



Ontwerp-Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2012)

IV Toelichting





Ontwerp-Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2012)

IV Toelichting

juni 2012

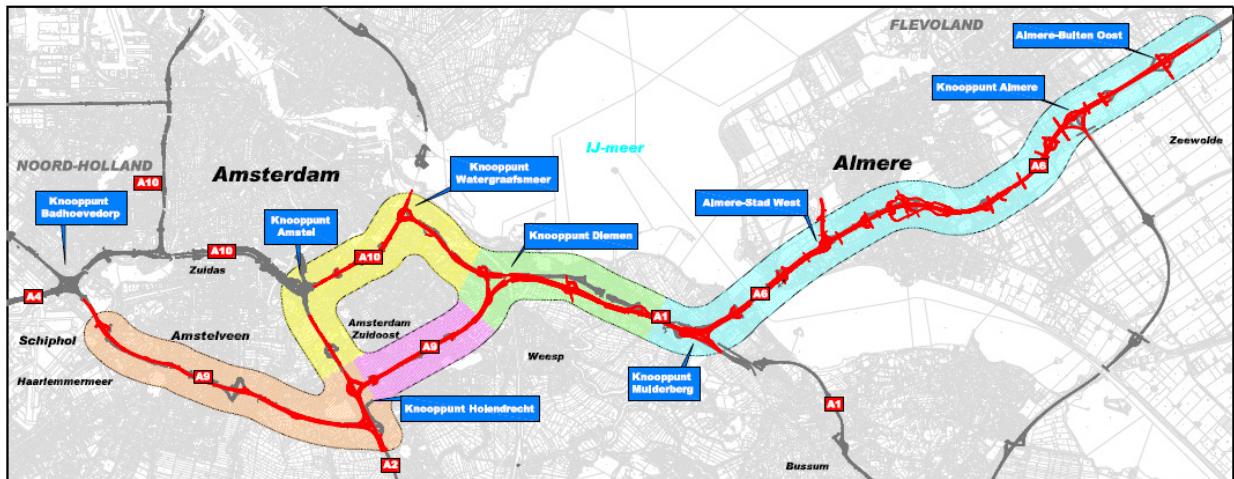
Inhoud

1	Redenen voor wijziging van de eerder vastgestelde Tracébesluiten 6
1.1	Eerder vastgestelde Tracébesluiten 6
1.2	Dit Tracébesluit 6
2	Beschrijving van de wijzigingen 8
2.1	Wijzigen geluidschermen nabij Diemen 8
2.2	Wijzigen verbindingsboog knooppunt Muiderberg 8
2.3	Wijzigingen Gaasperdammertunnel 9
2.4	Wijzigen van de van de geluidschermen bij de Bloemendalerpolder 11
2.5	Verduidelijking kunstwerkzones 11
3	Geluidhinder, luchtkwaliteit, externe veiligheid en gezondheid 12
3.1	Geluidhinder 12
3.2	Luchtkwaliteit 15
3.3	Externe veiligheid 17
4	Natuur 19
4.1	Natuurbeschermingswet 19
4.2	Effecten op EHS 19
4.3	Flora- en faunawet (soorten) 19
5	Landschap, cultuurhistorie en archeologie 20
5.1	Archeologie 20
6	Bodem en water 21
6.1	Bodem 21
6.2	Water 21
7	Verkeersveiligheid 22
8	Tunnelveiligheid 23
9	Opleveringstoets 25
10	Verdere procedure 26
	Bijlagen 28

1 Redenen voor wijziging van de eerder vastgestelde Tracébesluiten

1.1 Eerder vastgestelde Tracébesluiten

Het Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere heeft betrekking op de wijziging van bestaande wegen en knooppunten in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. Het gaat hierbij om (delen van) de A9, de A2, de A10-oost, de A1 en de A6 en de knooppunten Holendrecht, Badhoevedorp, Diemen, Amstel, Muidenberg en Almere. Het Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is vastgesteld op 21 maart 2011 (hierna: TB SAA maart 2011) en gewijzigd op 14 september 2011 (hierna: TB SAA september 2011). De beide eerder vastgestelde Tracébesluiten zijn op 4 januari 2012 onherroepelijk geworden.



Figuur 1.1 Overzicht trajecten corridor Schiphol-Amsterdam-Almere

1.2 Dit Tracébesluit

Bij de voorbereiding van de realisatie van de eerder vastgestelde Tracébesluiten is geconstateerd dat er een aantal optimalisaties mogelijk is waarmee een forse besparing gerealiseerd kan worden. Om deze optimalisaties door te kunnen voeren is een wijziging van het TB SAA maart 2011 en het TB SAA september 2011 nodig. Het gaat daarbij om de volgende wijzigingen:

- het laten vervallen van de ophoging van geluidscherm op de Zeeburgerbrug. In plaats daarvan worden verschillende schermen langs de A10 en de A1 verhoogd.
- het verschuiven van de verbindingsboog van de A1, vanaf 't Gooi naar Almere, in verband met de aanwezige saneringslocatie.
- het wijzigen van de inrichting van de Gaasperdammertunnel, waaronder het aanpassen van de wisselstrook in de tunnel van één rijstrook per tunnelbuis hoofdrijbaan naar een wisselbaan met één rijstrook in een aparte tunnelbuis en het aanpassen van de hoogteligging van de tunnel. Nabij de tunnel wordt het fietspad over de Gaasp geïntegreerd in de brug voor auto's over de Gaasp.

Naast deze optimalisaties uit het oogpunt van kostenbesparing blijkt het ook nodig de omvang van de in het TB SAA 2011 opgenomen geluidschermen langs de A1 in de Bloemendalerpolder aan te passen naar aanleiding van de gewijzigde plannen voor de gebiedsontwikkeling aldaar.

Dit TB SAA 2012 bevat ten slotte een wijziging van artikel 2, lid 3 van het TB SAA maart 2011 met als doel de omvang van de kunstwerkzones nader te verduidelijken.

De wijzigingen zijn opgenomen in dit Tracébesluit (hierna: TB SAA 2012). De drie SAA-TB's worden hierna gezamenlijk aangeduid als "het Tracébesluit".

2 Beschrijving van de wijzigingen

2.1 Wijzigen geluidschermen nabij Diemen

In het TB SAA maart 2011 in artikel 8, lid 1 en op de detailkaart 01 bij dat Tracébesluit staat weergegeven dat het geluidscherm op de Zeeburgerbrug opgehoogd moet worden. Het is niet mogelijk om deze in het TB SAA maart 2011 voorziene ophoging van het bestaande scherm te realiseren op de bestaande constructie. De bestaande brugconstructie is namelijk onvoldoende sterk om deze verhoging te kunnen dragen. Dat probleem zou kunnen worden opgelost door naast de bestaande draagconstructie van de Zeeburgerbrug een aparte draagconstructie voor de geluidschermen te creëren. De kosten die daarmee gemoeid zijn, zijn aanzienlijk. Daarom is door middel van aanvullend akoestisch onderzoek nagegaan of de verhoging van de geluidschermen op de Zeeburgerbrug kan komen te vervallen en welke schermmaatregelen daarvoor in de plaats getroffen moeten worden.

Dit onderzoek heeft uitgewezen dat ter vervanging van de schermophoging op de Zeeburgerbrug de schermen voor Diemen Noord langs de A10 en de A1 kunnen worden aangepast. Hiermee wordt een gelijkwaardige geluidbelasting voor Diemen als geheel bereikt.

De nieuwe geluidmaatregelen voldoen aan de eisen van de Wet geluidhinder. Tevens is rekening gehouden met de voorwaarden uit de overeenkomst tussen de gemeente Diemen en Rijkswaterstaat "Aanvullende overeenkomst Stroomlijnalternatief planstudie weg Schiphol – Amsterdam – Almere". Ook is uitgegaan van de gekoppelde afspraken over de busvoorziening en de aanvullende geluidwerende voorzieningen langs de A1 en de A10 Oost in Diemen en Amsterdam. Deze afspraken zijn vastgelegd in een "Tweede aanvullende overeenkomst Stroomlijnalternatief Planstudie weg Schiphol – Amsterdam – Almere" van maart 2011.

De akoestische gevolgen van deze wijziging worden worden hierna in hoofdstuk 3.1. meer gedetailleerd toegelicht.

De nieuwe geluidmaatregelen zijn vastgelegd in dit TB SAA 2012 in artikel 2 en detailkaarten 03 en 04 bij dit Tracébesluit.

2.2 Wijzigen verbindingsboog knooppunt Muiderberg

De verbindingsboog van de A1 vanaf 't Gooi naar de A6 in de richting Almere, zoals die in het TB SAA 2011 staat weergegeven in artikel 1, lid 1 (tabel A6 inclusief knooppunt Muiderberg tot en met aansluiting Almere Buiten Oost) en op de detailkaart 11 bij dat Tracébesluit, loopt over de grondsaneringslocatie De Lepelaar en heeft een steunpunt in deze saneringslocatie. Het bouwen van een steunpunt in een saneringslocatie brengt hoge kosten met zich mee.

Door de boog op te schuiven in westelijke richting en iets scherper te maken wordt de doorsnijding van een saneringslocatie vermeden. Als gevolg van deze aanpassing wordt de maximum snelheid in deze verbindingsboog vastgesteld op 70 km/u met het oog op de verkeersveiligheid, dit is dezelfde snelheid als in de situatie voor de wegverbreding. De verbindingsboog voldoet aan de ontwerprichtlijnen voor het ontwerp van autosnelwegen bij een snelheid van 70 km/u.

Doordat het kunstwerk van de verbindingsboog een langere aanloop (circa 75 meter) heeft, is er gelegenheid om een grotere hoogte te bereiken t.o.v. maaiveld (circa 1 meter extra) ter plaatse van de onderdoorgang van de kruisende weg de Naardervaart. Deze onderdoorgang hoeft daardoor minder diep aangelegd te worden waardoor hiervoor geen kunstwerk gebouwd hoeft te worden. De gewijzigde verbindingsboog is vastgelegd in dit TB SAA 2012 in artikel 3 en op de detailkaart 7 bij dit Tracébesluit.

De verplaatsing van de verbindingsboog leidt tot wijzigingen van geluidmaatregelen en hogere waarden. Deze akoestische gevolgen, die ook zijn vastgelegd in artikel 3, worden in hoofdstuk 3.1 van deze toelichting nader toegelicht.

2.3 Wijzigingen Gaasperdammertunnel

De Gaasperdammertunnel zoals die in het TB SAA 2011 staat weergegeven in artikel 1, lid 1 (tabel A9 vanaf knooppunt Holendrecht tot knooppunt Diemen) en detailkaarten 24 en 25 wordt gewijzigd.

Aan en nabij de Gaasperdammertunnel worden de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- De wisselstrook in de tunnel wordt gewijzigd van één strook per tunnelbuis hoofdrijbaan per rijrichting naar één wisselstrook in een aparte vijfde tunnelbuis.
- De hoogteligging van de tunnel wordt gewijzigd.
- Bij de kruising van de Gaasperdammertunnel met de spoorlijn Amsterdam-Utrecht wordt de Gaasperdammertunnel aangepast aan het viaduct van de spoorlijn.
- Het fietspad over de Gaasp wordt geïntegreerd in de brug voor auto's over de Gaasp.
- Het fietspad Reigersbospad wordt verplaatst.

De wijzigingen worden hieronder nader toegelicht.

Wisselbaan in de vijfde tunnelbuis

De tunnel heeft in het TB SAA maart 2011 vier tunnelbuizen, twee buizen voor de hoofdrijbanen en twee buizen voor de parallelbanen. In de twee middelste buizen zitten de hoofdrijbanen die per buis bestaan uit twee rijstroken en één wisselstrook. De wisselstrook wordt afhankelijk van de spitsrichting gebruikt.

De wijziging behelst het integreren van de wisselstroken uit beide hoofdbuizen in één wisselstrook in een separate vijfde buis. Hierdoor kan de tunnel circa 8,6 meter smaller worden, met behoud van functionaliteit. Deze variant is door de tunnelveiligheidsbeambte als even veilig als het eerdere ontwerp uit het TB SAA 2011 beoordeeld en kan ook in 2020 gereed zijn.

Het voordeel van de versmalling is, naast de financiële besparing, dat de fasering van de werkzaamheden eenvoudiger wordt. Dit vermindert de impact van het werk op de omgeving.

Hoogteligging

De tunnel komt bij de spoorlijn Amsterdam-Utrecht 1,20 meter lager te liggen vanwege de Tunnel Technische Installaties. In het TB SAA maart 2011 zat onvoldoende ruimte om de aan het begin van de tunnel noodzakelijke ventilatoren aan het plafond te kunnen hangen. Door de A9 bij de sporkruising lager te leggen kunnen deze ventilatoren worden geplaatst en blijft de doorrijdhoogte voldoende.

Bij de Huntumdreef komt de tunnel 0,70 meter lager te liggen zodat de Huntumdreef tijdens de realisatie in functie kan blijven. In het TB SAA maart 2011 lag de bovenkant

van het tunneldak 2,95 meter lager dan de onderkant van het huidige viaduct van de A9 over de Huntumdreef. Daardoor zou tijdens de bouw van de tunnel op de Huntumdreef 5 jaar lang een hoogtebeperking van 2,95 meter noodzakelijk zijn. Het verlagen van de hoogteligging van de tunnel met 0,70 meter, heeft als gunstig effect dat onder meer de stadsbussen en de wagens van de huisvuildienst tijdens de aanleg van de tunnel gebruik kunnen blijven maken van de Huntumdreef. Ter hoogte van de Gooiseweg komt de tunnel 0,40 meter hoger te liggen, zodat de tunnelvloer hier boven het grondwater komt te liggen, hierdoor kunnen kosten worden bespaard. Dit is gebleken uit nader onderzoek naar de grondwaterstand ter plaatse van de Gaasperdammerweg. De grondwaterstand blijkt in het dijklichaam van de Gaasperdammerweg 40 centimeter hoger te liggen dan eerder verondersteld. Ter hoogte van Kantershof komt de tunnel over een lengte van 450 meter 0 tot 1,30 meter hoger te liggen. Hiermee wordt bereikt dat de tunnel over een lengte van 100 meter extra boven grondwater komt te liggen waardoor de realisatie van de tunnel ter hoogte van de brug over de Gaasp goedkoper wordt. De flexibiliteitsbepaling is voor wat betreft de hoogteligging van de tunnel niet meer van toepassing. Hiermee wordt de hoogte van de tunnel gegarandeerd.

Kruising spoorlijn Amsterdam Utrecht

Bij de kruising van de Gaasperdammertunnel met de de spoorlijn Amsterdam-Utrecht wordt de Gaasperdammertunnel zodanig aangepast dat het viaduct van de spoorlijn gehandhaafd kan blijven. Dit brengt een aantal besparingen met zich mee. Er hoeven geen kosten gemaakt te worden voor de vervanging van het viaduct en tijdens de realisatie van het Tracébesluit kunnen treinen gewoon gebruik blijven maken van het viaduct.

Fietspad Gaasp

Het fietspad over de Gaasp, aan de noord-oost zijde van de Gaasperdammertunnel, wordt geïntegreerd in de brug voor auto's over de Gaasp. Er hoeft daardoor voor het fietspad geen aparte brug gebouwd te worden. Dit brengt eveneens een besparing met zich mee.

Fietspad Reigersbospad

Het fietspad Reigersbospad wordt verplaatst. De fietsbrug in het Reigersbospad vormt de verbinding tussen het Bijlmerpark en het hoger gelegen tunneldak van de Gaasperdammertunnel. Deze fietsbrug is als Kunstwerk 021-C opgenomen op TB kaart 01 en is ten opzichte van TB kaart 24 van het TB van maart 2011 iets naar het westen opgeschoven. Aanleiding hiervoor is het feit dat op TB kaart 24 van maart 2011 het ontwerp van het Bijlmerpark van voor de reconstructie in 2009 is gebruikt. De ligging in dit gewijzigde TB is daarentegen gebaseerd op het ontwerp en de structuur van het huidige Bijlmerpark.

De gewijzigde Gaasperdammertunnel is vastgelegd in dit TB SAA 2012 in artikel 1 en op de detailkaarten 01 en 02 bij dit Tracébesluit.

De aanpassingen van de Gaasperdammertunnel hebben een beperkte invloed op het aantal ha te dempen oppervlaktewater. Artikel 14 lid 1 sub a van het TB SAA maart 2011 zal moeten worden gewijzigd. Deze wijziging, die is vastgelegd in artikel 1 lid 5, wordt in hoofdstuk 6.2 van deze toelichting nader toegelicht.

2.4 Wijzigen van de van de geluidschermen bij de Bloemendalerpolder

Het TB SAA 2011 in artikel 1, lid 1 en op de detailkaarten 09 en 10 bij dat Tracébesluit voorziet in geluidschermen in de Bloemendalerpolder.

Door de gewijzigde marktomstandigheden is de financiële haalbaarheid van het Masterplan Bloemendalerpolder onder druk komen te staan. Daarom zijn door de Stuurgroep Bloemendalerpolder de mogelijkheden onderzocht om ook in de huidige economische situatie tot een goed en financieel haalbaar plan voor de gebiedsontwikkeling te komen. Als gevolg hiervan is de beoogde inrichting van de Bloemendalerpolder gewijzigd.

Het gebied waar bebouwing mogelijk wordt gemaakt, is in zuidelijke richting opgeschoven, waarmee het verder van de A1 komt te liggen. Vanwege de gewijzigde plannen in de Bloemendalerpolder zijn de in TB SAA 2011 voorziene geluidschermen langs de A1 ter plaatse te hoog. Er is aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd om te bepalen welke geluidschermen nodig zijn met het oog op de nieuwe bebouwingscontour.

De gewijzigde schermen zijn vastgelegd in dit TB SAA 2012 in artikel 4 en op de detailkaarten 05 en 06 bij dit Tracébesluit .

2.5 Verduidelijking kunstwerkzones

Artikel 2, lid 3 van het TB SAA maart 2011 bepaalt dat kunstwerken worden gerealiseerd binnen het op de tracékaarten aangeduide "Maatregelvlak Verkeersdoeleinden, zone Kunstwerken". Bij de voorbereiding van de realisatie van het Tracébesluit is onduidelijkheid ontstaan over wat hierbij nog onder kunstwerk wordt verstaan. Met kunstwerk wordt hier bedoeld de hoofdconstructie, dat wil zeggen de hoofdovertoppingen dan wel het gesloten deel van het kunstwerk. De overgangsconstructies naar de aarden baan, zoals aanbruggen, folieconstructies, keerwanden en stootplaten hoeven niet binnen de zone Kunstwerken gerealiseerd te worden. Dit TB SAA 2012 voorziet in een wijziging van de eerste volzin van artikel 2, lid 3 van het TB SAA maart 2011. Aan kunstwerken wordt toegevoegd dat het de hoofdconstructie betreft.

Deze toevoeging verduidelijkt waar de kunstwerkzones voor bedoeld zijn.

3 Geluidhinder, luchtkwaliteit, externe veiligheid en gezondheid

3.1 Geluidhinder

Het akoestisch onderzoek (bijlage 1) brengt voor vier delen de effecten van het nieuwe ontwerp in kaart. Het gaat daarbij om de volgende vier ontwerp-aanpassingen:

- Geen verhoging van de bestaande geluidsschermen op de Zeeburgerbrug bij de A10 en in de plaats daarvan hogere schermen ten noorden van de A1 bij Diemen Noord;
- Andere ligging van een verbindingsboog bij Knooppunt Muiderberg.
- Ander ontwerp van de tunnel in de A9 Gaasperdammerweg in Amsterdam Zuidoost;
- Andere toekomstige bebouwingsgrenzen van de nieuwbouw Bloemendalerpolder en andere inpassing van het aquaduct.

In onderstaande delen is voor de vier aanpassingen het effect voor geluid beschreven.

Naast een aanpassing van het ontwerp is ook het beleid van het ministerie van I&M en de geldende wet- en regelgeving voor geluid gewijzigd. Deze aanpassingen betreffen:

- Invoering van de "Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen" (Rdg) Wet geluidhinder waardoor op een andere wijze de afweging van de doelmatigheid van geluidmaatregelen plaats dient te vinden;
- Bijlage 1 van het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2006 voor de bepaling van de cumulatie van geluid van meerdere bronnen voor de situatie dat een hogere waarde wordt vastgesteld;
- De wijze waarop rekening wordt gehouden met de geluiddoelstellingen uit de Nota Mobiliteit (NoMo) voor woningen met een geluidbelasting hoger dan 63 dB.

In het onderzoek dat betrekking heeft op de vier ontwerp-aanpassingen is rekening gehouden met deze genoemde wijzigingen in beleid, wet- en regelgeving.

Wijzigen geluidsschermen nabij Diemen

Om de ophoging van het geluidsscherm op de Zeeburgerbrug, zoals die in het TB SAA maart 2011 staat weergegeven te kunnen realiseren moet een aparte draagconstructie worden gebouwd naast de bestaande Zeeburgerbrug. Vanwege de hoge kosten van deze constructie is aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd om na te gaan of de verhoging van het geluidsscherm op de Zeeburgerbrug kan komen te vervallen en welke schermmaatregelen daarvoor dan in de plaats moeten komen. Hierbij is rekening gehouden met de voorwaarden uit de overeenkomst tussen de gemeente Diemen en Rijkswaterstaat "Aanvullende overeenkomst Stroomlijnalternatief planstudie weg Schiphol – Amsterdam – Almere". Tevens is uitgegaan van de gekoppelde afspraken over de aanvullende geluidwerende voorzieningen langs de A1 en de A10 Oost in Diemen en Amsterdam. Deze afspraken zijn vastgelegd in een "Tweede aanvullende overeenkomst Stroomlijnalternatief Planstudie weg Schiphol – Amsterdam – Almere" van maart 2011. Ter compensatie van het niet kunnen realiseren van de schermophoging op de Zeeburgerbrug is nu een schermophoging ten noorden van de A1 nabij Diemen Noord voorzien.

Met deze wijziging wordt net als bij het TB SAA 2011 voor alle woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder en de afspraken uit de bestuurlijke overeenkomsten. Er is geen overschrijding van

stand still 2008. Voor het nieuwbouwplan Plantage De Sniep wordt de grenswaarde van 48 dB op alle locaties bereikt. Het aantal woningen met een geluidniveau van 48 dB of lager wordt ten opzichte van het TB SAA 2011 verder teruggebracht.

Wijzigen verbindingsboog knooppunt Muiderberg

De wijzigingen leiden ertoe dat de verbindingsboog vanuit Naarden richting Almere verder langs de A1 doorloopt en met een minder ruime boog richting de A6 gaat. Door deze wijziging gaat de ontwerpsnelheid op de verbindingsboog terug van 90 km/u naar 70 km/u. De schermen die in het TB SAA 2011 langs deze verbindingboog staan worden daardoor ook anders. Tevens wordt een deel van de geluidreductie gerealiseerd door een grondwerende constructie tussen de hoofdrijbaan van de A1 en de verbindingsboog. Door de aanpassing wijzigt ook het ontwerp van de lokale weg de Naardervaart.

In het TB SAA 2011 is een geluidsschermbaan langs het spoor opgenomen om overschrijdingen van de grenswaarden uit de Wet geluidhinder te voorkomen of terug te brengen. Net als bij het TB SAA 2011 is ook bij het gewijzigde ontwerp sprake van een resterende overschrijding van de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Aanvullende maatregelen - ten opzichte van het TB SAA 2011 - om deze overschrijding te voorkomen zijn doelmatig langs het spoor. Het in het TB SAA 2011 genoemde 1,0 m hoge scherm wordt aan de zijde van het 4,5 m hoge scherm over een lengte van 200 m verhoogd tot 4,0 m. Daardoor gaat de geluidbelasting verder omlaag en vervallen in Muiderberg een groot deel van de in het TB SAA 2011 vastgestelde hogere waarden vanwege de A6. Enkele hogere waarden worden met 1 dB verlaagd.

Door de andere ligging van de verbindingsboog is opnieuw de doelmatigheid van geluidmaatregelen bepaald. Overschrijdingen van de grenswaarde uit de Wet geluidhinder komen voor bij woningen aan de Amsterdamsestraatweg en de Meerkade. Voor deze woningen is de A1 de bepalende bron. Er zijn ook overschrijdingen vanwege de A6. Het gevolg van de wijzigingen is dat een uitbreiding van maatregelen ten opzichte van het TB SAA 2011 doelmatig is. Daardoor gaat de geluidbelasting verder omlaag en vervallen voor een groot deel de in het TB SAA 2011 genoemde hogere waarden van de woningen aan de Amsterdamsestraatweg vanwege de A1. Voor de adressen waar dit niet het geval is wordt de resterende overschrijding van de grenswaarde verlaagd met 2 tot 3 dB. De vast te stellen hogere waarden vanwege de A6 op de Amsterdamsestraatweg zijn veelal gelijk of worden 1 dB hoger. De geluidsbelasting van de A6 en de A1 samen bij deze woningen neemt ten opzichte van het TB SAA 2011 af.

Door de aanpassing van de Naardervaart is voor drie woningen aan de Amsterdamsestraatweg tevens sprake van een overschrijding van de grenswaarde uit de Wet geluidhinder vanwege deze weg. De geluidbelasting vanwege de Naardervaart is maximaal 51 dB. In het voorliggende TB SAA 2012 zijn net als in het TB SAA 2011 geen maatregelen ter beperking van deze overschrijding opgenomen. De toepassing van een geluidreducerende wegdekverharding over een lengte van 300 m is vanuit beheer en onderhoud ongewenst. De bepalende geluidbron voor deze woningen is het verkeer op de A1.

Wijzigen configuratie Gaasperdammertunnel

De wijzigingen bij de Gaasperdammertunnel leiden ertoe dat de tunnel ca. 8 m minder breed is dan in het onderzoek voor het TB SAA 2011. De mond van de tunnel is aan

het begin en aan het einde iets minder hoog. Deze aanpassing strekt zich uit aan beide uiteinden van de tunnel over een lengte van ca. 400 m. Daarnaast verschuift de zuidelijke toerit van de Kromwijkdreef bij de aansluiting met de A9 ongeveer 7 m naar het noorden. Tevens buigt de tunnel bij het viaduct voor de spoorlijn Amsterdam - Utrecht 13 m uit naar het zuiden. Daardoor kan de bestaande fundering van het spoorviaduct blijven bestaan. Deze uitbuiging is in totaal over een lengte van 500 m.

In het TB SAA 2011 zijn maatregelen beschreven om overschrijdingen van de grenswaarden uit de Wet geluidhinder te voorkomen of terug te brengen. Deze maatregelen betreffen aanleg van geluidreducerend asfalt en de aanleg van een 6 m hoog en 910 m lang geluidscherm aan de noordzijde van de A9 nabij de oostelijke tunnelmond. Net als bij het TB SAA 2011 is ook bij het gewijzigde ontwerp sprake van een resterende overschrijding van de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Aanvullende maatregelen ten opzichte van het TB SAA 2011 om deze overschrijding te voorkomen zijn doelmatig aan de zuidzijde van de A9 ter hoogte van de Stammerdijk. Het betreft een 1,5 m hoog en 307 m lang scherm. Door het gewijzigde ontwerp vervallen wel een groot deel van de vast te stellen hogere waarden nabij de westelijke tunnelopening. Nabij de toe- en afrit tussen de A9 en de Gooiseweg wordt voor één adres een nieuwe hogere waarde vastgesteld bij geprojecteerde nieuwbouw. Aan de oostelijke tunnelopening vervallen mede door het aanvullende scherm een groot deel van de hogere waarden en wordt het overige deel veelal lager. Voor twee woningen blijft de hogere waarde gelijk. Naast het aanvullende scherm zorgt ook het aangepaste ontwerp, waarbij de wisselstrook over een langer deel in de tunnel zit, voor een lager geluidniveau.

Het wijzigen van de geluidschermen bij de Bloemendalerpolder

In het TB SAA 2011 is uitgegaan van realisatie van nieuwe woningbouw in de Bloemendalerpolder. Daarbij is aangesloten bij de woningbouwcontour als opgenomen op de plankaart van het Streekplan Noord-Holland Zuid. Een streekplan heeft een niet bindend indicatief karakter. Op het moment van vaststellen van het Tracébesluit was nog geen wettelijke voorbereidingsprocedure gestart gericht op het daadwerkelijk vastleggen van de woningbouw in een ruimtelijk besluit (bestemmingsplan of inpassingsplan).

In het Tracébesluit van 14 september 2011 is besloten tot een aantal wijzigingen van ondergeschikte aarde ten opzichte van het Tracébesluit van 21 maart 2011. Voor het geluidscherm ten noorden van de A1 is een onjuiste vermelding van de hoogte gecorrigeerd.

Eind juni 2011 is door de stuurgroep Bloemendalerpolder bekendgemaakt dat het gebied van de Bloemendalerpolder op een andere manier wordt ingevuld. De woningen worden zo ver als mogelijk van de te verleggen A1 gebouwd. De gevolgen van deze andere invulling is dat de maatregelen zoals opgenomen in het genoemde TB SAA 2011 te omvangrijk zijn. Immers om de geluidniveaus van 48 dB en lager te garanderen, kan voor de verder van de A1 gelegen woningen met minder geluidschermen worden volstaan.

Dit heeft geleid tot een ander schermenpakket in de Bloemendalerpolder. Daarnaast zijn de schermen landschappelijk ingepast nabij het aquaduct in de Vecht. De gewijzigde schermen zijn beschreven in artikel 4 van het TB SAA 2012.

Met deze wijziging wordt net als bij het TB SAA 2011 voor alle woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder en de afspraken uit de bestuurlijke overeenkomsten. Er is geen overschrijding van stand still 2008. Tevens wordt voldaan aan de uitgangspunten uit de bestuurlijke overeenkomst, met uitzondering van ca. 10 Ha in de Bloemendalerpolder. Daar wordt de geluidgrens van 48 dB overschreden met maximaal 4 dB. Het verder verlengen van de schermen om deze overschrijding te voorkomen is niet effectief. De overschrijding van 48 dB bij de Bloemendalerpolder is nergens boven de maximaal te ontheffen grenswaarde. Daardoor is deze overschrijding geen belemmering tot het bouwen van woningen.

3.2 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Op grond van artikel 5.16 eerste lid, onder d juncto tweede lid, onder d, van de Wet milieubeheer (hierna te noemen Wm) kan een Tracébesluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden vastgesteld indien dat Tracébesluit betrekking heeft op een project dat is genoemd of beschreven in, dan wel past of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13 eerste lid, vastgesteld programma. Dit programma betreft het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Het project in het NSL

Het project A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) (IB-nummer 1003) is opgenomen in de NSL-melding rijkswegennet 2011 d.d. 14 april 2010 met kenmerk IENM/BSK-2011/53548, aangevuld op 13 mei 2011, waarmee de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu conform de wijzigingsprocedure NSL op 1 juni 2011 (kenmerk DGM/K&L2011047449) heeft ingestemd. Met het afgeven van de beschikking is de beschrijving van de kenmerken van het project in de overeenstemming gebracht met het TB SAA 2011.

Op 7 mei 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu bij brief een melding gedaan met kenmerk IenM/BSK-2012/75578. Met deze melding heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu conform de wijzigingsprocedure NSL op 12 juni 2012 (kenmerk IenM/BSK-2012/107674) ingestemd. Deze melding voorziet in de wijziging van de configuratie van de Gaasperdammertunnel van vier naar vijf buizen, waarbij de middelste buis is bestemd voor de wisselstrook, de tweede en de vierde buis bestemd zijn voor het doorgaande verkeer op de A9 en de parallelbuizen een functie hebben voor het in- en uitvoegend verkeer van en naar het onderliggend wegennet (Amsterdam Zuid-oost).

Na het afgeven van bovengenoemde beschikking staat het project met de volgende kenmerken in het NSL opgenomen:

- wegnummer en A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere MIRT;
projectnaam:
- bevoegd gezag: Ministerie van I&M;
- type: 3 (infrastructuur);
- ligging (al dan A1 van km 4,5 tot km 16,9
niet in A2 van km 30,5 tot km 37,4
coördinaten): A6 van km 41,7 tot km 63,0
A9 van km 6,5 tot km 11,5

A9 van km 22,1 tot km 32,6
A10 van km 11,0 tot km 15,6

- omvang:

- A9 knooppunt Badhoevedorp - knooppunt Holendrecht: deels 2x4 en deels 2x5 of 2x6 rijstroken; wisselstrook (van km 24,7 – km 23,3)
- A9 knooppunt Holendrecht - Gaasperdammertunnel: 2x3 rijstroken, wisselbaan met 1 rijstrook (van km 11,0 – km 10,2), weefvak, uitbreiding in- en uitvoegstroken van en naar de Muntbergweg (S111)
- A9 Gaasperdammertunnel - knooppunt Diemen: 2x5 rijstroken plus een wisselbaan met 1 rijstrook (km 7,2 – km 6,5)
- A10 knooppunt Amstel – Middenweg (S113): zuidelijke rijbaan: deels 4, deels 5 rijstroken, deels 4 rijstroken plus een weefstrook; noordelijke rijbaan: deels 4 rijstroken, deels 4 rijstroken plus een weefstrook.
- A10 Middenweg (S113) - knooppunt Watergraafsmeer: 2 x hoofdrijbaan met 3 rijstroken en een parallelbaan met 2 rijstroken en 1 weefstrook.
- A1 knooppunt Watergraafsmeer - het knooppunt Diemen: zuidelijke rijbaan: deels 5, deels 4 rijstroken, deels 4 rijstroken plus 2 weefstroken; noordelijke rijbaan: deels 5, deels 4 rijstroken
- A1 Knooppunt Diemen – knooppunt Muiderberg: deels 2x5, deels 2x6 rijstroken, deels realisatie van parallelbanen, wisselbaan met 2 rijstroken,
- Nieuwe aansluiting voor Muiden en Weesp in de Bloemendalerpolder ter vervanging van aansluitingen Muiderslot en Muiden
- A6 Knooppunt Muiderberg – nieuw knooppunt de Hoge Ring (km 62.9): wisselbaan met 2 rijstroken. Tussen Hollandse Brug en de afslag Almere-Centrum, zuidelijke rijbaan: deels hoofdrijbaan 2 rijstroken en parallelbaan 2, 3 of 4 rijstroken, en deels 4 rijstroken; noordelijke hoofdrijbaan deels 4, deels 5 rijstroken, deels hoofdrijbaan 2 rijstroken en parallelbaan 3 of 4 rijstroken.
- Nieuw knooppunt A6 ter plaatse van de Hoge Ring (Almere) ter vervanging van de aansluiting Almere Stad-West
- Nieuw knooppunt de Hoge Ring (km 62.9) – knooppunt Almere: 2 x hoofdrijbaan met 2 rijstroken en parallelbaan met 2 rijstroken.
- Nieuwe aansluitingen Almere Haven Oost en Almere Haven West ter vervanging van aansluiting Almere Haven
- Knooppunt Almere – km 63,0: deels 2 x 3 rijstroken, deels 2 x hoofdrijbaan met 2 rijstroken en parallelbaan met 1 of 2 rijstroken
- Reconstructie knooppunten Holendrecht, Diemen, Watergraafsmeer, Muiderberg en Almere
- Vrije busbaan vanaf de Hollandse Brug tot aan de nieuwe aansluiting Googweg (in beide richtingen)TB 2010

Er zijn 2 tunneltracés in dit project opgenomen, te weten de Keizer

Kareltunnel (ter hoogte van Amstelveen, westelijk gedeelte 4 buizen, oostelijk 2 buizen, ca 1,8 km) en de Gaasperdammertunnel (ter hoogte van de Bijlmer en Gaasperdam).

Ligging Keizer Kareltunnel: ter hoogte van Amstelveen, westelijk gedeelte 4 buizen, oostelijk 2 buizen, ca 1,8 km. Ingang 2 noordbuizen en 2 zuidbuizen (aan westelijke zijde) op km 29,4 (buizen verspringen); eindpunt is voor beide buizen op km 27,6

Ligging Gaasperdammertunnel: de A9 wordt ten oosten van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht in een tunnel gelegd met 5 buizen. De lengte van de tunnel is ca. 3 km, van km 10,2 tot km 7,2/7,7 (oostzijde heeft versprongen tunnelmonden).

De tunnel bestaat uit 5 buizen. De middelste buis is bestemd voor de wisselstrook, de tweede en de vierde buis zijn bestemd voor het doorgaande verkeer op de A9. De parallelbuizen hebben een functie voor het in- en uitvoegend verkeer van en naar het onderliggend wegennet (Amsterdam Zuid-oost).

- datum toonaangevend besluit: Tracebesluit 2011
- datum ingebruikname: 2020

De projectkenmerken, zoals beschreven in dit TB SAA 2012, komen overeen met de in het NSL opgenomen projectkenmerken, inclusief de NSL melding rijkswegen d.d. 7 mei 2012.

Overigens is in het NSL de verplichting opgenomen om jaarlijks te controleren of grenswaarden niet worden overschreden. Deze monitoring, die van groot gewicht is binnen het programma, biedt daarmee een extra waarborg dat tijdig aan de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ wordt voldaan. Indien uit de monitoring blijkt dat niet tijdig aan de grenswaarden zal worden voldaan, zullen in het kader van het NSL aanvullende maatregelen worden genomen.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande, past dit TB SAA 2012 binnen het NSL en is het daarmee in elk geval niet in strijd. Het TB SAA 2012 kan daarom, voor wat betreft het onderdeel luchtkwaliteit, worden vastgesteld met toepassing van artikel 5.16, eerste lid, onder d, juncto artikel 5.16, tweede lid, onder d, van de Wet milieubeheer.

3.3 Externe veiligheid

Om de invloed van de wijzigingen op de externe veiligheid te bepalen, zijn aanvullende beschouwingen gemaakt (Notitie Tracebesluit SAA- aanvullende beschouwing Externe veiligheid, Tauw, 19 april 2012) (bijlage 2). Hieruit blijkt het volgende:

Wijzigen geluidschermen nabij Diemen en bij de Bloemendalerpolder

Wijzigingen met betrekking tot geluidsschermen zijn niet van invloed op de berekeningsresultaten van externe veiligheidsrisico's. Hoewel het voorstelbaar is dat

geluidsschermen een zekere mate van bescherming bieden, kan de effectiviteit ervan niet met zekerheid worden ingeschat. Om deze reden worden geluidsschermen dan ook niet meegenomen in de bepaling van externe veiligheidsrisico's. Het wijzigen van geluidsschermen is daarom niet van invloed op de berekeningsresultaten voor externe veiligheid.

Wijzigen verbindingsboog knooppunt Muiderberg

De wijziging van de verbindingsboog bij knooppunt Muiderberg heeft geen noemenswaardige gevolgen voor de berekeningsresultaten van externe veiligheidsrisico's. Doordat de verbindingsboog verder van de bebouwing af komt te liggen, zal het groepsrisico lager worden. Op de hoogte van het plaatsgebonden risico, zal het wijzigen van de verbindingsboog geen invloed hebben.

Wijzigen configuratie Gaasperdammertunnel

Voor de beoordeling van de wijzigingen van de Gaasperdammertunnel zijn aanvullende berekeningen uitgevoerd (Notitie Tracebesluit SAA- aanvullende beschouwing Externe veiligheid, Tauw, 19 april 2012). Hieruit blijkt dat deze wijzigingen geen noemenswaardige gevolgen hebben voor de beoordeling van het aspect externe veiligheid. Voor zowel het plaatsgevonden risico als het groepsrisico komen de resultaten overeen met die van het externe veiligheidsonderzoek uit 2010. Om deze reden is het ook niet nodig de eerder opgestelde groepsrisicoverantwoording te herzien.

4 Natuur

4.1 Natuurbeschermingswet

Om te bepalen in hoeverre de voorgenomen wijzigingen van invloed zijn op de resultaten van de Toets Natuurbeschermingswet (incl. Passende Beoordeling) die ten behoeve van het TB SAA 2011 is opgesteld, is een aanvulling op deze toets Natuurbeschermingswet opgesteld (zie bijlage 3). Uit deze aanvulling blijkt dat de wijzigingen zoals beschreven in dit TB SAA 2012 niet leiden tot (significant) negatieve effecten op Natura 2000-gebieden en/of schadelijke effecten op beschermde Natuurmonumenten. Aanvullende mitigerende maatregelen ten opzichte van het TB SAA van maart 2011 zijn dan ook niet nodig.

4.2 Effecten op EHS

De in dit TB SAA 2012 vervatte wijzigingen leiden niet tot andere aantasting van Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en weidevogelgebieden dan beschreven in de 'Toetsing EHS' die ten behoeve van het TB SAA van maart 2011 is opgesteld. Aanvullende mitigerende en compenserende maatregelen kunnen dan ook achterwege blijven.

4.3 Flora- en faunawet (soorten)

In het kader van de 'Natuurtoets Flora en Fauna' die ten behoeve van het TB SAA van maart 2011 is opgesteld, is een onderzoeksgebied gehanteerd van minimaal 100 meter vanaf het plangebied. De voorgenomen wijzigingen vinden plaats binnen het onderzoeksgebied dat destijds is onderzocht en leiden in het kader van de Flora- en faunawet niet tot andere effecten dan reeds beschreven in H5.5 van de Toelichting van het TB van maart 2011. Aanvullende mitigerende en compenserende maatregelen kunnen dan ook achterwege blijven.

5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

5.1 Archeologie

De voorgenomen wijzigingen bevinden zich binnen het onderzoeksgebied dat voor het TB SAA van maart 2011 voor het aspect archeologie is onderzocht. De wijzigingen leiden voor het aspect archeologie dan ook niet tot andere aanbevelingen dan reeds beschreven in H6.3.4 en H6.3.5 van de Toelichting van het TB van maart 2011.

6 Bodem en water

6.1 Bodem

Zoals beschreven in H7.1.3 van de Toelichting van het TB van maart 2011 zal het gehele tracé voorafgaand aan de werkzaamheden verkennend en indien nodig nader onderzocht worden. Er zal beoordeeld worden of op de betreffende locatie daadwerkelijk sprake is van bodemverontreiniging. Deze wordt dan, indien nodig, eerst gesaneerd voordat de nieuwe infrastructuur kan worden aangelegd. Voor de licht en matig verontreinigde grond geldt dat deze vervolgens nog onderzocht dient te worden conform de regels van het Besluit bodemkwaliteit. De voorgenomen wijzigingen leiden voor het aspect bodem niet tot andere maatregelen dan reeds beschreven in H7.1.3 van de Toelichting van het TB van maart 2011.

Door de wijziging van het ontwerp bij knooppunt Muiderberg loopt het tracé weliswaar nog steeds over de bodemsaneringslocatie 'De Lepelaar' (de grond is gesaneerd middels een bovenafdichting), maar is het niet meer noodzakelijk om door de afdichting heen in de onderliggende verontreinigde grond te graven en/of te heien.

6.2 Water

Ten aanzien van de wijziging van de Gaasperdammertunnel heeft in het kader van de Watertoets overleg plaats gehad met Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, vertegenwoordigd door Waternet. De wijziging van de Gaasperdammertunnel heeft een beperkte invloed op het aantal ha te dempen oppervlaktewater.

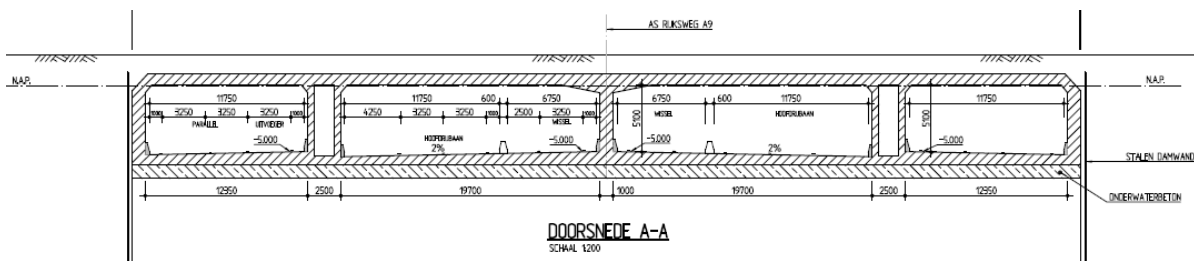
In de nota Watercompensatie Gaasperdammertunnel van 28 maart 2012 (bijlage 4) is onderzocht wat de gevolgen ten aanzien van watercompensatie zijn van de wijziging van de tunnel. De wijziging van de Gaasperdammertunnel heeft beperkte invloed op de toename van het verhard oppervlak. Het ontwerp is dusdanig veranderd dat de toename van verharding in dit nieuwe ontwerp ten opzichte van het TB is verminderd. De tunnel is smaller geworden, waardoor het tunneldak kleiner is, wat tot de grootste afname van compensatieopgave resulteert in PEILAG 40 (Bijlmer-Zuid). In PEILAG 21 (Bijlmer) zijn een aantal taluds veranderd. Dit heeft als oorzaak dat in dit peilvak een toename van waterdemping te zien is.

7 Verkeersveiligheid

De huidige maximumsnelheid in de verbindingsboog knooppunt Muiderberg in de richting van Almere is 70 km/u. Ook in het nieuwe ontwerp voldoet de verbindingsboog aan de ontwerp-richtlijnen voor het ontwerp van autosnelwegen bij een snelheid van 70 km/u.

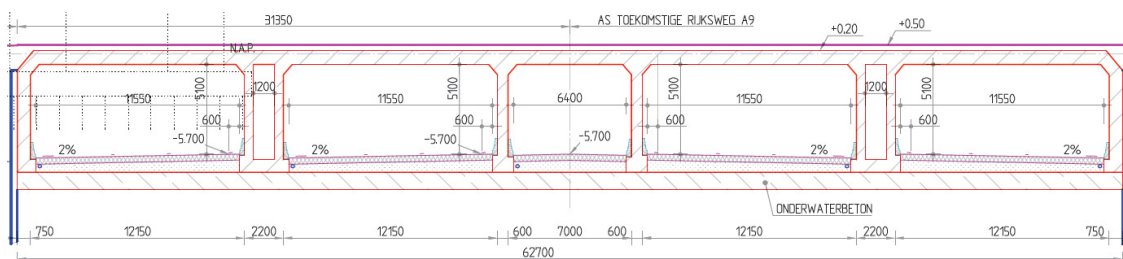
8 Tunnelveiligheid

Artikel 1, lid 1, van dit TB SAA 2012 voorziet in een gewijzigde uitvoering van de Gaasperdammertunnel ten opzichte van het Tracébesluit van 21 maart 2011. In verband met het aspect tunnelveiligheid is van belang dat de configuratie van de rijbanen in de tunnel wijzigt. In het Tracébesluit van 21 maart 2011 was sprake van 2 buizen voor de hoofdrijbanen en 2 buizen voor de parallelrijbanen, waarbij in de buizen voor de hoofdrijbanen telkens (naast de 2 reguliere rijstroken) 1 wisselstrook voorzien was, zoals in figuur 8.1 is weergegeven. Om uitwisseling van verkeer tussen de reguliere rijstroken en de wisselstrook te voorkomen, was in een rijstrookscheiding door middel van een barrier voorzien.



Figuur 8.1: configuratie Gaasperdammertunnel zoals voorzien in Tracébesluit 21 maart 2011

De gewijzigde tunnel bestaat uit 2 buizen voor de hoofdrijbanen en 2 buizen voor de parallelrijbanen, en krijgt daarnaast een aparte buis met een wisselrijstrook, zoals in figuur 8.2 staat weergegeven. De gewijzigde tunnel krijgt ook 2 middentunnelkanalen (telkens tussen de buis voor de hoofdrijbaan en de buis voor de parallelrijbaan). Deze middentunnelkanalen zijn ook vanuit de buis met de wisselstrook bereikbaar, doordat beide wanden van die buis om de 100 meter worden voorzien van aanvals- en vluchtdeuren.



Figuur 8.2: gewijzigde configuratie Gaasperdammertunnel

Bij deze wijziging zijn de uitgangspunten van de VRC (Veiligheidsrichtlijnen deel C, versie januari 2004, met aanvullingen 2006, van het Steunpunt Tunnelveiligheid) aangehouden.

De wijziging zorgt ervoor dat de tunnel circa 8,6 meter smaller kan worden, met behoud van de voorziene functionaliteit. Dat betekent een financiële besparing. Het

vermindert ook de impact van het project qua ruimtebeslag. Bovendien wordt een knelpunt uit het oogpunt van tunnelveiligheid opgelost. In de oorspronkelijke configuratie moesten tunnelgebruikers en hulpdiensten in geval van een calamiteit op de wisselstrook over een barrier heen klimmen om (via de 2 hoofdrijstroken) het middentunnelkanaal te bereiken. In de gewijzigde configuratie kan bij een calamiteit op de wisselstroken via de aanvals- en vluchtdeuren eenvoudig de aanliggende tunnelbuis worden bereikt (en indien nodig van daaruit het middentunnelkanaal).

Vanwege de wijziging in de uitvoering van de tunnel, is een nieuw tunnelveiligheidsplan opgesteld, dit plan is opgenomen als bijlage 5 bij deze Toelichting. Onderdeel van dat tunnelveiligheidsplan is een nieuwe risicoanalyse. Die bestaat uit een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) en een (kwalitatieve) scenarioanalyse. Uit de kwantitatieve risicoanalyse volgt dat de gewijzigde tunnel voldoet aan de toetsingscriteria voor het persoonlijke risico en het groepsrisico. Al met al toont de risicoanalyse aan dat de tunnel veilig kan worden uitgevoerd. Dat wordt ook bevestigd door de veiligheidsbeambte, die bij het opstellen van het tunnelveiligheidsplan betrokken is geweest.

De Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Warvw) bepaalt op dit moment nog dat de tunnelbeheerder advies vraagt aan de Commissie voor de Tunnelveiligheid over het tunnelveiligheidsplan. Er is echter een wijziging van de (Warvw) aanhangig, die voorziet in het afschaffen van de Commissie voor de Tunnelveiligheid. Dat betekent dat de tunnelbeheerder over het tunnelveiligheidsplan ook geen advies meer behoeft te vragen. Het toetsingskader voor tunnelveiligheid voor Tracébesluiten is vooruitlopend op de aanpassing van de Warvw reeds gewijzigd. In de tracéwet zoals die per 1 januari 2012 geldt (en die van toepassing is op dit TB SAA 2012) is de eis dat moet worden beschreven op welke wijze rekening is gehouden met het advies over het tunnelveiligheidsplan van de Commissie voor de Tunnelveiligheid, komen te vervallen. Omdat ervan wordt uitgegaan dat de wijziging van de Warvw in werking zal zijn wanneer het TB SAA 2012 wordt vastgesteld, is in dat licht geen advies van de Commissie voor de Tunnelveiligheid vereist voor de vaststelling van het TB SAA 2012.

9 Opleveringstoets

Vanwege de recente wijziging per 1 januari 2012 van de Tracéwet moet de minister van Infrastructuur en Milieu in het tracébesluit aangeven voor welke aspecten een opleveringstoets wordt uitgevoerd. De opleveringstoets dient ertoe aanvullend vertrouwen te geven dat ook (direct) na realisatie van de wegaanpassingen aan geldende milieunormen wordt voldaan.

Ten aanzien van het TB SAA 2012 zal een opleveringstoets worden uitgevoerd voor het aspect geluid. Dit TB SAA 2012 heeft een geringe invloed op de overige milieuaspecten.

Tegelijk met de eerstvolgende halfjaarlijkse voortgangsrapportage voor alle lopende wegenprojecten zullen de onderzoeksresultaten van de opleveringstoets aan de Tweede Kamer en de betrokken bestuursorganen worden gecommuniceerd.

10 Verdere procedure

De vervolprocedure om te komen tot een Tracébesluit is als volgt:

Zienswijzen op Ontwerp-Tracébesluit

De Minister van Infrastructuur en milieu zendt het Ontwerp-Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere (2012) toe aan de betrokken overheden.

Bovendien ontvangen de gebruikers van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen waarvoor volgens het Ontwerp-Tracébesluit het voornemen bestaat om straks in het Tracébesluit een hogere waarde vast te stellen het Ontwerp-Tracébesluit dan wel de strekking ervan, met de onderdelen van het Ontwerp-Tracébesluit die voor betrokkene redelijkerwijs van belang zijn.

Het Ontwerp-Tracébesluit wordt zes weken ter inzage gelegd bij:

- Het gemeentehuis van de gemeenten Amsterdam, Diemen, Muiden, Naarden en Weesp;
- Het stadsdeelkantoor van het stadsdeel Oost-Watergraafsmeer en het stadsdeel Zuidoost in de gemeente Amsterdam;
- Het provinciehuis van de provincie Noord-Holland;
- Het kantoor van Rijkswaterstaat dienst Noord-Holland (Haarlem) en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (in de eigen openbare bibliotheek in Den Haag);
- Het kantoor van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (Amsterdam);
- Het kantoor van de stadsregio Amsterdam;

U kunt het Ontwerp-Tracébesluit ook inzien op www.centrumpp.nl.

Ingevolge artikel 6.13 van de Algemene wet bestuursrecht kan geen beroep bij de bestuursrechter worden ingesteld tegen het Tracébesluit door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen zienswijze heeft ingediend tegen dit Ontwerp-Tracébesluit.

Gedurende zes weken met ingang van de dag van ter inzage legging kan iedereen zijn zienswijze over het Ontwerp-Tracébesluit naar voren brengen. Wij ontvangen uw zienswijze bij voorkeur digitaal. Dat kan via www.centrumpp.nl. U kunt ons ook schrijven:

Centrum Publieksparticipatie, O.v.v. Ontwerp-Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere (2012), Postbus 30316, 2500 GH Den Haag.

Naast het geven van een schriftelijke reactie kan een zienswijze op het Ontwerp-Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere ook mondeling naar voren worden gebracht.

Tracébesluit

Aan de hand van de binnengekomen inspraakreacties stelt de minister van Infrastructuur en Milieu het definitieve Tracébesluit vast. Dit besluit dient binnen vijf maanden na de terinzagelegging van het Ontwerp-Tracébesluit te worden genomen. Het Tracébesluit wordt toegezonden aan de betrokken bestuursorganen, waar het - onder meer - ook ter inzage wordt gelegd.

Belanghebbenden die op het Ontwerp-Tracébesluit zienswijzen hebben ingediend, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij daarop geen zienswijzen naar voren hebben gebracht, hebben de mogelijkheid om binnen zes weken na de bekendmaking van het Tracébesluit beroep aan te tekenen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze rechter beslist in enige en hoogste instantie over de ingestelde beroepen.

In tabel 9.1 zijn de diverse beslismomenten samengevat.

Activiteit
Toezending Ontwerp-Tracébesluit aan betrokken bestuursorganen
Bekendmaking en ter inzage legging Ontwerp-Tracébesluit
Inspraak (voor een ieder en gedurende 6 weken)
Vaststellen Tracébesluit door bevoegd gezag
Toezending Tracébesluit aan betrokken bestuursorganen
Bekendmaking en ter inzage legging Tracébesluit
Beroepsmogelijkheid belanghebbenden bij Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Bijlagen

1. Akoestisch onderzoek d.d. 14 juni 2012
2. Aanvullende beschouwing Externe veiligheid d.d. 30 mei 2012
3. Aanvulling toets Natuurbeschermingswet d.d. 30 mei 2012
4. Nota Watercompensatie Gaasperdammertunnel d.d. 30 mei 2012
5. Tunnelveiligheidsplan Gaasperdammertunnel d.d. 1 juni 2012