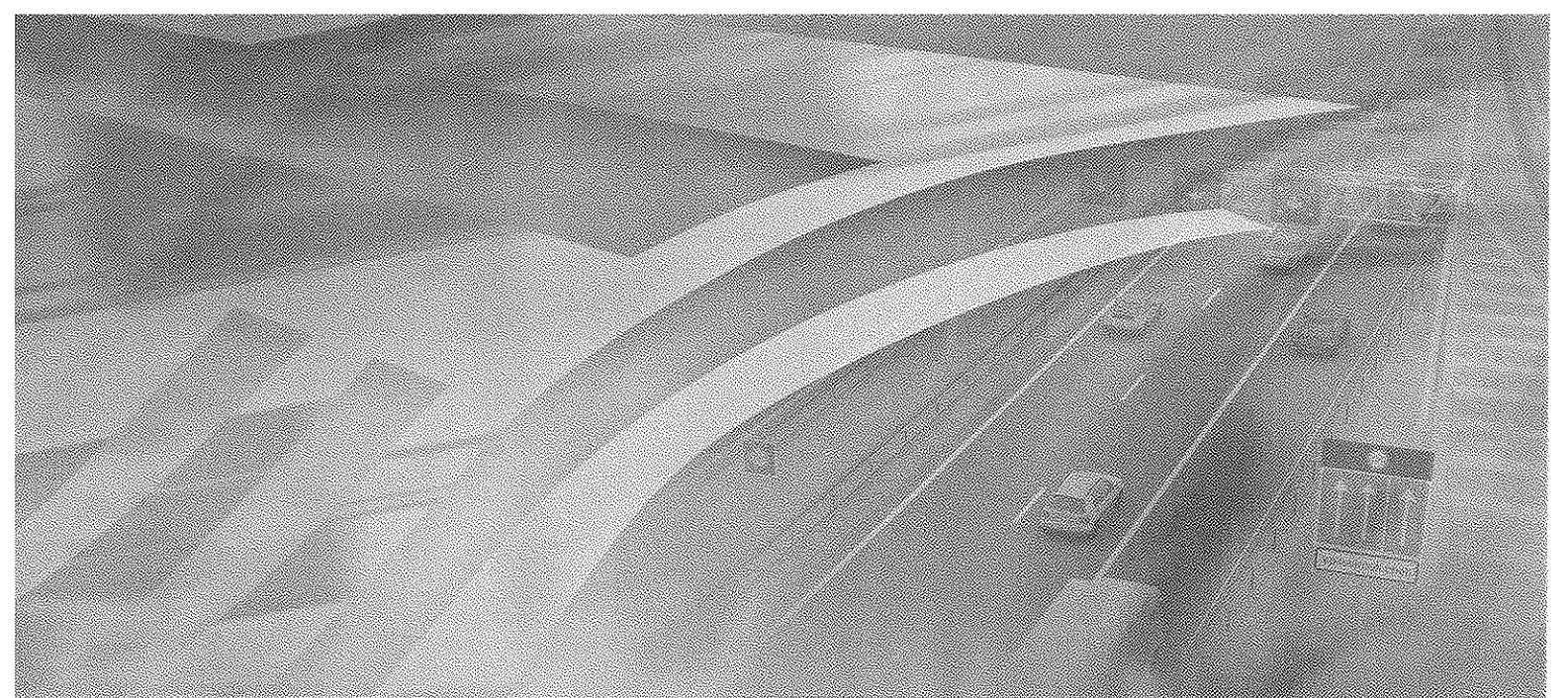




1527-06

Richtlijnen voor het MER

Spitsstroken A9 Velsen-Raasdorp en A9 Raasdorp-Badhoevedorp

In het kader van de Spoedwet wegverbreding



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat

van A naar Beter

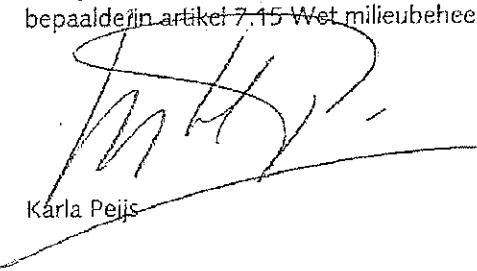
Richtlijnen voor het MER

- Spitsstroken A9 Velsen-Raasdorp
- Spitsstroken A9 Raasdorp-Badhoevedorp

In het kader van de
Spoedwet wegverbreding

Den Haag, 28 juni 2005

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



Karla Peijs

Richtlijnen voor het MER

- Spitsstroken A9 Velsen-Raasdorp
- Spitsstroken A9 Raasdorp-Badhoevedorp

In het kader van de
Spoedwet wegverbreding

Inhoudsopgave

1	INLEIDING.....	1
2	PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING.....	2
2.1	PROBLEEMSTELLING.....	2
2.2	DOEL.....	2
2.3	BESLUITVORMING.....	2
3	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	3
3.1	ALGEMEEN	3
3.2	ALTERNATIEVEN	3
4	BESTAANDE TOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN TE ONDERZOEKEN EFFECTEN	5
4.1	ALGEMEEN	5
4.2	VERKEER EN VERVOER	5
4.3	WOON EN LEEFOMGEVING.....	6
4.4	NATUURLIJKE OMGEVING	7
4.5	OVERIGE ASPECTEN	8
5	VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN.....	9
6	LEEMTEN IN INFORMATIE	10
7	EVALUATIEPROGRAMMA.....	11
8	VORM EN PRESENTATIE.....	12
9	SAMENVATTING VAN HET MER.....	13
	BIJLAGE	14

1 Inleiding

Het kabinet heeft in 2002 het voornemen geuit om versneld belangrijke knelpunten binnen het rijkswegennet te gaan aanpakken. Daarbij is een pakket van maatregelen samengesteld dat moet leiden tot een substantiële verbetering van de bereikbaarheid op korte termijn. Om het voornemen daadwerkelijk te kunnen bewerkstelligen is in juni 2003 de Spoedwet wegverbreding in werking getreden. In deze Spoedwet wegverbreding wordt o.a. de fileproblematiek op de A9 aangepakt door het realiseren van een spitsstrook tussen de aansluiting Velsen en het knooppunt Raasdorp en de aanleg van een spitsstrook tussen de knooppunten Badhoevedorp en Raasdorp. Hiervoor is een milieu effectrapportage noodzakelijk. Vanwege de samenhang van de projecten wordt hier één MER voor opgesteld.

Voor deze m.e.r.-studie wordt de procedure conform de Spoedwet wegverbreding gevolgd. Ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit wordt een milieu-effectrapport (MER) opgesteld. Doel van deze richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te nemen. Het bevoegd gezag is de minister van Verkeer en Waterstaat. De initiatiefnemer is de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat Noord-Holland.

De richtlijnen zijn gebaseerd op de Spoedwet, de startnotitie, de adviezen van de wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. en de commentaren en opmerkingen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht (zie reacties in de bijlage).

2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd".

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven".

2.1 Probleemstelling

A9 knooppunt Velsen-Raasdorp.

Op de A9 Velsen-Raasdorp staan in de ochtend in de richting Amsterdam ter hoogte van de samenvoeging A22/A9 en voor het knooppunt Raasdorp vrijwel dagelijks files. In de avond staan in de tegenovergestelde richting vrijwel dagelijks files tussen het knooppunt Rottepolderplein en de aansluiting Velsen.

A9 knooppunt Raasdorp-Badhoevedorp.

Op de A9 Raasdorp-Badhoevedorp treedt in de avondspits tussen het knooppunt Badhoevedorp en Haarlem-Zuid regelmatig filevorming op. De problemen in de verkeersafwikkeling op de A9 tussen Velsen en Badhoevedorp.

Door de inwerkingtreding van de Spoedwet wegverbreding worden deze trajecten versneld aangepakt. Beide projecten op de A9 vallen onder bijlage A bij de Spoedwet. De projecten onder bijlage A in de Spoedwet zijn van permanente aard.

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van de doelen worden afgeleid. Geef aan wat het probleemoplossend vermogen is van de maatregel zoals benoemd in de Spoedwet. Het MER moet aangeven in welke mate de beoogde wegaanpassing een oplossing biedt voor de gesignaleerde knelpunten, welke plannen bestaan voor structurele aanpassingen aan de infrastructuur op de langere termijn welke procedure en (bij benadering) welk tijdpad voor deze structurele aanpassingen gevolgd zal worden, en wat na aanleg van de voorgenomen spitsstrook de resterende ruimte voor verkeersgroei op de betreffende wegtrajecten zal zijn.

2.3 Besluitvorming

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor het Wegaanpassingsbesluit (WAB) door de Minister. Het MER dient vervolgens te beschrijven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij zijn betrokken.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: " een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

3.1 Algemeen

De milieueffecten van het in de Spoorwet beschreven voorgenomen activiteit spitsstrook worden onderzocht. Daarnaast wordt op grond van de Wet Milieubeheer de referentiesituatie en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) beschreven.

Daar waar in het MER effecten worden beschreven, wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteit, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2010. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist, worden effecten vergeleken met doelstellingen voor andere jaren.

3.2 Alternatieven

In de Spoorwet wegverbreding is aangegeven dat gekozen is voor de voorgenomen activiteit spitsstrook.

Uitgewerkt dienen derhalve te worden:

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

Voor de voorgenomen activiteit spitsstrook moet, ten behoeve van een beter begrip van de beoogde toekomstige situatie en de milieuaspecten daarvan in het MER worden aangegeven wat er fysiek zal wijzigen ten opzichte van de referentiesituatie.

Bijzonder voor dit MER is dat de nieuwe Spoorwet wegverbreding al de concrete oplossing, zijnde de voorgenomen activiteit, benoemt voor dit wegaanpassingsproject. Daarom zal in dit geval het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) worden ontwikkeld door de voorgenomen activiteit te optimaliseren voor natuur en/of leefmilieu. Het MMA moet immers een realistisch alternatief zijn en dient de in de probleemstelling gesignaleerde problemen op te lossen.

Het MMA zal tijdens de effectenanalyse worden ontwikkeld en bij de effectenbeschrijving worden meegenomen. Bij het uitwerken van een MMA voor het MER gaat aandacht uit naar het beperken van de meer lokale milieueffecten. Hierbij kan gedacht worden aan het beperken en/of compenseren van:

- aantasting van het woon- en leefmilieu (geluidhinder, luchtverontreiniging, externe veiligheid);
- aantasting van natuurwaarden (biotopenverlies en versnippering);
- aantasting van landelijk gebied (aantasting van landschap en stiltegebieden);

-
- aantasting van het fysieke milieu binnen de juridische en financiële kaders van de Spoedwet wegverbreding.

Bij de ontwikkeling van het MMA wordt nagegaan welke maatregelen kunnen worden genomen om de te verwachten milieueffecten, die ontstaan ten gevolge van de voorgenomen activiteit tegen te gaan, te verminderen of te compenseren.

Indien zich situaties voordoen waarbij bestaande leefbaarheidknelpunten kunnen worden verbeterd, kunnen dergelijke maatregelen onderdeel uitmaken van het MMA.

4 Bestaande toestand, autonome ontwikkeling en te onderzoeken effecten

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."

4.1 Algemeen

Beschrijving studiegebied

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat het tracé en zijn omgeving, voor zover daar effecten van de alternatieven kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (lucht, bodem, water, enz.) kan de omvang van het studiegebied verschillen.

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

Voor de beschrijving van de bestaande toestand dient het jaar 2000 of later te worden gebruikt. Voor de autonome ontwikkeling en de effectvergelijking dient uitgegaan te worden van het jaar 2010. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist, worden effecten vergeleken met doelstellingen voor andere jaren. De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieu-effecten. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat het project wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten.

4.2 Verkeer en vervoer

Het MER dient de huidige situatie van het wegverkeer en de autonome ontwikkeling hiervan te beschrijven, alsmede het effect van de alternatieven op de intensiteiten, doorstroming en verkeersveiligheid. Hiervoor kan de aanzet zoals gegeven in de startnotitie verder worden uitgewerkt, waarbij ook aan bod komen:

- een prognose voor de jaren 2010 op basis van de actuele situatie en gebaseerd op realistische uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid voor het betreffende wegvak en de aansluitende wegvakken. Er wordt gebruik gemaakt van zo actueel mogelijk gegevens als basis voor de prognoses en de daarmee samenhangende effectberekeningen. Voorts zal daarbij ingegaan worden op de intensiteit/capaciteitverhouding en de voertuigverliesuren;
- de milieu-effecten van openstelling van de spitsstroken bij intensiteiten hoger dan 3000 voertuigen per uur. Hierbij in ogenschouw nemend dat uitgegaan wordt van een worst-case benadering. Hierbij geldt dat de strook 's nachts tussen 23.00 en 06.00 uur gesloten zal zijn.
- de ontwikkelingen van de afgelopen jaren;
- de effecten op gebied van de verkeersveiligheid aan de hand van een projectspecifieke afweging, waarin de projectspecifieke verkeersveiligheidsmaatregelen en hun gevolgen in beeld worden gebracht en getoetst aan de bepaling van de Europese overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen.

- in het MER dient aangegeven te worden waar ten gevolge van de spitsstroken, elders op het hoofdwegennet of het onderliggende wegennet (bijvoorbeeld op stedelijke in- en uitvalswegen), problemen met verkeerscongestie zullen ontstaan, verergeren of afnemen en welke maatregelen getroffen worden om deze problemen te voorkomen of te mitigeren.
- de eventuele verkeersaantrekkende werking van de spitsstroken.

Verder dient er globaal ingegaan te worden op de gevolgen van:

- de ontwerp Nota Mobiliteit;
- de ontwerp Nota Ruimte;
- de ruimtelijke en mobiliteitsplannen op provinciaal niveau.

4.3 Woon en leefomgeving

Geluid

Ten behoeve van het MER dient het akoestisch ruimtebeslag (geluidscontouren) en het aantal geluidsgevoelige objecten c.q. geluidsbelaste woningen per geluidsklasse, van 50 tot > 70 dB(A) te worden bepaald. Dit gebeurt in stappen van 5 dB(A) voor ieder beschreven alternatief. Daarnaast wordt indicatief bepaald welke geluidsmaatregelen, zoals bijvoorbeeld geluidsschermen, een ander wegdek of snelheidsverlaging, getroffen kunnen worden bij uitvoering van het project. Voor dit onderzoek moet worden onderzocht wat de vóór de wijziging heersende geluidsbelasting in het jaar 2006 is en de geluidsbelasting in de toekomstige situatie in het jaar 2020. Ten behoeve van het indicatief bepalen van de geluidsmaatregelen dient ook de geluidsbelasting bepaald te worden die in 1986 werd ondervonden.

Met betrekking tot het uitdrukken van de geluidbelasting kan in het MER worden volstaan met L_{aeq} en dient met een toelichtende tekst ingegaan te worden op de verschillen tussen L_{aeq} en L_{den} .

Lucht

De doelstelling van het onderzoek naar lokale luchtkwaliteit is tweeledig:

Het geven van inzicht in de gevolgen van de verschillende alternatieven door het vaststellen van de zones waar de concentraties van luchtverontreinigende stoffen hoger zijn dan de grenswaarden c.q. plandrempels uit het Besluit luchtkwaliteit.

Indien uit deze analyse blijkt dat de voorkeursvariant leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie, dient voor deze voorkeursvariant inzicht te worden gegeven in de mogelijke om deze verslechtering tegen te gaan.

De volgende aspecten dienen per alternatief in beeld te worden gebracht:

- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) NO₂ de jaargemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2010) van 40 microgram/m³ overschrijdt;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van fijn stof (PM₁₀) de jaargemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2005) van 40 microgram/m³ overschrijdt;
- Indien het eerste kalenderjaar na openstelling vóór 2010 is: het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) NO₂ de jaargemiddelde plandrempeel voor het eerste kalenderjaar na openstelling overschrijdt;
- Indien het eerste kalenderjaar na openstelling vóór 2010 is: het gebied waarbinnen de uurgemiddelde concentratie (immissie) NO₂ de uurgemiddelde plandrempeel voor het eerste kalenderjaar na openstelling overschrijdt;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van fijn stof (PM₁₀) de waarde van 31,3 microgram/m³ overschrijdt. Dit als indicator voor het maximaal aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde PM₁₀-grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2005) van 50 microgram/m³;

- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van NO₂ de waarde van 82 microgram/m³ overschrijdt. Dit als indicator voor het maximaal aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2010) van 200 microgram/m³;
- Voor de normen voor de concentraties van andere luchtverontreinigende stoffen (SO₂, CO, NO_x, Lood, Benzeen en ozon) die genoemd worden in het Besluit luchtkwaliteit en de Regeling luchtkwaliteit ozon, kan op grond van recente studies worden onderbouwd dat deze grenswaarden langs snelwegen niet zullen worden overschreden;
- Voor de normen voor de concentratie ozon, genoemd in de Regeling luchtkwaliteit ozon kan gezegd worden dat als gevolg van emissies op de weg de ozon concentratie afneemt doordat ozon relatief snel reageert met uitgestoten stikstofmonoxide en daarbij stikstofdioxide vormt.
- Als zichtjaren gelden het jaar 2000, het eerste kalenderjaar na openstelling en het jaar 2010. Verder dient een kwalitatieve doorkijk gegeven te worden tot 2015.

Externe Veiligheid

De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A9, worden vastgesteld voor de huidige situatie en de situatie na ingebruikneming van de spitsstrook. Voor beide studies wordt het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) in beeld gebracht. Voor het PR geldt een grenswaarde, voor het GR een oriënterende waarde waaraan moet worden getoetst.

4.4 Natuurlijke omgeving

Landschap

Voor de effectbepaling wordt het visueel ruimtelijk effect bekeken. Het gaat hier met name om de aanwezigheid en hoogte van geluidsschermen. Eventuele maatregelen worden globaal kwalitatief beschreven. Daarbij wordt gebruik gemaakt van enkele visualisaties zoals kaarten, referentiebeelden of fotomontages.

Natuur

De relevante effecten voor het aspect flora, fauna en ecologie worden kwalitatief en indien noodzakelijk kwantitatief beschreven in het MER, met verwijzing naar de ligging van de gebieden. Indien er een significante beïnvloeding is van de Ecologische Hoofdstructuur (P-EHS) zal een passende beoordeling moeten worden uitgevoerd. Deze bestaat uit het stapsgewijs beantwoorden van de volgende vragen:

1. Treden er significante gevolgen op voor de te behouden kenmerken en waarden binnen en in de nabijheid van de (P-)EHS?
2. Zo ja, zijn er reële alternatieven die geen significante gevolgen hebben?
3. Indien er significante gevolgen zijn en geen reële alternatieven: is er sprake van groot openbaar belang dat deze aantasting rechtvaardigt?
4. Indien er sprake is van groot openbaar belang: welke mitigerende maatregelen worden genomen om de gevolgen zo beperkt mogelijk te houden en welke compensatie wordt geboden voor het verloren gaan van de wezenlijke kenmerken en waarden van de (P-)EHS?

Indien in het plangebied planten- of diersoorten voorkomen die beschermd worden op grond van de Flora- en Faunawet, dienen deze soorten – eventueel door middel van het opsommen van doelsoorten – in het MER vermeld te worden. Tevens dient er beoordeeld te worden of de voorgenomen activiteit zal leiden tot in de Flora- en Faunawet genoemde verboden handelingen. Indien dat het geval is, zal er een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet moeten worden aangevraagd. In het MER dient op hoofdlijnen aangegeven te worden op welke gronden de initiatiefnemer meent om voor een ontheffing in aanmerking te komen.

Bodem en Water

Er dient een watertoets te worden uitgevoerd. Met betrekking tot de bergingscapaciteit van het waterhuishoudkundig systeem dient aangegeven te worden wat de gevolgen voor de waterbergingscapaciteit zijn en dient een indicatie te worden gegeven van de maatregelen hiervoor.

Archeologie

Geef, voor zover er sprake is van (mogelijke) beïnvloeding door het voornemen, in het MER de ligging van de cultuurhistorische en archeologische waarden aan, en besteed aandacht aan de consequenties die voortvloeien uit de Nota Belvedere, het verdrag van Malta en de Monumentenwet en provinciale cultuurhistorische beleidsnota's.

4.5 Overige aspecten

De overige aspecten zoals ruimtelijke ordening, wonen en werken, landschap en recreatie hoeven niet in beeld te worden gebracht. Dit dient kort te worden toegelicht in het MER.

5 Vergelijking van de alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."

De milieu-effecten van de alternatieven moeten onderling en met de referentie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is om inzicht te geven in de mate waarin positieve en negatieve effecten van de alternatieven verschillen, mede tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie en autonome milieu-ontwikkeling.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

6 Leemten in informatie

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- in hoeverre de leemten en onzekerheden de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloeden.

7 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

Bij het wegaanpassingsbesluit dient aangeven te worden op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het MER dient reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. Het verdient aanbeveling hierbij gebruik te maken van het rapport: "Werkwijzer evaluatie milieu-effecten hoofdwegenprojecten" van Rijkswaterstaat, Dienst Weg- en Waterbouwkunde.

De te evalueren aspecten zien tenminste op geluid, lucht, externe veiligheid en mitigerende en compenserende maatregelen.

8 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie wordt gevraagd om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, alle in de tekst gebruikte topografische aanduidingen op kaart aan te geven, de namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda te presenteren.

Het MER bestaat uit een samenvatting en een hoofdnota. Daarnaast zijn er onderzoeken waar de informatie uit de hoofdnota op is gebaseerd. Het is niet noodzakelijk deze onderzoeken om te werken in een deelnota alvorens deze wordt opgenomen in de hoofdnota

9 Samenvatting van het MER

Artikel 7. 10, lid 1, onder h van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven".

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Het verdient daarom bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig betoog leesbaar zijn en een goede afspiegeling vormen van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit, de referentiesituatie en het MMA;
- de belangrijkste milieu-effecten van de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en het MMA (zo mogelijk in tabelvorm);
- eventuele cruciale leemten in kennis;
- de vergelijking van de alternatieven.

Bijlage

Antwoorden op inspraak.

Volgnummer: 1

Afzender:

G. Veerman

Engelenburg 188

2036RW HAARLEM

Kenmerk:

Gedateerd: 16-3-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 De uitvoegstrook voor de afslag Haarlem-Zuid en de invoegstrook vanaf het knooppunt Raasdorp dienen beter op elkaar te worden afgestemd.

2 Op de A9 bij de afslag Haarlem-Zuid hangen verkeerslichten met aanbevolen snelheden. Deze ontbreken echter bij de zijstroken komende vanaf knooppunt Raasdorp.

3 Er staan ononderbroken strepen voor de uitvoegstrook, wellicht kunnen deze ook aangebracht worden op de invoegstrook en de doorgaande rijweg.

4 De verkeerssituatie is erg onveilig. Het langzaam rijdend verkeer op de A9 dat wil uitvoegen en het aanstormend verkeer dat wil invoegen of rechtdoor rijden.

1 & 2 & 3 & 4 Dank voor uw reactie. Genoemd wegvak valt echter buiten dit project. Problemen op dit weefvak zullen verminderen na aanleg spitsstrook.

Volgnummer: 2		Afzender: Brakenhoff BV J.J. Brakenhoff Kanaalweg 51 1948PL BEVERWIJK
Kenmerk:		
Gedateerd: 16-3-2005		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Hoewel spitsstroken zeker bij zullen dragen aan een betere doorstroming, is het probleem bij het knooppunt Raasdorp ('s middags vanuit richting Amstelveen) het invoegend verkeer vanaf Hoofddorp en uitvoegend verkeer naar Haarlem. Deze stromen lopen door elkaar en verstoren de doorstroming. Verkeer komt vanaf de linker rijstrook helemaal naar rechts en andersom. - Voor wie (welk verkeer) is de spitsstrook bestemd? - Wordt dit aangegeven met matrixborden? - Kan dit ook voor de andere rijstroken zodat meer sturing wordt gegeven aan het verkeer?		1 Dank voor uw reactie. Genoemd wegvak valt echter buiten dit project. Problemen op dit weefvak zullen verminderen na aanleg spitsstrook. De spitsstrook is bedoeld voor al het verkeer dat tijdens de openstelling aanwezig is. De matrixborden (of signaalgevers) zullen tijdens de openstelling van de spitsstrook een vallende pijl vertonen op alle opengestelde rijstroken binnen het spitsstrookwegvak. Bovendien zullen ter ondersteuning van het opengesteld zijn van de spitsstrook nog diverse verkeersborden worden getoond. Elektronische sturing (vanuit de verkeerscentrale) van de overige rijstroken door middel van de signaalgevers blijft mogelijk.

Volgnummer: 3

Afzender: Vertrouwelijk
naam en adres bekend bij
het Inspraakpunt

Kenmerk:

Gedateerd: 16-3-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Ik ben voor spitsstroken!

1 Dank voor uw inspraakreactie.

Volgnummer: 4

Afzender: H.C. Harinck
Timorstraat 10
2103TW HEEMSTEDE

Kenmerk:

Gedateerd: 16-3-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Er komt een hoop ellende voort uit het feit dat de derde (linker) baan in moet voegen waar ook het verkeer vanuit Schiphol invoegt en tevens het verkeer voor de afslag Haarlem-Zuid uitvoegt. Het knooppunt zou een veel betere doorstroming hebben als de derde baan ongeveer 1 km na het Rottepolderplein in moet voegen. Het zou zelfs de moeite waard zijn om te testen wat er gebeurt als de derde baan tijdelijk buiten gebruik is, waarschijnlijk wordt het verkeer rustiger (qua beweging) bij de samenvoeging cq splitsing.	1 Dank voor uw reactie. Genoemd wegvak valt echter buiten dit project. Problemen op dit weefvak zullen verminderen na aanleg spitsstrook.

Volgnummer: 5

Afzender:

C.M. Nelis

Inlaagpolder 2 A

2064KN SPAARNDAM

Kenmerk:

Gedateerd: 21-3-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Gezien het voorgenomen intensievere gebruik van de A9 ter hoogte van de woning van inspreker, verzoekt deze dringend om de benodigde maatregelen te onderzoeken om de belasting als gevolg van geluid en belasting op de natuur te minimaliseren.

2 De huidige geluidsbelasting wordt als hinderlijk ervaren. De toepassing van geluidsschermen in combinatie met beplantingen van struiken die het geluid en zicht op de A9 verminderen zou een gerichte oplossing zijn.

1 De Wet geluidhinder is op dit project van toepassing. Ten behoeve van het Mer en het (ontwerp)wegaanpassingsbeluit wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek wordt vastgesteld welke geluidsmaatregelen in het kader van dit project getroffen dienen te worden.

2 Het akoestisch onderzoek zal uitwijzen op welke plaatsen schermen geplaatst dienen te worden.

Volgnummer: 6 Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraakpunt Kenmerk: Gedateerd: 21-3-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Dit is na de corridor Schiphol-Almere en de spitsstroken A4 de derde startnotitie binnen zeer korte tijd die de leefbaarheid van Badhoevedorp in grote mate aantast. Hoewel het voor RWS duidelijk drie verschillende projecten zijn, is dit niet duidelijk voor inspreker als bewoner van Badhoevedorp. De drie projecten versterken elkaar namelijk in grote mate. Het voorstel is, ook gezien het besluit luchtkwaliteit en de externe veiligheid, om middels een Strategische Milieu beoordeling (SMB) de drie projecten bij elkaar te rapen en alle gevolgen op een rijtje te zetten. Zonder alle metingen te kennen zou het zomaar kunnen zijn dat een omlegging van de A9 uit Badhoevedorp noodzakelijk is om ook maar een van de drie projecten te realiseren (afgezien van het herschrijven van het besluit luchtkwaliteit door staatssecretaris Van Geel). 2 Het sluiten van een deel van de ring A10 voor vervoer gevaarlijke stoffen impliceert dat dit vervoer voor het grootste deel over de A9 zal moeten gaan. Meer rijstroken betekent meer verkeer en daardoor meer risico. Inspreker wijst op de gevolgen van een ontploffing van een tankauto met LPG op de A9 in Badhoevedorp.	1 De toename van de verkeersintensiteiten op de A9 die het gevolg zijn van de realisatie van de spitsstrook op de A4-A10-Zuid zijn meegerekend in de verkeersintensiteiten van de A9. De realisatie van de Spoedwet projecten, waaronder de A9 Velsen – Raasdorp, A9 Raasdorp – Badhoevedorp en de A4-A10-Zuid, is voor 2010 gepland. De mogelijke uitvoering van de plannen Schiphol – Almere is na 2010 gepland. De Spoedwet projecten en de planstudie Schiphol - Almere hebben een verschillende realisatie termijn. De projecten uit de Spoedwet wegverbreding zijn uitgangspunt voor de planstudie Schiphol – Almere. De verkeerseffecten van de mogelijke uitvoering van de plannen Schiphol-Almere zijn niet in de prognoses van deze studie meegenomen. De SMB is niet het instrument voor het in beeld brengen van de milieueffecten van dit project. De Spoedwetprojecten en de planstudie Schiphol – Almere hebben elk hun eigen dynamiek en planning. De projecten uit de Spoedwet wegverbreding zijn uitgangspunt voor de planstudie Schiphol – Almere. De gekozen m.e.r.-procedure is toereikend om de besluitvorming over het voorgenomen project mede te baseren op de te beschouwen milieueffecten. Elke wegaanpassing of het nou om een spitsstrook gaat of de omlegging van de A9 dient te voldoen aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit. 2 In het Mer wordt aandacht besteed aan de externe veiligheidsrisico's van het transport van gevaarlijke stoffen over de A9 voor het zichtjaar 2010. Het is bekend dat bij openstelling van de Westrandweg in 2012 een herverdeling van de vervoersstromen zal plaatsvinden, waaronder het transport van gevaarlijke stoffen. Deze ontwikkeling zal een effect hebben op de externe veiligheidsrisico's in het plangebied van dit project. De effecten van deze herverdeling worden beschreven in het kader van het externe veiligheidsrisico onderzoek dat is uitgevoerd voor het Mer van de Westrandweg, dat later dit jaar verschijnt. Bij een later te nemen besluit over het project Westrandweg zal, bij een positief besluit over de aanleg van spitsstroken, rekening worden gehouden met de aanwezigheid van deze spitsstroken op de A9. Mocht er in de toekomst sprake zijn van afsluiting van delen van de ringweg A10 voor transport van gevaarlijke stoffen zal in het kader van dit besluit rekening moeten worden gehouden met de effecten die dit heeft op de alternatieve routes waaronder de A9.

Volgnummer: 7

Afzender:

Vertrouwelijk

naam en adres bekend bij

het Inspraakpunt

Kenmerk:

Gedateerd: 21-3-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Op het kaartje in de advertentie in het Witte Weekblad staat de A9 aangegeven daar waar het gaat om de A5. Dit is slordig, temeer de inspraakprocedure gaat over de spitsstroken op de A9.

2 Het is ongelofelijk dat nu gesproken wordt over het gebruik van de vluchtstrook als spitsstrook, terwijl het omleggen van de A9 op dit moment volop in de belangstelling staat.

3 De uitstoot van schadelijke stoffen is door de drukte op de A9 al enorm en door de vluchtstrook nog eens als extra strook te gebruiken wordt het nog drukker en vuiler.

4 Uit een recent onderzoek is gebleken dat de omgeving van een snelweg bijzonder ongezond is en daar wil het ministerie dan nog een schepje bovenop doen. Niks spitsstrook dus, en omleggen die A9.

1 Op het kaartje in de advertentie is per abuis de A9 aangegeven daar waar het gaat om de A5. De inspraakprocedure gaat inderdaad over de spitsstroken op de A9. Dank voor uw reactie.

2 In de Spoedwet wegverbreding is de spitsstrook voorzien als oplossing van structurele aard voor de A9. Hiermee wordt op korte termijn de capaciteit van de A9 vergroot. Een eventuele omlegging van de A9 is pas op lange termijn realiseerbaar. Zo zijn er op dit moment nog niet voldoende financiële garanties voor het realiseren van een omlegging van de A9 om Badhoevedorp heen.

3&4 Een betere doorstroming kan een positief effect hebben op de lokale luchtkwaliteit. Het onderzoek dat in het kader van dit wegaanpassingsbesluit wordt uitgevoerd, zal dit uitwijzen. Bovendien dient voor elke wegaanpassing zo ook bij openstelling van een spitsstrook of de omlegging van de A9 te worden voldaan aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit.

Volgnummer: 8

Afzender:
J. van der Kamp
Waalhavenstraat 19
1171JC BADHOEVEDORP

Kenmerk:

Gedateerd: 21-3-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Gezien het feit dat de A9 dwars door Badhoevedorp loopt met aan weerszijden huizen en scholen, en dat aan de oostkant van Badhoevedorp reeds een achtbaans weg loopt (A4), evenals de Aalsmeerbaan van Schiphol met vertrekkende vliegtuigen, lijkt het duidelijk dat de grens van het toelaatbare (geluid, milieu) ruimschoots wordt overschreden. Vandaar tekent inspreker protest aan tegen dit plan. 2 Indien dit geen democratisch proces is en er eigenlijk al besloten is om het project uit te voeren, kunnen dit soort inspraakprocedures beter achterwege gelaten worden. Inspreker vertrouwt er echter op dat burgers/bewoners niet opnieuw teleurgesteld worden.	1 Een betere doorstroming kan een positief effect hebben op de lokale luchtkwaliteit. Het onderzoek dat in het kader van dit wegaanpassingsbesluit wordt uitgevoerd, zal dit uitwijzen. Elke wegaanpassings of het nou om een spitsstrook gaat of om de omlegging van de A9 dient te voldoen aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit. 2 De regering en het parlement hebben zich reeds uitgesproken over het belang van dit project door het op te nemen in de Spoedwet wegverbreding. In het kader van de procedure rond de spitsstrook dient te worden voldaan aan de wettelijke eisen. In de Startnotitie wordt aangegeven welke aspecten onderzocht zullen worden. Er wordt daarbij nog niet vooruitgelopen op de uitkomsten daarvan. Dat komt in het milieu-effectrapport. Op grond van het Mer kan worden besloten tot een andere keus dan aanvankelijk voorzien. In het (ontwerp)wegaanpassingsbesluit zal aangegeven worden hoe met de effecten van de spitsstrook zal worden omgegaan. De Startnotitie heeft vier weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon iedereen reageren op de voorgenomen onderzoek. De inspraakreacties hierop worden serieus bekeken en kunnen leiden tot uitbreiding van de te onderzoeken (milieu) effecten.

Volgnummer: 9

Afzender:

Vertrouwelijk

naam en adres bekend bij

het Inspraakpunt

Kenmerk:

Gedateerd: 21-3-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Door dagelijkse files is de schade aan het milieu groot doordat de reistijd over een lengte van 4 kilometer gemiddeld 15 minuten is. De spitsstrook bevordert de doorstroom van het verkeer waardoor de uitstoot van uitlaatgassen vermindert.

1 Een betere doorstroming kan een positief effect hebben op de lokale luchtkwaliteit. Het onderzoek dat in het kader van dit wegaanpassingsbesluit wordt uitgevoerd, zal dit moeten uitwijzen.

Volgnummer: 10

Afzender:

A. Coyajee

Zonnebloemlaan 9 A

2111ZD AERDENHOUT

Kenmerk:

Gedateerd: 21-3-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Een spoedige uitvoering van het voornemen om spitsstroken A9 enz. aan te leggen is gewenst. Hierbij gaat de voorkeur uit naar spitsstroken in beide richtingen over de volledige afstand tussen knooppunt Velsen en knooppunt Badhoevedorp.	1 De trajecten van de spitsstroken zijn vastgelegd in de Spoedwet wegverbreding. Het voornemen is om spitsstroken aan te leggen tussen Velsen en Haarlem-Zuid. Tussen Haarlem-Zuid en Raasdorp ligt sinds de aanleg van de A5 voldoende capaciteit. Tussen Raasdorp en Badhoevedorp wordt in het kader van Spoedwet wegverbreding alleen een spitsstrook gerealiseerd in de rijrichting Alkmaar.

Volgnummer: 11

Afzender:

P. Bouwhuis

Adelaarstraat 6

1171TM BADHOEVEDORP

Kenmerk:

Gedateerd: 23-3-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Met de gebruikmaking van de 'vluchtstroken' ter uitvoering van de aanleg van de 'spitsstroken' worden onaanvaardbare risico's genomen. Er bestaat bij deskundigen grote twijfel over technische aspecten van het dijklichaam A9 waarvan de taluds te kort en te stijl zullen blijken te zijn, evenzo de draagkracht van de viaducten in Badhoevedorp, derhalve is het risicovergrotend voor Badhoevedorp. 2 Op korte termijn zijn er Europese regels van kracht met betrekking tot uitstoot van toxische gassen, deze nieuwe normen worden thans al ruimschoots overtreden. Gelet op de loop van het tracé door Badhoevedorp, langs vele scholen, een kerk, een bejaardentehuis als belendende objecten, is vergroting van de wegcapaciteit milieutechnisch uitermate gevaarlijk. 3 Indien Amsterdam besluit om de A10 te ontdoen van het transport van gevaarlijke stoffen en deze zal omleiden naar de A9 wordt zowel het gevaar alsmede de bezwaren in sterke mate uitvergroot. 4 Badhoevedorp maakt zich sterk om het besluit tot omlegging van de A9, waarvan nut en noodzaak ondubbelzinnig zijn aangetoond, krachtig onder de aandacht te brengen. Het voornemen om met een 'spitsstroken-techniek' dit proces te doen verlammen, is niet in woorden te vatten omdat de noodzaak van de aanleg van 'spitsstroken' veeleer een aanleiding moet zijn om de A9 om te leggen.	1 Voorafgaand aan de uitvoering zullen de dijklichamen uitvoerig worden onderzocht om risico's van verzakkingen te vermijden. Indien blijkt dat de taluds te kort en/of te stijl blijken te zijn voor een 'eenvoudige uitbreiding' voor bijvoorbeeld een pechhaven, dan zullen er alternatieve mogelijkheden worden onderzocht. De kunstwerken zullen, indien uit onderzoek blijkt dat er een noodzaak is voor versterkende maatregelen, uiteraard aangepast worden voordat de spitsstroken in gebruik worden genomen. 2 Voor elke wegaanpassing zo ook bij openstelling van een spitsstrook dient te worden voldaan aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit. 3 In het MER wordt aandacht besteed aan de externe veiligheidsrisico's van het transport van gevaarlijke stoffen over de A9 voor het zichtjaar 2010. Het is bekend dat bij openstelling van de Westrandweg in 2012 een herverdeling van de vervoersstromen zal plaatsvinden, waaronder het transport van gevaarlijke stoffen. Deze ontwikkeling zal een effect hebben op de externe veiligheidsrisico's in het plangebied van dit project. De effecten van deze herverdeling worden beschreven in het kader van het externe veiligheidsrisico onderzoek dat is uitgevoerd voor het Mer van de Westrandweg, dat later dit jaar verschijnt. Bij een later te nemen besluit inzake het project Westrandweg zal, bij een positief besluit inzake de aanleg van spitsstroken, rekening worden gehouden met de aanwezigheid van deze spitsstroken op de A9. Mocht er in de toekomst sprake zijn van afsluiting van delen van de ringweg A10 voor transport van gevaarlijke stoffen zal in het kader van dit besluit rekening moeten worden gehouden met de effecten die dit heeft op de alternatieve routes waaronder de A9. 4 De regering en het parlement hebben zich reeds uitgesproken voor het belang van dit project door het op te nemen in de Speedwet wegverbreding. Hiermee wordt op korte termijn de capaciteit van de A9 vergroot. Op dit moment zijn er nog niet voldoende financiële garanties voor het realiseren van een omlegging van de A9 om Badhoevedorp heen. Dit neemt niet weg dat op de lange termijn een andere oplossing aan de orde kan zijn.

5 Indien een bewust gekozen politiek leidt tot een situatie waarbij het de hulpdiensten onmogelijk wordt gemaakt om bij calamiteiten op de snelweg levensreddend in actie te komen, is dat een verwerpelijke politiek. Misschien een snel genomen maar niet een wijs besluit. 6 De dichtst bij de snelweg gelegen woningen meten een afstand tussen de voorgevels en de eerste rijbaan A9 van nauwelijks 10 meter. Het nachtelijk geluid, en trillingsniveau, zal onaanvaardbaar toenemen.	5 In overleg met de nood- en hulpdiensten wordt een calamiteitenplan op maat opgesteld waarin de aanrijtijden van deze diensten gewaarborgd worden. 6 In het Mer zal aandacht worden besteed aan het aspect trillingen op een representatieve dwarsdoorsnede. Het gaat hier om trillingshinder vanwege gebruik van de weg.
--	--

Volgnummer: 12	Afzender:	Regionaal Orgaan Amsterdam M.T.J. Blankers - Karbergen Postbus 626 1000AP AMSTERDAM
Kenmerk:		
Gedateerd: 1-4-2005		
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Rijkswaterstaat Noord-Holland, de provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam en het Regionaal Orgaan Amsterdam werken samen aan een netwerkvisie op het wegennet. Het opstellen van zo'n visie heeft tot doel de prestatie van het totale wegennetwerk (hoofdwegennet en onderliggend wegennet) te verbeteren. Inspreker verzoekt om deze netwerkvisie te betrekken in de verdere planuitwerking en mogelijke oplossingen te toetsen aan deze gezamenlijke netwerkvisie. 2 In de startnotitie wordt het gesignaleerde probleem onderbouwd met cijfers uit 2003. Deze cijfers geven nog geen inzicht in de effecten van de openstelling van de A5 (openstelling 8 november 2003) op genoemde wegvakken. Ter bepaling van nut en noodzaak dient te worden uitgegaan van de meest actuele cijfers inclusief een A5. 3 In het kader van het kabinetsstandpunt ten aanzien van LPG transporten vanuit de terminal Amsterdam wordt een herrotering van de gevaarlijke stoffen routes voorgesteld die leidt tot een aanmerkelijk verhoogd groepsrisico op de A9. In de startnotitie staat dat in de huidige situatie ruim wordt voldaan aan de normstelling en derhalve wordt volstaan met een globaal onderzoek. In de studie naar externe veiligheidsrisico's zou echter dit kabinetsstandpunt moeten worden meegenomen, met niet de situatie in 2010 als horizon, maar een horizon waarin de Tweede Coentunnel en de Westrandweg zijn gerealiseerd. 4 Er zijn afspraken gemaakt tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de regionale partijen, waaronder het ROA. Afgesproken is dat voor juli duidelijkheid moet komen of de omlegging A9 Badhoevedorp financieel en bestuurlijk haalbaar is. Indien dit niet het geval is wordt de eerdere afspraak uit het BOR, namelijk ombouw van het klaverblad, weer actueel. In het kader van veiligheidsrisico's, problemen rondom luchtkwaliteit, een toekomstvastere oplossing voor de in de startnotitie gesignaleerde verkeersknelpunten op het traject A9 Raasdorp-	1 Het project is in lijn met de netwerkvisie. 2 In het Mer zal de huidige situatie beschreven worden op basis van verkeerscijfers uit 2004, na opening A5. Bij de beschrijving van de effecten wordt de openstelling van de A5 dus meegenomen. 3 In het Mer wordt aandacht besteed aan de externe veiligheidsrisico's van het transport van gevaarlijke stoffen over de A9 voor het zichtjaar 2010. Het is bekend dat bij openstelling van de Westrandweg in 2012 een herverdeling van de vervoersstromen zal plaatsvinden, waaronder het transport van gevaarlijke stoffen. Deze ontwikkeling zal een effect hebben op de externe veiligheidsrisico's in het plangebied van dit project. De effecten van deze herverdeling worden beschreven in het kader van het externe veiligheidsrisico onderzoek dat is uitgevoerd voor het Mer van de Westrandweg, dat later dit jaar verschijnt. Bij een later te nemen besluit over het project Westrandweg zal, bij een positief besluit over de aanleg van spitsstroken, rekening worden gehouden met de aanwezigheid van deze spitsstroken op de A9. Mocht er in de toekomst sprake zijn van afsluiting van delen van de ringweg A10 voor transport van gevaarlijke stoffen zal in het kader van dit besluit rekening moeten worden gehouden met de effecten die dit heeft op de alternatieve routes waaronder de A9. 4 Op dit moment zijn er nog niet voldoende financiële garanties voor het realiseren van een omlegging van de A9 om Badhoevedorp heen. Indien een Tracé/Merstudie voor de omlegging van de A9 wordt opgestart dan zullen in deze studie de gesignaleerde milieu- en veiligheidsonderwerpen aan de orde komen.	

Badhoevedorp en in het licht van de nog niet afgehandelde saneringssituatie met betrekking tot geluidhinder in het gebied rijst de vraag hoe de minister in het dossier Omlegging A9 denkt om te gaan met de genoemde problematieken.	
---	--

Volgnummer: 13

Afzender:

Gemeente Haarlemmermeer
E. Fennis

Postbus 147

2130AC HOOFDDORP

Kenmerk: I-05.6799\vd&v

Gedateerd: 1-4-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 In de vrije ruimte ten zuiden van Badhoevedorp is het fysiek en technisch mogelijk om een volledige autosnelweg aan te leggen met 2 maal 3 rijstroken, waarbij uitbreiding naar 2 maal 4 rijstroken op lange termijn tot de mogelijkheden behoort. Daardoor moet de omlegging gezien worden als de enige variant die duurzaam kan voorzien in extra wegcapaciteit. Uit het oogpunt van leefbaarheid, bereikbaarheid en (externe veiligheid) is slechts een variant waarbij de A9 om Badhoevedorp is omgelegd de enige juiste oplossing voor gesignaleerde problemen. Rijkswaterstaat zou daarom de omgelegde weg in de MER-studie moeten meenemen als het voorkeursalternatief.

2 Beide projecten aan de westzijde van de A9 worden aangemerkt als maatregelen van structurele aard. De maatregelen die zijn voorgesteld op het weggedeelte tussen knooppunten Raasdorp en Badhoevedorp zijn echter niet van structurele aard. Deze maatregelen zouden in de categorie semi-permanent moeten vallen, omdat ze worden getroffen vooruitlopend op een definitieve situatie waarbij de A9 om Badhoevedorp is omgelegd.

3 Zoals in de startnotitie staat, wordt in regionaal verband gewerkt aan een voorstel om een omlegging aan de zuidkant van de A9 te realiseren tussen de knooppunten Raasdorp en Badhoevedorp. De minister van verkeer en waterstaat staat positief tegenover dit voorstel als het met dezelfde MIT-gelden kan worden gerealiseerd als het onderhavige benuttingsvoorstel. Afgesproken is dat gemeente Haarlemmermeer op 1 juli met een voorstel komt op basis waarvan de minister haar besluit kan nemen. Inspreker is teleurgesteld dat met de thans voorgelegde startnotitie niet op deze beslissing wordt gewacht en reeds wordt ingezet op verbreding van de noordelijke rijbaan.

4 Het belang van capaciteitsuitbreiding op de A9 is evident. De mogelijkheden voor capaciteitsuitbreiding spelen een cruciale rol in de ontwikkelingsmogelijkheden van Mainport Schiphol en aanvullende ruimtelijk-economische projecten. In de Nota Mobiliteit stond al aangegeven dat het Rijk zich wil richten op versterking van de internationale concurrentiepositie.

5 Gevolgen van benuttingsmaatregelen op de Rijksweg A9 moeten tevens worden gezien in

1&3 Het is niet mogelijk om een alternatief te onderzoeken dat niet staat beschreven in de Spoedwet. De regering en het parlement hebben zich reeds uitgesproken over het belang van dit project door het op te nemen in de Spoedwet wegverbreding. Hiermee wordt op korte termijn de capaciteit van de A9 vergroot. Op dit moment zijn er nog niet voldoende financiële garanties voor het realiseren van een omlegging van de A9 om Badhoevedorp heen. Dit neemt niet weg dat op de lange termijn een andere oplossing aan de orde kan zijn. Elke wegaanpassing of het nou om een spitsstrook gaat of om de omlegging van de A9 dient te voldoen aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit.

2 In de Spoedwet wegverbreding is dit project opgenomen in de bijlage A, wegaanpassingen van structurele aard. Het is niet de verwachting dat de wet op dit punt gewijzigd zal worden. Dit neemt niet weg dat op de lange termijn een andere oplossing aan de orde kan zijn.

Zie 1

4 Voor kennisgeving aangenomen.

5 De toename van de verkeersintensiteiten op de A9 die het gevolg zijn van de realisatie van de

relatie tot de benuttingsmaatregelen op Rijksweg A4 (Badhoevedorp-Nieuwe Meer) en Rijksweg A10 (Nieuwe Meer-Amstel), waarvoor medio februari 2005 eveneens de MER-procedure is gestart met een startnotitie. 6 Er bestaat een relatie met de startnotitie Hoofdwegverbinding Schiphol-Almere, die in januari van dit jaar ter inzage is gelegd. In een reactie op de planstudie heeft gemeente Haarlemmermeer toen aangegeven dat het bieden van extra wegcapaciteit aan de oostzijde van de corridor Haarlemmermeer-Almere zonder meer een toename van verkeer op de gehele corridor tot gevolg zal hebben. Ook aan de westzijde van knooppunt Badhoevedorp zullen de effecten zichtbaar zijn. Daarom heeft gemeente Haarlemmermeer geadviseerd om het onderzoeksgebied van de planstudie Schiphol-Almere uit te breiden tot knooppunt Rottepolderplein. Een rechtstreeks gevolg van de extra wegcapaciteit aan de oostzijde van de A9 is dat ook aan de westzijde extra capaciteit nodig is. 7 Op pagina 12 van de startnotitie worden enkele wegen met een meer dan plaatselijk belang genoemd. Aan dit overzicht zouden moeten worden toegevoegd: - A200/N200 Haarlem-Amsterdam Sloterdijk-A10 - N205/N201 (Haarlem-Hoofddorp-A4) Deze wegen zouden ook in het onderzoek betrokken moeten worden omdat ze op dit moment een zekere functie voor het verkeer vervullen dat eigenlijk gebruik zou willen/moeten maken van de A9 en de A5. Daarnaast hebben enkele lokale wegen, met name in Badhoevedorp, te maken met doorgaand verkeer ten gevolge van de capaciteitsproblemen op de A9, zoals de Sloterbrug/Sloterweg, de Ringdijk en de route Robert Kochstraat, Kamerlingh Onneslaan, Zeemanlaan en de Burgemeester Amersfoordtlaan. 8 De beschrijving van de woonomgeving ten noorden van de A9-traverse in Badhoevedorp is niet correct. Er is geen sprake van een open gebied met verspreid liggende woonbebouwing, maar van suburbane bebouwing met een hogere dichtheid in en nabij het centrum van het dorp, dat door de A9 wordt doorsneden. Op enkele plaatsen is de (woon)bebouwing op minder van 15 meter van de rand van de rijbaan gelegen. Een ander aspect van het woon- en leefmilieu is de impact van een autosnelweg als barrière in de ruimtelijke en sociale samenhang binnen het dorp. Overigens wordt niet alleen Badhoevedorp door de A9 doorsneden, maar tevens de weliswaar aanzienlijk kleinere kern van Lijnden. 9 Met het gereed komen van de Westrandweg (A5) kunnen te zijner tijd de routes van gevaarlijk transport worden gewijzigd ten nadele van Rijksweg A9 (ten gunste van Rijksweg A10). Hierdoor zal het groepsrisico in de bebouwde kom van Badhoevedorp aanzienlijk toenemen. Daarom moet er niet alleen uitgegaan worden van	spitsstrook op de A4-A10-Zuid zijn meegerekend in de verkeersintensiteiten van de A9. De milieueffecten zijn een afgeleide van de verkeersprognoses. Bij de beschrijving van de milieueffecten worden deze ontwikkelingen dan ook meegenomen voor het plangebied van dit project. 6 Beide projecten hebben een verschillende realisatietermijn. De projecten uit de Spoedwet wegverbreding zijn uitgangspunt voor de planstudie Schiphol-Almere. 7 In het onderzoek zal bekeken worden op welke wegen de intensiteit verandert door de aanleg van de spitsstrook, genoemde wegen vallen in het te onderzoeken gebied. Die resultaten worden gepresenteerd in het Mer. 8 Hiermee wordt niet het gedeelte van de A9 bedoeld dat door Badhoevedorp loopt. In de startnotitie gaat het over de weggedeelte ten noordwesten van de A9 aansluiting Badhoevedorp waarvan bekend is dat dit weggedeelte de lintbebouwing van Lijnden kruist. 9 In het Mer wordt aandacht besteed aan de externe veiligheidsrisico's van het transport van gevaarlijke stoffen over de A9 voor het zichtjaar 2010. Het is bekend dat bij openstelling van de Westrandweg in 2012 een herverdeling van de vervoersstromen zal plaatsvinden, waaronder het transport van gevaarlijke stoffen. Deze ontwikkeling
---	---

tellingen uit 2001, maar moeten tevens de toekomstige ontwikkelingen en bijkomende risico's in het onderzoek betrokken worden.	zal een effect hebben op de externe veiligheidsrisico's in het plangebied van dit project. De effecten van deze herverdeling worden beschreven in het kader van het externe veiligheidsrisico onderzoek dat is uitgevoerd voor het Mer van de Westrandweg, dat later dit jaar verschijnt. Bij een later te nemen besluit inzake het project Westrandweg zal, bij een positief besluit inzake de aanleg van spitsstroken, rekening worden gehouden met de aanwezigheid van deze spitsstroken op de A9. Mocht er in de toekomst sprake zijn van afsluiting van delen van de ringweg A10 voor transport van gevaarlijke stoffen zal in het kader van dit besluit rekening moeten worden gehouden met de effecten die dit heeft op de alternatieve routes waaronder de A9.
---	---

Volgnummer: 14 Kenmerk: 05U.039 Gedateerd: 1-4-2005	Afzender: Kamer van Koophandel Amsterdam J.T.B. Broer Postbus 2852 1000CW AMSTERDAM
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Filevorming kostte de Nederlandse economie in 2004 naar schatting minstens 1,1 miljard euro. De verkeerscongestie in de Amsterdamse regio heeft hierin een belangrijke bijdrage. Noord-Holland is na Zuid-Holland de provincie met de grootste filezwaarte van het land ruim 2 miljoen kilometerminuten) en nummer drie wat betreft aantal files. (60 per 10.000 voertuigen in 2003). De interne en externe bereikbaarheid van de regio behoeft dan ook forse ingrepen en investeringen, zowel in infrastructuuraanleg als in maatregelen ten behoeve van een betere benutting. Inrichting van vluchtstroken als spitsstroken ter verlichting van de ernstige congestie op de A9 is in dit kader van groot belang. De regio heeft dit soort maatregelen hard nodig om de bereikbaarheid te verbeteren, de economische ontwikkeling te steunen en verdere economische schade te voorkomen. De Noordvleugel is een belangrijke pijler onder de internationale concurrentiepositie van Nederland met Amsterdam, Mainport Schiphol, het havenindustriële complex in het Noordzeekanaalgebied en Flower Mainport Aalsmeer. De A9 fungeert in deze regio als verkeersbackbone. 2 Het bedrijfsleven in de Noordvleugel was verheugd over de Spoedwet Wegverbreding. De uitspraken van de Raad van State kwamen daarom als een onangename verrassing. Het initiatief van de Staatssecretaris van VROM om het betreffende Besluit om te zetten in een Ministeriële Regeling is goed, evenals de inzet van het Kabinet om bij de Europese Commissie aan te dringen op uitstel van de inwerkingtreding van de normen voor luchtkwaliteit tot 2015. Een vertraging in de aanleg van spitsstroken zal onaanvaardbare economische schade opleveren. Inspreker dringt er dan ook op aan bij de minister om onverminderd door te gaan met haar inspanningen om de ZSM-projecten daadwerkelijk zo spoedig mogelijk te realiseren.	1 Waarvan akte en dank voor uw reactie. 2 Met in achtneming van de uitspraak van de Raad van State is de procedure voortgezet.

Volgnummer: 15

Afzender:

A.B.R. de Zeeuw

Nieuwemeerdijk 177 d

1171NK BADHOEVEDORP

Kenmerk:

Gedateerd: 4-4-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Door een toename van de verkeersintensiteit is de geluidsoverlast tot het huidige niveau aangezwollen. De huidige geluidweringschermen zijn van onvoldoende kwaliteit en zijn niet langs de gehele rijksweg aangebracht. De gemeente Haarlemmermeer is verzocht om hier iets aan te doen en in het kader van dat verzoek is er een geluidsmeting uitgevoerd in januari. Hieruit kwam dat tussen 05.00 en 17.00 en basisgeluid van iets meer dan 70 dB(A) door het verkeer van de rijksweg op de gevel van inspreker terecht komt. In de avonden is dit nog boven 65 dB(A) en 's nachts nog dik boven de 65 dB(A). daarbij zijn er nog fikse uitschieters naar boven door opstijgende en landende vliegtuigen, evenals voorbijkomende HSL- en gewone spoortreinen. RIVM en TNO hebben in hun rapporten kenbaar gemaakt dat de indicatoren met betrekking tot geluidsemissie bij voorkeur voor de verschillende bronnen (wegverkeer, railverkeer, luchtvaart en industrie) afzonderlijk als ook totaal moeten kunnen worden bepaald. Het huis van inspreker zal hierdoor cumulatief worden belast bij ingebruikname van spitsstroken op zowel de A4 als de A9.

Alleen al vanwege de huidige geluidssituatie is het voor inspreker onbegrijpelijk dat de minister voornemens is om in de buurt een spitsstrokenplan uit te voeren dat de geluidsoverlast zal verhogen bovenop de al overschreden grenssituatie.

2 De minister creëert voor haarzelf, door gebruikmaking van de Spoedwet, de situatie waarin de Wet geluidshinder buiten spel wordt gezet ten opzichte van haar werk (B-project). Hierdoor wordt aan insprekers, in de uitzonderlijke situatie dat grenswaarden reeds zijn overschreden, de rechtszekerheid ontnomen. Dit komt inspreker voor als zijnde onbehoorlijk bestuur.

3 Uit Europese regelgeving blijkt, evenals uit de Nota Mobiliteit van 19 september 2004, dat knelpunten boven 70 dB(A) bij rijkswegen en boven 65 dB(A) bij spoorwegen moeten worden aangepakt. De prioriteit ligt hierbij bij woongebieden.

Daarnaast is het voornemen ook strijdig met het verdrag European Agreement on main traffic arteries, waarin in sectie 3, artikel 3.2 is voorgeschreven, dat A-wegen dienen te zijn toegerust met continue en verharde vluchtstroken van een bepaalde minimum breedte.

1 De normen uit de Wet geluidshinder zijn op dit project van toepassing. Ten behoeve van het Mer en het (ontwerp)wegaanpassingsbeluit wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek wordt vastgesteld welke (aanvullende) geluidsmaatregelen in het kader van dit project getroffen dienen te worden. Het streven is daarbij de geluidsbelasting gelijk te houden of te verminderen. De toename van de verkeersintensiteiten op de A9 die het gevolg zijn van de realisatie van de spitsstrook op de A4-A10-Zuid wordt meegerekend in de verkeersintensiteiten van de A9. De milieueffecten zijn een afgeleide van de verkeersprognose. Bij de beschrijving van de milieueffecten worden deze ontwikkelingen meegenomen voor het plangebied van het project.

2 Dit is een zogenoemd A-project uit de Spoedwet wegverbreding. Voor de A-projecten geldt dat de Wet geluidshinder tegelijk met het wegaanpassingsbesluit wordt uitgevoerd. Voor B-projecten wordt de Wet geluidshinder uitgevoerd nadat het wegaanpassingsbesluit is opgenomen.

3 Vanaf het moment dat de nota mobiliteit (deel 3) middels een Planologische Kern Beslissing van kracht is, wordt ten aanzien van deze doelen een nadere invulling gegeven.

Bij het ontwerp van autosnelwegen neemt Rijkswaterstaat de Europese regelgeving inzake internationale hoofdverkeerswegen in acht. In deze overeenkomst wordt niet de dwingende eis gesteld, dat E-wegen een vluchtstrook moeten hebben. Wel wordt geëist, dat als de vluchtstrook ontbreekt, er pechhavens aanwezig moeten zijn. Bij dit project worden dan ook pechhavens aangelegd, voor die momenten dat de vluchtstrook gebruikt

4 De huidige grenswaarden voor NO₂ zijn volgens het RIVM (eu-norm) 40 mg/m³ op jaarbasis. Het uurgemiddelde mag 18 uur per jaar worden overschreden tot een maximum van 200 mg/m³. Voor fijn stof PM₁₀ geldt volgens het RIVM (eu-norm) een jaargemiddelde van 40 mg/m³, met een daggemiddelde concentratie van 50 mg/m³, die op maximaal 35 dagen mag worden bereikt.

Uit de rapportage Luchtkwaliteit van de Provincie Noord-Holland van juli 2004 blijkt, dat het feitelijk gemeten jaargemiddelde in Badhoevedorp voor NO₂ in 2003 op 43 mg/m³ ligt en dat 5 keer de maximale norm van 200 mg/m³ met meer dan het dubbele is overschreden.

Het jaargemiddelde voor fijn stof is in 2003 in Badhoevedorp niet overschreden. Voor de dagnorm is echter geconstateerd dat deze al 24 keer tot op 74 mg/m³ is overschreden. Dit laatste is dus ook al boven de daarvoor gestelde grenswaarde.

In het kader van de luchtkwaliteit zal bij ingebruikname van de spitsstroken de uitstoot van NO₂ en P₁₀ met zekerheid toenemen. Aangezien de uitstoot van NO₂ op jaarbasis en PM₁₀ op dagbasis al onverantwoord hoog is en tot op heden nog geen maatregelen zijn genomen, zullen latere meetwaarden (ook volgens RIVM) een nog slechter beeld geven.

Inspreker hoopt ervan te mogen uitgaan dat de minister zich aan de door haar vastgestelde, op de Europese richtlijn gebaseerde, grenswaarden zal houden.

wordt als extra rijstrook.

4 Voor elke wegaanpassing zo ook bij openstelling van een spitsstrook dient te worden voldaan aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit.

Het Besluit luchtkwaliteit is de Nederlandse implementatie van de EU-luchtkwaliteit-richtlijnen. Dit Besluit kent een systematiek van grenswaarden en plandrempels voor de maximum-concentraties van diverse stoffen (zie Besluit luchtkwaliteit en bijbehorende Nota van toelichting).

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

Hieronder zal verder puntsgewijs kort worden ingegaan op de door inspreker genoemde grenswaarden:

-Inspreker stelt (ten onrechte) dat de uurgemiddelde concentratie voor NO₂ 18 maal mag worden overschreden TOT een maximum van 200 microgram/m³. Volgens het Besluit luchtkwaliteit mag de NO₂-uurgemiddelde de 200 microgram/m³ echter overschrijden, zij het tot een maximum van 18 keer per jaar. Voor deze maximaal 18 toegestane overschrijdingen per jaar is geen maximum-concentratie gesteld.

-Inspreker stelt (ten onrechte) dat de daggemiddelde concentratie van 50 microgram/m³ voor PM₁₀ 35 maal BEREIKT mag worden. Volgens het Besluit luchtkwaliteit mag de PM₁₀-etmaalgemiddelde concentratie echter deze waarde maximaal 35 maal per jaar overschrijden. Voor deze maximaal 35 toegestane overschrijdingen per jaar is geen maximum-concentratie gesteld.

-Inspreker stelt dat de grenswaarde voor de jaargemiddelde NO₂-concentratie in Badhoevedorp is overschreden in 2003. De NO₂-grenswaarde is echter pas per 1 januari 2010 van kracht. Overigens geldt voor het jaar 2003 voor de jaargemiddelde concentratie een plandrempeel 54 microgram/m³. Aangezien de plandrempeel dus niet wordt overschreden op de bewuste locatie, is het niet

5 Bij ingebruikname van de spitsstroken zal geen verantwoorde oplossing te bieden zijn aan hulpdiensten om de plaats van een ongeval tijdig te kunnen bereiken. Mede hierom komt het als onverantwoord voor, wanneer ten tijde van het gebruik van de spitsstroken vervoer van gevaarlijke stoffen op het onderhavige traject zou zijn toegestaan.

waarschijnlijk dat in 2010 op deze locatie de grenswaarde zal worden overschreden. Verder geldt dat in het kader van dit project de (toekomstige) luchtkwaliteits-effecten in het studiegebied in detail in beeld zullen worden gebracht.

-Inspreker stelt dat de maximale norm van 200 microgram/m³ in Badhoevedorp in 2003 vijf keer met meer dan het dubbele is overschreden. Ook deze NO₂-grenswaarde is echter pas per 1 januari 2010 van kracht. Voorts zijn per jaar 18 overschrijdingen van deze grenswaarde toegestaan. Van een overschrijding van de grenswaarde is dus geen sprake.

-Inspreker stelt dat de dagnorm voor fijn stof (PM₁₀) in Badhoevedorp in 2003 24 keer is overschreden, tot op 74 microgram/m³. De grenswaarde voor de etmaalgemiddelde concentratie PM₁₀ is echter pas per 1 januari 2005 van kracht. Voorts zijn per jaar 35 overschrijdingen van deze grenswaarde toegestaan. Van een overschrijding van de grenswaarde is dus geen sprake.

-Inspreker stelt dat de maximale norm van 200 microgram/m³ in Badhoevedorp in 2003 vijf keer met meer dan het dubbele is overschreden. Ook de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is echter pas per 1 januari 2010 van kracht. Voorts zijn per jaar 18 overschrijdingen van deze grenswaarde toegestaan. Van een overschrijding van de grenswaarde is dus geen sprake.

-Inspreker stelt dat door de te verwachten toename van de verkeersintensiteit de de uitstoot van PM₁₀ en NO₂ met zekerheid zal toenemen. Alhoewel het wagenpark steeds schoner wordt, is een toename van verkeersemisies niet vantevoren uit te sluiten. Echter, evenmin is vantevoren duidelijk of de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit ook daadwerkelijk zullen worden overschreden. Gedetailleerd onderzoek naar de (toekomstige) effecten ten gevolge van dit project op de luchtkwaliteit in het studiegebied zal hierover uitsluitsel moeten geven.

5 In overleg met de hulpdiensten zal een calamiteitenplan op maat worden opgesteld waarin de aanrijtijden van deze diensten gewaarborgd worden. Vanuit de wet vervoer gevaarlijk stoffen zijn alle bij het rijk in beheer zijnde wegen opengesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het Mer wordt aandacht besteed aan de externe veiligheidsrisico's van het transport van gevaarlijke stoffen over de A9 voor het zichtjaar 2010 en zal conform de Circulaire externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen een

6 De grote kans dat de A9 vanuit Badhoevedorp zal worden omgelegd, zal de minister niet zijn ontgaan. Het onderhavige plan is derhalve een zeer tijdelijk en geldverslindend, alsmede een onverantwoord lapmiddel ter overbrugging naar het moment dat deze plannen daadwerkelijk ten uitvoer worden gebracht. Het zou van daadkracht en verantwoord bestuur getuigen, wanneer overheden hun plannen op infrastructureel gebied op elkaar zouden afstemmen, zodat bewoners en ondernemers in de Schipholregio weten wat ze mogen verwachten.	doorkijk gegeven worden voor het jaar 2020. Daarnaast wordt er uitgebreid aandacht besteed aan het aspect verkeersveiligheid. Ter waarborging van de verkeersveiligheid wordt een aanvullend pakket maatregelen getroffen. 6 De regering en het parlement hebben zich reeds uitgesproken voor het belang van dit project door het op te nemen in de Spoedwet wegverbreding. Hiermee wordt op korte termijn de capaciteit van de A9 vergroot. Op dit moment zijn er nog niet voldoende financiële garanties voor het realiseren van een omlegging van de A9 om Badhoevedorp heen. Dit neemt niet weg dat op de lange termijn een andere oplossing aan de orde kan zijn. Bij de besluitvorming over infrastructurele projecten wordt een integrale afweging gemaakt. Tevens wordt door middel van bestuurlijke overleggen in de regio zo goed mogelijk afgestemd met de plannen van de andere overheden.
---	--

Volgnummer: 16

Afzender:

Gemeente Haarlemmerliede en
Spaarnwoude
F. Klaassen
Postbus 83
1160AB ZWANENBURG

Kenmerk: 1124

Gedateerd: 4-4-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 In het MER zou kunnen worden aangegeven: - in welke mate en voor welke termijn de spitsstroken een oplossing moeten bieden voor de gesignaleerde knelpunten - welke plannen bestaan voor structurele aanpassingen aan de infrastructuur op de langere termijn (tot 2020) - welke procedure en (bij benadering) welk tijdspad voor deze structurele aanpassingen gevolgd zal worden. 2 Het probleemoplossend vermogen wordt vergroot als de spitsstroken zich over het juiste traject uitstrekken en problemen met verkeerscongestie zich niet verplaatsen. In het MER kan aangegeven worden: - of en zo ja waar, elders ophet hoofdwegennet of het onderliggende wegennet problemen met verkeerscongestie zullen ontstaan, verergeren of afnemen - welke maatregelen getroffen worden om deze problemen te voorkomen of te mitigeren. Het onderzochte gebied zou zo kunnen worden gekozen dat het groot genoeg is om significante effecten van de capaciteitsuitbreiding elders te kunnen beoordelen. Interesse gaat in dit kader vooral uit naar de mogelijke effecten van capaciteitsuitbreiding op de A200/N200. 3 De gemeente pleit al jaren voor verbetering van veiligheid en leefbaarheid in Halfweg. De Kroon heeft al in zijn Kb van 30 juni 1989, No. 89.016531 (zie bijlage inspraakreactie) gesteld dat 'verbreding van de A9 nader dient te worden bezien in nauwe relatie met de noodzaak tot het treffen van maatregelen ter vermindering van het verkeersaanbod op het door Halfweg lopende gedeelte van de A5' (tegenwoordig aangeduid als de A200/N200). Dit verkeersaanbod is echter sinds 1989 alleen maar gegroeid en er zijn geen beperkende maatregelen genomen. In het MER dient te worden aangegeven op welke wijze met het project waarbij sprake is van een verbreding van de A9, invulling wordt gegeven aan hetgeen de Kroon bij genoemd Kb (zie bijlage) heeft bepaald. 4 Een onderdeel van het meest milieuvriendelijk alternatief kan zijn een zo optimaal mogelijke keuze van de rijsnelheid, waardoor de geluidsemissie en emissie van verontreinigde stoffen zo beperkt mogelijk is. Verder kan	1 In de Spoedwet wegverbreding is dit project opgenomen in de bijlage A. De spitsstrook is in deze wet voorzien als oplossing van structurele aard. De regering en het parlement hebben zich reeds uitgesproken voor het belang van dit project door het op te nemen in de Spoedwet wegverbreding. Hiermee wordt op korte termijn de capaciteit van de A9 vergroot. Op dit moment zijn er nog niet voldoende financiële garanties voor het realiseren van een omlegging van de A9 om Badhoevedorp heen. Dit neemt niet weg dat op de lange termijn een andere oplossing aan de orde kan zijn. 2 In het onderzoek zal bekeken worden op welke wegen de intensiteit verandert door de aanleg van de spitsstrook, genoemde wegen vallen in het te onderzoeken gebied. Die resultaten worden gepresenteerd in het Mer. 3 In het KB Hofambacht is bepaald dat Rijkswaterstaat geen wijzigingen aan de weg mag uitvoeren indien daardoor het verkeersaanbod op de N200 door Halfweg toeneemt. De nu voorliggende wegaanpassing op de A9 heeft niet tot gevolg dat het verkeer op de N200 door Halfweg toeneemt. Er is naar verwachting zelfs sprake van afname van het verkeer op de N200 doordat het verkeer op de A9 beter doorstroomt zullen meer weggebruikers voor de route via de A9 kiezen. Een en ander zal in bovengenoemd onderzoek nader worden onderzocht. 4 De regering en het parlement hebben met de Spoedwet wegverbreding gekozen voor aanleg van spitsstroken op de A9. Deze concrete oplossing is het uitgangspunt voor het Mer. Er zullen geen andere alternatieven bestudeerd worden dan de

gedacht worden aan een verdere beperking van lichthinder, akoestische optimalisatie, behandeling van vervuild afvoerwater van de weg en een optimale landschappelijke inpassing.	referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Uw suggesties worden meegenomen bij het opstellen van de MMA-maatregelen.
Rijkswaterstaat heeft op de A50 bij Ravestein het eerste demonstratievak StilTransport aan laten leggen. Mogelijk dat resultaten van deze proef meegenomen kunnen worden in het MER.	Het proefvak op de A50 is eind oktober 2004 aangelegd. Eerst zullen de resultaten van dit proeftraject bekend moeten worden. Ten behoeve van het Mer wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek wordt vastgesteld welke geluidsmaatregelen in het kader van dit project getroffen dienen te worden. Eén van de te onderzoeken maatregelen is geluidreducerend asfalt. Wanneer dit een te treffen maatregel is, kunnen wellicht ook de resultaten van StilTransport bij de aanleg van de spitsstroken worden meegenomen.
In het MER zouden andere oplossingen van verkeerscongestie toegelicht kunnen worden, zoals openbaar vervoer, dynamisch verkeersmanagement, rijaanbuffering en (dynamische) snelheidsverlaging.	De regering en het parlement hebben met de Spoedwet wegverbreding gekozen voor het benutten van bestaande wegen voor een substantieel bedrag. Hiermee wordt met relatief beperkte middelen in korte tijd veel effect bereikt om de doorstroming op het wegennet te verbeteren. In dit kader zullen in het Mer geen andere oplossingen worden onderzocht dan de spitsstroken.
5 Bij de berekening van toekomstige verkeersintensiteiten kan rekening gehouden worden met: 1. de verkeersaantrekkende werking van de spitsstroken. Verhoging van capaciteit zal ertoe leiden dat relatief meer mensen zich in de spits met de auto gaan verplaatsen. Het betreft hier: - huidige verkeer op het regionale wegennet dat door de verhoging van de capaciteit meer gebruik zal gaan maken van de A9 en eventueel de A200/N200 - mensen die zich met een ander vervoermiddel verplaatsen (trein, bus, carpoolen) en bij aanleg van de spitsstrook (weer) gebruik gaan maken van hun eigen auto. 2. de variatie in verkeersintensiteit over de dag heen, om na te gaan wanneer spitsstroken geopend zouden moeten zijn voor een goed probleemoplossend vermogen. In het MER zou onderscheid moeten worden gemaakt tussen de autonome verkeerstoename en de verkeerstoename als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van de spitsstroken.	5.1 Bij de berekening van toekomstige verkeerseffecten worden genoemde aspecten (terug naar de spits, ander vervoermiddel) meegenomen. 5.2 De spitsstrook wordt geopend wanneer er meer dan 3000 motorvoertuigen per uur rijden op de weg. Het precieze tijdstip van opengaan en dichtgaan fluctueert over de week, het jaar en zal afhankelijk zijn van factoren als weer, vakanties, ongevallen etc. Dat is dan ook in een MER niet aan te geven. Daarom worden alle milieueffecten berekend met een maximale openingstijd om het venetuele milieueffect zeker niet te onderschatten. In de praktijk zal de spitsstrook minder vaak open zijn. In het Mer wordt zowel de autonome ontwikkeling als het voorkeursalternatief in beeld gebracht, hiermee wordt aan uw wens tegemoet gekomen.
6 In het kader van de veiligheid wordt onderzocht welke gevolgen de afwezigheid van een vluchtstrook heeft voor de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Dit is door de burgemeester van Haarlemmerliede en Spaarnwoude reeds onder de aandacht gebracht van de Hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland (zie bijlage bij inspraakreactie). In dit verband zouden ook de gevolgen voor de bereikbaarheid van de hulpdiensten voor de rampenbestrijding in de regio onderzocht moeten worden.	6 In overleg met de hulpdiensten zal een calamiteitenplan op maat worden opgesteld waarin de aanrijtijden van deze diensten gewaarborgd worden.
7 Het verdient aanbeveling om de onzekerheden	7 In de onderzoeken wordt aan deze onzekerheden

in milieueffecten aan te geven die het gevolg zijn van onzekerheden in verkeersprognoses en onnauwkeurigheden in gebruikte effectberekeningsmodellen. Bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten of het wel of niet overschrijden van grenswaarden en normen zou een betrouwbaarheidsanalyse uitgevoerd kunnen worden. 8 Het aspect luchtverontreiniging zou gevisualiseerd kunnen worden door op een kaart voor de emissies van NO₂ en fijn stof (PM₁₀) aan te geven of de jaargemiddelde grenswaarde van 40 mg/m³ wordt overschreden. 9 De gemeenten Haarlemmerliede en Spaarnwoude zouden bij de jaarlijkse rapportage over de lokale luchtkwaliteit graag gebruik maken van de voor de m.e.r. procedure gegenereerde gegevens voor luchtkwaliteit. 10 De hoge achtergrondconcentraties van NO₂ en PM₁₀ kunnen voor problemen zorgen voor de volksgezondheid en ruimtelijke ontwikkelingen. In het MER zou aangegeven moeten worden welke maatregelen Rijkswaterstaat gaat nemen om de luchtkwaliteit in de regio te verbeteren. 11 De EU-richtlijn omgevingslawaai is in juli 2004 geïmplementeerd in Nederlandse wetgeving. In het MER zou beschreven moeten worden hoe wordt omgegaan met de verplichtingen die voortvloeien uit deze implementatie. Misschien is het zelfs mogelijk om gegevens uit het MER te gaan gebruiken voor het opstellen van de geluidsbelastingkaarten.	aandacht besteed. 8 In het Mer worden dergelijke visualisaties opgenomen. 9 Voor de gemeentelijke rapportage luchtkwaliteit worden door Rijkswaterstaat jaarlijks gegevens beschikbaar gesteld aan de gemeenten. Gemeenten kunnen hiervoor een verzoek indienen bij Rijkswaterstaat. Overigens is ook het luchtonderzoeksrapport als bijlage bij het Mer openbaar en beschikbaar. 10 Voor elke wegaanpassing zo ook bij openstelling van een spitsstrook dient te worden voldaan aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit. Bij overschrijding van de normen voor de luchtkwaliteit zullen de mogelijk te treffen maatregelen worden genoemd. 11 Het ministerie van Verkeer en Waterstaat werkt los van dit project aan het opstellen van geluidbelastingkaarten conform de EU-richtlijn omgevingslawaai. Voor dit project is de Wet geluidhinder van toepassing.
--	---

Volgnummer: 17 Kenmerk: Gedateerd: 6-4-2005	Afzender: De Nieuwe Zaak b.v. personeelsmanagement en Organisatieadvies H. Smit Postbus 62 1170AB BADHOEVEDORP
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Milieutechnisch is de huidige A9 al een ramp. De uitstoot van toxische gassen zijn op dit moment al ver boven de Europese norm. Die norm wordt nog verder overschreden als de spitsstroken zullen worden gebruikt. 2 Er wonen 1600 kinderen langs de A9 waarvan 1100 kinderen op nog geen 100 meter van de A9 naar school gaan. Door de uitbreiding en dus nog meer auto's wordt het risico op ongelukken vergroot. 3 Er zijn door deskundigen onderzoeken gedaan naar de kwaliteit van het huidige tracé en de dijklichamen. Het blijkt dat de huidige viaducten überhaupt niet voldoen. 4 De Provincie Noord-Holland heeft zojuist ingestemd met de omlegging van de A9 rondom Badhoevedorp. Zij dragen 15 miljoen euro bij aan dit project. De gelden voor de spitsstroken kunnen beter worden aangewend voor een project dat de leefbaarheid voor alle inwoners van Badhoevedorp verbetert: de omlegging van de A9 om Badhoevedorp. 5 Als Amsterdam besluit om de route voor de gevaarlijke stoffen te wijzigen, zullen deze stoffen via de A9 worden vervoerd hetgeen extra risico's geeft.	1 Een betere doorstroming kan een positief effect hebben op de lokale luchtkwaliteit. Het onderzoek dat in het kader van dit wegaanpassingsbesluit wordt uitgevoerd, zal dit uitwijzen. Bovendien dient voor elke wegaanpassing zo ook bij openstelling van een spitsstrook of de omlegging van de A9 dient te worden voldaan aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit. 2 In het Mer wordt aandacht besteed aan de externe veiligheidsrisico's van het transport van gevaarlijke stoffen over de A9 voor het zichtjaar 2010. Daarnaast wordt er uitgebreid aandacht besteed aan het aspect verkeersveiligheid. Daarbij wordt gekeken naar de verkeersintensiteiten en de ontwikkelingen van het aantal ongevallen. Ter waarborging van de verkeersveiligheid wordt een aanvullend pakket maatregelen getroffen. 3 Voorafgaand aan de uitvoering zullen de dijklichamen uitvoerig worden onderzocht om risico's van verzakkingen te vermijden. Indien blijkt dat de taluds te kort en te stijl blijken te zijn voor een 'eenvoudige uitbreiding' voor bijvoorbeeld een pechhaven, dan zullen er alternatieve mogelijkheden worden onderzocht. De kunstwerken zullen, indien uit onderzoek blijkt dat er een noodzaak is voor versterkende maatregelen, uiteraard aangepast worden voordat de spitsstroken in gebruik worden genomen. 4 De regering en het parlement hebben zich reeds uitgesproken voor het belang van dit project door het op te nemen in de Spoedwet wegverbreding. Hiermee wordt op korte termijn de capaciteit van de A9 vergroot. Op dit moment zijn er nog niet voldoende financiële garanties voor het realiseren van een omlegging van de A9 om Badhoevedorp heen. Dit neemt niet weg dat op de lange termijn een andere oplossing aan de orde kan zijn. 5 In het Mer wordt aandacht besteed aan de externe veiligheidsrisico's van het transport van gevaarlijke stoffen over de A9 voor het zichtjaar 2010. Het is bekend dat bij openstelling van de Westrandweg in 2012 een herverdeling van de vervoersstromen zal plaatsvinden, waaronder het transport van gevaarlijke stoffen. Deze ontwikkeling zal een effect hebben op de externe veiligheidsrisico's in het plangebied van dit project. De effecten van deze herverdeling worden beschreven in het kader van het externe veiligheidsrisico onderzoek dat is uitgevoerd voor het Mer van de Westrandweg, dat later dit jaar

	verschijnt. Bij een later te nemen besluit inzake het project Westrandweg zal, bij een positief besluit inzake de aanleg van spitsstroken, rekening worden gehouden met de aanwezigheid van deze spitsstroken op de A9. Mocht er in de toekomst sprake zijn van afsluiting van delen van de ringweg A10 voor transport van gevaarlijke stoffen zal in het kader van dit besluit rekening moeten worden gehouden met de effecten die dit heeft op de alternatieve routes waaronder de A9.
--	---

Volgnummer: 18 Afzender: Stichting Dorpsraad Spaarndam F. Dukel Leen Spierenburgstraat 9 2064LV SPAARNDAM Kenmerk: Gedateerd: 6-4-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De dorpsraad Spaarndam is vanwege de verkeersdruk in het dorp voorstander van ontsluiting van het woongebied Velsbroek rechtstreeks op de A9. In de onderzoeksopzet komt die variant onterecht niet naar voren. Met een invoering van spitsstroken is een dergelijke aansluiting voor de komende jaren waarschijnlijk niet meer mogelijk. In tegenstelling tot wat er in de startnotitie staat, heeft de invoering van spitsstroken wel degelijk effect op wonen en werken. 2 Onder het kopje geluid in paragraaf 4.3 gaat de startnotitie in op het woongebied Velsbroek in het noorden van het studiegebied. Hiernaast ligt echter het woongebied Spaarndam, waar ook overlast is van de A9. De dorpsraad gaat er van uit dat ook voor het woongebied Spaarndam alle mogelijke milieueffecten uitgebreid onderzocht zullen worden. 3 In de startnotitie staat dat er weinig tot geen zichtbare effecten op het landschap zullen zijn. Vanuit Spaarndams perspectief kan de komst van geluidsschermen echter wel degelijk verstrekende visueel ruimtelijke effecten hebben. Hoewel de dorpsraad de komst van geluidsschermen zal toejuichen, wil zij graag vroegtijdig betrokken worden bij de keuze met betrekking tot de aard, vorm en overige kenmerken ter hoogte van het woongebied Spaarndam.	1 Een aansluiting op een weg met spitsstroken is in principe niet onmogelijk. Ook in de huidige plannen zijn er aansluitingen die door spitsstroken "gepasseerd" worden. Een aansluiting voor Velsbroek op de A9 wordt in deze studie echter niet meegenomen. In de startnotitie staat dat de realisatie van de spitsstrook geen noemenswaardige invloed zal hebben op de ruimte voor bestaande en toekomstige gebieden zoals woningbouwlocaties en bedrijventerreinen. De spitsstrook wordt immers voor het overgrote deel op reeds bestaand asfalt gerealiseerd. 2 Voor alle woongebieden worden de milieueffecten onderzocht. Voor de woongebieden die binnen de invloedssfeer van het plangebied zijn gelegen, worden de milieueffecten onderzocht. 3 Wanneer uit onderzoek blijkt dat er schermen geplaatst moeten worden zal er een visueel ruimtelijke analyse worden uitgevoerd voor een optimale landschappelijke inpassing. In dat geval zal hierover met de gemeente worden overlegd.

Volgnummer: 19

Afzender:

Milieudefensie
J. Wijnhoven

Postbus 19199

1000GD AMSTERDAM

Kenmerk:

Gedateerd: 6-4-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Nut en noodzaak van de aanleg van spitsstroken staan bepaald niet vast. Milieudefensie vindt dat er ook onderzoek gedaan moet worden naar verschillende maatregelen die tot minder autoverkeer tijdens spitsuren leiden, zoals de effecten van: - het duurder maken van autoverkeer tijdens de spits - vervoersmanagement - locatiebeleid - flexibilisering van werktijden - innovatieve mogelijkheden om bestaande wegen beter te benutten zonder extra rijstroken op een bepaald aantal uren van de dag. 2 Het is een bekend verschijnsel dat vergroting van het aantal rijstroken zorgt voor meer verkeer op de weg. Deze verkeersaantrekkende werking moet onderzocht worden, evenals de gevolgen voor het milieu ervan (uitstoot CO₂, luchtvervuiling, lawaai etc.) 3 In de startnotitie wordt enkel melding gemaakt van toetsing aan de grenswaarden van het besluit Luchtkwaliteit. Volgens Milieudefensie is dit een te nauwe interpretatie van het Besluit Luchtkwaliteit. De minister dient namelijk ingevolge de artikelen 8 en 13 van het Besluit Luchtkwaliteit op korte termijn, bijvoorbeeld door het nemen van een verkeersbesluit ingevolge de Wegenverkeerswet, verdergaande, concrete maatregelen te treffen om er mede voor te zorgen dat de plandrempels tot 2010 en de grenswaarden vanaf 2010 voor NO₂ en dat de met ingang van 1 januari 2005 reeds geldende grenswaarden voor fijn stof zo spoedig mogelijk worden bereikt. Deze verplichting geldt ook krachtens de Richtlijn 1999/30/EG. Er moet dan ook onderzoek verricht worden naar: de plandrempels tot en met 2010 voor NO₂; de grenswaarden voor fijn stof van 2005 tot en met 2010; de na de eventuele aanleg van een spitsstrook te verwachten jaargemiddelde concentraties NO₂ en de jaar- en daggemiddelde concentraties fijn stof van 2010 tot en met 2020. 4 Het onderzoek naar lawaai dient zodanig te worden uitgebreid, dat op zijn minst toetsbaar wordt voldaan aan de motie Eversdijk (zie bijlage bij inspraakreactie). Deze motie voorziet in een meer voortvarende aanpak van de bestrijding van verkeerslawaai bij uitvoering van de projecten onder bijlage B van de Spoedwet wegverbreding.	1 De regering en het parlement hebben met de Spoedwet wegverbreding gekozen voor het benutten van bestaande wegen. Hiermee wordt met relatief beperkte middelen in korte tijd veel effect bereikt om de doorstroming op het wegennet te verbeteren. In dit kader zullen in het Mer geen andere oplossingen worden onderzocht dan de spitsstroken. 2 & 3 De verkeersaantrekkende werking van de spitsstroken zal onderzocht worden. Voor elke wegaanpassing zo ook bij openstelling van een spitsstrook dient te worden voldaan aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit. Voor de van belang zijnde luchtverontreinigende stoffen zullen de te verwachten confrontaties worden berekend. 4 Dit project is een zogenoemd A-project uit de Spoedwet wegverbreding. Bij A-projecten wordt geluidhinder direct uitgevoerd. De motie Eversdijk heeft betrekking op de zogenoemde B-projecten. Ten behoeve van het Mer en het (ontwerp)wegaanpassingsbesluit wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In deze onderzoeken wordt vastgesteld welke (aanvullende) geluidsmaatregelen in het kader van dit project

5 Milieudefensie pleit voor een uitgebreid onderzoek naar de gevolgen voor verkeersveiligheid. Hulpdiensten kunnen namelijk tijdens de spits zeer moeilijk bij een plek van een ongeval komen als de vluchtstrook vervalt. Daarnaast moet bij het omzetten van vluchtstroken in spitsstroken de Europese overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen van 15 november 1975 in acht worden genomen (geneve, Trb. 1979, 78, zoals laatstelijk gewijzigd zoals gepubliceerd in Trb. 2004, 7) 6 Milieudefensie pleit voor een spoedige invoering van een maximum snelheid van 80 km/uur op de A9 van knooppunt Raasdorp tot en met knooppunt Badhoevedorp. Dat houdt in dat niet wordt gewacht tot de door Verkeer en waterstaat gewenste spitsstroken worden aangelegd. Uit een onderzoek van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer blijkt dat zo'n maatregel een positief effect heeft op luchtkwaliteit (wegbijdrage NO2 daalt met 10 à 16%), verkeersveiligheid (55% minder letselongevallen), lawaai (verlaging met 0,2 dB(A)).	getroffen dienen te worden. 5 Er wordt bij alle spoedwetprojecten uitgebreid aandacht besteed aan het aspect (verkeers)veiligheid. Het project wordt getoetst aan de internationale overeenkomst inzake E-wegen. Er wordt in overleg met de hulpdiensten een calamiteitenplan op maat opgesteld en er worden extra maatregelen genomen om de verkeersveiligheid bij gebruik van de spitsstrook te borgen. 6 Een snelheidsbeperking van 80 km/uur is geen uitgangspunt maar wordt als maatregel in het Mer onderzocht wanneer hier vanuit verkeersveiligheid of leefomgevingkwaliteit noodzaak toe bestaat.
--	---

Volgnummer: 20

Afzender:

nv. Watertransportmaatschappij Rijn -
Kennemerland WRK
G.J. van Heck

Postbus 8169

1005AD AMSTERDAM

Kenmerk: IP 05/003182

Gedateerd: 6-4-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 De watertransportleiding WRK II Noord loopt tussen het knooppunt Rottepolderplein en de afsplitsing naar de Wijkertunnel parallel aan de rijksweg A9, aan de oostzijde van het wegtracé.

Deze leiding bestaat uit een betonnen buis met inwendige diameter van 1200 mm, waar ongeveer 3500 m3 water per uur door getransporteerd wordt. De leiding ligt in een zakelijke rechtstrook met een breedte van 20 meter. Bij een eventuele verbreding van de rijksweg A9 kan de leiding (en de zakelijke rechtstrook) in de verdrukking komen.

In de plannen voor de aanpassing van de rijksweg dient rekening te worden gehouden met deze transportleiding. Inspreker wenst op de hoogte te worden gehouden over procedure en planning.

1 Bij de voorbereiding zal specifiek naar de ligging van kabels en leidingen worden gekeken om problemen van verleggingen te ondervangen. Over de voortgang van het project zal op relevante momenten in de procedure met u, gecommuniceerd worden.

Volgnummer: 21 Afzender: A.G.M. de Boer Grote Buitendijk 102 1991TD VELSERBROEK Kenmerk: Gedateerd: 8-4-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Reeds onder de huidige omstandigheden (zonder spitsstrook) ondervinden de bewoners van de Grote Buitendijk in Velsbroek veel geluidsoverlast van de snelweg. De verwachting is er dat door de spitsstrook de geluidsoverlast toeneemt. In de startnotitie ontbreken onterecht onderzoeksvragen over de te verwachten toename van de verkeersintensiteit en de gevolgen hiervan voor geluid. 2 Reeds onder de huidige omstandigheden (zonder spitsstrook) ondervinden de bewoners van de Grote Buitendijk in Velsbroek met name veel geluidsoverlast van de snelweg, maar ook fijn stof speelt bewoners parten (voorbeeld van insprekers die sinds zij er wonen respectievelijk allergisch zijn geworden en hooikoorts hebben gekregen). In de startnotitie ontbreken onterecht onderzoeksvragen over de te verwachten toename van de verkeersintensiteit en de gevolgen hiervan voor stof, evenals de relatie met de gezondheidseffecten bij de bewoners rondom de snelweg door deze ontwikkelingen. 3 De startnotitie is erg misleidend. Het meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) wordt duidelijk omschreven als verbeteringen op het eigenlijke voorstel. Er is dus geen sprake van een echt alternatief en meest milieuvriendelijk is het naar verwachting ook niet, gezien de verwachte effecten op geluid, stofuitstoot en overlast dicht bij bewoners. 4 De gemeente Velsen is voornemens om tussen de Grote Buitendijk en de A9 nog meer woningen te bouwen en de plaatselijke voetbalvereniging wil sportvelden tegen de snelweg aan bouwen. Deze bewoners en sporters zullen het zwaar te verduren krijgen. Het MER zou hier iets over kunnen zeggen.	1 De normen uit de Wet geluidhinder zijn op dit project van toepassing. Ten behoeve van het Mer wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In deze onderzoeken wordt vastgesteld welke (aanvullende) geluidsmaatregelen in het kader van dit project getroffen dienen te worden. De basis voor het geluidonderzoek zijn de prognoses over de verkeersgroei. 2 Het aspect luchtkwaliteit zal uitgebreid onderzocht worden. Ook hiervoor geldt dat de prognoses over de verkeersgroei de basis zijn voor deze berekeningen. Voor elke wegaanpassing zo ook bij openstelling van een spitsstrook dient te worden voldaan aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit. 3 De MMA-maatregelen worden na de effectenanalyse nader uitgewerkt en staan nog niet vast. De Spoedwet wegverbreding beperkt de te kiezen oplossing. Daarbinnen dient het MMA als in redelijkheid minst milieubelastende variant te worden gezien. Het MMA zal zo worden uitgewerkt dat aan deze uitgangspunten wordt voldaan. 4 Indien de gemeente Velsen het bestemmingsplan wijzigt om woningbouw en sportlocaties mogelijk te maken in de strook naast de A9 dan dient de gemeente te voldoen aan de eisen die de Wet geluidhinder stelt. De gemeente moet bij de planvorming en bij het uitvoeren van het akoestisch onderzoek rekening houden met het door de minister van Verkeer en Waterstaat genomen wegaanpassingsbesluit.