



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Nota van Antwoord

Notitie Reikwijdte en Detailniveau
PHS Amsterdam Centraal



Inleiding

Voor u ligt de Nota van Antwoord 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau PHS Amsterdam Centraal'. Gedurende de periode van 22 september 2016 tot en met 2 november 2016 heeft de notitie reikwijdte en detailniveau overeenkomstig de Wet milieubeheer ter inzage gelegen. Op 12 en 20 oktober 2016 hebben er tevens informatiebijeenkomsten plaatsgevonden om een ieder in de gelegenheid te stellen zich nader te informeren over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de mer-procedure die voor het project PHS Amsterdam Centraal wordt doorlopen.

Gedurende zes weken kon gereageerd worden op de inhoud van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Ook de diverse bestuurlijke organen konden schriftelijk reageren. De gemeentes Amsterdam en Ouder Amstel hebben hiervan gebruik gemaakt. Er zijn in het totaal 40 inspraakreacties ingediend op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau PHS Amsterdam Centraal.

In deze Nota van Antwoord staan de ontvangen zienswijzen samengevat weergegeven met daarbij een reactie van de staatssecretaris van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu hoe de opmerking wordt meegenomen in het op te stellen milieueffectrapport (MER).

In Bijlage 1 staan in kolom 1 de nummers te vinden zoals deze in onderhavige Nota van Antwoord worden gehanteerd. In kolom 2 is het unieke nummer aangegeven die elke indiener heeft gekregen na het indienen van een reactie door het Platform Participatie.

Er is in deze nota voor gekozen om elke zienswijze afzonderlijk te beantwoorden. Veel indieners van een zienswijze zijn in hun reactie op meer dan één onderwerp ingegaan. Desalniettemin zijn in een aantal zienswijzen dezelfde of nagenoeg dezelfde onderwerpen naar voren gebracht. In dat geval is alleen de eerste zienswijzen inhoudelijk beantwoord. Bij de overige zienswijzen met hetzelfde onderwerp is verwezen naar het antwoord op deze eerste zienswijze.

Ook de Commissie mer is om een advies reikwijdte en detailniveau gevraagd. Dit advies is op 8 december 2016 uitgebracht (vindbaar op de website van de Commissie mer, onder projectnummer: 3141). Dit advies wordt bij het opstellen van het MER betrokken.

1 Indiener wil weten wat het effect van trillingen van zware goederentreinen op gezondheid is. Dit aangezien de frequentie van het aantal goederentreinen wordt verhoogd.

De (toename) van trillingshinder wordt getoetst aan de Beleidsregel trillingshinder spoor (Bts). In het MER wordt, op basis van modelberekeningen en metingen, de huidige en de toekomstige trillingshinder bepaald. Om de effecten van het project in beeld te brengen, wordt ook de toename van het aantal gehinderde personen in beeld gebracht en vergeleken met de referentiesituatie.

De voorgenomen activiteit kan leiden tot gezondheidseffecten. Als handreiking om gezondheidseffecten in beeld te brengen wordt gebruik gemaakt van het Handboek Gezondheidseffectscreening Stad & Milieu, opgesteld door de voormalige ministeries van VWS en VROM. Bij de toetsing van de gezondheidseffecten wordt onderzoek gedaan naar de gezondheidseffecten als gevolg van de blootstelling aan geluid, de verslechtering van de luchtkwaliteit en de mogelijk toegenomen risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Er is op dit moment geen kennis over de relatie tussen trillingen en gezondheid. Tenslotte kan nog worden vermeld dat de toename van het aantal goederentreinen een autonome ontwikkeling is. Dit betekent dat ook zonder het project PHS Amsterdam er een toename in het aantal goederentreinen zou zijn opgetreden. Een en ander staat ook zo aangegeven in tabel 4.1 van de NRD.

2 Indiener wil weten wat het effect is van de toename van het aantal treinen op geluid – met name op het traject Station Duivendrecht - Amsterdam Amstel – en wil weten welke maatregelen mogelijk zijn en worden genomen.

In het MER wordt op basis van een (wettelijk voorgeschreven) geluidmodel berekend of in de projectsituatie (dat is de situatie ná voltooiing van het project) de zogenoemde geluidproductieplafonds (GPP's) worden overschreden. De GPP's zijn maximale geluidwaarden die het railverkeer mag veroorzaken. Als uit het onderzoek blijkt dat deze GPP's worden overschreden, dan wordt vervolgens onderzocht welke maatregelen nodig zijn om de geluidbelasting op geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen terug te brengen tot de op dit moment toegestane geluidbelasting. De maatregelen kunnen raildempers zijn (rubberen blokken aan de spoorstaven) maar ook geluidschermen.

Daarbij wordt ook onderzocht of de mogelijke maatregelen 'doelmatig' zijn. Door middel van het doelmatigheidscriterium wordt een afweging gemaakt of het treffen van een (combinatie van) maatregel (en) opweegt tegen de kosten die hiermee gemoeid zijn. Deze afweging is nodig om te voorkomen dat hoge kosten voor een geluidreducerende maatregel (zoals een hoog geluidscherm) worden gemaakt om slechts enkele woningen af te schermen. Als er doelmatige maatregelen mogelijk zijn, dan zullen deze in beginsel ook worden getroffen. Wanneer dit niet het geval is, wordt een gevelonderzoek gedaan om te onderzoeken of maatregelen aan de gevel nodig zijn.

Het doelmatigheidscriterium is bedoeld om een objectieve en controleerbare afweging te maken en is wettelijk verankerd in de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

3 Indiener meent dat er geluidmaatregelen moeten worden genomen langs de Celebesstraat ter hoogte van de Borneostraat.

In 2010 is het geluidsaneringsprogramma "Celebesstraat en Pontanusstraat en omgeving Amsterdam" vastgesteld. Hieruit blijkt dat er onder meer geluidmaatregelen getroffen moeten worden tussen (globaal) Celebesstraat 1 en Celebesstraat 80 in de vorm van het toepassen van geluidreducerende maatregelen aan de spoorweg en een geluidscherm met een hoogte van 4 meter.

In de loop van 2017 worden raildempers bevestigd aan de spoorstaven. De raildempers leiden tot een geluidsafname van 3 dB(A), wat een halvering betekent van het ervaren geluidsniveau. Zodra de exacte planning bekend is, worden de bewoners geïnformeerd per brief.

Wat betreft de geluidschermen vindt eerst afstemming plaats met het project PHS Amsterdam Centraal. Zoals u hebt kunnen lezen in de Notitie Reikwijdte en Detail wordt voor dit project in het MER berekend of in de situatie ná voltooiing van het project de GPP's worden overschreden. Als uit het onderzoek blijkt dat deze GPP's worden overschreden, dan wordt vervolgens onderzocht welke maatregelen nodig zijn om de geluidbelasting op geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen terug te brengen tot de op dit moment toegestane geluidbelasting.

Dan kan blijken dat de afmeting van de in 2010 toegezegde geluidschermen aangepast moet worden. Het akoestisch onderzoek wordt medio 2017 afgerond.

De gemeente Amsterdam stelt een Ruimtelijk Kader op. Daarin worden onder meer de inpassingseisen (hoogte, materiaal, kleur, etc) waaraan een geluidscherm in Amsterdam moet voldoen opgenomen. Zodra het akoestisch onderzoek is afgerond en het Ruimtelijk Kader is vastgesteld worden de bewoners geïnformeerd over de uitvoering van het project. Naar verwachting worden de geluidschermen niet eerder dan in 2020 gerealiseerd.

4 A. Indiener vreest voor meer trillingen en daarmee gepaard gaande aantasting van de leefbaarheid in de woning en voor waardevermindering van de panden. Gesteld wordt dat de staat van de gevel voor en na PHS moet worden geïnventariseerd.

Ten behoeve van het MER wordt een trillingsonderzoek op basis van de Bts uitgevoerd. Het onderzoek richt zich in deze op hinder door trillingen voor personen in gebouwen. Als eerste stap wordt een zone bepaald waarbinnen de kans bestaat op overschrijding van de streef- en grenswaarden voor trillingshinder. Binnen deze zone zal de huidige situatie worden geïnventariseerd met het oog op het aantal gebouwen en het type gebouwen in de spoorzone. Deze inventarisatie resulteert in een tabel met alle adressen waar mogelijk een overschrijding kan ontstaan. Vervolgens worden de adressen geclusterd in groepen woningen die met elkaar vergelijkbaar zijn in aspecten als: het bouwjaar en de bouwwijze van de woningen, de grondsoort en de afstand tot het spoor. Bij maatgevende woningen in een groep van woningen worden trillingsmetingen verricht om de huidige maximale en gemiddelde trillingsterkte te bepalen.

Met behulp van metingen kan de huidige maximale en gemiddelde trillingssterkte per wooncluster worden bepaald. In het trillingsonderzoek worden op verschillende locaties trillingsmetingen uitgevoerd. Door metingen van de trillingssterkte kan worden berekend of het waarschijnlijk is dat er in de toekomstige situatie trillingshinder zal optreden en eventueel trillingsschade zal kunnen ontstaan door de spoorlijn.

De huidige en toekomstige trillingssterkten worden getoetst aan de Bts. Indien er overschrijdingen van streef- of grenswaarden worden verwacht, wordt in het onderzoek bepaald of er doelmatige mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn. In eerste instantie wordt gekeken naar maatregelen bij de bron, dan naar maatregelen tussen de bron en de ontvanger en als laatste naar maatregelen bij de ontvanger. Voor elke soort van maatregel wordt bepaald of de maatregel doelmatig is. Deze doelmatigheidsafweging bestaat uit een vergelijking van de kosten van het aanbrengen van de maatregel enerzijds en het effect (de baat) dat van de maatregel verwacht kan worden anderzijds. Het wel of niet nemen van de maatregelen zal hierbij worden gemotiveerd.

Tijdens de bouwfase zal worden onderzocht of werkzaamheden (zoals het inheien en/of intrillen van funderingspalen) tot trillingsschade zullen leiden. Hierbij zal gebruik worden gemaakt van SBR-Richtlijn A. In deze richtlijn zijn grenswaarden opgenomen om schade aan gebouwen te voorkomen. Omdat schade pas bij zeer hoge trillingsniveaus optreedt, vindt deze richtlijn vooral zijn toepassing voor de beoordeling van bouwwerkzaamheden in de realisatiefase van een project.

B. Voor de waardevermindering moet volgens Indiener een juridische regeling worden getroffen.

In het MER wordt voor verschillende thema's de effecten van verschillende varianten onderzocht op milieuaspecten als geluid en trillingen. Uiteindelijk zal over het project worden besloten middels een zogenoemd Tracébesluit. Nadat het Tracébesluit vastgesteld is, kan bepaald worden of indiener in aanmerking komt voor een schadevergoeding, als bedoeld in artikel 22 van de Tracéwet. Dit is de geëigende juridische regeling die hiervoor beschikbaar is.

Mocht er sprake zijn van schade ten gevolge van het Tracébesluit, die redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste van indiener behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, dan kent de minister van Infrastructuur en Milieu u op verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe (zie artikel 22 van de Tracéwet). Wet en jurisprudentie bepalen of er sprake is van schade die voor vergoeding in aanmerking komt.

C. Indiener meent dat de luchtverontreiniging (fijnstof) en de geluidsoverlast zal toenemen en wil graag lucht- en geluidsmetingen uitgevoerd hebben voor de huidige en in de toekomstige situatie.

In het MER wordt, op basis van modelberekeningen, de huidige en de toekomstige luchtkwaliteit en geluidssituatie bepaald. Dit is de gebruikelijke methode. Met metingen kan geen uitspraak worden gedaan over toekomstige situaties.

D. Indiener wil graag dat belanghebbenden goed worden geïnformeerd mede over de uit te voeren onderzoeken voor en na invoering van PHS.

Het informeren van belanghebbenden is belangrijk en heeft daarom veel aandacht. Het project zal de komende jaren op diverse manieren actief communiceren met de publieke omgeving van het projectgebied. Hiertoe wordt de projectwebsite continu geactualiseerd en worden er regelmatig informatiebijeenkomsten georganiseerd. Daarnaast wordt er een online discussieforum gecreëerd en worden er desgewenst keukentafelgesprekken met belanghebbenden gevoerd. De informatiebijeenkomsten worden vooral rond formele momenten (MER/OTB/TB) en na afronding van (omgevings)onderzoeken georganiseerd.

Daarnaast bestaat er ook nog de mogelijkheid tot het formeel inspreken op de diverse producten (zoals Indiener heeft gedaan op de Notitie Reikwijdte en detailniveau) en op een later moment op het MER/ontwerp-tracébesluit (MER/OTB) en het vastgestelde Tracébesluit (TB). De reactie op de zienswijzen op de NRD en hoe deze worden meegenomen in het MER wordt gepubliceerd via de website van het Platform Participatie (in de vorm van dit document). Het MER wordt na afronding samen met het OTB voor het project ter inzage gelegd. Hierna is het vervolgens weer mogelijk voor bewoners om zienswijzen in te dienen op het MER/OTB. Tegen het vastgestelde (TB) kan ten slotte door belanghebbenden ook beroep worden aangetekend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

5 A. Indiener heeft last van booggeluid. Dit wordt niet verwerkt in de geluidcontouren. Er zijn succesvolle oplossingen denkbaar.

Dit aspect wordt beantwoord in de volgende zienswijze-beantwoording (6a).

B. Welk onderzoek gaat worden gepleegd naar de toe te nemen geluidsoverlast in het kader van PHS en welke onafhankelijke partijen gaan dit uitvoeren? En welke concrete maatregelen worden er getroffen om binnen het PHS-project het booggeluid (en andere vormen van geluidsoverlast) op voornoemde baanvak terug te dringen?

Zie beantwoording bij de vragen 2 en 6A. Het onderzoek zal verricht worden door ingenieursbureau Movares B.V.

C. Gevraagd wordt of de classificering van booggeluid als piekgeluid in de geluidkaart en de MER veranderd kan worden tot niet-piekgeluid? Wanneer dit kan, wordt gevraagd wanneer deze classificering wordt aangepast? De eerstvolgende geluidkaart wordt namelijk vastgesteld op 30 juni 2017 en het duurt vijf jaar voordat de volgende geluidkaart wordt uitgebracht. Indien dit niet is wordt gevraagd welke procedure omwonenden kunnen inzetten om de classificering ter discussie te stellen?

Het opstellen van de geluidkaart maakt geen deel uit van de MER voor dit project. Ook de rekenmethode die aan de geluidkaart ten grondslag ligt kan niet via het project aangepast worden. Overigens heeft de Staatssecretaris in haar brief aan de Tweede Kamer van 28 november 2016 aangekondigd dat zij onderzoekt hoe nieuwe rekenregels die ook rekening houden met booggeluid in de Nederlandse wetgeving kunnen worden geïmplementeerd. Daarbij zal worden bekeken of deze rekenregels kunnen gaan gelden voor het berekenen van de geluidbelasting en geluidproductie vanwege doorgaand spoor.

De minister geeft aan dat de wijzigingen in wet- en regelgeving die nodig zijn naar verwachting enkele jaren zullen duren.

6 A. Indiener heeft veel last van geluidoverlast, vooral van het zogenoemde booggeluid.

Ten behoeve van het MER PHS Amsterdam zal de huidige situatie voor het booggeluid in beeld worden gebracht. Daarnaast zal de referentiesituatie (dit is de situatie die ontstaat zonder dat het project PHS Amsterdam wordt gerealiseerd, maar met de voorziene autonome ontwikkeling) met de projectsituatie worden vergeleken zodat de gevolgen van het project in beeld worden gebracht. Dit zal worden betrokken in de te maken keuzes op basis van het MER. Ook zal worden gezien of en welke mitigerende maatregelen er kunnen worden getroffen om booggeluid te beperken.

B. Indiener vindt dat er een oplossing moet komen voor de huidige geluids- en trillingenoverlast. Een eventuele geluidswand moet al eerder worden gerealiseerd.

De huidige situatie wat betreft geluid en trillingen wordt in het MER in kaart gebracht. Voor trillingen geldt dat de (voelbare) trillingstoename ten gevolge van het project wordt weggenomen indien daar doelmatige maatregelen voor zijn (zie verder het antwoord op vraag 4a).

Er zijn langs het tracé veel woningen waar nog een geluidsanering moet plaatsvinden. De saneringsopgave voor geluid staat in principe los van het project PHS Amsterdam maar zal wel samen met het project worden uitgewerkt. De realisatieplanning van de mogelijke geluidbeperkende maatregelen is momenteel nog niet beschikbaar. Allereerst zal er een tracébesluit en/of een saneringsplan moeten worden vastgesteld waarin tot het treffen van geluidbeperkende maatregelen wordt besloten.

C. Indiener wil graag dat belanghebbenden goed worden geïnformeerd. Indiener biedt zijn woning aan voor metingen.

Goede informatieverstrekking wordt vanuit het project van groot belang geacht, zie ook beantwoording van vraag 4d.

In het antwoord op vraag 4a is uitgelegd hoe de woningen worden geselecteerd waar trillingsmetingen worden verricht. Dit wordt gedaan bij woningen waar een overschrijding van de streef- en grenswaarden voor trillingshinder wordt verwacht.

7 A. Indiener geeft aan dat bruggen veel geluidoverlast geven. Deze zouden moeten worden geïsoleerd.

De maximale geluidbelasting langs het spoor is vastgelegd door middel van de GPP's. Bij het vaststellen van de hoogte van de GPP's is, op basis van algemene gegevens over de geluiduitstraling van bruggen, rekening gehouden met de aanwezigheid van bruggen.

Inmiddels zijn metingen verricht aan een groot deel van de bruggen in het studiegebied. In het geluidsonderzoek van het MER zal rekening worden gehouden met deze nieuwe gegevens. Indien dit noodzakelijk en doelmatig blijkt, zullen geluidsmaatregelen aan de bruggen getroffen worden. De vier oude stalen bruggen (bruggen Oostertoegang), direct ten oosten van centraal station, worden overigens in het geheel vervangen, zoals ook staat aangegeven in de NRD.

B. Indiener meent dat in het centrum van Amsterdam geluidschermen geplaatst moeten worden.

Of er geluidsmaatregelen getroffen worden, zal blijken uit de akoestische onderzoeken, zie verder de beantwoording van vraag 2.

8 A. Indiener vraagt aandacht voor hinder en vervoer van gevaarlijke stoffen.

In het MER wordt met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen de gevolgen voor de risico's voor omwonenden onderzocht vanwege het project. Dit heet externe veiligheid.

B. Indiener wil graag een reactie op de zienswijzen ontvangen.

Dit zal gebeuren, zie ook de beantwoording van vraag 4d.

C. Indiener, die vlak achter het traject Amsterdam Muiderpoort en Amstel woont, meent dat de toekomstige geluidbelasting onacceptabel is, zeker zonder schermen.

Of er geluidsmaatregelen getroffen worden, zal blijken uit de akoestische onderzoeken, zie verder de beantwoording van vraag 2.

9 A. Indiener meent dat de geluidhinder goed moet worden onderzocht en dat de hinder moet worden teruggebracht. Daarnaast wordt gesteld dat geluidshinder schadelijk is voor de gezondheid.

Zie beantwoording vraag 2. Tevens kan nog worden vermeld dat in het MER wordt onderzocht hoeveel mensen in de huidige en in de toekomstige situatie hinder zullen ondervinden van geluid en hoe groot het gebied is dat belast wordt met geluid. Ten behoeve van het MER zal ook een gezondheidseffectscreening worden verricht waarin het aspect geluid wordt meegenomen.

B. Indiener vraagt wat de bijdrage van het spoorverkeer aan het fijnstof op de Prins Hendrikkade is.

In het MER wordt, op basis van modelberekeningen, de huidige en de toekomstige luchtkwaliteit bepaald. Er wordt dus inzicht geboden in de bijdrage van het spoorverkeer op de luchtkwaliteit.

C. Indiener vraagt aandacht voor de gevaren van vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor.

De risico's voor de omgeving vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt externe veiligheid genoemd. In het MER wordt voor het thema externe veiligheid onderzocht hoe groot de risico's voor omwonenden van het spoor zijn als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen. In Basisnet Spoor zijn hiertoe risicocontouren bepaald met bijbehorende afstanden van het spoor. Het vervoer van gevaarlijke stoffen moet ten allen tijde voldoen aan de gestelde voorwaarden en eisen zoals deze zijn vastgelegd in Basisnet. Ten behoeve van het MER wordt in het deelrapport Externe Veiligheid nagegaan of het treinverkeer in gewijzigde situaties voldoet aan Basisnet Spoor. Voor die plaatsen waar de berekende risico's vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen toenemen wordt onderzocht of aanvullende maatregelen nodig zijn.

D. In het onderzoek moet aandacht worden besteed aan de bouwfase.

In het MER zal aandacht worden besteed aan de effecten op het gebied van geluid en hinder van de aanlegfase.

E. Indiener wil graag op de hoogte worden gehouden en mee kunnen lezen met rapporten.

Zie beantwoording vraag 4d. De precieze invulling van de participatie zal overigens nog worden uitgewerkt.

10 A. Indiener vraagt aandacht voor de geluidbelasting op een woonboot, onder meer door bruggen.

In het MER-onderzoek worden alle woonboten meegenomen die in de Basisadministratie Gemeenten (BAG) zijn opgenomen. Bij het onderzoek naar eventuele geluidsmaatregelen geldt dat een ligplaats voor een woonboot een geluidgevoelige bestemming is als deze ligplaats in het bestemmingsplan is opgenomen. Als blijkt dat ter plaatse van de ligplaats van een woonboot het geluidproductieplafond (GPP) wordt overschreden, zal de status van de betreffende ligplaats worden bepaald en worden vastgesteld of maatregelenonderzoek noodzakelijk is.

B. Indiener vreest dat de trillingseffecten veroorzaakt door het spoorverkeer zullen verergeren wanneer het spoorverkeer toeneemt.

Omdat er inderdaad een verband is tussen treinverkeer en trillingen die ervaren worden in woningen, wordt in het kader van het MER het onderzoek naar trillingshinder uitgevoerd. Hierbij wordt op basis van metingen en berekeningen de huidige en te mogelijke trillingshinder bepaald, waarbij rekening wordt gehouden met de trillingen die het spoor via de bodem doorgeeft. Zie ook het antwoord op vraag 4a.

C. Indiener wil graag een reactie op deze zienswijze.

Zie beantwoording vraag 4d.

11 A. Indiener vraagt aandacht voor het effect van geluid en trillingen op de bewoners.

Zie beantwoording vraag 2 en vraag 4a.

B. De woning van indiener is aan het verzakken. Nu niet in de directe omgeving gebouwd wordt maar enkel het spoor meer en meer belast wordt belast, baart indiener dit zorgen.

In het MER wordt naar trillingen gekeken, een en ander staat verder beschreven in de beantwoording van vraag 4a.

C. Indiener vraagt zich af of ProRail momenteel grote projecten aan kan.

De zorg die indiener kennelijk heeft, wordt niet gedeeld. ProRail kan dit project aan.

D. Indiener vindt dat ProRail de verantwoordelijkheid heeft om de effecten goed te toetsen en maatregelen te nemen.

Juist vanwege de zorgvuldigheid wordt een milieueffectrapport opgesteld, waarin de milieueffecten van het project in kaart worden gebracht. De milieueffecten in de projectsituatie wordt vergeleken met de situatie waarin het project niet door zou gaan. Ook de huidige milieusituatie wordt op dezelfde manier beschreven. In het MER wordt de projectsituatie vergeleken met de normen die voor de verschillende milieueffecten gelden. Als die normen zouden worden overschreden, dan worden mogelijke maatregelen in kaart gebracht en indien nodig getroffen.

12 A. Indiener stelt dat booggeluid momenteel niet wordt meegenomen in het rekenmodel voor het maken van een prognose van de impact van de geluidsproductie op de omgeving. Hij vraagt hier echter wel aandacht voor.

Zie beantwoording vraag 6a.

B. Indiener meent dat het rekenmodel voor geluid regelmatig moet worden getoetst aan de praktijk en stelt voor een interval metingen te doen van de daadwerkelijke geluidsoverlast te vergelijken met de berekening op basis van het rekenmodel.

Het spoorgeluid wordt berekend (en niet gemeten) omdat de geluidnormen uitgaan van een geluidbelasting door alle treinen in een etmaal, waarin de treinen in de avond en nachtperiode zwaarder meetellen. Bovendien wordt bij de geluidnorm rekening gehouden met alle windrichtingen die gemiddeld in een jaar voorkomen, omdat de windrichting veel invloed heeft op de geluidbelasting. De toekomstige geluidssituatie die het project veroorzaakt kan bovendien niet door metingen worden vastgesteld. Dit zijn de belangrijkste redenen om het geluid met een model te berekenen. Het gehanteerde geluidsmodel is erkend en algemeen geaccepteerd als betrouwbaar model voor akoestische onderzoeken.

C. Indiener wil graag onderzocht hebben welke maatregelen genomen kunnen worden om de geluidbelasting terug te brengen. Daarbij zou speciaal aandacht moeten worden besteed aan booggeluid.

Zie beantwoording op de vragen 2 en 6a.

D. Indiener wil graag goede informatie en wil ook meedenken.

Zie beantwoording vraag 4d, de omwonenden zullen worden betrokken, dit wordt door het project van belang geacht.

13 A. Indiener geeft een citaat uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Als goederentreinen over de noordelijke sporen gaan rijden komen deze dichters langs zijn woning te rijden. Ook een snelheidsverhoging kan consequenties hebben voor de geluidbelasting op de woningen.

De verschillende varianten worden onderzocht op de effecten van onder meer geluid op de omgeving en zo nodig (wanneer wordt geconstateerd dat het geluidproductieplafond wordt overschreden) ook op de gevels van de woningen. Zie nader voor uitleg over het akoestisch onderzoek ook de beantwoording op vraag 2. Op die manier wordt inzichtelijk wat de milieuconsequenties van de diverse varianten zijn en wordt deze informatie betrokken bij de te maken keuzes in het MER.

B. Indiener vindt dat de informatieavonden niet goed waren aangekondigd en dat het ook niet duidelijk was wat de functie was.

Dit is spijtig om te horen. Er is juist veel inspanning geleverd om de informatieavonden breed aan te kondigen.

In 2016 zijn er in de maanden februari / maart 4 informatieavonden belegd om de omgeving een eerste kennismaking te laten maken met het project. Vervolgens zijn er in oktober nog 2 informatieavonden belegd tijdens de publicatie van de NRD. Voor alle avonden zijn brieven naar bewoners langs het tracé verstuurd (binnen een afstand van 100 meter, in totaal zijn 10.000 uitnodigingsbrieven verstuurd). In deze brieven is uitgelegd wat het doel van de avonden was. Tevens zijn deze avonden aangekondigd in de plaatselijke kranten (Echo en Parool) en op de projectenwebsite (die in de brieven werd genoemd). Verder wordt verwezen naar de beantwoording op vraag 4d.

C. Indiener vraagt aandacht voor de geluidbelasting op de gevel. Indiener wil meewerken aan metingen.

Het spoorgeluid wordt berekend (en niet gemeten) omdat de geluidnormen uitgaan van een geluidbelasting door alle treinen in een etmaal, waarin de treinen in de avond en nachtperiode zwaarder meetellen. Bovendien wordt bij de geluidnorm rekening gehouden met alle windrichtingen die gemiddeld in een jaar voorkomen, omdat de windrichting veel invloed heeft op de geluidbelasting. De toekomstige geluidssituatie die het project veroorzaakt kan bovendien niet door metingen worden vastgesteld. Dit zijn de belangrijkste redenen om het geluid met een model te berekenen. Wanneer wordt geconstateerd dat het geluidproductieplafond wordt overschreden, wordt ook op de gevels van de woningen het geluid berekend.

D. Indiener vraagt aandacht voor de trillingseffecten.

Trillingen is een van de te onderzoeken milieu aspecten, zie ook de beantwoording van vraag 4a.

- E. Indiener vraagt aandacht voor de luchteffecten van het spoorverkeer veroorzaakt door het ‘metaalschuursel’ van de bovenleidingen. Indiener biedt luchtfilters uit zijn woning aan voor analyse.**

In de modelberekeningen voor het aspect luchtkwaliteit in het MER wordt rekening gehouden met emissie van fijnstof als gevolg van slijtage aan bovenleidingen. De emissie van dieseltreinen wordt eveneens meegenomen in het onderzoek voor het MER. Het onderzoek naar de luchtkwaliteit wordt uitgevoerd op basis van modelberekeningen waarin alle beschikbare inzichten en gegevens op het gebied van emissie en achtergrondconcentratie zijn verwerkt.

- F. Indiener wil graag op de hoogte worden gehouden van de totstandkoming van de rapportages.**

Zie beantwoording vraag 4d.

14 A. Indiener vraagt aandacht voor het booggeluid.

Zie beantwoording vraag 6a.

- B. Indiener meent dat het rekenmodel voor geluid regelmatig moet worden getoetst aan de praktijk.**

Zie beantwoording vraag 12b.

- C. Indiener wil graag onderzocht hebben welke maatregelen genomen kunnen worden om de geluidbelasting terug te brengen. Daarbij zou speciaal aandacht moeten worden besteed aan booggeluid.**

Zie beantwoording vraag 6a.

15 A. Indiener meent dat de geluidwal langs de Haarlemmer Houttuinen flink verhoogd moet worden.

Zie beantwoording vraag 2. Als uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er geluidsmaatregelen getroffen moeten worden, zullen deze worden getroffen.

- B. Indiener meent dat rekening moet worden gehouden met terugloop in reizigersaantallen.**

Het project waarvoor het MER wordt uitgevoerd is onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) dat wordt uitgevoerd om de verwachte groei in reizigersaantallen aan te kunnen. In de prognoses zoals deze bestaan voor 2028 is geen sprake van terugloop van reizigersaantallen, maar juist van een sterke stijging. Het aantal reizigers dat Amsterdam Centraal aan doet groeit van zo'n 180.000 reizigers per dag in 2016 naar 267.000 in 2028.

- C. Indiener vraagt aandacht voor stapeling van overlast door ook het stadsvervoer.**

In het MER worden de effecten op geluid en trillingen door het railverkeer berekend. Inderdaad zijn er ook andere bronnen van geluid en trillingen. De stapeling van geluid en trillingen van andere bronnen wordt in het MER kwalitatief beschreven.

- D. Indiener vindt spoorboekloos rijden onzin.**

Het project waarvoor het MER wordt uitgevoerd is onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) dat wordt uitgevoerd om de verwachte groei in reizigersaantallen aan te kunnen. Door met meer treinen per uur te gaan rijden kunnen meer reizigers vervoerd worden. Op de trajecten waar iedere 10 minuten een trein komt wordt gesproken over “spoorboekloos” rijden. De vraag naar extra

capaciteit voor reizigersvervoer is een gegeven voor het project PHS Amsterdam.

16 Indiener ervaart overlast door trillingen en vraagt aandacht voor de eventuele gevolgen daarvan voor zijn woning. Indiener vraagt om meting in zijn woning en om maatregelen.

In de beantwoording van vraag 4a is uitgelegd hoe de woningen worden bepaald waarbinnen trillingsmetingen verricht zullen worden.

17 A. Indiener vraagt aandacht voor booggeluid, verschil in geluidbelasting van verschillende typen treinen en geluid binnenshuis. Tevens wordt gepleit voor een geluidsmeting en wordt gevraagd rekening te houden met het feit dat het spoor op een dijk ligt waardoor geluid verder de wijk in draagt.

Met de hoogteligging van het spoor en de verschillende typen treinen wordt rekening gehouden in het geluidonderzoek.

Zie ook beantwoording op vraag 2 (systematiek van het akoestisch onderzoek), 6a (wijze van omgaan met booggeluid) en 12b (wijze van uitvoeren van akoestisch onderzoek).

B. Indiener vraagt aandacht voor externe veiligheid/transport gevaarlijke stoffen.

In het MER wordt voor het thema externe veiligheid onderzocht hoe groot de risico's voor omwonenden van het spoor zijn als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de Wet vervoer Gevaarlijke Stoffen de belangrijkste wet. Deze wet is aangepast aan Basisnet Spoor. In de genoemde wet zijn risicocontouren bepaald met bijbehorende afstanden van het spoor. Het vervoer van gevaarlijke stoffen moet ten allen tijde voldoen aan de gestelde voorwaarden en eisen, zoals deze zijn vastgelegd. Ten behoeve van het MER wordt in het deelrapport Externe Veiligheid nagegaan of het treinverkeer in gewijzigde situaties voldoet aan deze risicocontouren. Voor die plaatsen waar de berekende risico's vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen toenemen wordt onderzocht of aanvullende maatregelen nodig zijn.

C. Indiener vraagt aandacht voor geluidmaatregelen in de Transvaalbuurt.

In het akoestisch onderzoek zal de geluidbelasting in het hele studiegebied worden onderzocht dus ook in de Transvaalbuurt. Zie verder de beantwoording van vraag 2.

D. Indiener wil graag op de hoogte worden gehouden. Ook wordt gepleit de stukken ook digitaal ter inzage te leggen

Zie beantwoording vraag 4d. Aanvullend wordt opgemerkt dat alle onderzoeken zowel fysiek als digitaal ter inzage worden gelegd.

18 A. Indiener vindt het jammer dat duidelijk verschillende alternatieven ontbreken en dat de keuze voor het voorkeursalternatief al is gemaakt.

Voorafgaand aan het mer-traject is een groot aantal oplossingsrichtingen bedacht en geanalyseerd, het huidige voorkeursalternatief is hieruit overgebleven omdat dit alternatief het beste voldeed aan de projectdoelstellingen voor PHS Amsterdam. Zoals in de NRD beschreven voldeed dit alternatief het beste als het gaat om functionaliteit, gebruiksmogelijkheden en toekomstvastheid.

In het MER wordt een beschrijving opgenomen van de voorgaande besluiten die tot dit project hebben geleid, en de wijze waarop het milieubelang hierin is meegewogen.

B. Indiener meent dat een spoorverbinding tussen Lelylaan en Zuid een deel van het probleem kan oplossen.

Ten behoeve van de voorkeursbeslissing over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (zie ook Rapportage en voorkeursbeslissing over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, d.d. 4 juni 2010,

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2010/06/04/voorkeursbeslissing-programma-hoogfrequent-spoorvervoer>) zijn vervoeranalyses uitgevoerd en is in landelijke samenhang bekeken welke routes voor de verschillende verkeersstromen de voorkeur zouden moeten krijgen en welke aanpassingen van de spoorinfrastructuur daarvoor op hoofdlijnen nodig zijn.

Een extra verbinding tussen Lelylaan en Amsterdam-Zuid is daarbij niet als haalbare oplossing naar voren gekomen. Voor het project PHS Amsterdam is dit daarmee geen redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief.

C. Indiener geeft aan dat het goederenvervoer nu een meer hinderlijke route moet volgen en daarom een ongelijkvloerse kruising nodig is. De omvang van de verandering van deze goederenstroom blijft vaag.

De verandering van de route van het goederenvervoer is het gevolg van de vrije kruising. De effecten van de verandering van de routes van de goederentreinen worden in het MER onderzocht. Het aantal goederentreinen waarmee rekening wordt gehouden is vermeld in tabel 4.1 in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Hierbij wordt gerekend met de prognoses voor het hoogste economisch scenario om een onderschatting van milieueffecten te voorkomen.

D. Volgens indiener maakt de groei van het aantal reizigers en treinen de perronverbreding en de spoorverlegging niet noodzakelijk.

De capaciteit voor reizigers op Amsterdam Centraal is vandaag de dag al een knelpunt. Met de voorziene toename van het aantal reizigers en de invoering van een hoogfrequente treinsysteem is het noodzakelijk de perrons, de stijgpunten (roltrappen en liften) en de oosttunnel aan te passen.

19 A. Indiener vraagt aandacht voor geluidmaatregelen (met name aan de panden) langs het traject Muiderpoort – Amstel en de kosten die hiermee gepaard gaan.

Zie beantwoording vraag 2.

B. Indiener meent dat de rustige woonomgeving intact gelaten moet worden.

De ontwikkeling van het aantal treinreizigers maakt aanpassingen aan het spoor noodzakelijk. In het MER wordt de impact hiervan op de omgeving (waaronder het woon- en leefklimaat) beschreven.

C. Indiener vraagt of treinreizen goedkoper worden.

De prijzen van het reizen met de trein staan los van dit project en worden door de vervoerder (NS) bepaald.

D. Indiener stelt voor om het goederenvervoer per trein over andere trajecten te leiden en alleen stille en schone treinen toe te laten door stedelijk gebied. Er zijn ook alternatieven, zoals vervoer over water.

De spooraanpassingen van het project PHS Amsterdam hebben tot doel om intensivering van het reizigersvervoer mogelijk te maken, terwijl ook het goederenvervoer door kan gaan. Het rijden van goederentreinen door Amsterdam staat in dit project niet ter discussie.

E. Indiener wil dat ook Amsterdam meer betrokken wordt en er ook aandacht komt voor andere vormen van overlast zoals toeristen.

Er is goede afstemming met de gemeente Amsterdam. Het MER richt zich op de effecten en hinder van de verschillende varianten voor het project PHS Amsterdam. Hinder met betrekking tot andere bronnen valt buiten het onderzoek.

F. Indiener vraagt aandacht voor geluidoverlast in de nacht, leefbaarheid en gezondheid.

In het akoestisch onderzoek ten behoeve van het MER wordt ook de geluidbelasting gedurende de nacht (L_{night}) onderzocht en getoetst aan de normen. In het MER wordt een analyse gemaakt van de gezondheidseffecten van het project. Dit wordt gedaan volgens een methode (GES genoemd) waarbij de hinder door geluid, lucht en externe veiligheid worden gecombineerd.

De GES-methodiek is een methode die is ontwikkeld door het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) en het voormalige ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM).

G. Indiener wil graag op de hoogte worden gehouden en wil ook meewerken.

Zie beantwoording vraag 4d.

H. Indiener meent dat de informatievoorziening te kort schiet en vraagt om een dienstregeling voor vrachtverkeer.

In tegenstelling tot reizigersvervoer dat volgens een dienstregeling rijdt, is goederenvervoer vraag gestuurd. Een goederentrein rijdt alleen als er marktvraag is. Om te kunnen garanderen dat een goederentrein kan rijden op het gewenste moment wordt er in de dienstregeling voor personentreinen een soort slot gereserveerd waarin een goederentrein kan rijden. Een dergelijk slot wordt een goederenpad genoemd. Op de meeste trajecten waarvan goederentreinen gebruik maken zijn twee goederenpaden (in beide richtingen) per uur beschikbaar, zo ook in Amsterdam. Een goederenvervoerder kan van dit pad gebruik maken als hij daarvoor een aanvraag heeft ingediend. Niet van alle beschikbare goederenpaden wordt gebruik gemaakt.

20 A. Indiener meent dat in het onderzoek naar trillingen ook de groei van het (goederen)vervoer in het verleden moet worden betrokken.

Een uitleg over het trillingenonderzoek staat beschreven in het antwoord op vraag 4a. Voor het MER wordt de referentiesituatie (dit is de situatie die ontstaat zonder dat het project PHS Amsterdam wordt gerealiseerd, maar met de voorziene autonome ontwikkeling) vergeleken met de projectsituatie.

B. Indiener vraagt zich af of de spoordijken de hogere belasting aan kan.

Dit wordt inderdaad onderzocht. Voor het ontwerp van de spooraanpassingen wordt geotechnisch onderzoek verricht met betrekking tot de fundering van het spoor en de kunstwerken. Er gaan geen zwaardere treinen rijden over het spoor. Wel gaan de treinen sneller rijden en worden de kunstwerken anders belast. Onderzoek moet uitwijzen of en waar de funderingen moeten worden aangepast.

C. Indiener zou graag onderzocht zien of goederentreinen ook overdag langzamer kunnen rijden.

Momenteel maakt de Spoorwegwet het niet mogelijk de snelheid van goederentreinen te verlagen vanwege milieuredenen. Een snelheidslimiet als maatregel is namelijk juridisch niet toegestaan als deze alléén bedoeld is om milieugevolgen vanwege het spoor op de omgeving te mitigeren. Dit is meerdere malen door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitgesproken. Dit is dus niet een in te zetten maatregel.

Zoals in paragraaf 6.1 van de NRD vermeld, wordt niettemin momenteel buiten dit specifieke project, een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden en de effecten van een lagere rijsnelheid van goederentreinen in de nachtperiode. Op basis van de tussentijdse beelden uit het lopende onderzoek zal worden gezien of en op welke wijze er in het MER en/of het tracébesluit van PHS Amsterdam Centraal rekening gehouden kan worden met dit “gedifferentieerd rijden”. Overdag wanneer er ook veel reizigerstreinen moeten rijden wordt de snelheid van goederentreinen juist verhoogd om de hoogfrequente PHS dienstregeling mogelijk en betrouwbaar maken.

D. Indiener verzoekt om onderscheid tussen goederentreinen en personentreinen.

Er wordt in het MER bij de onderzoeken naar effecten op geluid en trillingen rekening gehouden met de verschillende typen treinen (sprinters, intercity's, internationale treinen, goederentreinen) die het spoor gebruiken. Bij de uiteindelijke uitkomsten wordt geen onderscheid gemaakt in de resultaten wat betreft verschillende of specifieke treinen. Er wordt berekend wat de gezamenlijke effecten zijn van het treinverkeer en deze effecten worden vervolgens getoetst aan de wettelijke normen.

E. Indiener vraagt hoe in het onderzoek wordt omgegaan met eerdere metingen aan panden in de Oetewalerstraat.

In het MER wordt, op basis van modelberekeningen en metingen, de huidige en de toekomstige trillingshinder bepaald. De metingen die hiervoor benodigd zijn worden voor het MER opnieuw uitgevoerd. Het projectteam kent overigens de genoemde metingen niet. Aangenomen wordt dat dit trillingsmetingen betreffen. Maar ze zullen voor het trillingsonderzoek naar alle waarschijnlijkheid ook niet bruikbaar zijn, aangezien dit moet worden uitgevoerd conform het huidige beleid (de Bts). Dit beleid stelt eisen aan de wijze en duur van trillingsmetingen.

F. Indiener meent dat de geluidbelasting op 10 meter afstand van het spoor ook zou moeten worden bepaald door middel van metingen.

De geluidbelasting wordt niet gemeten, maar berekend (zie ook het antwoord op vraag 12b). Bij het berekening van het aantal gehinderden wordt rekening gehouden met het aantal bouwlagen van de bebouwing. Wanneer de geluidproductieplafonds worden overschreden, wordt de geluidbelasting voor het bepalen van de omvang van de geluidsmaatregelen op alle verdiepingen afzonderlijk bepaald. Dus ook op 10 meter van het spoor indien van toepassing.

G. Indiener verzoekt om onderscheid tussen elektrische en dieseltreinen.

In het onderzoek naar lucht en geluid wordt rekening gehouden met verschillende typen treinen.

H. Indiener verzoekt om meting van SO₂ in de buitenlucht.

In het MER wordt, op basis van modelberekeningen, de huidige en de toekomstige luchtkwaliteit bepaald. Er worden ten behoeve van het project geen specifieke luchtmetingen uitgevoerd. SO₂ wordt niet specifiek onderzocht omdat dit nergens in Nederland een probleem vormt. Dit wordt in het onderzoek nader onderbouwd.

In het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt het aandeel treinen met diesellocs meegenomen.

I. Er moet rekening worden gehouden met koperfijnstof door slijpsel van de bovenleidingen.

In de modelberekeningen voor het aspect luchtkwaliteit in het MER wordt rekening gehouden met emissie van fijnstof als gevolg van slijtage aan bovenleidingen.

J. Indiener wil graag op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen.

Zie beantwoording vraag 4d.

K. Indiener hoort graag of het inventariseren van schade moet plaatsvinden door bewoners of door ProRail.

Zoals in het antwoord op vraag 4b beschreven, voorziet de Tracéwet in een schaderegeling voor schade die redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste van indieners behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Mocht u hiervoor in aanmerking denken te komen, moet u dus nadat het Tracébesluit is vastgesteld, hiervoor een aanvraag indienen.

Indien er bouwwerkzaamheden worden verricht in de directe nabijheid van woningen, zal er indien de aannemer dit noodzakelijk acht, voorafgaand aan de werkzaamheden in opdracht van de aannemer een vooropname van de huidige staat van de panden worden gemaakt. Deze vooropnamen hoeft dus niet door uzelf te worden verricht.

21 De reactie van indiener is gelijk aan zienswijze 20.

22 A. Indiener vreest overlast door lawaai, trillingen en gevaarlijke inhoud van goederentreinen.

In het MER wordt onderzocht of de hinder op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en trillingen beneden de wettelijke normen blijft. Aan het vervoer van gevaarlijke stoffen worden in Nederland strenge eisen gesteld. Dit neemt niet weg dat aan het vervoer van gevaarlijke stoffen risico's verbonden zijn. Daar waar de berekende risico's als gevolg van het project toenemen wordt onderzocht of maatregelen noodzakelijk zijn.

B. Indiener vraagt aandacht om alternatieve routes voor treinen om het stedelijk gebied te ontlasten.

Het project heeft als onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer het doel meer reizigers treinen van en naar Amsterdam te kunnen laten rijden. Ook het goederenvervoer van en naar de Amsterdamse havens moet op het traject door Amsterdam gefaciliteerd worden. Voor deze verkeersstromen bestaan geen alternatieve routes.

C. Indiener vindt lawaai ook een milieueffect.

In het MER wordt onderzocht hoeveel mensen in de huidige en in de toekomstige situatie hinder zullen ondervinden van geluid en hoe groot het gebied is dat belast wordt met geluid.

23 De reactie van indiener is gelijk aan zienswijze 20.

24 De reactie van indiener is gelijk aan zienswijze 20.

25 De reactie van indiener is gelijk aan zienswijze 20.

26 A. Indiener vraagt aandacht voor booggeluid.

Zie beantwoording vraag 6a.

B. Indiener meent dat het geluid in de jaren tachtig niet goed is gemeten met name bij Kattenburg en de Czaar Peterbuurt, waardoor woningen ten onrechte niet op de A-lijst terecht gekomen zijn. Tevens wordt gesteld dat woonschepen moeten voldoen aan de Wet Geluidhinder. En dat dit in het verleden nog nooit is getoetst.

De gemeente Amsterdam is op grond van artikel 4.17 van het besluit geluidhinder in de gelegenheid gesteld om voor 1 januari 2007 woningen aan te melden die volgens de gemeente voor geluidsanering in aanmerking zouden komen. Vermoedelijk doelt indiener met de A-lijst op deze lijst. Alleen de woningen die overeenkomstig artikel 11.57 Wet milieubeheer worden aangemerkt als saneringswoning worden als zodanig in behandeling genomen.

Voor Amsterdam zijn dit de woningen die onder 1 van deze 2 categorieën vallen:

1. Woningen die tijdig gemeld zijn aan het toenmalige ministerie van VROM
 2. Woningen met een geluidsbelasting van meer dan 70 dB bij volledig benut geluidproductieplafond.
- Een woning die niet aan deze criteria voldoet wordt niet aangemerkt als saneringswoning.

Bij het onderzoek naar eventuele geluidmaatregelen geldt dat een ligplaats van een woonboot volgens de Wet milieubeheer en het Besluit geluidhinder een geluidgevoelige bestemming is als deze als zodanig is bestemd in het bestemmingsplan. Als blijkt dat ter plaatse van een ligplaats van een woonboot het geluid-

productieplafond (GPP) wordt overschreden, zal de status van de betreffende ligplaats worden bepaald en worden vastgesteld of maatregelenonderzoek noodzakelijk is.

C. Indiener vraagt aandacht voor de toename van het goederenvervoer.

In de berekeningen ten behoeve van het MER wordt rekening gehouden met de hoogste van de beschikbare goederenprognoses. Zie voor de actuele inzichten hieromtrent tabel 4.1 in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (p. 23 en voetnoot 3).

D. Indiener meent dat het geluid zou moeten worden gemeten en niet alleen berekend.

Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 12b.

E. Indiener vraagt aandacht voor het geluidniveau in de buitenruimte.

In het MER wordt onderzocht hoeveel mensen in de huidige en in de toekomstige situatie hinder zullen ondervinden van geluid en hoe groot het gebied is dat belast wordt met geluid.

F. Indiener vraagt aandacht voor geluidtoename ter plaatse van de Keerwal.

Zie beantwoording vraag 2.

G. Indiener vraagt aandacht voor geluid bij remmen en optrekken en trillingen van goederentreinen.

In het geluidonderzoek wordt rekening gehouden met de snelheid van de treinen. Ook wordt in het kader van het MER trillingsonderzoek uitgevoerd.

H. Indiener vraagt aandacht voor geluid bij remmen en optrekken van reizigerstreinen en voor het schoonmaken van treinen bij de Dijksgracht.

De huidige functie van de Dijksgracht als opstel terrein zal komen te vervallen. Hier zullen geen treinen worden schoongemaakt. In de huidige situatie wordt de Dijksgracht gezien als een inrichting en heeft zij een Wet milieubeheer vergunning. In de nieuwe situatie zal zij deze status niet meer hebben aangezien er dan geen activiteiten meer worden verricht die maken dat er sprake is van een inrichting. Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op snelheidsprofielen. Het remmen en optrekken van treinen zit al in het akoestisch onderzoek verdisconteerd.

I. Indiener vraagt aandacht voor reflectie van geluid.

Indien het noodzakelijk blijkt om gedetailleerd geluidonderzoek uit te voeren, dan wordt daarin rekening gehouden met de aanwezigheid van objecten, zoals gebouwen en schermen.

J. Indiener vraagt aandacht voor geluidoverlast door de ijzeren viaducten.

De maximale geluidbelasting langs het spoor is vastgelegd door middel van de GPP's. Bij het vaststellen van de hoogte van de GPP's is, op basis van algemene gegevens over de geluiduitstraling van bruggen, rekening gehouden met de aanwezigheid van bruggen.

Inmiddels zijn metingen verricht aan een groot deel van de bruggen in het studiegebied. In het geluidonderzoek van het MER zal rekening worden gehouden met deze nieuwe gegevens. In het akoestisch onderzoek wordt dus rekening gehouden met de genoemde ijzeren viaducten.

K. Er moet rekening worden gehouden met nieuwe woningen langs het spoor.

Zie beantwoording vraag 38c.

L. Indiener wil graag dat geluidschermen worden begroeid, in verband met het voorkomen van graffiti.

In het MER worden de verschillende varianten voor het project met elkaar vergeleken en wordt er rekening gehouden met mogelijke mitigerende maatregelen zoals geluidschermen. Wanneer een variant is gekozen – en wanneer blijkt dat er geluidschermen noodzakelijk zijn – wordt de hoogte en de locatie van de schermen in het Tracébesluit vastgelegd. Bij de aanvraag omgevingsvergunning bouwen wordt pas aangegeven voor welke vormgeving wordt gekozen.

M. Er moet ook aandacht worden besteed aan overlast tijdens de bouw.

Ook de realisatiefase (bouw) zal in het MER aan de orde komen.

Tijdens de bouw moeten de verschillende werkzaamheden overigens ook voldoen aan de gestelde wettelijke eisen zoals deze onder andere zijn vastgelegd in het Bouwbesluit. Aanvullend daarop worden indien mogelijk maatregelen genomen om de overlast tijdens de bouw zoveel mogelijk te beperken.

N. Indiener meent dat het project de aanleg van een fietspad onderlangs het talud van de Dijksgrecht niet mag hinderen.

De gemeente Amsterdam is bij de planvorming en vanzelfsprekend tijdens de realisatiefase nauw betrokken bij het project. Het project zal dan ook zo nodig rekening houden met ontwikkelingen zoals die door indiener geschetst worden.

O. Indiener vraagt aandacht voor de risico's voor woningen bij het opschuiven van het spoor richting Keerwal en voor risico's voor woningen door het goederenwachtspoor.

Voor zover indiener aandacht vraagt voor het thema externe veiligheid, wordt verwezen naar het antwoord op vraag 9c. Spoorveiligheid komt aan de orde bij het ontwerp van de nieuwe sporenlayout.

P. De begroeiing van het talud aan de zijde van de Dijksgrecht mag niet worden aangetast.

Zoals in paragraaf 6.8 van de NRD beschreven, maakt een groot deel van het spoortalud – waaronder het genoemde gedeelte van de Dijksgrecht – deel uit van de ecologische structuur voor Amsterdam. Dit zal dan ook in het MER worden betrokken.

Q. Indiener meent dat eerdere verkennende studies openbaar hadden moeten worden gemaakt.

De verkennende studies waarop wordt gedoeld op bladzijde 19 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau hadden als doel te onderzoeken of milieueffecten als gevolg van het project uit te sluiten zijn. Omdat uit deze studies bleek dat dit niet het geval is, wordt voor het project een volledige mer-procedure doorlopen. In het MER wordt informatie opgenomen over alle relevante milieueffecten. De verkennende studies hebben geen officiële status.

R. Indiener (het Eilandoverleg) pleit voor overleg met omwonenden en wil de spil vormen in de informatievoorziening. Daarnaast leeft de wens geïnformeerd te worden over de vorderingen van de onderzoeken. Indiener wil overleg over de beleving van het spoorlawaaï.

Zie beantwoording vraag 4d.

S. Indiener wijst op fouten in de naam aanduidingen in de NRD.

In het MER zullen de correcte topografische aanduidingen worden gehanteerd.

27 De reactie van indiener is gelijk aan zienswijze 20.

28 A. Indiener vraagt aandacht voor het booggeluid.

Booggeluid zal in het MER worden betrokken. Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 6a.

B. Indiener meent dat het rekenmodel voor geluid regelmatig moet worden getoetst aan de praktijk.

Verwezen wordt op het antwoord op vraag 12b.

C. Indiener wil graag onderzocht hebben welke maatregelen genomen kunnen worden om de geluidbelasting terug te brengen. Daarbij zou speciaal aandacht moeten worden besteed aan booggeluid.

Zie beantwoording vraag 2 en 6a.

29 A. Indiener wil graag onderzocht hebben welke maatregelen genomen kunnen worden om de geluidbelasting terug te brengen. Daarbij zou speciaal aandacht moeten worden besteed aan booggeluid.

Zie beantwoording vraag en 6a.

B. Indiener meent dat het rekenmodel voor geluid regelmatig moet worden getoetst aan de praktijk.

Verwezen wordt op het antwoord op vraag 12b.

30 Reactie van het college Burgemeester en Wethouders van de gemeente Ouder Amstel is tevens opgenomen in de bijlage bij de reactie van de gemeente Amsterdam en wordt daar (onder nr. 38) beantwoord.

31 De reactie van indiener is gelijk aan zienswijze 20.

32 De reactie van indiener is gelijk aan zienswijze 20.

33 A. Indiener wijst op een nieuw bestemmingsplan voor het Oosterdokseiland, dat voorziet in meer woningen en meer kantoorvolume respectievelijk in de uitbreiding van het conservatorium.

In het MER wordt naast bestaande bebouwing, ook bebouwing uit reeds vastgestelde plannen meegenomen in de onderzoeken naar effecten en hinder als gevolg van het treinverkeer. Voor de autonome situatie zullen daarnaast de ruimtelijke plannen worden meegenomen waarvan er redelijk zicht is op realisatie. Dit is het geval indien er een ontwerp besluit ter inzage is gelegd voorafgaand aan de publicatie van het MER/OTB. Een en ander leidt ertoe dat het door indiener genoemde bestemmingsplan als autonome ontwikkeling zal worden beschouwd bij de onderzoeken ten behoeve van het MER/OTB.

B. Indiener geeft aan dat de spooraanpassingen geen invloed mogen hebben op de bestaande en nog te realiseren bebouwing op het Oosterdokseiland.

In het MER/OTB wordt de impact op het project op gerealiseerde dan wel nog te realiseren bebouwing, waaronder die op het Oosterdoseiland, onderzocht.

C. Indiener vraagt aandacht voor de effecten wat betreft geluid, trillingen, luchtkwaliteit en externe veiligheid op de bestaande en nog te realiseren bebouwing op de Oosterdokseiland. Dit geldt zowel voor de bouwfase als de eindsituatie.

Dit zal inderdaad worden onderzocht, zie ook het voorgaande antwoord. In het MER worden zowel de milieueffecten van de eindfase als de bouwfase betrokken.

D. Indiener wordt graag betrokken bij de voortgang van het tracébeluit.

Zie beantwoording vraag 4d.

34 Deze zienswijze is gelijk aan de voorgaande (33).

35 A. Indiener vraagt aandacht om de situatie bij het gebouw Sporenboog (Funenpark). Dit gebouw is voorzien van een speciale geluidwerende gevel. De ramen aan de spoorkant kunnen niet open. In de publieke ruimtes is veel geluidoverlast.

Zie beantwoording vraag 2. De status van het Funenpark (de gevel is een zogeheten dove gevel) wordt voor zover relevant in de onderzoeken betrokken.

B. Indiener geeft aan dat ProRail destijds gewaarschuwd heeft dat de bebouwing op de Keerwal te dicht tegen het spoor zou komen. De spooruitbreiding richting Keerwal staat hier haaks op.

In het MER zullen de milieugevolgen van alle varianten in beeld worden gebracht. Deze informatie vormt een hulpmiddel bij de keuze voor de voorkeursvariant. Bij de te maken keuzes spelen naast milieu overwegingen nog meer overwegingen een rol zoals functionaliteit, toekomstvastheid e.d.. Gebleken is overigens dat de gevel van het pand aan de keerwal waar indiener op doelt, op grond van het vigerende bestemmingsplan is voorzien van een zogeheten 'dove gevel'.

C. Indiener meent dat geluidberekeningen geen goed beeld geven van de overlast.

Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 12b.

D. Indiener vraagt aandacht voor het booggeluid. Hiervan wordt zeer veel hinder ondervonden.

Zie beantwoording vraag 6a.

36 De reactie van indiener is gelijk aan zienswijze 20.

37 De reactie van indiener is gelijk aan zienswijze 20.

38 A. Indiener verzoekt het plan- en studiegebied te vergroten.

Zoals in paragraaf 5.3 van de NRD beschreven, wordt het studiegebied bepaald op basis van het gebied waarbinnen aanpassingen van de sporenlayout plaatsvinden of er snelheidsveranderingen optreden, dan wel meer treinen gaan rijden, dan wel de treinen dicht bij woningen kunnen gaan rijden. Dit is het gebied waar (milieu) effecten als gevolg van het project kunnen optreden. Buiten dit gebied zal het project geen effecten op de omgeving hebben en heeft het dus ook geen zin effecten te onderzoeken. Immers deze worden niet door het project veroorzaakt.

B. Indiener vraagt aandacht voor de ruimtelijke visie die de gemeente momenteel opstelt.

De door de gemeente Amsterdam op te stellen ruimtelijke visie PHS wordt gebruikt als belangrijke input voor het door het project te formuleren en vast te stellen ambitieniveau ten aanzien van de ruimtelijke inpassing van de beoogde maatregelen. De vastgestelde projectambitie zal worden gehanteerd bij het uitwerken van inpassingsvraagstukken, zoals de vormgeving van spoor gerelateerde objecten als geluidschermen en kunstwerken.

C. Indiener verzoekt rekening te houden met ontwikkelingen die met enige zekerheid zullen plaatsvinden.

In het MER/OTB PHS Amsterdam wordt rekening gehouden met ontwikkelingen waarvan er redelijk zicht is op realisatie. Redelijk zicht op realisatie is aanwezig wanneer er een ruimtelijk besluit is vastgesteld of er een ontwerp ruimtelijk besluit ter visie is gelegd waardoor de (financiële) uitvoerbaarheid van het initiatief gewaarborgd is. Wij zullen met u in overleg treden over de afbakening van de ontwikkelingen waarmee in het MER en het Tracébesluit rekening wordt gehouden.

D. Indiener stelt voor het geluidonderzoek dan wel per dB woningen in te delen, dan wel tenminste de respectievelijke normen/ grenzen te bepalen.

Om het aantal gehinderden te kunnen bepalen wordt in het MER de geluidsbelasting ingedeeld volgens de klassen uit de regeling geluid milieubeheer. Dit is een voor het MER gangbare methodiek. Voor het afwegen van de maatregelen wordt de exacte geluidsbelasting op woningniveau berekend. Ook voor de sanering wordt de exacte geluidsbelasting op woningniveau berekend.

E. Indiener vraagt aandacht voor milieueffecten tijdens de uitvoeringsfase.

In het MER zal aandacht worden besteed aan milieueffecten in de bouwfase.

F. Indiener vraagt aandacht voor integraliteit bij het bepalen van geluidmaatregelen voor projecteffecten en MJPG (MeerJarenPlan Geluid).

Binnen het studiegebied waar zich een overschrijding van een GPP voordoet, wordt in het kader van het OTB een gekoppelde sanering uitgevoerd. Effecten van het project en saneringslocaties worden dan inderdaad integraal aangepakt. Voor de overige locaties worden saneringsplannen opgesteld ten behoeve van de saneringsopgave MJPG.

G. Indiener vraagt aandacht voor brugtoeslag bij geluidonderzoek.

In het geluidonderzoek voor het MER en het OTB wordt waar mogelijk rekening gehouden met de gemeten brugtoeslag.

H. Indiener vraagt hoe met cumulatieve geluidseffecten wordt omgegaan.

In het MER gaat het om een vergelijking van de verschillende varianten. Hierbij wordt alleen gekeken naar de effecten van geluidsbelasting als gevolg van het spoorverkeer. Het ook meenemen van andere geluidbronnen staat een goede vergelijking van de varianten in de weg. Wanneer er sprake is van een GPP overschrijding en er maatregelen moeten worden afgewogen, wordt cumulatie onderzocht als de geluidbelasting vanwege de spoorweg ondanks het treffen van doelmatige maatregelen toch toeneemt en daarmee de gestelde GPP-grens overschrijdt.

I. Indiener vraagt aandacht voor de onderzoeken naar geluid en externe veiligheid in het MER.

In het MER wordt aangegeven waar er knelpunten ontstaan in verband met het niet kunnen voldoen aan wettelijke normen. Dit geldt ook voor geluid en externe veiligheid.

J. Indiener gaat ervan uit dat de trillingeffecten in het studiegebied worden onderzocht.

Het onderzoeksgebied voor trillingen omvat het hele studiegebied, zoals dit op figuur 8 van de NRD staat weergegeven.

K. Indiener vraagt naar het vigerende standpunt met betrekking tot toepassing van Bts en SBR.

In het MER worden de varianten getoetst aan de in de Bts opgenomen waarden. Hierbij wordt het aantal gehinderden in beeld gebracht, conform de mer-methodiek.

L. Indiener vraagt verduidelijking in de figuren van de treinenloop.

De genoemde figuren zijn zeer schematisch en bedoeld om de onderlinge ligging van de corridors te verduidelijken. In het MER zullen meer gedetailleerde kaarten van de sporenloop worden opgenomen.

M. Indiener adviseert maatregelen voor geluid en trillingen als hoofdmaatregel van het project te benoemen.

De hoofdmaatregelen zoals deze zijn beschreven in de NRD hebben betrekking op de doelstellingen van het project zoals deze voortkomen uit de voorkeursbeslissing PHS. Eventuele milieumaatregelen zijn thans nog niet bekend. Deze volgen uit de te verrichten studies ten behoeve van het MER/OTB.

N. Indiener doet de suggestie om het (trechter)proces van de alternatievenstudiefase nader te verduidelijken. Aangeraden wordt naast spoorse argumenten ook omgevingsaspecten mee te nemen in de afweging en uitwerking van de Vrije Kruising Dijkgracht.

De keuze voor de vrije kruising op de Dijkgracht is door de Staatssecretaris gemaakt bij de keuze voor het voorkeursalternatief van 17 juni 2014.

In het MER wordt een beschrijving opgenomen van de voorgaande besluiten die tot dit project hebben geleid, en de wijze waarop het milieubelang hierin is meegewogen.

O. Indiener vraagt aandacht voor handhaving of verbetering van bestaande onderdoorgangen.

De bestaande onderdoorgangen ten weerszijden van de Dijkgracht, de Kattenburgerstraat en de Czaar Peterstraat, blijven in beginsel gehandhaafd.

P. Indiener vraagt om verduidelijking van de effecten ter hoogte van de perrons.

In het MER zullen de huidige en toekomstige reizigersstromen in beeld worden gebracht, zodat een beeld ontstaat van de huidige en toekomstige situatie op de perrons, (rol)trappen en tunnels.

Q. Indiener vraagt verduidelijking omtrent het 'conflictvrij maken' op de Dijkgracht

Dit zal in het MER nader worden verduidelijkt.

R. Indiener vraagt om meer informatie aangaande maatregelen bij de 'Keerwal'.

Het gaat hierbij om de boog die ligt langs de 'Keerwal'. In het MER/OTB zal de voorgestelde spooraanpassing worden verduidelijkt. Dan zal ook duidelijk worden of en waar er maatregelen getroffen moeten worden.

S. Indiener vraagt verduidelijking over de locatie van het goederenwachterspoor.

Dit zal in het MER worden verduidelijkt.

T. Het is voor indiener onduidelijk wat de noodzaak is voor het maken van keerspooren voor de treinen vanuit de richting Schiphol.

Dit zal in het MER worden verduidelijkt.

U. Indiener vraagt hoe (in de operatie) de keuze voor routes van goederentreinen gemaakt wordt en tot welke effecten leidt deze keuze voor de omgeving?

In het MER worden worst-case aannames gedaan voor de route die de goederentreinen nemen.

V. Indiener vraag of de spoorindeling op Amsterdam Centraal vast staat of nog kan wijzigen.

Figuur 4 uit de NRD is een vereenvoudigde schematische weergave. De varianten die in het MER worden onderzocht verschillen van elkaar in de precieze perronsoortoedeling. De hoofdkeuze zoals deze schematisch in figuur staat afgebeeld, zal niet meer veranderen.

W. Indiener geeft aan dat de planning bepalend kan zijn voor de autonome ontwikkelingen die mee worden genomen.

Hier wordt inderdaad rekening mee gehouden.

X. Indiener vraagt om inzicht in nieuwe WLO scenario's.

Zoals in de NRD beschreven, zal in het MER worden uitgegaan van de meest recente prognoses.

Y. Indiener vraagt voorafgaand aan de onderzoeken al maatregelen voor geluid en trillingen te benoemen.

De noodzaak en eventuele locatie van de geluid- en trillingsmaatregelen zal blijken uit het milieuonderzoek. Hier is op dit moment nog geen zicht op. Het idee van de MER is juist om het milieu mee te laten wegen bij de te maken keuzes (vaststellen van de voorkeursvariant).

Z. Indiener geeft aan dat de afbeelding van het studiegebied lijkt te suggereren dat het studiegebied doorloopt tot en met het emplacement Westhaven.

Het studiegebied loopt globaal tot de grens van het opstelterrein Westhaven. Dit zal in het MER nader worden onderbouwd.

AA. Indiener verzoekt met meer ontwikkelingsplannen rekening te houden en wil graag hierover in overleg. Indiener heeft bij de zienswijzen projectinformatie toegevoegd over een groot aantal projecten, onder meer: Sloterdijk – Westerpark e.o, Havengebied, Noordelijke IJ-oever, Bouwplannen Overamstel, onder meer Bijlmerbajes, ontwikkelingen Oosterdok, Bouwplannen stationsgebied Amstel, De Ruyterkade, Marineterrein, Kop Dijkgracht, Oosterdokseiland, Oostenburg, De Nieuwe Kern (Ouder Amstel), Amstel Business Park (idem), Dorpshart Duivendrecht (idem) en Entrada (idem).

In het kader van (de totstandkoming van) het ruimtelijk kader zoals dit door de gemeente wordt gemaakt, wordt een inventarisatie gemaakt van al de relevante raakvlakprojecten waar in het MER rekening mee gehouden moet worden. In het MER dat ten behoeve van het OTB zal worden opgesteld, zullen deze projecten – voor zover relevant – worden betrokken als (ruimtelijke) autonome ontwikkeling. Zie ook hetgeen hierover is beschreven onder C.

- 39 A. Indiener wijst op een nieuw bestemmingsplan voor het Oosterdokseiland, dat voorziet in meer woningen en meer kantoorvolume. Indiener zal eigenaar en gebruiker zijn van een nieuw kantoorgebouw.**

Zie beantwoording vraag 33a.

- B. Indiener geeft aan dat de spooraanpassingen geen invloed mogen hebben op de bestaande en nog te realiseren bebouwing op de Oosterdokseiland.**

Zie beantwoording vraag 33b.

- C. Indiener wordt graag betrokken bij de voortgang van het tracébeluit.**

Zie beantwoording vraag 4d.

- 40 A. Indiener vraagt aandacht voor trillingseffecten en schade aan de woningen.**

Zie beantwoording vraag 4a.

- B. Indiener vraagt om metingen aan panden aan de Oetewalterstraat.**

Onderdeel van het onderzoek naar trillingen dat in het kader van het MER wordt uitgevoerd zijn verschillende metingen in panden waar een toename van trillingshinder wordt voorzien. Op basis daarvan worden er modelberekeningen uitgevoerd waarmee de trillingshinder in de huidige en de toekomstige situaties wordt bepaald. De locaties voor metingen worden vastgesteld op basis van de verwachte effecten.

- C. Indiener wil maatregelen om de trillingen te stoppen en de schade door ProRail laten herstellen.**

Verwezen wordt naar het antwoord op vraag 4a.

- D. Indiener wil graag informatie over de resultaten van trillingsmetingen en live monitoring.**

Het MER wordt, evenals het deelrapport voor het onderzoek naar trillingshinder, gelijktijdig gepubliceerd met het OTB. Hiermee worden de metingen en berekeningen die zijn uitgevoerd openbaar gemaakt. Zoals in de beantwoording op vraag 4d reeds vermeld zullen er informatieavonden worden gehouden om de uitkomsten van de uitgevoerde onderzoeken bekend te maken. De onderzoeken zelf worden tezamen met het MER/OTB gepubliceerd. Overigens vindt er (binnen 1 jaar) na realisatie van het project voor trillingen nog een zogeheten opleveringstoets plaats waarin de gevolgen van het project ten aanzien van het aspect trillingen (opnieuw) worden onderzocht.

- E. In 2009 zijn gegevens verzameld over trillingen en schade. De relatie hiertussen kan wetenschappelijk worden onderbouwd.**

Omdat er inderdaad een verband is tussen treinverkeer en trillingen die ervaren worden in woningen wordt in het kader van het MER het onderzoek naar trillingshinder uitgevoerd. Hierbij wordt op basis van metingen en berekeningen de huidige en te verwachten trillingshinder bepaald, waarbij rekening wordt gehouden met de trillingen die het spoor via de bodem doorgeeft.

Bijlage 1

Nummer NvA	Registratienummer Platform Participatie
1	45863481
2	46055739
3	46063866
4	46064675
5	46105821
6	46145256
7	46177502
8	46274629
9	46360951
10	46439544
11	46446025
12	46507210
13	46507862
14	46508014
15	46515662
16	46533996
17	46543460
18	46552415
19	46563932
20	46564123
21	46566762
22	46567456
23	46567621
24	46567763
25	46568047
26	46568255
27	46568344
28	46570606
29	46574667
30	46576366 college van B&W van Ouder Amstel
31	46577278
32	46577998
33	46578434
34	46578742
35	46579177
36	46579949
37	46580832
38	46583233 gemeente Amsterdam
39	46584042
40	46591283

Colofon

Titel:

Nota van Antwoord
'Notitie Reikwijdte en Detailniveau
PHS Amsterdam Centraal'

Opdrachtgever:

Ministerie van Infrastructuur & Milieu

Fotografie cover:

PDFoto

Datum:

Mei 2017

Vormgeving en productie:

Inpladi bv, Cuijk

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienm

Mei 2017