

A5 Westrandweg Amsterdam

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

18 november 2005 / rapportnummer 1419-95



commissie voor de milieueffectrapportage

Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 2090 1
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGP/WV.05.01675

uw brief
15 augustus 2005

ons kenmerk
1419-96/Be/eh

onderwerp
Toetsingsadvies over de Trajectnota/
MER A5 Westrandweg Amsterdam

doorkiesnummer
(030) 234 76 21

Utrecht,
18 november 2005

Geachte minister,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de A5 Westrandweg te Amsterdam. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

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


dr.ir. G. Blom
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
A5 Westrandweg Amsterdam

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 de Trajectnota/ MER A5 Westrandweg Amsterdam

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over de Trajectnota/MER A5 Westrandweg Amsterdam,

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

de werkgroep m.e.r.
A5 Westrandweg Amsterdam,

de secretaris



drs. B.F.M. Beerlage

de voorzitter



dr.ir. G. Blom

Utrecht, 18 november 2005

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. OORDEEL OVER DE TRAJECTNOTA/MER EN DE AANVULLING DAAROP.....	2
3. TOELICHTING OP HET OORDEEL EN AANBEVELINGEN VOOR DE VERDERE BESLUITVORMING	3
3.1 Lage of verdiepte ligging.....	3
3.2 Verkeersinformatie.....	4
3.3 Verkeersveiligheid.....	4
3.4 Lucht en geluid	5

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 15 augustus 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
- 1a. Brief van het bevoegd gezag d.d. 7 november 2005 waarin uitstel wordt verleend
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 161 d.d. 22 augustus 2005
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland heeft het voornemen ten westen van Amsterdam de Westrandweg (WRW) aan te leggen. De WRW moet de A10-West ten zuiden van de Coentunnel verbinden met het knooppunt Raasdorp (A5/A9). Reeds in 1991 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) besloten tot de aanleg van de WRW. Bij de besluitvorming is destijds een milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd. Om financiële redenen is nooit met de aanleg begonnen. Omdat het tracébesluit na 10 jaar niet meer geldig is, is in 2004 een nieuwe besluitvormingsprocedure gestart inclusief de m.e.r.. Bevoegde instanties zijn de minister van V&W en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM).

Bij brief van 15 augustus 2005 is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER)¹. Het MER is ter inzage gelegd op 23 augustus 2005². Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³, verder aangeduid als 'de Commissie'. Via het Inspraakpunt van V&W heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen en heeft deze in haar advies betrokken⁴.

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

- aan de richtlijnen van het MER⁵, zoals vastgesteld op 1 juli 2004;
- op eventuele onjuistheden⁶;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁷.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen 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 voor de Westrandweg. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. 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.

Aanvulling

Tijdens de toetsing heeft de Commissie bij de trajectnota/MER belangrijke tekortkomingen vastgesteld (zie volgende hoofdstuk). Deze tekortkomingen zijn tussentijds kenbaar gemaakt aan V&W en besproken op 25 oktober. Naar aanleiding daarvan heeft V&W besloten om een aanvulling op te stellen en de

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie bijlage 3.

⁴ Zie bijlage 4.

⁵ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁶ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁷ Wm, artikel 7.10.

Commissie uitstel te verlenen voor de advisering⁸ zodat de Commissie de aanvullende informatie bij de advisering kan betrekken. Deze aanvulling⁹ is op 2 november aan de Commissie toegestuurd. De aanvulling heeft niet ter visie gelegen. Daarom is in dit advies inspraak over de aanvulling niet beschouwd. De Commissie adviseert de aanvulling bij het ontwerp-tracébesluit ter visie te leggen.

Dit advies van de Commissie bevat het oordeel over de trajectnota/MER inclusief de aanvulling.

2. OORDEEL OVER DE TRAJECTNOTA/MER EN DE AANVULLING DAAROP

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie voor de besluitvorming aanwezig is** in de trajectnota/MER en de aanvulling. Voor luchtkwaliteit is nog niet duidelijk of aan de normen kan worden voldaan. Aangezien er geen tracéalternatieven of varianten zijn met naar verwachting minder effecten op de luchtkwaliteit kan dit onderzocht worden bij de verdere uitwerking ten behoeve van het tracébesluit. Tevens verwacht de Commissie dat de alternatieven door de uit te werken maatregelen geen andere rangvolgorde zullen krijgen.

De Commissie heeft waardering voor de presentatie en de leesbaarheid van het rapport. Het hoofdrapport is vlot geschreven en het merendeel van de kaarten is goed leesbaar. De bestaande natuur- en landschapskwaliteiten worden uitgebreid en goed beschreven in de inpassingsvisie en de natuurtoets.

Trajectnota/MER

De kritiek op de trajectnota/MER vloeide grotendeels voort uit het feit dat de informatie te weinig toegankelijk was gemaakt. Als zelfstandig rapport bevatte de trajectnota/MER te weinig informatie en de navolgbaarheid van de conclusies werd bemoeilijkt doordat vooral de verkeersberekeningen slecht toegankelijk zijn voor de lezer¹⁰. Daarmee gaf de trajectnota/MER volgens de Commissie onvoldoende inzicht in de effecten en de feiten waarop de conclusies zijn gebaseerd. De hoofdconclusie is dat de verkeerssituatie verbetert, maar de files in het studiegebied niet helemaal worden opgelost. Echter, de Commissie is van oordeel dat onvoldoende duidelijk is gemaakt dat er ook met het voorkeursalternatief (VKA) gedurende langere periodes files zullen staan voor de 2^{de} Coentunnel en op de A10 West¹¹.

De keuzes die in het verleden zijn gemaakt (hoge versus lage ligging) zijn in de trajectnota/MER niet voldoende heroverwogen. Uit de trajectnota/MER bleek

⁸ Zie bijlage 1a.

⁹ De aanvulling bevat de documenten: Beantwoording vragen Trajectnota/MER Westrandweg n.a.v. gesprek 25 oktober 2005, en een quick-scan naar afschermende voorzieningen, DHV, maart 2005.

¹⁰ Alleen de verkeerscijfers van de referentiesituatie voor enkele hoofdwegen worden in het hoofdrapport vermeld. De verkeerscijfers voor het onderliggende wegennet, de hoofdwegen in de huidige situatie en het voorkeursalternatief worden niet in het hoofdrapport genoemd. Verder verwijst de tekst van het deelrapport Verkeer en Vervoer naar verkeerde, ontbrekende en niet bestaande bijlagen. De I/C-verhoudingen op de wegen zijn op slecht leesbare plots weergegeven. Daarbij zijn verschillende onderdelen van de in de richtlijnen gevraagde aspecten voor verkeer en vervoer slecht vindbaar doordat ze verwerkt zijn in de bijlagen van de deelrapportage economie.

¹¹ Zie ook bijlage 4, inspraakreactie 28, waarin aandacht wordt gevraagd voor het feit dat ten opzichte van de huidige situatie de files toenemen.

dat (op een aantal punten) niet wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit en geluidhinder. Het is onduidelijk welke maatregelen genomen zullen worden om wel aan de grenswaarden te voldoen. Pas in het ontwerp-tracébesluit (OTB) zal daarin inzicht worden geboden. Ook worden cijfers voor verkeersveiligheid gepresenteerd maar niet verklaard. Het hoofdrapport verwijst daarbij niet naar deelrapporten of kaartbijlagen waar nadere informatie te vinden is.

Aanvulling

Naar de mening van de Commissie maakt de aanvulling voldoende duidelijk dat over alle punten voldoende informatie aanwezig is. In het volgende hoofdstuk worden de kritiekpunten nader toegelicht en wordt uitgelegd hoe de aanvulling een antwoord geeft op deze kritiekpunten.

3. TOELICHTING OP HET OORDEEL EN AANBEVELINGEN VOOR DE VERDERE BESLUITVORMING

3.1 Lage of verdiepte ligging

Trajectnota/MER

Uitgangspunt voor de trajectnota/MER is het tracébesluit uit 1991. Alternatieve tracés worden in de richtlijnen voor het te nemen besluit dan ook niet gevraagd. Op het bestaande tracé zijn wel varianten mogelijk zoals aantal aansluitingen, hoge versus lage ligging en ontwerpsnelheid.

In de richtlijnen is wel gevraagd om het tracé van de WRW te motiveren. Daarbij is gevraagd om de argumenten op grond waarvan de tracéalternatieven in 1991 zijn afgefallen nogmaals tegen het licht te houden met de nieuwe verkeersprognoses en milieuoverwegingen.

In de trajectnota/MER werd zowel een lage en verdiepte ligging vanwege kostenoverwegingen niet uitgewerkt. Omdat onvoldoende duidelijk is wat de milieueffecten van een lage of verdiepte ligging zijn, kon niet worden uitgesloten dat dit een meer milieuvriendelijk alternatief (mma) is¹².

Aanvulling

De aanvulling geeft kwalitatief aan dat voor geluid – en in mindere mate voor visuele hinder – een lage ligging positiever kan zijn. De geluidbelasting bij de hoge ligging kan evenwel gemitigeerd worden (zie ook paragraaf 3.4). Daarnaast wordt voldoende uitgelegd dat voor luchtkwaliteit¹³, grondwater en natuur een lage ligging gelijkwaardig of negatiever zal uitpakken. De verdiepte ligging scoort gelijk of slechter dan de lage ligging. Daarmee is het de Commissie duidelijk dat een lage of verdiepte ligging van de WRW geen evidente milieuvoordelen heeft.

¹² Zie ook bijlage 4, inspraakreactie 17 en 24.

¹³ Een verdiepte ligging ten opzichte van een weg op maaiveldniveau is voor de verspreiding van luchtverontreinigende stoffen gunstig te noemen. Het VKA echter ligt op 1,5 m boven maaiveld in de Haarlemmermeer en tussen 6 tot 11 m boven maaiveld op de rest van het tracé. Op grotere hoogten is sprake van grotere windsnelheden dan op maaiveldhoogte. Inherent daaraan kan er sprake zijn van een betere verspreiding waardoor de verdiepte ligging ten opzichte van het VKA niet gunstiger hoeft uit te pakken.

3.2 Verkeersinformatie

Trajectnota/MER

In de trajectnota/MER en de bijlagen ontbreekt een duidelijk overzicht van de verkeersinformatie die ten grondslag ligt aan de effectberekeningen¹⁴. Ook ontbreekt een duidelijk overzicht voor een vergelijking van de huidige situatie, referentiesituatie, het voorkeursalternatief en het mma. De Commissie mist in de trajectnota/MER een tabel die een vergelijking mogelijk maakt van:

- de intensiteiten en de I/C-verhoudingen op het hoofdwegenet;
- de intensiteiten en de I/C-verhoudingen op het onderliggende wegennet met speciale aandacht voor de aansluitingen op de WRW.

Daarnaast staat in de trajectnota/MER (blz. 38) dat in de Coentunnel het aantal motorvoertuigen in de ochtendspits met 115% stijgt ten opzichte van de referentiesituatie. Daarbij nemen de totale voertuigkilometers in de regio Amsterdam veel minder toe (slechts 3,5%). Een onderbouwing van deze cijfers ontbreekt in de trajectnota/MER.

Aanvulling

In de aanvulling wordt inzicht gegeven in de verkeerscijfers die ten grondslag liggen aan de effectberekeningen en een overzicht gegeven van het aantal rijstroken in de verschillende situaties. Ook wordt een plausibele verklaring gegeven hoe de toename van verkeer in de 2^{de} Coentunnel zich verhoudt tot de toename van het verkeer in de regio. Daarmee is voldoende duidelijk welke verkeersinformatie de basis vormt voor de effectberekeningen.

3.3 Verkeersveiligheid

Trajectnota/MER

Uit de tekst van het hoofdrapport blijkt dat het risicocijfer voor de Westrandweg boven het landelijk gemiddelde voor autowegen ligt. Dit wordt verklaard door de verwachte hoeveelheid verkeer en het ontwerp. Hier wordt niet duidelijk gemaakt wat eraan gedaan kan worden om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Aanvulling

Uit de aanvulling blijkt dat een reden voor de relatief hogere verkeersonveiligheid is het ontbreken van vluchtstroken op de kunstwerken. Aangezien de WRW over meer dan 3 kilometer op een 8 meter hoog viaduct komt te liggen betekent dit bovendien dat bij een ongeval de bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt bemoeilijkt. Tevens kunnen er snel files ontstaan bij motorpech of onderhoudswerkzaamheden.

■ Geadviseerd wordt bij de verdere uitwerking voor het tracébesluit te onderzoeken in hoeverre de verkeersveiligheid en de doorstroming kan worden verbeterd door het (eventueel later) aanleggen van vluchtstroken op de kunstwerken.

¹⁴ Zie ook bijlage 4, inspraakreactie 28.

3.4 Lucht en geluid

Lucht

Trajectnota/MER

In de trajectnota/MER zijn de concentraties NO₂ en PM₁₀ getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit uit 2001. Bij toetsing van de concentraties PM₁₀ en NO₂ aan de grenswaarden uit dit Besluit en met in achtneming van de jurisprudentie blijkt dat de WRW niet zonder meer mogelijk is¹⁵. Dit wordt echter niet expliciet geconcludeerd in de trajectnota/MER.

In de Trajectnota/MER is ook het aantal dagen per jaar waarin de concentratie van PM₁₀ hoger is dan 50 µg/m³ niet berekend omdat deze in de huidige situatie en in de referentiesituatie al worden overschreden (zie p. 73 van de trajectnota/MER). De overschrijdingen echter, gemeten in aantal dagen per jaar waarin de concentratie hoger is dan 50 µg/m³ langs de Westrandweg, nemen wel toe (zie Luchtkwaliteitonderzoek Westrandweg: tabel 4.8).

Mogelijke mitigerende maatregelen om de overschrijdingen van grenswaarden teniet te doen zijn onvoldoende onderzocht^{16,17}. Deze maatregelen kunnen ingrijpend zijn en beïnvloeden ook andere milieueffecten.

Aanvulling

Het Besluit luchtkwaliteit (Blk) 2005 is inmiddels definitief (20 juni 2005) en per 5 augustus 2005 in werking getreden¹⁸. In de aanvulling wordt aangegeven dat nog nader onderzoek zal moeten worden uitgevoerd om te bepalen of voldaan kan worden aan het Blk 2005. Aangezien er geen tracéalternatieven zijn met naar verwachting minder effecten op de luchtkwaliteit kan dit onderzocht worden bij de verdere uitwerking. De aanvulling noemt reeds kansrijke maatregelen om aan het Blk 2005 te kunnen voldoen, namelijk: snelheids-homogenisatie, selectieve openstelling voor verschillende verkeerssoorten, overkapping en opgehoogde geluidsschermen. De Commissie verwacht dat de alternatieven door deze nog uit te werken maatregelen geen andere rangvolgorde zullen krijgen.

- De Commissie wijst er op dat bij deze nog uit te voeren toetsing aan het Blk 2005, waarbij de saldobenadering een belangrijke rol speelt, ook de overschrijdingen gemeten moeten worden in het aantal dagen per jaar waarin de concentratie hoger is dan 50 µg/m³.

¹⁵ Zie ook bijlage 4, inspraakreactie 13 en 28 waarin dit wordt geconstateerd.

¹⁶ In de trajectnota/MER zijn wel de effecten van 80, 100 en 120 km/uur bij een hoge ligging onderzocht, waarbij het VKA van 100 km/uur net iets beter scoort voor emissie van NO₂.

¹⁷ Zie ook bijlage 4, inspraakreactie 9.

¹⁸ Relevante wijzigingen ten opzichte van het Blk uit 2001 zijn dat een saldobenadering wordt toegestaan, dat initiatieven die niet leiden tot een verslechtering van de luchtsituatie mogelijk zijn en dat voor fijn stof de van nature aanwezige achtergrondconcentratie (met name zeezout) buiten de beoordeling wordt gehouden. Toetsing aan dit besluit kan leiden tot een aangepaste uitwerking, waarbij o.a. voornoemde saldobenadering van toepassing kan zijn.

Geluid

Trajectnota/MER

Uit de trajectnota/MER (blz 79) zou geconcludeerd kunnen worden dat voor het totale oppervlak geluidbelast gebied (> 50 dB(A)), ook wel akoestisch ruimtebeslag genoemd, weinig winst te realiseren is door het gebruik van dubbellaags ZOAB in vergelijking met enkellaags ZOAB. De conclusie in de trajectnota/MER volgt uit het gekozen studiegebied, te weten de zone van de weg (400 meter aan weerszijden van de wegas). Bij beschouwing van een groter gebied dan genoemd studiegebied is het verschil wel significant groter¹⁹. Daarbij wordt in de trajectnota/MER aangegeven dat in het ontwerp-tracébesluit inzicht wordt gegeven in de precies te nemen maatregelen.

Aanvulling

Uit de aanvulling blijkt dat in grote lijnen al duidelijk is welke maatregelen wettelijk nodig zijn, welke extra maatregelen getroffen kunnen worden en welke geluidsbelasting dan voor de verschillende geluidgevoelige bestemmingen resteert²⁰. Zo blijkt bijvoorbeeld uit de aanvulling dat dubbellaags ZOAB tot een aanzienlijke afname van de geluidsbelasting leidt. Ook zijn in de aanvulling bovenwettelijke maatregelen onderzocht, zoals voor volkstuinen, die als 'mma-maatregelen' beschouwd kunnen worden.

- Maatregelen zoals schermen en snelheidsverlaging kunnen de effecten van geluid en emissies verminderen. Stem daarom bij de verdere uitwerking van het tracébesluit daarom de maatregelen voor luchtkwaliteit af met de maatregelen voor geluid.

¹⁹ Zie ook bijlage 4, inspraakreactie 2 en 24.

²⁰ Zie ook bijlage 4, inspraakreactie 14 waarin onder andere gevraagd wordt naar de effecten van geluidschermen.

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over het milieueffectrapport

A5 Westrandweg Amsterdam

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 15 augustus 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

											
Ministerie van Verkeer en Waterstaat											
Personenvervoer											
Commissie MER t.a.v. Ir. N.G. Ketting Postbus 2345 3500 GH Utrecht	<table border="1"><tr><td></td><td>Commissie voor de milieu-effectrapportage</td></tr><tr><td>ingekomen :</td><td>16 AUG. 2005</td></tr><tr><td>nummer</td><td></td></tr><tr><td>dossier</td><td>1419 + 549m 56</td></tr><tr><td>copie naar :</td><td>Br/b:bl/ ab</td></tr></table>		Commissie voor de milieu-effectrapportage	ingekomen :	16 AUG. 2005	nummer		dossier	1419 + 549m 56	copie naar :	Br/b:bl/ ab
	Commissie voor de milieu-effectrapportage										
ingekomen :	16 AUG. 2005										
nummer											
dossier	1419 + 549m 56										
copie naar :	Br/b:bl/ ab										
Contactpersoon J.F.H. Hurkens Datum 15 augustus 2005 Ons kenmerk DGP/WV.05.01675 Onderwerp Trajectnota/MER Westrandweg	Doorkiesnummer 070 - 351 7416 Bijlage(n) 10 Uw kenmerk -										
Geachte heer Ketting,											
Hierbij zend ik u 10 exemplaren van de Trajectnota/MER Westrandweg.											
Conform de Wet milieubeheer en de Tracéwet stel ik u hierbij in de gelegenheid advies uit te brengen over de Trajectnota/MER Westrandweg.											
De trajectnota/MER zal vanaf 23 augustus gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage liggen. Ik verzoek u om uw advies binnen 5 weken na afloop van de ter inzage legging uit te brengen.											
Ik verzoek u om het advies toe te zenden aan: Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directoraat - Generaal Personenvervoer Beleidsafdeling Wegen t.a.v. drs. J.F.H. Hurkens Postbus 20901 2500 EX Den Haag											
Hoogachtend,											
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT, namens deze DIRECTEUR-GENERAAL PERSONENVERVOER,  drs. S. Riedstra											
Directoraat-Generaal Personenvervoer Postadres : Postbus 20901, 2500 EX Den Haag Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag	Telefoon : (070) 351 7176 Fax : (070) 351 7051 E-mail : mailbox.dgp@dgp.minvenw.nl Internet : www.minvenw.nl/dgp/wegwijzer/										
Bereikbaar met tramlijn 9 of bus 22 vanaf station CS of met tramlijn 9 vanaf station HS											

BIJLAGE 1a

Brief van het bevoegd gezag d.d. 7 november 2005 waarin de Commissie uitstel wordt verleend om advies uit te brengen

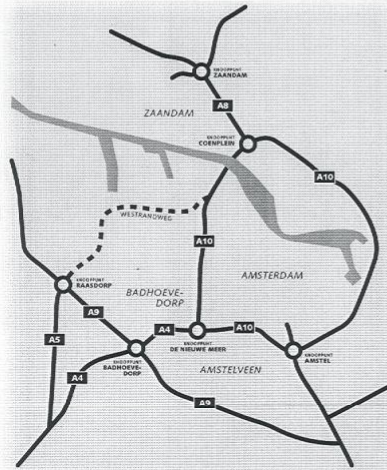
	Ministerie van Verkeer en Waterstaat Personenvervoer										
Commissie voor de m.e.r. T.a.v. de heer B. Beerlage Postbus 2345 3500 GH Utrecht	<table border="1"><tr><td></td><td>Commissie voor de milieu-effectrapportage</td></tr><tr><td>ingekomen :</td><td>9 NOV. 2005</td></tr><tr><td>nummer</td><td></td></tr><tr><td>dossier</td><td>1419-89</td></tr><tr><td>kopie naar :</td><td>Be J eh</td></tr></table>		Commissie voor de milieu-effectrapportage	ingekomen :	9 NOV. 2005	nummer		dossier	1419-89	kopie naar :	Be J eh
	Commissie voor de milieu-effectrapportage										
ingekomen :	9 NOV. 2005										
nummer											
dossier	1419-89										
kopie naar :	Be J eh										
Contactpersoon Leo van 't Hof Datum 7 november 2005 Ons kenmerk DGP/WV/u.05.01712 Onderwerp Advisering Trajectnota/MER Westrandweg	Doorkiesnummer 070 3516964 Bijlage(n) -- Uw kenmerk --										
Geachte heer Beerlage,											
Hierbij deel ik u mede, dat ik de commissie voor de m.e.r. een uitstel verleen van twee weken voor het uitbrengen van een advies over de trajectnota/MER Westrandweg, zodat de commissie de aanvullende informatie bij de trajectnota/MER bij de advisering kan betrekken. Ik verzoek u om het advies nu uiterlijk 22 november 2005 uit te brengen.											
Hoogachtend,											
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT, namens deze DIRECTEUR-GENERAAL PERSONENVERVOER,											
											
drs. S. Riedstra											
Directoraat-Generaal Personenvervoer Wegen en Verkeersveiligheid Postbus 20901, 2500 EX Den Haag Bezoekadres : Plesmanweg 1-6	Telefoon : 070 - 351 6554 Fax : 070 - 351 6007 Internet : www.minvenw.nl										
Bereikbaar met tramlijn 9 of bus 22 vanaf station CS of met tramlijn 9 vanaf station HS											

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de Trajectnota/MER in Staatscourant nr. 161 d.d. 22 augustus 2005



Inspraak Trajectnota/MER Westrandweg



Van 23 augustus tot en met 3 oktober 2005 ligt de Trajectnota Westrandweg ter inzage. Een Milieu-Effectrapport (MER) maakt deel uit van de nota. De Trajectnota/MER doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Tracéwet en de Wet milieubeheer. Op grond daarvan kunt u van 23 augustus tot en met 3 oktober 2005 uw mening over de inhoud van de Trajectnota/MER kenbaar maken.

Achtergrond

De Noordelijke Randstad kampt al jaren met een bereikbaarheidsprobleem. Een van de knelpunten is de beperkte capaciteit van de Coentunnel. Om dit knelpunt op te lossen loopt er momenteel een tracéprocedure voor uitbreiding van de Coentunnel.

Uitbreiding van de Coentunnel veroorzaakt extra verkeersdruk op de A10-west. Door de aanleg van de Westrandweg kan de A10-west worden ontlast van het doorgaande verkeer. De Westrandweg verbindt de A10-west ten zuiden van de Coentunnel, via het Westelijk Havengebied van Amsterdam met het knooppunt Raasdorp.

De Trajectnota

In de Trajectnota/MER staan de effecten van het eerder gekozen voorkeurstraac voor de Westrandweg beschreven. Daarnaast wordt uitgelegd welke maatregelen samen met de aanleg van de Westrandweg het milieu het minst belasten.

Waar kunt u de Trajectnota inzien?

- De Trajectnota/MER kunt u vanaf 23 augustus 2005 gedurende de reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:
- de gemeentehuizen van Amsterdam, Haarlemmerliede, Spaarwoude en Haarlemmermeer en in de hulpsecretarie van Haarlem te Spaarndam-West;
 - het informatiecentrum Zuiderkerk in Amsterdam;
 - het Vergunningen Servicebureau Stadsdeel Noord in Amsterdam;
 - het provinciehuis van Noord-Holland in Haarlem;
 - de bibliotheek van het kantoor van Rijkswaterstaat Noord-Holland in Haarlem;

- de bibliotheken van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beide in Den Haag;
- de vestigingen van de openbare bibliotheken in Amsterdam aan de Prinsengracht 587, Tjil Uilenspiegelstraat 12, Alberdakade 3, Spaarndammerstraat 490, Pieter Calandlaan 87b, Ankerplaats 18, Hagendoornplein 2, Molenvijk 21, Waterlandsplein 32;
- de hoofdvestigingen van de openbare bibliotheken in Hoofddorp, Badhoevedorp en in Zwanenburg.

Hoe kunt u inspreken?

U kunt schriftelijk op de Trajectnota/MER Westrandweg reageren. Hierbij heeft u de mogelijkheid uw oordeel te geven over de resultaten en de kwaliteit van het uitgevoerde onderzoek. U kunt uw reactie uiterlijk tot en met 3 oktober 2005 onder vermelding van uw naam en adres sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Trajectnota/MER Westrandweg
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Behalve per post kunt u ook reageren via internet: www.inspraakvenw.nl.

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

Hoorzittingen en informatiemarkten

U kunt ook mondeling inspreken tijdens één van de openbare hoorzittingen. Indien u van deze mogelijkheid gebruik wilt maken, verzoeken we u zich van tevoren aan te melden bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoonnummer 070 351 96 00.

Om u zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van de Trajectnota/MER wordt voorafgaand aan een hoorzitting een informatiemarkt georganiseerd. Vanaf 19.00 uur staan medewerkers van Rijkswaterstaat klaar om uw vragen te beantwoorden. Om 19.30 uur zal er een korte presentatie gegeven worden. Daarna volgt om 20.00 uur de officiële hoorzitting, waarbij u in de gelegenheid wordt gesteld uw mondelinge inspraakreactie naar voren te brengen. De bijeenkomsten vinden plaats op:

dinsdag 20 september De Oim, Oimlaan 141 te Zwanenburg
donderdag 22 september Aristo Zalen, Teleportboulevard 100 te Amsterdam

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. Mede op basis van de inspraakreacties en adviezen van betrokken overheden en andere adviseurs bepaalt de Minister van Verkeer en Waterstaat samen met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, haar standpunt over het vervolg van de procedure.

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

Nadere informatie

Voor het verkrijgen van een exemplaar van de Trajectnota/MER en/of voor het verkrijgen van nadere informatie over de inhoud ervan kunt u contact opnemen met het projectsecretariaat Westrandweg van Rijkswaterstaat Noord-Holland, telefoon 023 555 72 63.

De Trajectnota/MER kunt u ook downloaden via de internetpagina www.inspraakvenw.nl.

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 96 00.



Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland

Bevoegd gezag: de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu

Besluit: Tracébesluit

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C 01.1.

Activiteit:

Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland heeft het voornemen ten westen van Amsterdam de Westrandweg aan te leggen. De Westrandweg moet de A10-West ten zuiden van de Coentunnel verbinden met het knooppunt Raasdorp (A5/A9).

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 19 maart 2004

richtlijnenadvies uitgebracht: 27 mei 2004

richtlijnen vastgesteld: 1 juli 2004

kennisgeving MER: 23 augustus 2005

toetsingsadvies uitgebracht: 18 november 2005

Bijzonderheden:

Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland heeft het voornemen ten westen van Amsterdam de Westrandweg (WRW) aan te leggen. De WRW moet de A10-West ten zuiden van de Coentunnel verbinden met het knooppunt Raasdorp (A5/A9). Reeds in 1991 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) besloten tot de aanleg van de WRW. Bij de besluitvorming is destijds een milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd. Om financiële redenen is nooit met de aanleg begonnen. Omdat het tracébesluit na 10 jaar niet meer geldig is, is in 2004 een nieuwe besluitvormingsprocedure gestart inclusief de m.e.r.. Bevoegde instanties zijn de minister van V&W en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM).

Tijdens de toetsing heeft de Commissie bij de trajectnota/MER belangrijke tekortkomingen vastgesteld. Deze tekortkomingen zijn tussentijds kenbaar gemaakt, waarna V&W heeft besloten om een aanvulling op te stellen. Dit advies van de Commissie bevat het oordeel over de trajectnota/MER inclusief de aanvulling. De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie voor de besluitvorming aanwezig is in de trajectnota/MER en de aanvulling.

Voor luchtkwaliteit is nog niet duidelijk of aan de normen kan worden voldaan. Aangezien er geen tracéalternatieven of varianten zijn met naar verwachting minder effecten op de luchtkwaliteit kan dit onderzocht worden bij de verdere uitwerking ten behoeve van het tracébesluit. Tevens verwacht de Commissie dat de alternatieven door de uit te werken maatregelen geen andere rangvolgorde zullen krijgen. Bij de nog uit te voeren toetsing aan het besluit luchtkwaliteit 2005, waarbij de saldobenadering een belangrijke rol speelt, zullen ook de overschrijdingen gemeten moeten worden in het aantal dagen per jaar waarin de concentratie hoger is dan $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Omdat maatregelen zoals schermen en snelheidsverlaging de effecten van zowel geluid als

emissies kunnen verminderen adviseert de Commissie om de maatregelen voor luchtkwaliteit af te stemmen met de maatregelen voor geluid.

Daarnaast adviseert de Commissie om bij de verdere uitwerking voor het tracébesluit te onderzoeken in hoeverre de verkeersveiligheid en de doorstroming kan worden verbeterd door het (eventueel later) aanleggen van vluchtstroken op de kunstwerken.

Samenstelling van de werkgroep:

ir. G. Blom (voorzitter)

ir. P. van Eck

ir. J.A. Huizer

drs. S.R.J. Jansen

ir. K. Nije

Secretaris van de werkgroep:

ir. J.M. Bremmer (rl)

drs. B.F.M. Beerlage (ts)

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20050827	M.C.C. de Jong	Amsterdam	20050907
2.	20050912	R.J. Hendriksen	Purmerend	20050930
3.	20050910	B.H.N. Keesom	Haarlem	20050930
4.	20050908	J. Hoogland		20050930
5.	20050915	J.C. van Soelen	Zwanenburg	20050930
6.	20050918	R. Baardemans	Zwanenburg	20050930
7.	20050921	A.N.J. van Warmerdam	Amsterdam	20050930
8.	20050922	R. van Elderen	Zwanenburg	20050930
9.	20050923	R. Haffmans	Amsterdam	20050930
10.	20050924	H.M. Celie	Amsterdam	20050930
11.	20050924	B.M. Celie	Amsterdam	20050930
12.	20050927	dhr. en mevr. Heijne	Zwanenburg	20050930
13.	20050925	Verkeersgroep Westelijke Tuinsteden	Amsterdam	20051006
14.		C.A. Nierop	Amsterdam	20051006
15.	20050923	Nederlands genootschap van insprekers	Diemen	20051006
16.	20050927	Stichting Bijenpark Amsterdam	Amsterdam	20051006
17.	20050925	P. Silvis	Amsterdam	20051006
18.	20050927	Verenigde Verkeersveiligheidsorganisatie	Oostzaan	20051006
19.	20050929	J. Hoogendam	Amsterdam	20051006
20.	20050928	Sonneborn	Amsterdam	20051006
21.	20050928	Dorpsraad Sloten-Oud Osdorp	Amsterdam-Sloten	20051006
22.	20050929	W.J. Geilswijt	Amsterdam	20051006
23.	20051003	E. Heine	Amsterdam	20051006
24.	20051003	G.J.M. Bos	Zwanenburg	20051006
25.	20051003	S. Worm	Amsterdam	20051006
26.	20051003	Kamers van Koophandel Amsterdam, Noordwest-Holland en Gooien Eemland en VNO-NCW West, MKB Randstad-Noord, verladersorganisatie EVO, Transport en Logistiek Nederland en Ondernemingsvereniging Regio Amsterdam	Amsterdam	20051006
27.	20050930	J.D. Lulofs	Amsterdam	20051006
28.	20050930	Stichting Tweede Coen Niet Doen, Milieucentrum Amsterdam, Milieufederatie Noord-Holland, Vereniging Milieudefensie, Werkgroep Brettenzone Natuurlijk en Kontakt Milieubeheer Zaanstreek	Amsterdam	20051006
29.	20051001	Stichting Theaterstraat en haar medewerkers	Amsterdam	20051001
30.	20050930	Land- en Tuinbouw Organisatie Noord vestiging Haarlem	Haarlem	20051006
31.	20050928	J. Parlevliet	Zwanenburg	20051006

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
32.	20051002	A.R. Kuyper	Amsterdam	20051006
33.	20051001	Wergroep Landelijk Oud Osdorp	Amsterdam	20051006
34.		anoniem		20051006
35.	20051019	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit	Utrecht	20051024
		verslag hoorzittingen		

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport A5 Westrandweg Amsterdam

Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland heeft het voornemen ten westen van Amsterdam de Westrandweg (WRW) aan te leggen. De WRW moet de A10-West ten zuiden van de Coentunnel verbinden met het knooppunt Raasdorp (A5/A9). Reeds in 1991 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) besloten tot de aanleg van de WRW. Bij de besluitvorming is destijds een milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd. Om financiële redenen is nooit met de aanleg begonnen. Omdat het tracébesluit na 10 jaar niet meer geldig is, is in 2004 een nieuwe besluitvormingsprocedure gestart inclusief de m.e.r.. Bevoegde instanties zijn de minister van V&W en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu.

ISBN 90-421-1617-x