

Aan de Minister van Verkeer en
Waterstaat, namens deze
Directeur-Generaal Mobiliteit
drs. S. Riedstra
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
VenW/DGMO-2009/1021

uw brief
13 februari 2009

ons kenmerk
1491-436/HI/

onderwerp
inspraak Trajectnota/MER Schiphol-
Amsterdam-Almere

doorkiesnummer
(030) 234 76 27

Utrecht,
16 maart 2009

Geachte heer Riedstra,

Met bovengenoemde brief verzocht u de Commissie om te bezien of een aantal door de Commissie niet ontvangen inspraakreacties alsnog van invloed zouden moeten zijn op de inhoud van het toetsingsadvies dat de Commissie op 17 september 2008 uitbracht over het MER Schiphol-Amsterdam-Almere. Het gaat hierbij om de reacties van de gemeente Diemen, het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, gemeente Amstelveen, gemeente Amsterdam, gemeente Loenen, de RACM en de provincie Utrecht

Bij deze deel ik u mee dat de nagekomen inspraakreacties voor de Commissie geen aanleiding zijn om haar advies aan te passen. Hieronder wordt op een aantal m.e.r. gerelateerde onderwerpen specifiek ingegaan.

Over de groeitaakstelling van Almere (gemeente Diemen) is weliswaar nog geen formeel besluit genomen, maar het is een voorzienbare ontwikkeling. Een voorzienbare ontwikkeling moet in een MER minimaal als een scenario voor autonome ontwikkeling meegenomen worden zodat in ieder geval een worst case situatie in beeld gebracht wordt. Door de groeitaakstelling van Almere op te nemen in de autonome ontwikkeling is naar de mening van de Commissie op een juiste wijze inzicht gegeven in de worst case situatie.

In haar toetsingsadvies van september 2008 stelde de Commissie twee vragen centraal:

1. Geeft het MER 2^e fase een juist beeld van de *verschillen in effecten tussen de onderzochte alternatieven*, zodat een goed onderbouwde keuze tussen alternatieven mogelijk is?
2. Maakt het MER fase 2 *voldoende aannemelijk* dat met mitigerende maatregelen bij de verschillende alternatieven aan milieunormen kan worden voldaan? Detailinformatie die noodzakelijk is voor de definitieve onderbouwing van het besluit kan dan gegeven worden in de vervolgfase richting het uiteindelijke (ontwerp) Tracébesluit (OTB/TB).

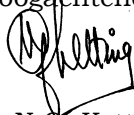
De overige ingebrachte m.e.r. gerelateerde onderwerpen in de reacties zijn onderwerpen die aan de orde kunnen komen bij de uitwerking van het ontwerp tracébesluit (OTB). Deze aspecten zijn namelijk niet onderscheidend voor de keuze tussen het Stroomlijnalternatief en het Locatiespecifieke alternatief en op deze onderdelen in het MER is voldoende aannemelijk gemaakt dat aan milieunormen voldaan kan worden.

Overige ingebrachte m.e.r. relateerde onderwerpen:

- *De geluideffecten van ZOAB* (gemeente Diemen). Het geluidreducerende effect van ZOAB neemt in de loop der jaren inderdaad af. Met een regelmatig interval van enkele maanden tot een aantal jaren, bepaald door de verkeersintensiteit (hoe lager de intensiteit, des te sneller de vervuiling), worden wegen dan ook schoon gespoten. Uit de praktijk blijkt dat de geluidsreductie na schoonspuiten vaak niet meer geheel op het oude peil komt te liggen. Er zijn proeven gaande om met andere technieken te reinigen, zoals met ultrasoon geluid, waarmee in de toekomst mogelijk (vrijwel) 100% reiniging gerealiseerd kan worden. Het MER maakt daarmee voldoende aannemelijk dat aan normstelling kan worden voldaan.
- *De effecten op het onderliggend wegennet* (gemeente Amsterdam). Geadviseerd is om bij de verdere uitwerking met name de terugslageffecten op het OWN te onderzoeken en de gevolgen van deze effecten op de luchtkwaliteit.
- *Overkappingen A1 en A10-Oost* (gemeente Amsterdam, stadsregio Amsterdam). Om te kunnen voldoen aan wettelijke normen is overkapping van de A1 en A10-Oost niet noodzakelijk. Overkapping is een maatregel om de effecten op geluid en luchtkwaliteit te beperken. Wanneer bij de verdere uitwerking aandacht wordt besteed aan de effecten op gezondheid, zoals door de Commissie aanbevolen, kunnen deze voorzieningen in beschouwing genomen worden. Daarbij dienen ook de hogere concentraties bij de uiteinden van de overkapping te worden meegewogen.
- *De verspreiding bij tunnelmonden* (gemeente Amstelveen). Het MER te samen met de aanvullende informatie maakt volgens de Commissie voldoende aannemelijk dat voldaan kan worden aan de wettelijke normen, inclusief de oostelijke tunnelmond van A9. De Commissie adviseert wel in haar advies om bij de uitwerking van het (Ontwerp) Tracébesluit een methode (rekenkundig of met windtunnelonderzoek) toe te passen voor het bepalen van de verspreiding van emissies bij de tunnelmonden, die voldoet aan het RBL 2007. Inmiddels is er een goedgekeurde rekenmethode die binnenkort in het RBL 2007 zal worden opgenomen.
- *Landschappelijke inpassing* (gemeente Amsterdam). Onderzoek naar landschappelijke inpassing kan plaatsvinden bij de verder uitwerking in de OTB-fase.
- *De effecten op de waterhuishouding*. De reactie van het Hoogheemraadschap onderschrijft het oordeel van de Commissie dat het MER voor de keuze tussen de alternatieven voldoende informatie geeft over de effecten op de waterhuishouding. Exacte uitwerking van o.a. de waterhuishoudkundige infrastructuur en de secundaire waterkering langs de A9 Gaasperdammerweg kan in de OTB-fase plaatsvinden.

In de verwachting u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'N.G. Ketting', written over a rectangular stamp area.

ir. N.G. Ketting
voorzitter m.e.r. werkgroep