

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Corridors tussen de regio's Amsterdam, Almere
en 't Gooi (CRAAG)
en de aanvulling daarop

7 oktober 2002

612-168



commissie voor de milieueffectrapportage

de Minister van Verkeer en Waterstaat
d.t.v. Directoraat Generaal Personenvervoer,
Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur,
Afdeling Hoofdwegen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGP/VI/U.01.03960

uw brief
28 december 2001

ons kenmerk
612-167/H1/mw

onderwerp
Toetsingsadvies over het MER Corridors
tussen de regio's Amsterdam-Almere-'t
Gooi (CRAAG) en de aanvulling daarop

doorkiesnummer
(030) 234 76 27

Utrecht,
7 oktober 2002

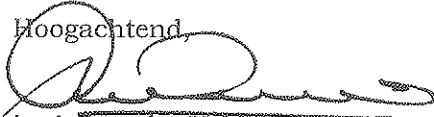
Geachte Minister,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de Corridorstudie Amsterdam-Almere-'t Gooi. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

Benutting van de bestaande weginfrastructuur staat in het beoordeelde MER centraal. Tracé alternatieven zijn niet aan de orde. Het MER beschrijft varianten, die in tegenstelling tot hetgeen gebruik is bij een tracé MER, sterk gericht zijn op het inrichtingsniveau. De Commissie constateert dat er op dit inrichtingsniveau nog informatie mist. Daar deze informatie in de hierop volgende ontwerpfasen gegeven zal worden, acht de Commissie deze tekortkomingen niet essentieel voor het nu te nemen besluit. Uit de aanzienlijke overlap tussen de informatie benodigd voor uw standpuntbepaling nu en voor het toekomstige ontwerpbesluit, blijkt overigens naar mijn mening dat de meerwaarde van een MER op dit niveau beperkt is. De Commissie zal haar adviezen voor de inhoud van komende MER'en, waarbij het uitsluitend om benutting gaat, dan ook richten op een zeer beperkt aantal onderwerpen, die onderscheidend kunnen zijn voor inrichtingsvarianten, zoals het probleemoplossend vermogen van varianten en de mitigerende maatregelen om geluidhinder en luchtverontreiniging te voorkomen.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het (ontwerp)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,


ir. A. van der Velden,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Corridorstudie Amsterdam-Almere- 't Gooi

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Corridors tussen de Regio's Amsterdam, Almere en 't Gooi
(CRAAG) en de aanvulling daarop

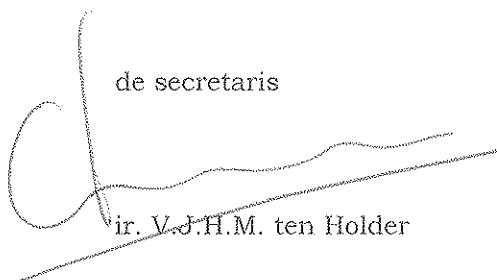
Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffect-
rapport over de Corridors tussen de Regio's Amsterdam, Almere en 't Gooi
(CRAAG) en de aanvulling daarop,

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

de werkgroep m.e.r.

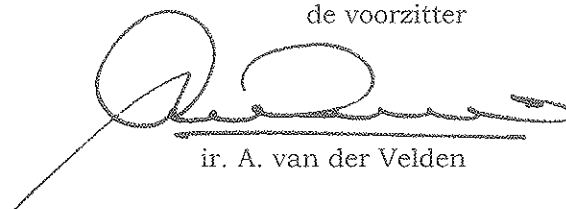
CRAAG - Corridors tussen de Regio's Amsterdam, Almere en 't Gooi,

de secretaris



ir. V.J.H.M. ten Holder

de voorzitter



ir. A. van der Velden

Utrecht, 7 oktober 2002

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. OORDEEL OVER HET MER	3
2.1 Algemeen.....	3
2.2 Toelichting op het oordeel	3
2.2.1 Verkeersintensiteit	3
2.2.2 Locale effecten op onderliggend wegennet.....	5
2.2.3 NO ₂	8
3. OVERIGE OPMERKINGEN	9
3.1.1 Fijn stof	9
3.1.2 CO ₂	9
3.1.3 Veiligheid	10

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 28 december 2001 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 1 d.d. 2 januari 2002
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen
5. Toetsingskader

1.

INLEIDING

Directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat heeft het voornemen om met behulp van benuttingsmaatregelen en met beperkte aanpassingen van de bestaande infrastructuur het gebruik van de bestaande verkeersruimte op de corridor Amsterdam-Almere-’t Gooi (CRAAG) te optimaliseren.

Onderdeel van het voornemen is om op enkele wegvakdelen de verharding uit te breiden (A1 Muiderslot-Muiderberg en A1 Bussum-Laren). Voor deze verbredingen van de weg is milieueffectrapportage (m.e.r.) verplicht. De trajectnota beperkt zich echter niet tot de twee m.e.r.-plichtige delen. Zij heeft betrekking op de gehele corridor.

Bij brief van 28 december 2001¹ heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 7 januari 2002 ter inzage gelegd².

In 1994 heeft de Commissie m.e.r. op basis van de startnotitie CRAAG een richtlijnenadvies uitgebracht. De corridorstudie CRAAG was op dat moment bedoeld om de mogelijkheden te onderzoeken om de knelpunten in de verkeer en vervoer infrastructuur in de corridor weg te nemen. Daarbij stond uitbreiding van de bestaande infrastructuur centraal. In 1998 heeft het Kabinet echter besloten om vóór 2010 geen geld beschikbaar te stellen voor ingrijpende aanpassingen zoals wegverbredingen en nieuwe verbindingen. Daarop is besloten de scope van de corridorstudie aanmerkelijk in te perken³. De Trajectnota heeft nu uitsluitend betrekking op de benuttingmogelijkheden van de bestaande infrastructuur.

Deze aanzienlijke wijziging in de scope van het project maakt dat de in 1995 vastgestelde richtlijnen toegespitst dienden te worden op de probleemstelling anno 2002. Om deze reden heeft de Commissie een meer toegespitst toetsingskader opgesteld, dat als bijlage 5 aan dit advies is gevoegd.

Als bijlage bij de trajectnota is een rapport gevoegd waarin lange termijn oplossingen voor ná 2010 verkend worden. Dit bijlagerapport maakt formeel geen deel uit van het MER. Het rapport is gebaseerd op verouderde inzichten. De (beleids)uitgangspunten op het gebied van onder andere verkeer en vervoer en de ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening binnen de corridor zijn sindsdien ingrijpend gewijzigd. Tussentijds heeft het bevoegd gezag de Commissie mondeling meegedeeld dat op korte termijn een nieuwe verkenningstudie voor de lange termijn oplossingen wordt opgestart en deze gevolgd zal worden door een nieuwe m.e.r. procedure. De Commissie heeft er om deze reden van af gezien om in dit advies kanttekeningen bij het bijlagerapport te plaatsen en geeft er de voorkeur aan om deze te verwerken in haar advies voor richtlijnen voor de nieuwe m.e.r. procedure.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ In veel inspraakreacties wordt het uitstel van lange termijn oplossingen betreurd en wordt er op aangedrongen de benodigde procedures alsnog snel op te starten.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.⁴ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁵, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- * informatie bevat over een essentiële tekortkoming in het MER, waarvoor de Commissie adviseert een aanvulling op het MER op te stellen alvorens de besluitvorming doorgang kan vinden;
- * informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- * aan de richtlijnen van het MER⁶, zoals vastgesteld op 29 december 1994 en het toegespitste toetsingskader opgenomen in bijlage 5;
- * op eventuele onjuistheden⁷;
- * aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁸.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten, de richtlijnen en het toegespitste toetsingskader en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het Tracébesluit CRAAG. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Tussentijds heeft de Commissie enkele essentiële tekortkomingen geconstateerd uitgaande van het specifieke toetsingskader en zij heeft hierover overleg gevoerd met het bevoegd gezag en de initiatiefnemer. Bevoegd gezag heeft daarop besloten een aanvulling op het MER op te laten stellen. Deze aanvulling is op 4 september 2002 beschikbaar gekomen. De aanvullende informatie is nog niet ter inzage gelegd. Geadviseerd wordt om dit alsnog te doen.

⁴ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁵ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

⁶ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁷ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁸ Wm, artikel 7.10

2. OORDEEL OVER HET MER

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat de Trajectnota/MER samen met de daarop volgende aanvulling voldoende informatie biedt om een principekeuze te kunnen maken tussen de in het MER beschreven benuttingsvarianten.

Op drie onderdelen ontbrak aanvankelijk in het MER essentiële informatie namelijk:

- ° de gehanteerde verkeersmodelberekeningen leiden tot een onderschatting van de verkeersintensiteiten in 2010 en daarmee tot een overschatting van het rendement van de benuttingsmaatregelen;
- ° de gevolgen voor het onderliggende wegennet en de daaraan gekoppelde milieueffecten van de afsluiting van Naarden-West en een eventuele realisatie van een tijdelijke lage brug over de Vecht bij Muiden zijn onvoldoende kwantitatief beschreven;
- ° bij de toetsing van de NO₂ emissie aan de norm van 40 µg/m³ is onvoldoende rekening gehouden met ongunstige meteorologische omstandigheden.

De aanvulling voorziet voor een belangrijk deel in de benodigde informatie. Paragraaf 2.2 geeft hierop een toelichting, waar relevant voorzien van een aanbeveling voor de verdere planuitwerking. Hoofdstuk 3 bevat een aantal overige opmerkingen. Deze zijn echter niet als essentieel voor de besluitvorming aangemerkt.

Daarnaast wijst de Commissie op het volgende. Voor de vergelijking van alternatieven is multicriteria analyse (MCA) toegepast. Gezien het kleine aantal alternatieven en het beperkte aantal onderscheidende criteria was toepassing van MCA naar de mening van de Commissie niet voor de hand liggend. Daarbij merkt zij op dat de toelichting op de scores te wensen overlaat. Gelijke +/- scores leiden namelijk tot verschillende MCA scores wat om een toelichting vraagt. De Commissie schat echter in dat een wijziging van scores niet zal leiden tot een andere voorkeursvolgorde dan nu in de trajectnota beschreven.

2.2 Toelichting op het oordeel

2.2.1 Verkeersintensiteit

MER

De Trajectnota/MER meldde dat er in 2010 sprake zal zijn van een toename van de verkeersintensiteit op de A9, A1 en A6 met respectievelijk 23%, 12% en 55%. Voor deze prognoses zijn de intensiteiten uit 1995 als basis genomen. Bij de berekening van de prognoses voor 2010 is uitgegaan van het maatregelenpakket uit het SVV-II, terwijl onduidelijk is welke maatregelen daadwerkelijk zullen worden getroffen en wanneer. Zo heeft de geplande verhoging van accijnzen niet plaatsgevonden en is het tijdstip van invoering van rekening rijden nog onzeker. Daarnaast constateerde de Commissie dat de

verkeersintensiteit in de achterliggende periode 1995 tot 2002 aanzienlijk sterker is toegenomen dan de modellen op basis van de cijfers van 1995 zouden voorspellen. De voor 2010 voorziene toename van verkeersintensiteit wordt hierdoor in het MER te laag ingeschat⁹. Dit leidde tot een overschatting van het feitelijke effect van de benuttingsmaatregelen. De verliestijden zullen absoluut gezien hoger zijn dan in de trajectnota/MER beschreven. Het MER beschrijft overigens dat in de huidige situatie de reistijdverliezen in de ochtendspits twee keer zo groot zijn als 's avonds; in de toekomst zou dat andersom zijn. Een verklaring hiervoor ontbreekt.

De overschatting van het effect van de benuttingsmaatregelen heeft zijn doorwerking naar het onderliggende wegennet. Het leidt er toe dat eerder dan in het MER verwacht, de maximale capaciteit van de hoofdwegen wordt bereikt, waarna opnieuw een verschuiving van verkeer naar het onderliggende wegennet zal plaatsvinden. Dit betekent dat mogelijk aanvullende maatregelen getroffen moeten worden om het onderliggende wegennet te ontlasten.

De Commissie adviseerde derhalve om in een aanvulling op het MER:

- op basis van de actuele situatie en gebaseerd op realistische uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid een kwalitatieve beschouwing, resulterend in kwantitatieve indicaties, te geven over de verkeersintensiteiten op de hoofdwegen;
- daarbij aandacht te besteden aan de spreiding over de dag heen en een relatie te leggen met de verkeersintensiteiten op het onderliggende wegennet en eventueel daar te treffen maatregelen.
- het rendement van de benuttingsmaatregelen af te zetten tegen deze geactualiseerde gegevens.

Aanvulling

De aanvulling meldt dat er pas in 2004 een model beschikbaar komt dat is gebaseerd op actuele verkeersgegevens (uit 2000) en een nieuw beleidsscenario¹⁰. De aanvulling beschrijft om deze reden de effecten voor verkeer en milieu indicatief door de prognose voor de verkeersintensiteit in 2010 30% hoger te stellen, dan waar in het MER mee is gerekend. De Commissie acht deze benadering reëel. Deze nieuwe prognose leidt tot een toename in aantal voertuigkilometers van 63% in 2010 ten opzichte van 1995.

Over de gevolgen van deze toename voor de spreiding van verkeer over de dag heen en de gevolgen voor de verkeersintensiteiten op het onderliggende wegennet geeft de aanvulling geen informatie. De Commissie acht dit, gegeven het ontbreken van een adequaat model, begrijpelijk. Dit neemt niet weg dat de problemen op het onderliggende wegennet aanzienlijk zullen blijven. Bij de uitwerking van het ontwerp tracé dient hier dus expliciet aandacht aan besteed te worden. Daarbij gaat het vooral om de te treffen mitigerende voorzieningen, als geluidsschermen en snelheidsbeperkingen.

⁹ Meerdere inspraakreacties (Bijlage 4, nrs. 21, 26, 32, 56 en 61) wijzen er op dat de probleem- en effectbeschrijving gebaseerd zijn op verouderde gegevens.

¹⁰ De Commissie gaat er van uit dat hier het NVVP wordt bedoeld.

- * De Commissie constateert dat de effecten op het onderliggende wegennet bij een reëlere inschatting van de verkeersintensiteit nog altijd niet beschikbaar zijn. Zij adviseert om deze informatie alsnog te verschaffen in de ontwerp fase en daarbij expliciet aandacht te besteden aan te treffen mitigerende maatregelen

Het MER gaf aan dat het aantal verliesminuten per motorvoertuig en het totaal aantal verliesuren in de benuttingsalternatieven sterk afnam ten opzichte van de referentie en de doorstroomsnelheid sterk verbeterde (van 20 km/uur naar boven 60 km/uur).

De aanvulling geeft geen informatie over het rendement van de benuttingsmaatregelen bij een extra toename in verkeersintensiteit van 30%.

- * De Commissie constateert dat nog niet duidelijk is of bij een reëlere inschatting van de verkeersintensiteit in 2010 het aantal verliesuren substantieel afneemt en de doorstroomsnelheid daadwerkelijk verbetert. Zij adviseert om ten behoeve van de keuze tussen benuttingsvarianten bij de standpuntbepaling alsnog informatie te geven over het rendement van de benuttingsmaatregelen.

2.2.2 **Locale effecten op onderliggend wegennet**

MER

In de richtlijnen en het aanvullende toetsingskader (bijlage 5) wordt expliciete aandacht gevraagd voor de effecten van maatregelen op het onderliggende wegennet, voorzover deze een relatie hebben naar het hoofdwegennet.

De trajectnota beschreef twee mogelijke maatregelen die ingrijpende effecten hebben op het onderliggende wegennet, namelijk

- de lage brug variant
- en het afsluiten van de aansluiting Naarden-West.

Informatie over verkeersintensiteit over deze lage brug variant inclusief de gevolgen voor aan- en afvoerwegen ontbrak echter, evenals informatie over de milieueffecten daarvan. Tevens ontbrak informatie over de consequenties van deze lage brug voor het vaarverkeer over de Vecht (vrije doorvaarthoogte, te verwachten aantallen brugopeningen met bijbehorend gebruikspatroon)¹¹.

De trajectnota maakte niet duidelijk hoe de verkeersstromen bij afsluiting van de aansluiting Naarden-West gaan lopen en welke hinder (geluid en luchtverontreiniging) dit meebrengt in aangrenzende woonwijken¹².

¹¹ In enkele inspraakreacties (Bijlage 4, nrs 12, 15, 25 en 32) wordt gewezen op het gebrek aan informatie over de effecten op de recreatievaart en woonarken.

¹² Meerdere inspraakreacties (Bijlage 4, nrs 5, 6, 17, 32, 41, 42, 51, 52, 54, 56) wijzen op het gebrek aan informatie over de effecten op het onderliggende wegennet en de aanliggende woonwijken.

De Commissie adviseerde derhalve om in een aanvulling:

- situatieschetsen te geven van de bijbehorende aansluitende infrastructuur bij respectievelijk realisatie van de Lage brug bij Muiden en de afsluiting van de aansluiting Naarden-West;
- op basis van beschikbare kwantitatieve informatie aan te geven of sprake is van relevante wijziging in verkeersintensiteiten op onderliggende wegen als gevolg van de Lage brug variant bij Muiden en de afsluiting van Naarden-west, daarbij uitgaande van actuele prognoses.
- indien dit het geval is, een kwalitatieve indicatie te geven van de milieueffecten met eventueel te treffen mitigerende maatregelen.

Aanvulling

Bij de aanvulling is een kaart gevoegd waarop een goede situatieschets wordt gegeven van de aansluitende infrastructuur bij respectievelijk de realisatie van de Lage Brug bij Muiden en de afsluiting van de aansluiting Naarden-West.

Variant Lage Brug

De aanvulling geeft slechts summiere informatie over de wijziging in verkeersintensiteiten op onderliggende wegen bij de variant Lage Brug bij Muiden. De verdeling van verkeersstromen over het onderliggende wegennet zal sterk afhangen van de gekozen doorvaarthoogte van de brug. Deze doorvaarthoogte is op zijn beurt weer bepalend voor de doorstroming van het recreatieve verkeer op de Vecht.

De aanvulling meldt dat voor de passage van 75% van de motorboten een doorvaarthoogte van 3,65m gewenst is en dat sprake zal zijn van ca. 8000 brugopeningen per jaar (vooral in de zomer). De Commissie acht deze aannahme niet juist. Er van uit gaande dat de boottypen op de Vecht een hoogte hebben die vergelijkbaar is met de hoogteklaas-indeling van motorboten in Nederland, is slechts voor maximaal 10% (1400 motorboten) een brugopening nodig. Ook het aantal schepen dat gebruik maakt van een geopende brug zal altijd beduidend hoger zijn dan het aantal brugopeningen. Terecht merkt de aanvulling overigens op dat voor een doorvaarthoogte van 3,65 m een grote ingreep op de oostoever nodig is.

Het aantal brugopeningen en de consequenties voor de scheepvaart en het wegverkeer van een lage brug met een doorvaarthoogte van 0.50m¹ zijn in de aanvulling niet uitgewerkt. Uitgaande van 25.000 schepen waarvoor deze brug geopend moet worden en gemiddeld 10 passerende boten per openingscyclus zijn 2.500 brugopeningen nodig. Per openingscyclus kan gedurende minimaal 5 minuten geen wegverkeer passeren. Totaal zal de brug ruim 200 uur per jaar voor het wegverkeer gesloten zijn, hetgeen overeenkomt met gemiddeld circa 1,5 uur per dag. Op topdagen in het vaarseizoen moet echter rekening gehouden worden met behoorlijke afwijkingen van dit gemiddelde en zal de brug gedurende enkele uren per dag geopend zijn. Dit zal bij de afweging van de alternatieven moeten worden meegenomen.

Op basis van de informatie in de voorliggende stukken, komt de Commissie tot de volgende conclusie:

1. Variant **uitbreiding hoge brug**. Voor de scheepvaart heeft deze variant geen consequenties. De motorboten kunnen zonder brugopening passeren. Verwacht mag worden dat het aantal openingen teruggebracht zal worden, hetgeen consequenties heeft voor de zeilboten. De aantrekkelijkheid van de Vecht zal voor zeilboten afnemen.

2. Variant **lage brug met 3.60m doorvaarthoogte**. Mits de openingstijden gekoppeld worden aan die van de bestaande hoge brug zal de scheepvaart nauwelijks hinder ondervinden van de nieuwe brug. Voor de meeste motorboten verandert er niets omdat de vrije doorvaarthoogte geen belemmering vormt.

3. Variant **lage brug met 0.50m doorvaarthoogte**. Voor alle schepen is een brugopening nodig. Voor de zeilboten verandert er niet veel omdat deze afhankelijk zijn van de openingstijden van de hoge brug. Zowel op het water als op de weg zal voor het verkeer op piektijden (ochtend 10.00 - 12.00uur en middag 15.00 - 18.00uur) in het vaarseizoen behoorlijke congestie optreden. Er zal veel ruimte gereserveerd moeten worden voor wachtende schepen. De situatie is extra gecompliceerd wanneer gelijktijdig de hoge brug wordt geopend om de zeilboten te laten passeren.

De gebruikswaarde van de Vecht in het Recreatietoervaartnet zal sterk afnemen en de bereikbaarheid van de Loosdrechtse Plassen zal slechter worden.

Voor een keuze tussen de verschillende varianten is informatie over brugopeningen en daaraan gekoppelde verkeersstagnatie en de doorstroming van het recreatieve verkeer op de Vecht van groot belang. De aanvulling meldt dat in het ontwerp vooralsnog is uitgegaan van een brug met een doorvaarthoogte van 0.50 m. De benodigde informatie voor een dergelijke keuze is echter naar de mening van de Commissie nog niet systematisch naast elkaar gezet.

- **De Commissie adviseert om ten behoeve van de keuze tussen benuttingsvarianten bij de standpuntbepaling alsnog informatie te geven over de consequenties voor het wegverkeer én het recreatieve verkeer op de Vecht. De basis hiervoor moet liggen in goede berekening van aantal brugopeningen (in combinatie met die van de bestaande hoge brug). Daaruit dienen vervolgens de consequenties voor het onderliggende wegennet (incl. mitigerende maatregelen) te worden afgeleid.**

Afsluiting aansluiting Naarden

De aanvulling geeft een duidelijk kaartbeeld over de aanpassingen op het onderliggende wegennet als gevolg van de afsluiting van de aansluiting Naarden-West. Indicatieve cijfers worden gegeven voor de toename van de verkeersintensiteiten op een aantal onderliggende wegen, zoals voor de nieuwe weg langs het Jac.P. Thijssesepark (>30%) Daarbij wordt aangegeven dat dit voor de bewoners een forse wijziging in beleving met zich mee zal brengen. De te treffen mitigerende maatregelen worden in de aanvulling nog niet uitgewerkt. Deze zullen echter in de OTB fase aan de orde komen.

MER

De Trajectnota (pagina 67) beschrijft dat er in 2010 een overschrijding plaatsvindt van de NO₂ grenswaarde, te weten een overschrijding van het jaargemiddelde 40 µg/m³ op 40 meter. Het basisrapport Milieu heeft de diverse niveau's voor NO₂ doorgerekend, maar alleen voor de gemiddelde 40 µg/m³ norm bepaald hoeveel mensen daar wonen¹³. De Commissie was van mening dat bij deze toetsing onvoldoende rekening werd gehouden met ongunstige meteorologische omstandigheden. Conform de EU richtlijn mag de norm van 40 µg/m³ namelijk niet worden overschreden. Wanneer wordt getoetst aan een gemiddelde norm van 40 µg/m³ zal dit in 50% van de tijd wel het geval zijn. Wanneer rekening wordt gehouden met ongunstige meteorologische omstandigheden betekent dit een aanzienlijke vergroting van het gebied waarbinnen de norm wordt overschreden en daarmee een groter aantal gehinderden dan in het MER beschreven. Deze informatie is essentieel om te kunnen bepalen of en waar mitigerende maatregelen zoals, snelheidsbeperking en schermen noodzakelijk zijn.

Om deze reden adviseerde de Commissie om in een aanvulling op de Trajectnota aan te geven hoe groot het aantal gehinderden zal zijn wanneer rekening wordt gehouden met ongunstige meteorologische omstandigheden en aan te geven welke mitigerende maatregelen getroffen kunnen worden om normoverschrijding te voorkomen dan wel te beperken.

Aanvulling

De aanvulling geeft informatie over het aantal gehinderden rekening houdend met ongunstige weersomstandigheden door de voorkomende concentraties te toetsen aan een waarde van 36 µg/m³. Uit deze toetsing blijkt dat het aantal gehinderden aanzienlijk hoger komt te liggen dan bij de normwaarde van 40 µg/m³; bij het benuttingsalternatief neemt het aantal gehinderden toe van 7 naar 75. Als mogelijke maatregel om dit aantal te beperken wordt snelheidsvermindering (tussen Diemen en Muiderberg) en schermen (langs delen van de A1) aangegeven. Of dergelijke maatregelen inderdaad leiden tot een substantiële afname van het aantal gehinderden wordt niet vermeld.

Bij de toetsing is geen rekening gehouden met de extra toename van verkeer van 30%, zoals eerder al als plausibel is aangemerkt. De aanvulling geeft aan dat een dergelijke extra toename van verkeer wordt gecompenseerd door het feit dat in het MER is uitgegaan van een pessimistisch scenario (ERI scenario) dan op dit moment gebruikelijk is (EC scenario). Deze redenering acht de Commissie acceptabel. Zij onderschrijft de noodzaak van het in de aanvulling vermelde nieuwe luchtonderzoek ten behoeve van het ontwerpbesluit. Op basis van dit nieuwe luchtonderzoek kunnen waar nodig adequate maatregelen getroffen worden.

¹³ Overigens lijken de NO_x emissiefactoren voor 2010 aan de hoge kant wanneer deze worden vergeleken met de in MV5 gebruikte factoren.

3. OVERIGE OPMERKINGEN

Naast de opmerkingen in hoofdstuk 2 heeft de Commissie enkele opmerkingen, die niet als essentiële tekortkoming van het MER zijn aangemerkt, maar waarop een toelichting gevraagd is.

3.1.1 Fijn stof

MER

In de trajectnota wordt de emissie van fijn stof getoetst aan de voor 2005 geldende jaargemiddelde norm van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze wordt in 2010 niet overschreden. De emissies worden echter niet getoetst aan de daggemiddelde norm van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, die niet meer dan 35 dagen per jaar mag worden overschreden. Deze daggemiddelde norm komt overeen met een jaargemiddelde van circa $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De trajectnota laat de effecten van deze emissies op de gezondheid van mensen onbesproken. Het basisrapport Milieu lucht besteedt enige aandacht aan mogelijk optredende effecten, hoewel voor fijn stof momenteel meer bekend is¹⁴. Om deze reden adviseerde de Commissie om in de aanvulling actuele informatie te geven over de gezondheidseffecten van fijn stof.

Toelichting in aanvulling

De aanvulling meldt dat er op dit moment geen inzicht is in het eventueel overschrijden van de daggemiddelde norm. Daarbij tekent de Commissie aan dat gebruik gemaakt had kunnen worden van het gegeven dat bij een jaargemiddelde PM_{10} niveau onder de $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ overschrijding van de daggemiddelde norm onwaarschijnlijk is.

De aanvulling meldt dat er weinig mogelijkheden zijn om verspreiding van stof tegen te gaan. Het plaatsen van een scherm kan de verspreiding beperken. In globale zin wordt informatie gegeven over de relatie tussen fijn stof en gezondheidsproblemen.

De Commissie adviseert om in de OTB fase alsnog na te gaan of er jaargemiddelde waarden boven de $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ kunnen optreden en of maatregelen als snelheidsbeperking, schermen en de keuze van het wegdek een bijdrage kunnen leveren aan het beperken of voorkomen van overschrijding.

3.1.2 CO₂

MER

Naar de inschatting van de Commissie waren in het MER de CO₂ emissies van met name vrachtverkeer te optimistisch ingeschat. Zij constateerde verschillen in uitgangspunten tussen de het MER en het Basisrapport Milieu Lucht. Daarnaast ontbrak een toetsing aan de landelijke beleidsdoelstellingen.

¹⁴ Zie ondermeer RIVM rapport (juli 2001): Discussion document on Health risks of particulate matter in ambient air, Netherlands Aerosol Programme.

De Commissie adviseerde om deze reden om een toelichting te geven op de CO₂ berekeningen, zo nodig nieuwe berekeningen te presenteren en aan te geven of deze in lijn zijn met de landelijke beleidsdoelstelling.

Toelichting in aanvulling

In de aanvulling worden de uitgevoerde CO₂ berekeningen gecorrigeerd. De opnieuw berekende emissie ligt voor de jaren 1986 en 1995 hoger dan de eerder gepresenteerde cijfers. De geprognoseerde emissie voor 2010 blijft echter hetzelfde. Daarbij wordt wel aangetekend dat de emissies van CO₂ voor 2010 aanzienlijk hoger komen te liggen wanneer wordt uitgegaan van de meest actuele inzichten volgens de recentere Milieuverkenning 5 (MV5).

Op basis van de oude berekeningen vindt reeds overschrijding van de landelijke reductiedoelstellingen plaats. Deze overschrijding wordt dus nog groter wanneer uitgegaan wordt van de meest actuele inzichten. Ten opzichte van 1990 zal er dan in 2010 sprake zijn van een overschrijding van circa 40%. Ofschoon de Commissie onderkent dat op het niveau van deze studie overschrijding van de CO₂ doelstelling moeilijk kan worden aangepakt, adviseert zij om in de OTB fase na te gaan of snelheidsbeperking een bijdrage kan leveren aan het verkleinen van de CO₂ emissie.

3.1.3

Veiligheid

MER

De trajectnota gaf in hoofdrapport (pag 41) een verklaring waarom in het gehele plangebied het aantal ongevallen per saldo afneemt. Op de hoofdwegen neemt het aantal ongevallen toe, maar op het onderliggende wegennet neemt aantal ongevallen sterker af. Deze inschatting was volgens informatie van de initiatiefnemer gebaseerd op de richtlijnen voor ontwerp van autosnelwegen. Echter deze richtlijnen gelden voor standaard 2x2 of 2x3 wegen en zijn dus niet zonder meer van toepassing op de situatie in de CRAAG benuttingsalternatieven. Daarnaast zal volgens de Commissie de verkeersintensiteit op het onderliggende wegennet minder afnemen dan in het MER gesteld (zie 2.2.1). Dit heeft consequenties voor het totaal aantal ongevallen in het gehele plangebied. Om deze reden adviseerde de Commissie een toelichting te geven op de veiligheidseffecten bij de benuttingsalternatieven en daarbij gebruik te maken van recente inzichten zoals deze zijn verwoord in het MER voor de A12.

Toelichting in aanvulling

De toelichting in de aanvulling meldt dat ervaringsgegevens met het gebruik van spitsstroken uitwijzen dat de verkeersveiligheid op hoofdwegen niet afneemt, maar is toegenomen. Dit blijkt met name het gevolg van de afname van kop-staartbotsingen als gevolg van filevorming. Over de toe- of afname van de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet wordt geen informatie gegeven. De Commissie gaat er van uit dat de inrichting van de wegen zal voldoen aan de eisen van Duurzaam Veilig, zodat ook waar sprake is van toename van verkeer, de verkeersveiligheid niet afneemt.

BIJLAGEN

bij het Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
CRAAG - Corridors tussen de Regio's Amsterdam,
Almere en 't Gooi

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 28 december 2001 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Directoraat-Generaal Personenvervoer
Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur

Aan
De voorzitter van de Commissie voor de
Milieu-effectenrapportage
T.a.v. Ir. N.G. Ketting
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

	Commissie voor de milieu-effectenrapportage
ingefoerd op:	17 JAN. 2001
nummer:	
casus:	612-81 Hm 85 (101)
kopie naar:	HL / BA / Ø / ML

Contactpersoon
Drs. R. Smaak
Datum
28 december 2001
Ons kenmerk
DGP/VI/U.01.03960
Onderwerp
Aanbieding Trajectnota/MER

Doorkiesnummer
- 6443
Bijlage(n)
10 + 1 toelichting
Uw kenmerk
-

Geachte heer Ketting,

Overeenkomstig de Wet Milieubeheer en de Tracéwet stel ik u hierbij in de gelegenheid advies uit te brengen over de trajectnota/MER Craag.

De trajectnota/MER zal vanaf 7 januari 2002 gedurende 8 weken voor een ieder ter inzage worden gelegd. Ik verzoek u om uw advies binnen 5 weken na afloop van de terinzagelegging uit te brengen.

Ik verzoek u om uw advies toe te zenden aan:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Afdeling Hoofdwegen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
Namens deze,
DE PLV. DIRECTEUR-GENERAAL PERSONENVERVOER,

Mr. M.J. Olman

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon +31 70 351 6768
Telefax +31 70 351 6591


BIJLAGE 1a

Brief van het bevoegd gezag d.d. 22 mei 2002 waarin de Commissie uitstel wordt verleend om advies uit te brengen.



Personenvervoer

De voorzitter van de commissie
voor de milieueffectrapportage
de heer ir. N.G. Ketting
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	24 MEI 2002
nummer	
dossier	612-140
kopie naar :	HL/Rsb kw

Contactpersoon
ir. E. Lakerveld
Datum
22 mei 2002
Ons kenmerk
DGP/W&V/U.02.01874
Onderwerp
Uitstel toetsingsadvies trajectnota CRAAG

Doorkiesnummer
070 - 351 7241
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
-

Geachte heer Ketting,

In het overleg met uw werkgroep voor het project Corridors in de regio's Amsterdam, Almere en 't Gooi is besloten om de werkgroep van meer informatie te voorzien met betrekking tot een aantal inhoudelijk vragen over de trajectnota/MER, alvorens de werkgroep een toetsingsadvies kan uitbrengen.

Het aanleveren van de gevraagde informatie vraagt echter meer tijd dan is voorzien. Ik verleen u daarom uitstel voor het uitbrengen van uw advies over het project CRAAG tot en met augustus 2002.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR VERKEERSVEILIGHEID EN INFRASTRUCTUUR,

Mr. M.J. Olman

Directie Verkeersveiligheid en infrastructuur
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Bereikbaar met tramlijn 1 (station CS), tramlijn 9 (station CS en HS) en buslijn 22 (station CS)

BIJLAGE 2

Kennisgeving van het milieueffectrapport in Staatscourant nr. 1 d.d. 2 januari 2002.

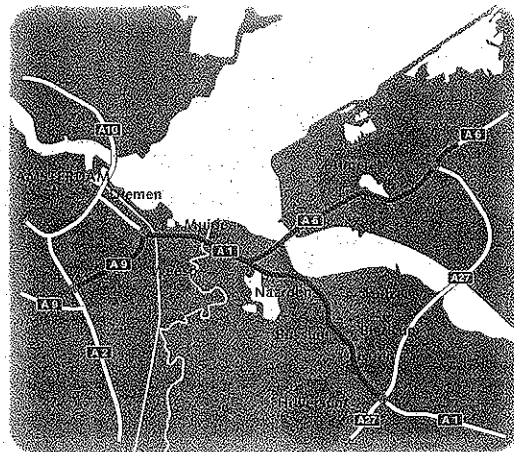
30 STAATSCOURANT NR. 1

MINISTERIES

WOENSDAG 3 JANUARI 2002



Inspraak Trajectnota CRAAG



Van 7 januari tot en met 4 maart 2002 ligt de Trajectnota CRAAG ter inzage. In deze nota worden voorstellen gedaan voor aanpak van de verkeersproblematiek in de driehoek Amsterdam-Almere-1 Gooi. Eenieder kan in deze periode op grond van de Tracéwet en de Wet milieubeheer reageren op de inhoud van de Trajectnota.

De Trajectnota CRAAG

Op de hoofdwegen tussen Amsterdam, Almere en 1 Gooi doet zich dagelijks filevorming voor. In de Trajectnota CRAAG worden alternatieven aangedragen voor de aanpak van de verkeersproblematiek op de volgende wegtracés:

- de A9 van knooppunt Holendrecht tot en met knooppunt Diemen;
- de A1 van knooppunt Diemen tot knooppunt Eemnes;
- de A6 van knooppunt Muiderberg tot en met aansluiting Almere Buiten-Oost.

De Trajectnota bestaat uit een deel benutting en een deel uitbreiding. Alleen de alternatieven die op een betere benutting van de bestaande wegen betrekking hebben, worden in de inspraak gebracht. Er is één alternatief met twee varianten opgenomen. Verder zijn een Meest Milieuvriendelijk Alternatief-Benutting (MMA-B) en de Referentiesituatie opgenomen.

Waar kunt u de Trajectnota CRAAG inzien?

De Trajectnota kunt u van 7 januari tot en met 4 maart 2002 tijdens de reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

- de (de)gemeentehuizen van Abcoude, Almere, Amsterdam, Amsterdam-Zuidoost, Blaricum, Bussum, Diemen, Hilversum, Huizen, Laren, Muiden, Naarden en Weesp;

- de (hoofd)vestigingen van de openbare bibliotheken in Abcoude, Almere, Amsterdam, Amsterdam-Zuidoost, Blaricum, Bussum, Diemen, Hilversum, Huizen, Laren, Muiden, Naarden en Weesp;
- de bibliotheken van de provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat directie Noord-Holland, beide in Haarlem;
- de bibliotheken van de provincie Utrecht en Rijkswaterstaat directie Utrecht, beide in Utrecht;
- de bibliotheken van de provincie Flevoland en Rijkswaterstaat directie IJsselmeergebied, beide in Lelystad;
- het kantoor van Rijkswaterstaat directie Noord-Holland, dienstkring Amsterdam in Amsterdam;
- de bibliotheken van het Hoofdkantoor van de Waterstaat, de ministeries van Verkeer en Waterstaat, en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, alle in Den Haag.

Informatiebijeenkomsten

Om u zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van deze Trajectnota organiseert Rijkswaterstaat een vijftal informatiebijeenkomsten. De informatiebijeenkomsten hebben het karakter van een informatieavond. 's Middags en 's avonds kunt u gewoon binnen komen wandelen. Medewerkers van Rijkswaterstaat zijn aanwezig om tekst en uitleg te geven. De informatiebijeenkomsten vinden plaats van 15.30 - 17.30 uur en van 19.00 - 20.30 uur op de volgende data en locaties:

- woensdag 9 januari Muiden
De Kazeme, Kazernestraat 10
- dondag 10 januari Laren
Singer Museum, Oude Drift 1
- maandag 14 januari Almere
Restaurant Atlantis, Archerpad 2
- dinsdag 15 januari Amsterdam-ZO
Planetarium, Gaasperplas,
Bijlmerdreef 101
- dondag 17 januari Naarden
Tulip Inn, IJsselmeeweg 3

Hoe kunt u inspreken?

U kunt zowel mondeling als schriftelijk inspreken op de Trajectnota CRAAG. Uw schriftelijke reactie kunt u tot uiterlijk 4 maart 2002 sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
CRAAG
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Uw inspraakreactie kunt u ook via internet versturen: www.craag.nl.

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

U kunt mondeling inspreken tijdens één van de drie hoorzittingen op de volgende dagen en locaties:

- maandag 11 februari Almere
Restaurant Atlantis, Archerpad 2
- dinsdag 12 februari Naarden
Tulip Inn, IJsselmeeweg 3
- dondag 21 februari Amsterdam-ZO
Planetarium, Gaasperplas,
Bijlmerdreef 101

De hoorzittingen beginnen om 19.30 uur. Indien u van deze inspraakmogelijkheid gebruik wenst te maken, dan kunt u zich aanmelden bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon (070) 351 96 00. Aanmelders kan ook nog op de avond zelf.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Na afloop van de inspraakperiode bundelt het Inspraakpunt alle reacties en stuurt deze onder andere aan de betrokken ministers. Zo mogelijk in mei maakt de minister van Verkeer en Waterstaat in overleg met de minister van VROM een keuze uit de alternatieven. In hun overwegingen nemen de ministers ook de inspraakreacties mee van omwonenden, regionale en lokale politici, overheidsinstaties en andere belanghebbenden.

Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn kunt u de mondelinge en schriftelijke reacties die het Inspraakpunt heeft ontvangen inzien op de locaties waar momenteel de Trajectnota/MER ter inzage ligt.

Meer informatie

Van de Trajectnota is een gratis samenvatting beschikbaar. Deze is te bestellen bij Rijkswaterstaat directie Noord-Holland, telefoon (023) 530 12 42, of e-mail j.kramer@dnh.rws.minvenw.nl. Een exemplaar van de volledige Trajectnota kost € 25,-. U kunt de nota bestellen via internet (www.craag.nl) of door middel van het bestelformulier in de nieuwsbrief CRAAG, nummer 15. U kunt natuurlijk ook bellen met het projectsecretariaat CRAAG, telefoon (023) 5301242.

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u contact opnemen met het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon (070) 351 96 00, of via internet www.inspraakvenw.nl.

 **Inspraakpunt**
Verkeer en Waterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Provinciale Directies Noord-Holland en Flevoland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

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

Besluit: Tracébesluit ingevolge de Tracéwet

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C1.1

Activiteit: Aanpassing/reconstructie van wegvakken van de A1 (knooppunt Diemen B knooppunt Eemnes), A6 (knooppunt Muiderberg B aansluiting Almere-Buiten) en A9 (knooppunt Diemen B knooppunt Holendrecht)

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 20 april 1994

richtlijnenadvies uitgebracht: 14 juli 1994

richtlijnen vastgesteld: 29 december 1994

kennisgeving MER: 2 januari 2002

toetsingsadvies uitgebracht: 7 oktober 2002

Bijzonderheden: In 1994 heeft de Commissie een richtlijnenadvies uitgebracht. De corridorstudie CRAAG was op dat moment bedoeld om de mogelijkheden te onderzoeken om de knelpunten in de verkeer en vervoer infrastructuur in de corridor daadwerkelijk weg te nemen. Daarbij stond uitbreiding van de bestaande infrastructuur centraal. De Commissie adviseerde toen om allereerst op strategisch niveau tracé-alternatieven te ontwikkelen in samenhang met de situering van nieuwe woningbouwlocaties en deze te toetsen op bereikbaarheid. Vervolgens zou op operationeel niveau alternatieven ontwikkeld kunnen worden waarbij aanleg en beheer, mobiliteitsgeleidende maatregelen en mitigerende maatregelen centraal staan. Deze operationele alternatieven zouden moeten worden getoetst aan bereikbaarheid- én leefbaarheidsdoelen. Het advies van de Commissie is met enkele kleine wijzigingen overgenomen in de vastgestelde richtlijnen.

In 1998 heeft het Kabinet besloten om vóór 2010 geen geld beschikbaar te stellen voor ingrijpende aanpassingen zoals wegverbredingen en nieuwe verbindingen. Daarop is besloten de scope van de corridorstudie aanmerkelijk in te perken. De Trajectnota heeft nu uitsluitend betrekking op de benuttingsmogelijkheden van de bestaande infrastructuur.

Deze aanzienlijke wijziging in de scope van het project maakt dat de in 1995 vastgestelde richtlijnen toegespitst dienden te worden op de probleemstelling anno 2002. Om deze reden heeft de Commissie bij de toetsing een meer toegespitst toetsingskader opgesteld.

Om een principekeuze te kunnen maken tussen de in het MER beschreven benuttingsvarianten ontbrak in de Trajectnota/MER op drie punten essentiële informatie, namelijk:

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20011222	A. Vroom-van Beers	Laren	20020125
2.	20020103	P.M. Vrijlandt	Hilversum	20020125
3.	20020105	M. van Wilgenburg	Weesp	20020125
4.	20020106	M.H.R. Jut	Hilversum	20020125
5.	20020110	B. Blaas	Naarden	20020125
6.	20020112	L. Offerhaus	Bussum	20020125
7.	20020109	W.C. Veerman	Muiden	20020125
8.	200201	W. Bak Creil		20020125
9.	20020116	Gastransport Services	Groningen	20020125
10.	20020113	G.A. Ter Beek-de Leur	Muiden	20020125
11.	20020117	R. van Houwelingen	Weesp	20020125
12.	20020121	G. Barlage	Muiden	20020125
13.	20020121	F. Schuddeboom	Huizen	20020221
14.	20020124	Jachthaven - Hengelsport Van Deur- sen	Muiden	20020221
15.	20020127	Vereniging Woonarkeigenaren Gooi en Vechtstreek	Weesp	20020221
16.	20020203	J.C. Vriesman	Amsterdam	20020221
17.	20020205	Buurtpreventievereniging Waak- Saam	Huizen	20020221
18.	200202	Buurtpreventievereniging Craai	Huizen	20020221
19.	20020204	ir. C.C. Honig	Bergen	20020221
20.	20020213	Burgemeester en wethouders van de gemeente Diemen	Diemen	20020221
21.	20020212	Nicolai Ruimtelijke Ordening en In- frastructuur BV	Lelystad	20020221
22.	20020216	F.W. Slegt		20020221
23.	20020208	Fietsersbond ENFB afdeling Flevo- land		20020306
24.	20020221	M.H.J. Homan	Muiden	20020306
25.	20020218	drs. W.E. Vriesman	Muiden	20020306
26.	20020219	Gedeputeerde Staten van Flevoland	Lelystad	20020306

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
55.	20020306	Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht	Utrecht	20020314
56.	20020305	Gewest Gooi en Vechtstreek	Bussum	20020314
57.	20020301	Stichting Woonmilieu woonwijken Naarden-West i.o.	Naarden	20020314
58.	20020305	Stichting HogeSnelWeg	Hardinxveld-Giessendam	20020314
59.	20020302	M.W. van Luttervelt	Almere-Haven	20020314
60.	20020301	Werkgroep Sneltram	Hilversum	20020314
-	20020212	Verslag hoorzittingen		20020311

BIJLAGE 5

Toetsingskader

Achtergrond

In 1994 heeft de Commissie m.e.r. op basis van de startnotitie CRAAG een richtlijnenadvies uitgebracht. De corridorstudie CRAAG was op dat moment bedoeld om de mogelijkheden te onderzoeken om de knelpunten in de verkeer en vervoer infrastructuur in de corridor weg te nemen. Daarbij stond uitbreiding van de bestaande infrastructuur centraal.

In 1998 heeft het kabinet echter besloten om vóór 2010 geen geld beschikbaar te stellen voor ingrijpende aanpassingen zoals wegverbredingen en nieuwe verbindingen. Daarop is besloten de scope van de corridorstudie aanmerkelijk in te perken. De Trajectnota/MER CRAAG heeft nu uitsluitend betrekking op de benuttingmogelijkheden van de bestaande infrastructuur. Deze aanzienlijke wijziging in de scope van het project maakt dat de in 1995 vastgestelde richtlijnen moeilijk meer als concreet toetsingskader kunnen dienen en derhalve toegespitst dienen te worden .

Probleem- en doelstelling van de Trajectnota/MER zijn ingrijpend veranderd. De actuele verkeerssituatie en nieuw beleid op basis van het NVVP plaatsen het project in een andere context. Niet meer het oplossen van verkeer en vervoersknelpunten conform de weghierarchie met bijbehorende normen ten aanzien van doorstroming uit het SVV-II is de doelstelling maar *'het zo veel mogelijk faciliteren van motorvoertuigen met behulp van het benutten van de bestaande verkeersruimte ten einde het aantal verliesuren te beperken op de A9, A1 en A6 met inachtneming van de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving.* het accent komt daarmee te liggen op inrichtingsmogelijkheden van een beperkt aantal varianten op vooral lokaal niveau. Om deze reden is besloten om binnen de reikwijdte van de oorspronkelijke richtlijnen onderstaand meer toegesneden toetsingskader te ontwikkelen. Dit toetsingskader heeft de Commissie gebruikt bij het toetsen van de Trajectnota CRAAG.

De Commissie gaat er van uit dat voor een corridorstudie met de brede opzet zoals in 1995 bedoeld, te zijner tijd een nieuwe procedure wordt opgestart.

Toetsingskader Trajectnota CRAAG

1. Probleemstelling en doel

Probleemstelling

Om het probleemoplossend vermogen van de alternatieven te kunnen inschatten en als basis voor de beschrijving van de milieueffecten, dient het MER de volgende informatie te geven :

- * een verkeerskundige onderbouwing van het probleem op de A1, A6 en A9 bij autonome ontwikkeling aan de hand van informatie over langere periode over de herkomst/bestemming, de samenstelling van de verkeersstromen, richtingsongelijkheid en de perioden waarin zich problemen voordoen;
- * prognoses op basis van actuele verkeerscijfers gericht op 2010 met een doorkijk tot 2020, waarbij wordt aangegeven met welke autonome ontwik-

kelingen in het gebied rekening is gehouden, zoals realisatie van nieuwe woningbouw, bedrijventerreinen en uitbreiding van OV capaciteit.

- informatie over de input in de verkeersmodellen; welke maatregelen uit het SVV-II zijn in de modellen meegenomen. Is daarbij bijvoorbeeld uitgaan van verhoging van brandstofprijzen en rekening rijden?
- knelpunten op het onderliggende wegennet met een directe relatie naar het hoofdwegennet;
- de huidige veiligheids- en leefbaarheidsknelpunten.

Doel

De kwalitatief geformuleerde doelstelling voor de benuttingsalternatieven moeten worden ge -kwantificeerd en daarmee toetsbaar gemaakt worden door bijvoorbeeld vermindering van verlies aan reizen met x %, vermindering van het aantal ongevallen met y %, vermindering van de geluidbelasting bij woningen met z % en het creëren van ecologische verbindingen van A naar B.

2. Alternatieven en mitigerende maatregelen

Alternatieven

Ga na in welke mate de volgende benuttingsmaatregelen kunnen bijdragen aan een verbetering van de doorstroming

- tijdelijke/permanente inhaalverboden voor vrachtwagens;
- ontvlechting van lokaal en doorgaand verkeer;
- minimalisering rijstrookwisselingen (“keep your lane principe”);
- vermindering van snelheid(sverschillen);
- invoering dynamische maximumsnelheden met bijbehorende handhavingsmaatregelen;
- toeritdosering;
- verbetering van incidentdetectie en -management
- aanpassing van het regime van brugopeningen over de Vecht
- eventuele selectieve benutting van de vluchtstroken;

Wanneer deze maatregelen naar de mening van de initiatiefnemer niet toepasbaar zijn c.q. onvoldoende rendement opleveren zal het MER hiervoor een motivering moeten geven.

Ga na in welke mate beperkte aanpassingen aan de bestaande infrastructuur zouden kunnen bijdragen aan een verbetering van de doorstroming en afname van de congestie. Besteed daarbij aandacht aan:

- vergroting aantal rijstroken binnen het bestaande profiel door al dan niet dynamische aanpassing van de rijstrookindeling/belijning (bijvoorbeeld brede rechterraijstrook voor onder andere het vrachtverkeer plus aantal smallere stroken).
- de vermindering van het aantal kort op elkaar gelegen op- en afritten;
- de aanpassing van zwaarbelaste knooppunten;
- verlenging van in- en uitvoegstroken (in combinatie met de aanleg van buffers).

Bij al deze maatregelen dient nagegaan te worden of deze leiden tot verminderen of voorkomen van congestie- en/of leefbaarheidsproblemen op het onderliggende wegen. Daarbij dient ook aandacht besteed te worden aan de effecten van (tijdelijke) sluiting van sluiptwegen.

Mitigerende maatregelen

Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke mitigerende maatregelen worden getroffen. Daarbij geldt dat er sprake is van mitigerende maatregelen indien de maatregelen extra worden getroffen boven de wettelijke en beleidsmatige verplichtingen.

Het beschikbare budget mag niet bij voorbaat beperkend zijn voor de te beschrijven maatregelen. Dit geldt in het bijzonder voor het meest milieuvriendelijke alternatief.

Als mitigerende maatregelen dienen in ieder geval te worden overwogen:

- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/hinder in de *stedelijke* omgeving, zoals hogere geluidsschermen/-wallen dan wettelijk noodzakelijk zou zijn, verhoogde /verdiepte ligging of tunnelbouw op de punten waar de doorsnijding van het stedelijk patroon het ernstigst zou zijn, snelheidsreducties, toepassing van andere wegverhardingen, passages om barrièrewerking te verminderen.
- maatregelen ter vermindering van de luchtverontreiniging (voor met name NO₂ en fijn stof), zoals verminderen van snelheden, overkapping, overkluizing of ondertunneling
- verminderen van hinder in de *landelijke* omgeving zoals:
 - faunapassages/ecoducten, aanpassing van de verlichting, geluidwerende maatregelen in verband met de fauna;
 - maatregelen ter beperking van geluidhinder in gebieden met dag-/verblijf- en natuurrecreatie.

3. Effecten

Gezien de doelstelling van het project zal vooral sprake zijn van lokale varianten die leiden tot slechts lokaal verschillende effecten. Dit betekent dat niet alleen aandacht besteed moet worden aan de effecten voor het gehele studiegebied maar met name ook aan de verschillen in effecten op lokaal niveau.

Verkeer- en vervoer

- Geef op kaart een overzicht van de verkeersintensiteiten op de verschillende wegvakken bij de verschillende alternatieven;
- Geef de filekansen op het hoofdwegenet;
- Beschrijf de reistijdverliezen, gedifferentieerd naar de verschillende dag- en nachtperioden, daarbij rekening houdend met verschuivingen van de spits naar de vroege ochtenduren;
- Ga in op de gevolgen voor het verkeer op het onderliggende wegennet zoals door het wijzigen, verplaatsen of afsluiten van aansluitingen (Naarden-West) en realisatie van een tweede brug over de Vecht;
- Beschrijf een toe- of afname van lokale veranderingen in verkeersintensiteiten op het onderliggende wegennet door aanpassingen aan de hoofdweg.
- Beschrijf de vrije doorvaarhoogte van een tweede brug over de Vecht, het te verwachten aantal brugopeningen met bijbehorend gebruikspatroon.

Bij de berekening van de milieugevolgen moet rekening worden gehouden met de volgende invoergegevens: de bandbreedte van de verkeersintensiteiten, gemiddelde rijsnelheden, verkeerssamenstelling per wegvak, de omgevingskenmerken van de wegvakken en (voor luchtverontreiniging) de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's en vrachtwagens), wegdekkenmerken en brandstofsoorten (benzine, LPG en diesel).

Geluid

De geluidseffecten dienen te worden weergegeven aan de hand van het akoestisch ruimtebeslag en het aantal gehinderden.

Akoestisch ruimtebeslag

- voor stiltegebieden allereerst het referentieniveau te bepalen; daarna (in stappen van 5dB(A)) de contouren te geven vanaf 40 dB(A) tot 65dB(A);
- voor de overige gebieden (in stappen van 5dB(A)) de contouren vanaf 50 dB(A), zijnde de voorkeursgrenswaarde tot 65 dB(A); daarbij dient onderscheid gemaakt te worden in gebieden bestemd voor dagrecreatie, verblijfsrecreatie, natuurgebieden niet zijnde stiltegebieden en overig gebied buiten de bebouwde kom.
- de contouren zijn gebaseerd op de etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau en op een waarneemhoogte van 5 m.

Geadviseerd wordt om op enkele representatieve punten het verloop van het geluidsniveau over de 24 uur te geven. Door de fileproblematiek kan een verschuiving van de verkeersintensiteit over de verschillende dagdelen ontstaan, die onvoldoende zichtbaar worden wanneer alleen etmaalwaarden worden beschreven. Deze informatie is relevant omdat hiermee de hinderbeleving in de randen van de nacht zichtbaar wordt.

Aantal gehinderden

Wanneer al of niet lokaal sprake is van akoestisch relevante verschillen tussen de alternatieven wordt geadviseerd om de feitelijke toename van het aantal gehinderden te berekenen met aandacht voor het onderliggende wegennet. Bij de bepaling van akoestisch relevante wijzigingen kan gedacht worden aan toe/afname van meer dan 1 dB(A) bij bebouwingsconcentraties.

Bij het bepalen van het aantal gehinderden dient onderscheid gemaakt te worden tussen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen.

Sanering

Bij beschrijving van de geluidhinder in de bestaande toestand dient een saneringsoperatie buiten beschouwing te worden gelaten, tenzij deze reeds in uitvoering is. Bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling dient de invloed van een saneringsoperatie afzonderlijk in beeld te worden gebracht.

Schermen

Bij de berekening van geluidseffecten dient rekening te worden gehouden met;

- de aanwezigheid van éénzijdige en tweezijdige schermen;
- de effecten van een middenbermbarrière;
- afstraling van viaducten.

Cumulatie

- beschrijf cumulatie van weg, spoor en vliegtuig lawaai aan de hand van de berekening van de Milieukwaliteitsmaat (MKM)

Trillingen

- geef een kwalitatieve beschrijving van de toe/afname van trillingshinder en of -schade voor direct aanwonenden.

Veiligheid

- de toename/afname van het aantal ongevallen per (deel-)traject als gevolg van mogelijke conflictpunten in het ontwerp van de weg (aansluitingen, weefvakken, wegbeeld etc.)
- de toename/afname van de externe veiligheid.

Luchtverontreiniging

- Om de invloed van variërende meteorologie te verdisconteren (de Europese norm dient tevens in een meteorologisch ongunstig jaar te worden gerealiseerd) dient bij toepassing van langjarig gemiddelde meteorologie uitgegaan te worden van een NO₂ toetsingwaarde van 36 µg/m³ voor het jaargemiddelde. In geval van overschrijding dient het overschrijdingsgebied met daarin de omvang (ha) van het bebouwd gebied en het aantal woningen (mensen) binnen het overschrijdingsgebied van 36 en 40 µg/m³ te worden aangegeven.
- Voor de NO_x norm voor ecosystemen moet worden nagegaan of overschrijding voorkomt, in natuurgebieden op een afstand van tenminste 5 km van de snelweg (volgens de Europese richtlijn is een overschrijding van de norm op een afstand tot 5 km van de snelweg toegestaan). emissie van NO_x;
- Het bepalen van emissies van fijn stof uitgesplitst naar de bijdrage via de uitlaat en die via weg- en bandenslijtage in dicht aan de weg gelegen woongebieden. Dit onderscheid dient te worden gemaakt omdat het verspreidingspatroon van de twee typen fijn stof sterk uiteenloopt¹. Daarbij verdient het aanbeveling om niet alleen rekening te houden met primair fijnstof emissie maar ook die veroorzaakt door secundair anorganisch fijn stof (SO₂, NO_x, NH₃).
- Emissie van CO₂ op de relevante wegvakken voor de A1, A6 en A9 en veranderingen in CO₂ emissies voor het onderliggende wegennet.
- Toetsing aan de huidige nationale en Europese regelgeving .

Flora, fauna, ecologie

- gebieden met een formeel beschermde status (EHS, Vogel- en Habitatgebieden) en gebieden die in de (concept-) begrenzingsplannen zijn opgenomen;
- aanwezige levensgemeenschappen en soorten met een provinciale of landelijke betekenis. Let daarbij in het bijzonder op provinciale en nationale doeltypen en doelsoorten, zoals ze in het beleid zijn vastgelegd en de op basis van wetgeving beschermde soorten;
- huidige en beoogde ecologische verbindingen voor doelsoorten, waaronder verbindingen tussen deelpopulaties; benoem daarbij de soorten, waarvoor de verbindingen bedoeld zijn.
- het verlies van biotopen , zowel kwantitatief als kwalitatief;
- het verlies van potentiële natuurwaarden;
- de verstoring van (avi)fauna, als gevolg van geluid, licht, beweging en in de vorm van verkeersslachtoffers.

Landschap, recreatie en leefomgeving

- de effecten van schermen op de landschapbeleving, zowel voor de gebruiker van de weg als voor bewoners en recreanten;
- het effect op het recreatieve gebruik van het gebied en met name de Vecht;
- barrièrewerking en omrijden voor utilitair en (recreatief) langzaam verkeer;
- sociale veiligheid van routes voor fietsers en voetgangers;
- gedwongen vertrek of het amoveren van woningen.

¹ Voor informatie zie Wee, G.P., Waard, J. van der, Doesburg, M.J., Eerens, H.C., Flikkema, H., Hoen, 't A.L., Rab, E., Thomas, R. Verkeer en vervoer in de nationale milieuverkenning 3 en de svv-verkenning 1993 RIVM/AVV, RIVM rapportnr 251701014, december 1993, Bilthoven, blz 60-61 + 249-254.