhoogde concentraties van stoffen in de lucht als gevolg van de bouwwerkzaamheden.

Antwoord:

Het gezondheidsonderzoek is uitgevoerd door het adviesbureau DHV, dat veel ervaring heeft met gezondheidsonderzoeken. Het onderzoek is uitgevoerd conform de GES-systematiek, beschreven in het handboek GES Stad & Milieu (GGD Nederland, Ministeries van VROM en VWS).

Zoals op p. 16 van het gezondheidsonderzoek staat beschreven, zijn voor het onderdeel luchtkwaliteit nieuwe berekeningen uitgevoerd. Het rapport is dus niet gebaseerd op onderzoeksresultaten van het luchtonderzoek in de Trajectnota/MER-fase.

Het klopt dat het gezondheidseffectonderzoek geen inzicht geeft in (de verandering van) de gezondheid van mensen door het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere. Zoals op p. 17 van het onderzoek staat beschreven, zijn daarop meerdere, zeer bepalende factoren van invloed, zoals gedrag, voedingsgewoonten en beleving van het gebied. Het is dus niet mogelijk een directe relatie te leggen tussen de concentratie NO₂ en de gevolgen voor de gezondheid.

Het gezondheidseffectonderzoek houdt inderdaad geen rekening met hinder tijdens de realisatiefase. Het doel van het onderzoek is om de milieugezondheidssituatie in 2020 ná uitvoering van het project te vergelijken met de milieugezondheidssituatie zonder uitvoering van het project in 2020. Effecten tijdens de bouw worden onderzocht in de voorbereiding op de uitvoering. Bij de keuze voor een aannemer die het project gaat realiseren, is reductie van bouwoverlast een belangrijk aspect.

6.16. Versobering

6.16.1. Zienswijze

Inspreker 162

Door de voorgestelde versoberingen in de busvoorzieningen in het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere - het schrappen van voorzieningen langs de A1 en het versmallen van de vluchtstroken van de toe- en afrit 'Amstelveen-West' - wordt de doorstroming van de bus niet gegarandeerd en gaan er schakels ontbreken in het MRAnet. Daarnaast zal de geambieerde hoogwaardige kwaliteit van het MRAnet niet worden gehaald. Als deze versoberingen worden doorgevoerd, wordt er geen toekomstvast resultaat geboden voor het openbaar vervoer. Er is een regionaal gedragen beter busalternatief: vrije busbaan vanaf P+R Muiden 4,2 km verlengen tot aansluiting Diemen en bus-op-vluchtstrook (2 richtingen) tussen aansluiting Diemen en aansluiting A10-Middenweg, met busstroken ter plaatse van de op- en afritten en pechhavens waar alleen vluchtstrookgebruik is. De vrije businfrastructuur is een integraal onderdeel van de planstudie Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere.

Antwoord:

In het kader van het Ontwerp-Tracébesluit is een geactualiseerde kostenraming gemaakt voor het project. Dit leidde tot een aanzienlijke kostenstijging tot boven het voor het project beschikbare budget. Onder meer de in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) voorgestelde busbanen A1/A6 bleken duurder te zijn geworden. Gezien het gezamenlijk belang van Rijk en regio om naast de verbetering van de bereikbaarheid over de weg gelijktijdig de bereikbaarheid per OV op de relatie Amsterdam-Almere te verbeteren, is gezocht naar een aangepaste oplossing. Dit heeft geleid tot overeenstemming over een oplossing voor de busbanen A1/A6 met een nagenoeg gelijk rendement en effectiviteit als het oorspronkelijke plan. Het regionaal busalternatief, zoals opgenomen in de zienswijze, maakt integraal onderdeel uit van de overeengekomen oplossing.

Onderdeel van de oplossing is de aanleg van een busbaan tussen de nieuwe aansluiting in de Bloemendalerpolder en de Weteringweg. De aanleg van deze busbaan wordt deels in het Tracébesluit geregeld.

De vluchtstroken van de toe- en afrit Amstelveen-West (afrit 5) van de A9 vanaf en in de richting Schiphol worden niet versmald en blijven geschikt voor het berijden door lijnbussen. In geval van calamiteiten kunnen de lijnbussen gebruik maken van deze vluchtstroken.

6.16.2. Zienswijze**Insprekers 159, 162, 228**

De versoberingsmaatregelen mogen geen afbreuk doen aan de robuustheid en toekomstvastheid van de verbinding.

Antwoord:

In het kader van het Ontwerp-Tracébesluit is een geactualiseerde kostenraming gemaakt voor het project. Dit leidde tot een aanzienlijke kostenstijging tot boven het voor het project beschikbare budget. Om de stijging van de kosten terug te dringen is onder meer besloten tot het doorvoeren van versoberingen op het ontwerp van de wegwitbreiding. Daarbij is nadrukkelijk gekozen voor versoberingen die de functionaliteit van het ontwerp zo min mogelijk aantasten en die geen afbreuk doen aan de gemaakte bestuurlijke afspraken over de inpassing. Daardoor wordt nagenoeg geen afbreuk gedaan aan de robuustheid en toekomstvastheid van de gekozen oplossing.

6.16.3. Zienswijze**Inspreker 228**

Het is insprekers onduidelijk hoe de versoberingsmaatregelen zich verhouden tot de formele terinzagelegging van het Ontwerp-Tracébesluit. Insprekers wijzen er op dat deze maatregelen consequenties hebben voor de bereikbaarheid van incidenten voor de hulpverleningsdiensten. De nood- en hulpdiensten zouden formeel in de gelegenheid worden gesteld om een advies uit te brengen over de maatregelen. Deze formele adviesvraag is door insprekers nog niet ontvangen.

Antwoord:

Het klopt dat de versoberingsmaatregelen "parallel" zijn gaan lopen met de procedure van terinzagelegging van het Ontwerp-Tracébesluit. Dit wordt veroorzaakt door een (in het kader van het Ontwerp-Tracébesluit opgestelde) actualisatie van de kostenraming, die leidde tot een aanzienlijke kostenstijging boven het voor het project beschikbare budget. Om de stijging van de kosten terug te dringen is onder meer besloten tot het doorvoeren van versoberingen op het ontwerp van de wegwitbreiding. Daarbij is nadrukkelijk gekozen voor versoberingen, die de functionaliteit van het ontwerp zo min mogelijk aantasten en die geen afbreuk doen aan de gemaakte bestuurlijke afspraken over de inpassing.

Om de gevolgen van versoberingsmaatregelen voor de bereikbaarheid van incidenten te kunnen bespreken met de nood- en hulpdiensten, is tijdens de periode van terinzagelegging een apart overleg georganiseerd. Dit overleg is voorafgegaan door een schriftelijke adviesaanvraag aan de nood- en hulpdiensten aangaande de versoberingsmaatregelen. Hiermee is gevolg gegeven aan de vraag van insprekers om betrokken te worden bij de advisering rond de versoberingsmaatregelen. Naar aanleiding van de aanvraag en het overleg hebben verschillende nood- en hulpdiensten ook adviezen uitgebracht, die zoveel mogelijk zijn verwerkt in het Tracébesluit.

6.17. Overig**6.17.1. Zienswijze****Inspreker 67**

Inspreker vraagt waarom er geen speciale motorrijbaan wordt aangelegd. Een dergelijke strook verbetert de veiligheid voor motorrijders en is relatief goedkoop.

Antwoord:

Het hoofdwegennet is beschikbaar voor alle soorten weggebruikers. Het scheiden van soorten weggebruikers is alleen kosteneffectief als voldoende verkeer van een dergelijke rijbaan gebruik zal maken. Dat zal slechts in een enkele situatie het geval zijn. Dit geldt niet voor motorrijders.

6.17.2. Zienswijze**Inspreker 21**

Inspreker stelt voor om een apart wegennet te bouwen voor lichtere tweepersoonsvoertuigen ter ontlasting van de snelwegen voor zwaar verkeer.

Antwoord:

Het hoofdwegennet is beschikbaar voor alle soorten weggebruikers. Het scheiden van soorten weggebruikers is alleen kosteneffectief als voldoende verkeer van een dergelijke rijbaan gebruik zal maken. Dat zal slechts in een enkele situatie het geval zijn.

Daarbij is onduidelijk wat precies verstaan wordt onder lichtere tweepersoonsvoertuigen en of deze voldoen aan de eisen die in Nederland aan auto's worden gesteld.

6.17.3. Zienswijze**Insprekers 234, 251**

De kosten van de files worden weliswaar gedragen door degenen die het probleem veroorzaken, maar de zogenaamde externe kosten (gezondheidszorg, ziekteverzuim, milieuschade) worden afgewenteld op anderen dan de weggebruikers. De hoogste maatschappelijke prioriteit ligt dus op de aanpak van de milieugevolgen van het verkeer.

Antwoord:

De milieugevolgen van het Tracébesluit zijn met goedgekeurde modellen berekend en geven dus het best mogelijke inzicht in de effecten. Er is getoetst aan de vigerende wetgeving met de daarbij behorende normen en grenswaarden. Indien de berekende milieugevolgen daartoe aanleiding geven, worden de noodzakelijke maatregelen getroffen.

6.17.4. Zienswijze**Inspreker 71**

In Bussum worden geluidschermen aangelegd. Zo wordt het onmogelijk daar later een spitsstrook aan te leggen.

Antwoord:

Het klopt dat in Bussum een geluidsscherm wordt aangelegd. Er worden ook spitsstroken aangelegd. Dit is echter geen onderdeel van het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere. In mei 2010 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat (nu: Infrastructuur en Milieu) het Wegaanpassingsbesluit A1 't Gooi vastgesteld. Dit besluit regelt de aanleg van spitsstroken op de A1, aan beide zijden, van de aansluiting Bussum tot en met het knooppunt Eemnes.

6.17.5. Zienswijze**Insprekers 80, 334**

Het verbreden van de snelweg bevordert autogebruik en daarmee ongezond gedrag. De overheid dient uitmunten OV-voorzieningen aan te bieden (metro, lightrail) en het gebruik van de fiets te stimuleren. Inspreker pleit voor gratis OV.

Antwoord:

Het klopt inderdaad dat fietsen en lopen gezonder is dan vervoer per auto. Openbaar vervoer is ook een belangrijke manier van vervoer. In de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere bevindt zich een aantal van de belangrijkste woon- en werkgebieden in de Noordvleugel van de Randstad. De corridor is sterk in ontwikkeling en zal zich blijven ontwikkelen. Een goede bereikbaarheid is voor deze ruimtelijke en economische ontwikkeling een belangrijke randvoorwaarde én draagt bij aan de centrale ambitie van de Randstad als geheel om de internationale concurrentiepositie te versterken.

Om de bereikbaarheid in de corridor te verbeteren wordt een integrale benadering gevolgd van weg en openbaar vervoer; de bereikbaarheid over de weg wordt verbeterd met het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, de bereikbaarheid per OV met het project OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL). Alleen het verbeteren van het openbaar vervoer, al dan niet in combinatie met prijsbeleid voor de weg, is niet voldoende om de problemen op de weg op te lossen. Capaciteitsuitbreiding van de bestaande hoofdwegen A1, A6, A9 en A10 oost is te allen tijde noodzakelijk.

Het gratis maken van OV is in het kader van het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere niet aan de orde. Er wordt uitgegaan van het vigerende beleid op dit punt.

6.17.6. Zienswijze

Inspreker 159

Inspreker vindt het jammer dat de realisatie vertraagd is en vindt dat de schop zo snel mogelijk in de grond moet.

Antwoord:

Conform planning zal de realisatie van het project starten in 2011, waarbij eerst de A10 oost wordt aangepakt.

Uit marktconsultatie is naar voren gekomen dat de oorspronkelijke indicatieve opleverdatum van het gehele project van 2017 te optimistisch is. De verwachting is nu dat de realisatie plaatsvindt in de periode 2011-2020. Belangrijke delen van het project worden echter eerder opgeleverd.

Over de precieze planning van de realisatie vindt overleg plaats met de betrokken regionale overheden. Daarbij komt onder meer aan de orde hoe de planning van de wegbuitbreiding zich verhoudt tot de planning van de realisatie van regionale ruimtelijke plannen en hoe de diverse plannen binnen de mogelijkheden optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd.

Registratie- nummer	Zienswijze
1	3.3.1.; 3.3.2.; 3.4.1.; 3.4.2.; 3.4.3.; 3.4.4.; 3.5.5.; 3.10.1.; 3.11.1.; 3.12.4.; 3.13.9.; 4.2.1.; 5.14.6.; 6.1.1.; 6.2.1.; 6.13.5.; 6.13.10.; 6.14.1.; 6.14.4.
2	1.5.2.
3	1.3.1.; 1.3.1.
4	5.4.2.; 5.4.3.; 5.4.37.
5	3.3.1.; 3.4.5.; 3.4.6.; 3.5.1.; 3.8.3.; 3.10.2.; 3.11.1.; 3.13.1.; 3.13.3.
6	4.10.8.; 4.10.9.; 4.10.10.; 4.10.11.; 4.10.12.; 4.10.13.; 4.10.14.; 6.13.3.
7	3.3.1.; 3.4.7.; 3.5.2.; 3.12.1.; 3.13.7.
8	2.4.1.; 2.4.2.; 2.4.3.; 2.7.1.; 2.10.1.; 2.10.2.; 4.8.1.; 4.8.2.
9	3.4.8.; 5.8.4.; 6.15.1.
10	3.4.8.; 3.11.1.; 3.13.3.; 6.15.1.
11	4.4.1.
12	2.1.1.; 2.3.1.; 2.4.4.; 2.8.3.; 2.10.2.
13	1.3.2.; 1.3.3.; 1.4.1.; 1.4.7.; 1.4.13.; 1.5.13.; 1.5.14.; 1.7.1.; 1.11.1.; 1.13.2.
14	3.3.1.; 3.14.2.; 6.14.3.
15	3.4.9.; 3.10.5.
16	3.3.3.; 3.4.11.; 3.4.26.; 3.12.1.; 3.13.8.; 6.14.2.
17	
18	3.3.1.; 3.3.4.; 3.5.3.
19	3.3.1.; 3.3.4.; 3.5.3.
20	3.3.5.; 3.4.5.; 3.4.10.; 3.5.4.; 3.5.5.; 3.8.3.; 3.12.3.; 3.13.2.; 3.13.4.
21	3.4.10.; 3.14.1.; 5.1.4.; 6.17.2.
22	2.4.1.; 2.10.2.; 2.10.3.; 2.13.1.
23	1.10.11.
24	1.4.1.; 1.4.2.; 1.4.3.; 1.5.13.
25	1.4.1.; 1.4.3.; 1.4.4.; 1.10.2.; 1.14.1.
26	1.4.3.; 1.5.13.; 1.5.14.; 1.10.2.; 1.10.3.; 1.14.1.
27	4.4.10.
28	1.4.3.; 1.5.13.; 1.10.2.; 1.10.8.
29	1.4.1.; 1.4.5.; 1.4.6.; 1.4.7.; 1.4.8.; 1.5.23.
30	1.3.4.; 1.4.2.; 1.4.9.
31	1.4.10.; 1.5.24.; 1.13.1.
32	1.4.1.; 1.4.4.; 1.5.13.; 1.10.12.
33	1.4.3.; 1.14.1.
34	1.5.25.; 1.10.1.; 1.10.4.
35	1.4.3.; 1.10.2.; 1.10.3.
36	3.3.1.; 3.3.4.; 3.3.6.; 3.5.3.
37	3.3.1.; 3.3.6.; 3.5.3.
38	1.4.1.; 1.4.2.; 1.4.3.; 1.5.13.; 1.5.15.
39	1.4.3.; 1.10.4.
40	5.4.2.; 5.4.3.
41	3.3.1.; 3.3.2.; 3.3.4.; 3.4.1.; 3.4.2.; 3.4.3.; 3.4.4.; 3.4.10.; 3.4.12.; 3.4.13.; 3.5.5.; 3.8.3.; 3.10.1.; 3.12.4.; 3.14.6.; 5.14.6.; 6.1.1.; 6.2.1.; 6.8.4.; 6.13.5.; 6.13.8.; 6.13.10.; 6.14.1.
42	4.7.3.; 4.10.1.; 4.10.2.
43	5.10.1.
44	4.14.1.
45	3.3.1.; 3.4.10.; 3.4.14.; 3.4.15.
46	3.4.6.; 3.4.8.; 3.5.6.
47	5.7.3.; 5.13.1.; 5.14.1.
48	3.3.5.; 3.4.10.; 3.5.4.; 3.5.5.; 3.8.3.; 3.12.3.; 3.13.2.; 3.13.4.
49	5.4.4.; 5.10.2.; 5.11.2.
50	5.4.5.; 5.4.6.
51	4.5.2.; 6.14.4.
52	5.1.2.; 5.4.3.; 5.4.7.
53	5.4.41.; 5.10.4.; 5.11.5.; 5.12.4.
54	5.4.8.; 5.10.1.
55	5.4.4.; 5.10.16.

Registratie- nummer	Zienswijze
56	3.3.5.; 3.4.5.; 3.4.10.; 3.5.4.; 3.5.5.; 3.8.3.; 3.12.3.; 3.13.2.; 3.13.4.
57	3.3.5.; 3.4.5.; 3.4.10.; 3.5.4.; 3.5.5.; 3.8.3.; 3.12.3.; 3.13.2.; 3.13.4.
58	3.4.5.; 3.4.6.; 3.5.1.; 3.8.3.; 3.10.2.; 3.11.1.; 3.13.1.; 3.13.3.
59	5.4.7.; 5.10.5.
60	2.2.1.; 2.9.1.; 2.9.2.; 2.9.3.; 2.9.4.; 5.7.2.; 6.14.4.
61	5.1.2.; 5.4.3.; 5.4.9.; 5.5.3.; 5.5.4.; 5.10.17.
62	5.3.1.; 5.4.7.; 5.4.10.; 5.4.11.; 5.5.7.; 5.11.5.
63	4.11.1.; 5.4.8.; 5.10.1.
64	5.4.4.; 5.10.16.
65	5.4.1.; 5.4.3.; 5.4.11.; 5.4.12.; 5.4.13.; 5.4.14.; 5.4.15.; 5.4.16.; 5.5.5.; 5.7.1.
66	5.4.3.; 5.4.11.; 5.4.17.; 5.4.18.; 5.5.5.; 5.7.1.; 5.8.3.; 6.8.3.
67	6.17.1.
68	3.1.1.; 3.3.1.; 3.3.2.; 3.3.7.; 3.3.8.; 3.4.5.; 3.8.1.; 3.8.2.; 3.8.3.; 3.12.2.; 3.14.4.; 6.2.1.; 6.13.7.; 6.14.1.; 6.15.1.
69	4.4.2.; 4.4.3.; 4.5.3.
70	5.4.8.; 5.10.1.; 5.11.1.
71	1.3.5.; 3.3.1.; 3.4.16.; 3.5.5.; 4.8.2.; 6.17.4.
72	
73	3.3.1.; 3.3.6.; 3.4.5.
74	1.4.11.; 1.5.13.; 1.5.15.; 1.5.16.; 1.8.4.; 1.10.5.
75	3.3.9.; 3.4.16.; 3.13.1.; 6.15.1.
76	3.4.5.
77	5.4.19.; 5.4.20.
78	3.4.5.; 3.4.10.; 3.5.4.
79	3.5.4.; 3.13.3.; 3.13.5.
80	3.4.16.; 6.1.1.; 6.2.1.; 6.17.5.
81	3.3.1.; 3.3.6.; 3.4.5.
82	5.4.7.
83	2.10.1.; 2.11.1.
84	5.4.3.
85	
86	5.3.3.; 5.4.5.; 5.4.6.
87	5.4.7.
88	3.3.1.; 3.3.6.; 3.4.5.; 3.5.4.
89	3.3.1.; 3.3.6.; 3.4.5.
90	1.12.3.
91	
92	5.3.3.; 5.4.5.; 5.4.6.; 5.4.11.; 5.4.21.; 5.13.3.; 5.13.5.; 5.14.2.
93	5.4.7.
94	5.4.7.
95	3.3.1.; 3.3.6.; 3.4.5.
96	5.4.3.; 5.4.7.; 5.4.22.; 5.4.23.; 5.10.9.; 5.11.5.
97	5.3.3.; 5.4.5.; 5.4.6.; 5.4.11.; 5.4.21.
98	3.4.5.; 3.4.8.; 3.4.11.; 3.14.5.; 3.14.6.
99	5.10.26.
100	
101	5.4.3.
102	3.2.1.; 3.3.1.; 3.3.6.; 3.4.5.; 3.4.13.; 3.4.14.; 3.4.15.; 3.4.17.; 3.4.27.; 3.5.5.
103	3.3.1.; 3.3.6.; 3.4.5.; 3.4.8.
104	5.12.1.; 5.12.2.
105	5.3.4.; 5.4.7.; 5.10.12.; 5.11.5.
106	5.4.3.; 5.4.7.; 5.13.2.
107	5.4.3.; 5.4.7.; 5.11.5.
108	5.4.3.; 5.4.11.
109	5.3.3.; 5.4.5.; 5.13.3.; 5.13.5.
110	5.3.3.; 5.4.2.; 5.4.5.; 5.4.11.; 5.13.3.; 5.13.5.

Registratie- nummer	Zienswijze
111	3.3.1.; 3.3.6.
112	3.3.1.; 3.3.6.; 6.14.1.
113	4.10.3.
114	5.4.3.; 5.4.24.; 5.4.37.; 5.7.11.; 5.11.5.
115	
116	1.1.1.; 1.3.6.
117	5.4.25.; 5.11.5.
118	5.4.7.; 5.11.5.
119	5.10.8.
120	5.10.13.; 5.10.17.; 5.11.5.
121	5.4.24.
122	5.4.3.
123	5.4.7.
124	3.4.18.
125	
126	
127	1.4.24.; 1.4.25.
128	
129	4.4.12.
130	1.4.3.
131	3.3.1.; 3.3.6.
132	5.10.6.
133	5.10.7.
134	4.8.2.;
135	1.5.13.; 6.5.1.
136	5.10.1.
137	5.10.1.
138	1.10.6.
139	1.5.4.; 1.5.11.; 1.10.13.; 1.10.14.
140	3.3.1.; 3.3.6.; 3.11.2.
141	1.5.9.; 3.4.2.
142	1.3.7.; 1.4.23.; 1.5.13.; 1.5.14.; 1.5.17.; 1.12.3.; 6.4.1.
143	2.12.4.
144	3.3.1.; 3.3.2.; 3.3.7.; 3.3.8.; 3.4.5.; 3.4.19.; 3.4.20.; 3.8.1.; 3.8.2.; 3.8.3.; 3.14.4.; 6.2.1.; 6.8.1.; 6.15.1.
145	5.4.3.; 5.4.7.; 5.4.26.; 5.11.1.
146	5.4.4.
147	3.4.7.; 3.4.10.; 3.12.1.
148	5.7.12.; 5.12.3.
149	5.10.18.; 5.10.20.
150	5.3.3.; 5.4.5.; 5.4.6.; 5.13.3.; 5.13.5.
151	5.3.3.; 5.4.5.; 5.4.6.; 5.13.3.; 5.13.5.
152	5.4.26.
153	5.4.2.; 5.4.5.; 5.4.6.; 5.4.27.; 5.4.28.
154	3.4.11.; 3.4.19.; 3.4.26.
155	5.6.1.; 5.7.6.; 5.7.11.
156	5.1.3.; 5.14.7.
157	2.10.7.; 2.12.3.;
158	1.2.1.; 1.9.1.; 2.2.1.; 2.9.1.; 2.9.2.; 2.9.3.; 2.9.4.; 6.2.2.; 6.2.3.; 6.2.4.;
159	6.12.1.; 6.13.4.; 6.16.2.; 6.17.6.
160	1.10.7.
161	
162	6.13.15.; 6.16.1.; 6.16.2.
163	3.4.18.
164	1.5.13.; 1.5.18.; 1.5.19.; 1.10.1.
165	

Registratie- nummer	Zienswijze
166	1.1.5.; 1.2.2.; 1.4.1.; 1.4.3.; 1.4.7.; 1.4.11.; 1.4.12.; 1.4.13.; 1.5.13.; 1.5.22.; 1.6.1.; 1.7.1.; 1.7.5.; 1.8.4.; 1.10.5.; 1.12.1.; 1.12.2.; 1.12.3.; 6.14.1.
167	1.10.9.; 1.12.3.
168	
169	
170	3.3.10.
171	4.5.6.; 6.5.2.
172	5.3.3.; 5.4.5.; 5.4.6.; 5.13.3.
173	6.14.4.
174	2.3.2.; 2.3.3.
175	3.3.3.; 3.4.26.
176	5.3.3.; 5.4.5.; 5.4.6.; 5.13.3.; 5.13.5.
177	
178	5.3.3.; 5.4.5.; 5.4.6.; 5.13.3.; 5.13.5.; 5.14.8.
179	3.3.1.; 3.3.2.; 3.3.7.; 3.3.8.; 3.4.1.; 3.4.10.; 3.4.19.; 3.5.5.; 3.8.1.; 3.8.2.; 3.8.3.; 3.12.2.; 6.2.1.; 6.14.1.; 6.15.1.
180	3.3.1.; 3.3.6.; 3.4.5.
181	5.4.4.; 5.10.2.
182	1.4.14.; 1.4.15.
183	1.4.16.; 1.5.5.; 1.5.12.; 1.7.3.
184	3.2.1.; 3.2.2.; 3.4.5.; 3.4.8.; 3.4.21.; 3.10.3.
185	1.4.8.; 1.4.16.; 1.5.12.
186	1.4.8.; 1.4.16.; 1.5.12.
187	1.4.17.; 1.4.18.
188	1.5.3.; 1.8.1.; 1.8.2.; 1.8.3.; 1.12.3.
189	2.2.1.; 2.3.3.; 2.5.1.; 2.6.1.; 2.8.4.; 2.9.1.; 2.9.2.; 2.9.3.; 2.9.4.
190	
191	
192	4.12.1.
193	1.1.3.; 1.3.8.; 1.5.6.; 1.8.1.; 1.8.3.; 1.8.5.; 1.10.7.; 2.4.5.
194	1.1.2.; 1.1.4.; 1.5.7.; 1.6.2.; 1.8.1.; 1.8.5.; 1.10.7.; 1.12.3.
195	5.4.22.; 5.11.5.; 5.14.9.
196	5.4.7.; 5.4.22.; 5.12.6.
197	5.4.2.; 5.4.5.; 5.4.6.; 5.4.11.
198	
199	
200	
201	4.4.4.; 4.4.6.
202	5.4.31.; 5.7.7.; 5.10.31.
203	5.3.3.; 5.4.5.; 5.4.6.
204	
205	5.4.7.; 5.4.22.; 5.10.23.; 5.11.1.
206	1.4.1.; 1.4.3.; 1.5.13.; 1.5.20.; 1.7.1.
207	5.7.4.
208	5.9.1.
209	
210	4.4.11.; 5.4.5.
211	1.3.10.; 1.4.3.; 1.4.7.; 1.4.19.; 1.5.13.
212	5.4.2.; 5.4.3.; 5.4.19.; 5.4.29.; 5.11.1.;
213	3.4.5.; 3.4.10.
214	
215	4.12.2.
216	1.4.3.; 3.4.10.; 3.4.11.; 3.4.19.
217	5.2.1.
218	1.10.15.
219	
220	

Registratie-nummer	Zienswijze
221	1.5.4.
222	1.4.20.; 1.5.12.; 1.10.7.
223	3.4.5.; 3.14.3.; 6.14.1.
224	1.3.6.; 1.4.16.; 1.5.12.; 1.12.1.
225	2.5.2.; 2.10.2.; 2.12.1.
226	2.4.6.; 2.5.4.; 2.6.10.; 2.10.2.; 2.12.1.
227	2.3.3.; 2.4.1.; 2.4.6.; 2.4.7.; 2.4.8.; 2.4.9.; 2.4.10.; 2.5.4.; 2.5.5.; 2.5.6.; 2.6.10.; 2.9.1.; 2.9.2.; 2.9.3.; 2.9.4.; 2.10.1.; 2.10.2.; 2.10.3.; 2.10.8.; 2.12.1.; 2.12.2.; 2.13.3.
228	4.9.1.; 4.10.15.; 4.10.16.; 4.10.17.; 4.10.18.; 4.10.19.; 6.9.1.; 6.9.2.; 6.16.2.; 6.16.3.
229	5.1.1.; 5.4.24.; 5.4.30.; 5.10.14.; 5.12.1.; 6.3.1.; 6.8.3.
230	2.4.11.; 2.12.5.
231	2.8.1.; 2.8.2.; 2.9.1.; 2.9.2.; 2.9.3.; 2.9.4.; 2.10.9.; 2.10.10.; 2.10.11.; 2.10.12.; 2.12.6.; 6.8.1.; 6.8.2.
232	1.5.10.; 4.5.4.; 4.5.5.; 4.10.5.
233	3.3.2.; 3.3.7.; 3.3.8.; 3.4.1.; 3.4.2.; 3.4.5.; 3.4.8.; 3.4.10.; 3.4.19.; 3.4.20.; 3.4.22.; 3.4.24.; 3.4.26.; 3.7.2.; 3.12.2.; 3.14.3.; 6.2.1.; 6.8.1.; 6.8.3.; 6.13.9.; 6.14.1.; 6.14.5.; 6.15.1.
234	3.3.1.; 3.3.2.; 3.3.7.; 3.3.8.; 3.4.1.; 3.4.5.; 3.4.19.; 3.8.1.; 3.8.2.; 3.8.3.; 6.2.1.; 6.14.1.; 6.17.3.
235	1.5.8.; 1.8.6.; 1.10.10.
236	4.4.7.; 5.2.1.; 5.12.1.; 5.14.10.
237	5.4.5.
238	4.4.4.; 4.4.5.; 4.6.1.; 4.10.6.; 4.10.7.
239	3.3.1.; 3.3.2.; 3.3.7.; 3.3.8.; 3.4.1.; 3.4.5.; 3.4.8.; 3.4.19.; 3.4.22.; 3.4.23.; 3.4.24.; 6.14.1.
240	5.1.3.; 5.4.3.; 5.4.9.; 5.4.31.; 5.5.6.
241	1.4.1.; 1.4.3.; 1.4.7.; 1.4.13.; 1.11.1.; 1.13.2.
242	6.14.1.
243	3.3.1.; 3.3.3.; 3.3.11.; 3.3.12.; 3.4.10.; 3.8.3.; 3.13.6.; 6.1.1.; 6.14.1.
244	5.4.3.; 5.4.24.; 5.8.2.; 5.10.11.; 5.10.14.
245	
246	5.4.3.; 5.4.7.; 5.4.22.; 5.10.15.; 5.11.5.
247	5.4.7.; 5.4.11.; 5.4.32.; 5.5.6.; 5.10.32.
248	5.2.2.; 5.4.7.; 5.4.10.; 5.5.2.; 5.5.8.; 5.10.27.; 5.11.5.
249	5.4.3.; 5.4.5.; 5.4.16.; 5.4.19.; 5.4.21.; 5.4.33.; 5.4.34.; 5.4.35.; 5.4.36.; 5.4.39.
250	1.5.1.; 1.7.4.; 1.10.16.; 2.4.1.; 2.4.11.; 2.4.12.; 2.4.13.; 2.5.3.; 2.6.2.; 2.6.9.; 2.10.13.; 2.12.1.; 2.13.3.; 4.5.1.; 5.5.1.; 6.3.1.; 6.3.2.; 6.3.3.; 6.6.1.; 6.7.1.; 6.7.2.; 6.7.3.; 6.7.4.; 6.7.5.; 6.7.6.; 6.8.1.; 6.9.1.; 6.9.2.; 6.13.1.; 6.13.2.; 6.13.11.; 6.13.12.; 6.13.13.; 6.13.14.; 6.15.2.
251	3.3.1.; 3.3.2.; 3.3.7.; 3.3.8.; 3.3.13.; 3.4.26.; 3.14.3.; 6.13.6.; 6.14.1.; 6.14.5.; 6.15.1.; 6.17.3.
252	4.4.8.
253	5.4.7.; 5.10.43.; 5.11.5.
254	5.4.3.; 5.4.16.; 5.4.19.; 5.4.20.
255	5.4.7.; 5.10.24.
256	1.3.6.; 1.3.9.; 1.4.13.; 1.12.4.
257	5.7.10.; 5.8.1.; 5.10.28.
258	
259	3.1.2.
260	3.3.1.; 3.7.1.
261	2.1.2.; 2.4.1.; 2.4.14.; 2.5.7.; 2.6.3.; 2.6.10.; 2.10.1.; 2.10.2.; 2.13.3.
262	5.2.3.; 5.3.1.; 5.3.2.; 5.4.7.; 5.4.37.; 5.11.5.
263	5.4.3.; 5.4.26.; 5.4.37.; 5.4.38.
264	1.1.5.; 1.1.6.; 1.2.2.; 1.3.3.; 1.4.21.; 1.5.13.; 1.13.2.
265	5.3.3.; 5.4.5.; 5.4.6.; 5.13.3.

Registratie- nummer	Zienswijze
266	5.3.3.; 5.4.5.; 5.4.6.; 5.13.3.
267	5.10.25.
268	5.2.3.; 5.4.7.
269	3.5.5.
270	5.3.5.; 5.4.5.
271	3.4.1.; 3.4.10.; 3.4.19.; 3.14.3.; 6.13.9.; 6.14.1.
272	5.4.7.; 5.10.10.
273	5.4.5.; 5.4.6.; 5.4.11.; 5.4.19.; 5.4.28.; 5.5.10.; 5.13.3.
274	5.2.3.; 5.4.7.; 5.11.3.; 5.11.5.
275	5.10.33.; 5.10.34.
276	3.1.3.; 3.3.6.; 3.4.10.; 3.4.14.; 3.11.1.; 6.14.1.
277	2.2.1.; 2.4.4.; 2.10.2.; 2.12.2.
278	6.14.1.
279	1.12.5.
280	5.4.3.; 5.4.17.; 5.7.11.; 5.10.35.
281	5.3.3.; 5.4.5.; 5.4.6.; 5.13.3.
282	
283	2.4.15.
284	5.4.2.; 5.4.13.; 5.4.29.; 5.4.37.; 5.10.36.
285	5.4.24.; 5.10.37.
286	5.4.3.; 5.4.7.; 5.4.37.; 5.10.38.
287	5.4.7.
288	1.4.3.; 1.5.13.; 1.7.2.
289	3.10.4.
290	
291	2.10.2.
292	3.3.1.; 3.3.10.; 3.3.14.; 3.4.5.; 3.4.8.; 3.8.4.; 3.12.1.; 3.14.5.
293	5.10.39.; 5.11.4.
294	2.3.3.; 2.4.16.; 2.6.4.; 2.6.5.; 2.6.6.; 2.6.7.; 2.6.8.; 2.10.5.; 2.10.6.
295	4.4.4.; 4.4.9.
296	5.4.3.; 5.4.11.; 5.4.37.
297	5.4.7.; 5.11.1.
298	5.4.2.; 5.4.5.; 5.4.11.; 5.4.16.; 5.4.33.; 5.12.1.; 5.13.3.; 5.13.4.
299	5.4.7.; 5.11.1.
300	5.8.3.
301	5.3.5.; 5.4.3.; 5.11.1.
302	5.11.1.
303	4.10.3.; 4.10.4.
304	1.7.5.; 3.4.29.; 3.8.5.; 4.7.1.; 4.7.2.
305	5.4.4.
306	5.2.3.; 5.4.7.; 5.11.5.
307	5.4.3.; 5.10.21.; 5.12.1.
308	2.5.4.; 2.10.1.; 2.12.1.; 2.13.2.; 2.13.3.
309	5.12.5.
310	5.12.5.
311	1.5.13.
312	5.10.22.
313	5.3.4.; 5.14.5.; 6.1.1.
314	2.10.4.
315	3.4.7.; 3.4.15.; 3.4.25.; 3.4.28.
316	3.5.5.; 3.13.2.; 3.13.4.
317	5.3.3.; 5.13.3.
318	5.3.3.; 5.4.39.; 5.13.3.
319	5.3.3.; 5.13.3.
320	5.3.3.; 5.13.3.
321	5.3.3.; 5.13.3.
322	5.3.3.; 5.4.5.; 5.4.6.; 5.13.3.
323	5.3.3.; 5.3.5.; 5.13.3.
324	5.3.3.; 5.4.5.; 5.13.3.
325	5.3.3.; 5.13.3.

Registratie- nummer	Zienswijze
326	5.3.3.; 5.4.5.; 5.13.3.
327	5.3.3.; 5.10.29.; 5.13.3.
328	5.3.3.; 5.13.3.
329	4.4.4.; 5.3.3.; 5.13.3.
330	5.3.3.; 5.13.3.
331	5.3.3.; 5.13.3.
332	5.3.3.; 5.13.3.
333	5.3.3.; 5.13.3.
334	5.3.3.; 5.13.3.; 6.17.5.
335	5.3.3.; 5.13.3.; 5.14.3.
336	5.3.3.; 5.13.3.
337	5.3.3.; 5.13.3.
338	5.3.3.; 5.13.3.
339	5.4.5.; 5.13.3.
340	5.3.3.; 5.13.3.
341	1.5.12.
342	5.3.3.; 5.4.2.; 5.13.3.
343	5.10.30.
344	4.5.7.
345	1.5.13.; 1.5.21.
346	1.5.12.
347	1.4.22.; 1.5.12.; 1.8.1.
348	1.5.12.
349	5.1.5.; 5.4.3.; 5.4.19.; 5.4.40.; 5.5.9.; 5.5.10.; 5.7.5.; 5.7.7.; 5.7.8.; 5.7.9.; 5.10.41.; 5.10.42.; 5.10.44.; 5.14.4.
350	5.4.13.; 5.7.5.; 5.7.7.; 5.10.3.; 5.10.19.; 5.10.40.; 5.10.45.; 5.10.46.; 5.10.47.; 5.12.4.
351	5.1.5.; 5.5.9.; 5.5.10.; 5.7.5.; 5.7.7.; 5.7.8.; 5.7.9.; 5.10.41.; 5.10.42.; 5.10.44.; 5.11.5.; 5.14.4.
352	5.1.5.; 5.5.9.; 5.5.10.; 5.7.5.; 5.7.7.; 5.7.8.; 5.7.9.; 5.10.41.; 5.10.42.; 5.10.44.; 5.14.4.
353	5.1.5.; 5.5.9.; 5.5.10.; 5.7.5.; 5.7.7.; 5.7.8.; 5.7.9.; 5.10.41.; 5.10.42.; 5.10.44.; 5.14.4.
354	5.14.4.
355	5.4.3.; 5.4.40.; 5.7.5.; 5.7.7.; 5.10.3.; 5.10.19.; 5.10.40.; 5.10.45.; 5.10.46.; 5.10.47.; 5.12.4.
356	5.11.5.; 5.14.4.
357	3.3.1.; 3.3.6.; 3.4.10.; 3.12.1.; 6.15.1.
358	1.5.12.
359	5.3.3.; 5.13.3.
360	1.4.3.; 1.5.13.; 3.4.10.; 3.4.11.; 3.4.19.; 6.5.1.
361	5.11.1.