

## **Nota van Antwoord**

Inspraak Trajectnota/MER Schiphol-Amsterdam-Almere

Datum	30 juni 2009
Status	definitief



## **Nota van Antwoord**

Inspraak Trajectnota/MER Schiphol-Amsterdam-Almere

Datum	30 juni 2009
Status	definitief

## Inhoud

Inleiding en leeswijzer 6

### **1 Alternatieven 9**

- 1.1 Stroomlijnalternatief 9
- 1.2 Locatiespecifiek alternatief 11
- 1.3 Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) 13
- 1.4 Nulalternatief 17
- 1.5 Nulplusalternatief 17
- 1.6 Verbindingsalternatief A6/A9 18
- 1.7 Wegverbreding algemeen 23
- 1.8 Faciliteren openbaar vervoer 25

### **2 Varianten in de planstudie 32**

- 2.1 Verkeerskundige varianten Almere 2x4 of 4x2 32
- 2.2 Inpassingsvarianten tunnel Gaasperdammerweg 32
- 2.3 Inpassingsvarianten tunnel Amstelveen 35

### **3 Suggesties oplossings- en inpassingsmaatregelen 37**

- 3.1 DEELGEBIED 1: A9 AMSTELVEEN, OUDERKERK aan de AMSTEL 42
- 3.2 DEELGEBIED 2: A9 AMSTERDAM ZUID-OOST 48
- 3.3 DEELGEBIED 3: A10 oost en A1 DUIVENDRECHT, DIEMEN, OOST/WGR.MEER 51
- 3.4 DEELGEBIED 4: A1 MUIDEN, WEESP 58
- 3.5 DEELGEBIED 5: A6 MUIDERBERG, ALMERE 63

### **4 Gevoeligheidsanalyses 74**

- 4.1 Scenario beprijzen 74
- 4.2 Scenario tol 74
- 4.3 Scenario Almere+ 74
- 4.4 Scenario Almere+ en IJmeerverbinding 74

### **5 Effecten 76**

- 5.1 Verkeer 76
  - 5.1.1 DEELGEBIED 1: A9 AMSTELVEEN, OUDERKERK aan de AMSTEL) 88
  - 5.1.2 DEELGEBIED 2: A9 AMSTERDAM ZUID-OOST 89
  - 5.1.3 DEELGEBIED 3: A10 oost en A1 DUIVENDRECHT, DIEMEN, OOST/WGR.MEER 90
  - 5.1.4 DEELGEBIED 4: A1 MUIDEN, WEESP 92
  - 5.1.5 DEELGEBIED 5: A6 MUIDERBERG, ALMERE 93
- 5.2 Verkeersveiligheid 94
- 5.3 Luchtkwaliteit 96
  - 5.3.1 DEELGEBIED 1: A9 AMSTELVEEN, OUDERKERK aan de AMSTEL 104
  - 5.3.2 DEELGEBIED 2: A9 AMSTERDAM ZUID-OOST 108
  - 5.3.3 DEELGEBIED 3: A10 oost en A1 DUIVENDRECHT, DIEMEN, OOST/WGR.MEER 112
  - 5.3.4 DEELGEBIED 4: A1 MUIDEN, WEESP 115
  - 5.3.5 DEELGEBIED 5: A6 MUIDERBERG, ALMERE 115
- 5.4 Geluid 116
  - 5.4.1 DEELGEBIED 1: A9 AMSTELVEEN, OUDERKERK aan de AMSTEL 122
  - 5.4.2 DEELGEBIED 2: A9 AMSTERDAM ZUID-OOST 126

5.4.3	DEELGEBIED 3: A10 oost en A1 DUIVENDRECHT, DIEMEN, OOST/WGR.MEER) 127
5.4.4	DEELGEBIED 4: A1 MUIDEN, WEESP, MUIDERBERG 129
5.4.5	DEELGEBIED 5: A6 MUIDERBERG, ALMERE 132
5.5	Externe veiligheid 135
5.5.1	DEELGEBIED 1: A9 AMSTELVEEN, OUDERKERK aan de AMSTEL 135
5.5.2	DEELGEBIED 2: A9 AMSTERDAM ZUID-OOST 135
5.5.3	DEELGEBIED 3: A10 oost en A1 DUIVENDRECHT, DIEMEN, OOST/WGR.MEER 136
5.5.4	DEELGEBIED 4: A1 MUIDEN, WEESP, MUIDERBERG 136
5.5.5	DEELGEBIED 5: A6 MUIDERBERG, ALMERE 137
5.6	Ruimtelijke ordening 137
5.6.1	DEELGEBIED 1: A9 AMSTELVEEN, OUDERKERK aan de AMSTEL 137
5.6.2	DEELGEBIED 2: A9 AMSTERDAM ZUID-OOST 137
5.6.3	DEELGEBIED 3: A10 oost en A1 DUIVENDRECHT, DIEMEN, OOST/WGR.MEER 138
5.6.4	DEELGEBIED 4: A1 MUIDEN, WEESP, MUIDERBERG 139
5.6.5	DEELGEBIED 5: A6 MUIDERBERG, ALMERE 139
5.7	Natuur 141
5.7.1	DEELGEBIED 1: A9 AMSTELVEEN, OUDERKERK aan de AMSTEL 143
5.7.2	DEELGEBIED 2: A9 AMSTERDAM ZUID-OOST 146
5.7.3	DEELGEBIED 3: A10 oost en A1 DUIVENDRECHT, DIEMEN, OOST/WGR.MEER 147
5.7.4	DEELGEBIED 4: A1 MUIDEN, WEESP, MUIDERBERG 147
5.7.5	DEELGEBIED 5: A6 MUIDERBERG, ALMERE 147
5.8	Landschap, cultuurhistorie en archeologie 151
5.9	Bodem en water 152
5.10	Bouw- en verkeershinder tijdens uitvoering 153
5.11	Overige effecten 158

**6 Inhoud en kwaliteit MER 161**

**7 Relatie andere projecten of beleid 171**

**8 Procedure 176**

Index gesorteerd op briefnummer 181

Index gesorteerd op naam 201

## Inleiding en leeswijzer

### **Terugblik op de inspraakperiode**

De trajectnota/MER Schiphol -Amsterdam -Almere heeft van 16 mei tot en met 26 juni 2008 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode kon een ieder mondeling of schriftelijk een zienswijze indienen.

In Almere, Ouderkerk aan de Amstel, Amstelveen, Diemen, Duivendrecht, Muiden, Amsterdam Zuidoost en Amsterdam Oost/Watergraafsmeer zijn informatieavonden georganiseerd waar men ook mondeling kon inspreken. De commentaren zijn genotuleerd. Van deze mogelijkheid maakten 66 mensen gebruik. De opkomst van de avonden was redelijk, tussen de 40 en de 80 mensen, met een uitschieter van 150 bezoekers in Muiden.

Op de trajectnota/MER zijn ongeveer 1.200 schriftelijke reacties ingezonden, waarvan 458 unieke, dwz van elkaar verschillende reacties. Dit is aanzienlijk minder dan de 8.000 reacties die begin 2005 op de startnotitie zijn ingezonden. Veel reacties komen van particulieren die in de buurt van het projectgebied wonen. Relatief veel reacties komen uit Muiderberg, Almere, Amsterdam en Ouderkerk aan de Amstel. Verreweg de meeste insprekers vragen aandacht voor de gevolgen van de wegverbreding voor de leefbaarheid in de omgeving.

### **Alternatieven**

Veel insprekers maken bezwaar tegen het verbreden van de wegen in het plangebied. Sommige insprekers willen echter juist zo snel mogelijk aanpassing van de wegen. Enkele insprekers pleiten voor het Locatiespecifiek alternatief, het Meest Milieuvriendelijke Alternatief of het Meest Milieuvriendelijke Alternatief verder aangevuld met inpassingsmaatregelen. Verschillende omwonenden van de Gaasperdammerweg pleiten alsnog voor het Verbindingsalternatief.

### **Inpassingsmaatregelen**

Veel omwonenden van de A10 en de A1 in Amsterdam Oost/Watergraafsmeer en Diemen pleiten voor overkapping van de hoofdwegen aldaar. Opvallend veel mensen uit Almere maken bezwaar tegen het opofferen van natuur als gevolg van de verbreding van de A6. Met name het Kromslootpark en Beginbos worden veelvuldig genoemd. Zij stellen een zo compact mogelijke inpassing van de weg voor, bijvoorbeeld door te kiezen voor de variant met 2x4 rijbanen in plaats van 4x2. Verder maken insprekers vaak bezwaar tegen het verlies van een deel van het Amsterdamse Bos. Als alternatief wordt vaak een tunnel onder het bos voorgedragen, waarbij er energie opgewekt kan worden uit de warmte in de tunnel.

### **Leefbaarheid**

Een groot aantal insprekers vraagt aandacht voor de gevolgen voor de leefbaarheid, met name de geluidsoverlast en uitstoot van stikstofdioxide en fijn stof. De gezondheid is daarbij een punt van zorg. Deze reacties komen vooral van omwonenden van de A6 uit Muiderberg en Almere. Omwonenden van de A1 en de A10 in Amsterdam Oost/Watergraafsmeer en Diemen brengen dit ook naar voren. Verder maken veel omwonenden van de Gaasperdammerweg zich zorgen over de overlast die de werkzaamheden aan die weg gaan veroorzaken. Tenslotte zijn omwonenden uit Ouderkerk aan de Amstel bezorgd over de gezondheidsrisico's voor

de kinderen in de langs de weg gelegen school en het verlies van bos dat juist was aangelegd om de leefbaarheid te vergroten.

### **Procedure**

Enkele belangengroepen hebben bezwaar gemaakt tegen het niet organiseren van een hoorzitting. Zij zijn van mening dat hen hiermee een podium wordt ontnomen. Verder klagen verschillende mensen over onvoldoende informatie en een slechte beantwoording van vragen. Veel sprekers geven aan persoonlijk op de hoogte gehouden te willen worden over de plannen.

### **Leeswijzer**

Deze Nota van Antwoord behandelt de tijdens de inspraakperiode binnengekomen 458 unieke reacties. Iedere inspraakreactie is voorzien van een nummer. Achter in deze nota vindt u een tabel met daarin op alfabetische volgorde per reactie het nummer. In deze tabel is tevens het paginanummer opgenomen waar het antwoord op de reactie te vinden is. Bij de reacties die meerdere onderwerpen omvatten, wordt naar verschillende pagina's verwezen.

Achtereenvolgens worden de volgende onderwerpen in deze Nota van Antwoord behandeld:

- **Alternatieven**; vragen en voorkeuren over de in de planstudie onderzochte alternatieven worden behandeld in hoofdstuk 1. Hierbij komen de alternatieven uit de tweede als ook de alternatieven uit de eerste fase aan bod.
- **Varianten in de planstudie**; reacties aangaande de verkeerskundige en inpassingsvarianten die in de planstudie fase 2 zijn uitgewerkt en onderzocht komen aan bod in hoofdstuk 2
- **Suggesties oplossings- en inpassingsmaatregelen**; in hoofdstuk 3 zijn de reacties opgenomen waarin door de sprekers suggesties worden gedaan voor het inpassen van de weg en het oplossen van de verkeersproblematiek. Dit betreffen suggesties voor maatregelen en oplossingen die niet in de planstudie zijn onderzocht, maar bijvoorbeeld wel in de vervolgfase van het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) kunnen worden meegenomen. Per suggestie wordt aangegeven of dit in het vervolg wordt / kan worden meegenomen.
- **Gevoeligheidsanalyses**; vragen over de uitgevoerde gevoeligheidsanalyses (scenario's) zijn opgenomen in hoofdstuk 4.
- **Effecten**; reacties over de in het MER gepresenteerde effecten worden behandeld in hoofdstuk 5. Hierbij wordt bij een aantal onderwerpen het onderscheid in deelgebieden conform het MER aangehouden.
- **Inhoud en kwaliteit MER**; Opmerkingen over de inhoud en de kwaliteit van het MER zelf komen in hoofdstuk 6 aan bod.
- **Relatie met andere projecten of beleid**; in hoofdstuk 7 zijn de reacties opgenomen waarin door de sprekers een relatie wordt gelegd met andere projecten in het studiegebied of met aanpalend beleid.
- **Procedure**; tot slot komen inspraakreacties op de gevolgde procedure aan bod in hoofdstuk 8.





## 1 Alternatieven

### 1.1 Stroomlijnalternatief

#### **Inspreker is tegen uitbreiding van de A6. (13, 14)**

Inmiddels heeft de minister van V&W een standpunt ingenomen, waarin hij kiest voor het Stroomlijnalternatief met veel elementen van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief, aangevuld met enkele suggesties uit de inspraak.

#### **Inspreker is tegen uitbreiding van de A10 ter hoogte van de Watergraafsmeer. (21)**

Inmiddels heeft de minister van V&W een standpunt ingenomen, waarin hij kiest voor het Stroomlijnalternatief met veel elementen van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief, aangevuld met enkele suggesties uit de inspraak.

#### **Inspreker spreekt zich uit voor het Stroomlijnalternatief. (22, 27)**

Inmiddels heeft de minister van V&W een standpunt ingenomen, waarin hij kiest voor het Stroomlijnalternatief met veel elementen van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief, aangevuld met enkele suggesties uit de inspraak.

#### **Inspreker geeft aan de plannen op de A9 zonder ondertunneling te verbreden wat hem betreft niet aan de orde zijn. (136)**

De Minister heeft in november 2008 in zijn standpunt gekozen voor het Stroomlijnalternatief inclusief de tunnel door Amsterdam-Zuidoost.

#### **Inspreker onderschrijft de noodzaak van wegwitbreiding ten volle en acht dit noodzakelijk voor het realiseren van de woningbouwopgave in de regio en het benutten van ontwikkelingskansen. (263)**

Hiervan wordt kennis genomen.

#### **Inspreker acht de vergroting van de wegcapaciteit van de A9 tussen de knooppunten Diemen en Badhoevedorp essentieel voor de bereikbaarheid van Schiphol en de ontwikkelingen rond Amsterdam en Almere. Het vormt de backbone die de hele Noordvleugel verbindt. (263)**

In het standpunt heeft de Minister zijn keuze voor het Stroomlijnalternatief inclusief de verbreding van de A9 herbevestigd.

#### **Inspreker is van mening dat nadrukkelijk moet worden gekeken naar inpassing in Amstelveen en Amsterdam Zuidoost en ondersteunt een keuze voor de "Kamelenvariant" met twee aparte, verdiepte en gesloten tunnelbakken waardoor doorgaand en bestemmingsverkeer gescheiden kunnen worden. (263)**

Aan de inpassing van de verbrede wegen wordt in de volgende studiefase veel aandacht besteed. In het standpunt is gekozen voor een variant, waarbij doorgaand en bestemmingsverkeer gescheiden worden.

#### **Inspreker onderschrijft de keuze voor het Stroomlijnalternatief en gaat er van uit dat daarmee ook een definitieve keuze is gemaakt voor uitbreiding van de A9 Diemen-Badhoevedorp. Bovendien hecht inspreker aan een**

**goede inpassing in stedelijk gebied en aan de realisatie van een vrije busbaan langs de A1/A6 /A9. (297)**

Inmiddels heeft de minister van V&W een standpunt ingenomen, waarin hij kiest voor het Stroomlijnalternatief met veel elementen van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief. Ook de busbaan langs de A1/A6/A9 maakt daar deel van uit.

**Volgens inspreker komt het volwaardige Stroomlijnalternatief van de in fase 2 onderzochte alternatieven het meest tegemoet aan de verbetering van de doorstroming in de corridor. (302)**

In oktober 2008 heeft de Minister middels zijn standpunt gekozen voor het Stroomlijnalternatief, inclusief de verbreding van de A9.

**Inspreker adviseert te kiezen voor het Stroomlijnalternatief conform de overeenkomst tussen Rijk en regio van 29 oktober 2007, inclusief alle MMA maatregelen. (306)**

In oktober 2008 heeft de Minister middels zijn standpunt gekozen voor het Stroomlijnalternatief inclusief een aantal MMA-maatregelen.

**Inspreker is van mening dat uitbreiding volgens het Stroomlijnalternatief en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief de meest gewenste is, maar plaatst daarbij wel de kanttekening dat capaciteitsvergroting van het rijkswegennet in de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere gepaard moet gaan met investeringen ten behoeve van de verbetering van het openbaar vervoer in de regio.**

**(333)**

De planstudie openbaar vervoer Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad, kortweg OV SAAL is een van de studies die gestart is om de problematiek en de noodzakelijke maatregelen in het openbaar vervoer op dezelfde corridor te onderzoeken.

**Inspreker geeft aan dat hem lijkt dat de 'kamelenvariant' voor Amsterdam-Zuidoost de woonomgeving en het landschap het meest ontziet en tegelijk het verkeer niet al te veel dwars zit. Daarom heeft die zijn sterke voorkeur. (355)**

De minister heeft in november 2008 in zijn standpunt gekozen voor het Stroomlijnalternatief inclusief de tunnel door Amsterdam-Zuidoost.

**Inspreker ziet het naar het zuiden verleggen van de A1 ter hoogte van Muiden en passeren van de Vecht in een aquaduct als een grote verbetering. (355)**

Dit uitgangspunt is op 27 oktober 2008 in het standpunt bekrachtigd.

**Inspreker is van mening dat een uitbreiding volgens het Stroomlijnalternatief en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief de meest gewenste is. Daarbij wordt de kanttekening geplaatst dat de capaciteitsvergroting op het rijkswegennet gepaard moet gaan met investeringen ten behoeve van de verbetering van het openbaar vervoer in de regio. (457)**

Van deze reactie is kennis genomen. Gewezen wordt verder op de studie OV SAAL die de voorstellen gaat bevatten ter verbetering van de OV kwaliteit in de regio.

**Inspreker geeft aan uit te gaan van het Stroomlijnalternatief inclusief een volledig verdiepte tunnel in Amstelveen, zoals vastgesteld in de overeenkomst tussen de regio en de minister. (458)**

Dit uitgangspunt is op 27 oktober 2008 in het standpunt bekrachtigd.

## 1.2 Locatiespecifiek alternatief

**Inspreker spreekt zijn voorkeur uit voor het Locatiespecifieke alternatief, mits langs het Amsterdamse Bos een geluidwal komt. Andere alternatieven geven te veel overlast. Ook doet hij suggesties voor banenruil, meer fietsen en opnieuw verbeteren van openbaar vervoer. (3, 156)**

Dit is meegenomen bij de keuze van de minister. Echter in het standpunt van de minister is gekozen voor het Stroomlijnalternatief en niet voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief.

**Inspreker heeft een voorkeur voor het Locatiespecifieke alternatief en denkt dat het aanpakken van de knooppunten en het aanleggen van een aquaduct volstaat. (15)**

De minister van V&W heeft gekozen voor het Stroomlijnalternatief. Daarbij worden alle hoofdwegen (A1, A6, A9 en A10) op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere verbreed.

**Naar aanleiding van het Locatiespecifieke alternatief vraagt de inspreker zich af of verbreding van de A9 in dit stadium wel noodzakelijk is. Het verdient de aanbeveling eerst het effect van andere maatregelen af te wachten voordat tot verbreding van de A9 wordt overgegaan. (103)**

De minister heeft in oktober 2008 in zijn standpunt besloten dat het Locatiespecifieke alternatief komt te vervallen en heeft gekozen voor het Stroomlijnalternatief. Deze keuze is mede gemaakt op de verwachte verkeersintensiteiten op het hoofdwegennet in deze regio waar de A9 ook onder valt.

Naast de verbreding van de hoofdwegen heeft de minister tevens besloten het openbaar vervoer sterk uit te breiden en de capaciteit te verhogen om de verwachte verkeersgroei in de regio op te vangen. Hierbij speelt de buslijn 300 ook een belangrijke rol.

**Inspreker geeft aan dat de clausule van de minister van Financiën en het eventuele succes van de Locatiespecifieke alternatief allebei kunnen leiden tot het afblazen van de plannen met de Gaasperdammerweg en de kameelvariant tot een fata morgana maken. (109, 111)**

De Minister heeft in oktober 2008 in zijn standpunt besloten dat het Locatiespecifieke alternatief komt te vervallen en heeft gekozen voor het Stroomlijnalternatief. Deze keuze is mede gemaakt op de verwachte verkeersintensiteiten op het hoofdwegennet in deze regio waar de A9 ook onder valt.

**Volgens inspreker moet het Locatiespecifieke alternatief met klem worden ontraden. Het doet niets aan de noodzakelijk verbetering van de A9. (302)**

De minister heeft in oktober 2008 in zijn standpunt besloten dat het Locatiespecifieke alternatief komt te vervallen en heeft gekozen voor het

Stroomlijnalternatief. Deze keuze is mede gemaakt op de verwachte verkeersintensiteiten op het hoofdwegennet in deze regio waar de A9 ook onder valt. Naast de verbreding van de hoofdwegen heeft de minister tevens besloten het openbaar vervoer sterk uit te breiden en de capaciteit te verhogen om de verwachte verkeersgroei in de regio op te vangen. Hierbij speelt de buslijn 300 ook een belangrijke rol.

**Inspreker geeft aan tegen uitvoering van het Locatiespecifiek alternatief te zijn omdat het onvoldoende capaciteit biedt en daardoor meer sluipverkeer op lokale wegen ten gevolg heeft. (114, 419)**

**Inspreker spreekt zich uit vóór het Locatiespecifieke alternatief inclusief een beter openbaar vervoer. (358)**

De minister heeft in oktober 2008 in zijn standpunt besloten dat het Locatiespecifieke alternatief komt te vervallen en heeft gekozen voor het Stroomlijnalternatief. Deze keuze is mede gemaakt op de verwachte verkeersintensiteiten op het hoofdwegennet in deze regio waar de A9 ook onder valt.

Naast de verbreding van de hoofdwegen heeft de minister tevens besloten het openbaar vervoer sterk uit te breiden en de capaciteit te verhogen om de verwachte verkeersgroei in de regio op te vangen. Hierbij speelt de buslijn 300 ook een belangrijke rol.

**Inspreker stelt dat een variant op basis van het Locatiespecifieke alternatief plus het maatregelenpakket van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief meegenomen had moeten worden. (332)**

Het in het Meest Milieuvriendelijke Alternatief opgenomen maatregelenpakket is toepasbaar op het Locatiespecifiek alternatief. Zou gekozen zijn voor het Locatiespecifieke alternatief in combinatie met het Meest Milieuvriendelijke Alternatief dan zouden de maatregelen uit het Meest Milieuvriendelijke Alternatief die betrekking hebben op de deelgebieden 1 en 2 niet worden uitgevoerd.

**Inspreker kiest voor het Locatiespecifieke alternatief met MMA onderdelen als OV-maatregelen niet voldoende zijn. Natuur en milieu moeten zo min mogelijk hinder ondervinden. (392)**

Hiervan wordt kennis genomen. Inmiddels heeft de Minister in Oktober 2008 gekozen voor het Stroomlijnalternatief.

**Inspreker spreekt zich uit voor het Locatiespecifieke alternatief, inclusief de van toepassing zijnde extra maatregelen uit het Meest Milieuvriendelijke Alternatief. (407)**

De minister heeft in november 2008 in zijn standpunt besloten dat het Locatiespecifieke alternatief komt te vervallen en heeft gekozen voor het Stroomlijnalternatief. Deze keuze is mede gemaakt op de verwachte verkeersintensiteiten op het hoofdwegennet in deze regio waar de A9 ook onder valt.

**Inspreker geeft aan voor het Locatiespecifieke alternatief te kiezen omdat er aan de A9 veel woningen zijn gebouwd die al vrij dicht aan de weg staan. (429)**

Om de overlast voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken worden twee tunnels op de A9 voorgesteld. Een van 3 km lengte op/in de Gaasperdammerweg en een van 2 km lengte te Amstelveen.

De Minister heeft inmiddels gekozen voor het Stroomlijnalternatief waarin deze twee tunnels zijn opgenomen.

Om te voorkomen dat de tunnel op de Gaasperdammerweg te dicht bij de bestaande bebouwing komt te liggen wordt deze zodanig aangelegd dat slechts een deel van de tunnel ten noorden van de bestaande A9 komt te liggen.

### 1.3 Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

#### **Insprekers spreken zich uit voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief. (1, 2, 95, 115, 178, 220, 228, 240, 242, 375, 419)**

Inmiddels heeft de minister van V&W een standpunt ingenomen, waarin hij kiest voor het Stroomlijnalternatief met veel elementen van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief, aangevuld met enkele suggesties uit de inspraak.

#### **Inspreker is tegen wegbreiding, maar begrijpt dat niet verbreden geen optie meer is. Nu spreekt zij zich uit voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief. Zij pleit met name voor een tunnel of echt goede geluidschermen op de A10. (25)**

Er zal zeer veel aandacht worden besteed aan geluidwering ter plaatse. Daarbij wordt er van uitgegaan dat de geluidssituatie zal verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.

#### **Inspreker heeft een grote voorkeur voor de MMA variant. Maatregelen als geluidsschermen. Deze zouden een standaardvoorziening langs snelwegen moeten zijn. (131)**

De Minister van V&W heeft gekozen voor het Stroomlijnalternatief. Waar nodig worden geluidwerende maatregelen genomen (geluidschermen of geluidsarm asfalt).

Plaatsing van geluidwerende voorzieningen wordt in de Wet Geluidhinder bepaald. Er kunnen niet overal zomaar geluidsschermen langs autosnelwegen komen.

#### **Inspreker is voorstander van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief, waarbij wegen verdiept zouden moeten worden aangelegd. Geluidschermen zijn naar de mening van inspreker horizonvervuilend. (134)**

In de loop van de studie is komen vast te staan dat het verdiept aanleggen van (een deel van) de wegen in het plangebied te weinig rendement voor het leefmilieu oplevert. In het Meest Milieuvriendelijke Alternatief is verdiepte ligging van de A1 in de Bloemendalerpolder uitgebreid bestudeerd. Daar bleek dat ondanks verdieping nog steeds hoge geluidschermen nodig zullen zijn. Op grond van een kosten/baten beschouwing is in overleg met regionale bestuurders besloten niet te verdiepen. Dit besluit is in het standpunt vastgelegd.

#### **Inspreker geeft aan dat er erg weinig aandacht wordt geschonken aan de milieuversie, die weliswaar duurder is, maar op lange termijn veel geld kan besparen op de gezondheid. (140)**

Inmiddels heeft de minister van V&W een standpunt ingenomen, waarin hij kiest voor het Stroomlijnalternatief met veel elementen van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief, aangevuld met enkele suggesties uit de inspraak.

**Inspreker is voorstander van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief met een aparte buis voor lokaal verkeer in het aquaduct onder de Vecht. Hij stelt voor om voor de extra investering tol te heffen. (152)**

In overleg met de gemeente en de provincie is overeengekomen een nieuwe brug voor lokaal verkeer te realiseren.

**Inspreker vraagt om een uiterste inspanning de natuur in Nederland te behouden. (172)**

Op grond van wet- en regelgeving is Rijkswaterstaat verplicht wegwitbreidingen zorgvuldig in te passen. Wanneer daarbij onverhoopt natuur of bos wordt aangetast, moet dat elders gecompenseerd worden. In het Ontwerp Tracébesluit en de bijbehorende bijlagen wordt aangegeven hoe RWS daaraan invulling wil geven.

**Inspreker is vóór het Meest Milieuvriendelijke Alternatief inclusief een goed openbaar vervoer of vóór het Nulalternatief met een zeer sterk verbeterd openbaar vervoerstelsel. (230)**

Inmiddels heeft de minister van V&W een standpunt ingenomen, waarin hij kiest voor het Stroomlijnalternatief met veel elementen van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief, aangevuld met enkele suggesties uit de inspraak. De aanleg van een vrijliggende busbaan tussen Almere en Diemen maakt daar deel van uit. Dit vormt de basis voor een verbetering van de busverbindingen in het gebied tussen Amsterdam en Almere. Daarnaast zal de minister in het kader van de studie OV SAAL binnenkort uitspraken doen over de verbetering van met name de railverbindingen in het gebied tussen Schiphol en Lelystad met het zwaartepunt op de relatie Amsterdam-Almere.

**Inspreker is van mening dat vrije busbanen langs A1 en A6 wel een gunstig effect hebben op de bereikbaarheid. (263)**

In het standpunt is gekozen voor aanleg van deze busbaan.

**Inspreker pleit voor het verminderen van de overlast voor inwoners van Diemen, Ouderkerk, Muiden en Weesp door realisatie van een aantal inpassingsmaatregelen zoals verwoord in het Meest Milieuvriendelijke Alternatief. (263)**

Met de betrokken gemeenten is inmiddels overeenstemming bereikt over een afdoende maatregelenpakket.

**Inspreker is tegenstander van de MMA-maatregel, waarbij een 80 km/h regime op de A10 wordt voorgesteld. (263)**

In het standpunt is er voor gekozen deze maatregel niet uit te voeren.

**Insprekers vinden het onbegrijpelijk dat mitigerende maatregelen ten aanzien van geluid langs de A1 geen onderdeel uitmaken van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief. (264)**

In het Meest Milieuvriendelijke Alternatief is een deels verdiepte ligging onderzocht, waarbij uitgegaan werd dat maatregelen zouden worden getroffen voor zover nodig

op grond van de Wet geluidhinder. Over de te nemen geluidmaatregelen langs de A1 zijn inmiddels met insprekers nadere afspraken gemaakt.

**Inspreker pleit voor het volledig toepassen van de in het Meest Milieuvriendelijke Alternatief onderzochte maatregelen. (171, 297)**

Tweelaags ZOAB wordt alleen daar aangelegd, waar dit om reden van geluidsreductie gewenst is. Dat is voorshands niet over het hele traject van de A6 in de gemeente Almere.

Over de vrije busbaan heeft de minister inmiddels positief besloten.

**Inspreker geeft aan voorkeur te hebben voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief. (270)**

Inmiddels heeft de minister van V&W een standpunt ingenomen, waarin hij kiest voor het Stroomlijnalternatief met veel elementen van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief, aangevuld met enkele suggesties uit de inspraak.

**Inspreker vraagt zich af wat nu eigenlijk exact met MMA, het meest milieuvriendelijke alternatief, wordt bedoeld. (281)**

Het ontwikkelen van een Meest Milieuvriendelijke Alternatief is een verplicht onderdeel van de m.e.r.-procedure. Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief moet een realistisch, geloofwaardig en uitvoerbaar alternatief zijn. Voor dit MMA betekent dat dus dat het moest voldoen aan de randvoorwaarden en uitgangspunten die in de richtlijnen voor de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere in mei 2005 zijn meegegeven.

**Inspreker stelt dat voor de Vogelwerkgroep alleen het Meest Milieuvriendelijke Alternatief acceptabel is. De meerkosten dienen te worden opgebracht door een spitsheffing op het traject. (278)**

Deze suggestie is meegenomen door de minister bij de keuze voor het uit te werken alternatief. Het huidige kabinet heeft het voornemen om rekeningrijden als generieke maatregel uit te werken en in te voeren. Hierbij komen de opbrengsten ten bate van de schatkist en worden niet een op een aan projecten gekoppeld.

**Inspreker geeft aan een sterke voorkeur te hebben voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief. De maatschappelijke baten van de extra investeringen in goede inpassingsmaatregelen zullen veel hoger zijn dan kosten. (304)**

Hiervan wordt kennis genomen.

**Extra maatregelen op het gebied van groen/blauw en recreatie zoals opgenomen in het Meest Milieuvriendelijke Alternatief dienen volgens inspreker onderdeel te zijn van de verdere uitwerking. Het gaat inspreker in ieder geval om de volgende maatregelen die relevant zijn voor het OTB:**

- Conform het Meest Milieuvriendelijke Alternatief een fietsverbinding langs de Gaasperdammerweg over de Gaasp tussen Gaasperplas en Diemberbos en een fietsverbinding langs de A9 over de Amstel en Bullewijk.
- Conform het Meest Milieuvriendelijke Alternatief het treffen van geluidwerende voorzieningen langs de Ouderkerkerplas en de polder de Ronde Hoep.
- Voldoende passages voor recreant en fauna in de Diemerscheg. (309)

De drie genoemde potentiële nieuwe oeververbindingen voor voetgangers en fietsers over Gaasp, Bullewijk en Amstel worden, in de vorm van een verbreding van de bruggen in de A9, bij de "Groene Uitweg" en/of "Groengebied Amstelland" ingediend voor financiering.

Bij de Ouderkerker Plas zijn geen geluidgevoelige bestemmingen aanwezig en worden geen geluidmaatregelen getroffen. Voor de woningen in polder De Ronde Hoep wordt in de OTB-fase onderzocht welke maatregelen nodig zijn. Uitgangspunt voor geluidwerende voorzieningen ter hoogte van Ouderkerk aan de Amstel is een maatregelenpakket gebaseerd op Stand Still 2008.

**Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief is niet milieuvriendelijk genoeg omdat het uitgaat van wegverbreding terwijl er oplossingen zijn die zonder wegverbreding de files ook oplossen. (299)**

Alle oplossingen dus ook het Meest Milieuvriendelijke Alternatief gaan uit van generiek beleid gericht op het terugdringen van de automobiliteit. Daarnaast wordt aanzienlijk geïnvesteerd in het OV (zie hiervoor de studie OV-SAAL). Desondanks blijft er sprake van de noodzaak tot een wegverbreding. Omdat ook het Meest Milieuvriendelijke Alternatief een realistisch alternatief moet zijn, wordt ook in dit alternatief uitgegaan van een wegverbreding.

**Inspreker merkt op dat alleen het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) rekening houdt met haar eerdere opmerkingen naar aanleiding van de Startnotitie en de Variantennota en wijst andere varianten af. Inspreker kan toch geen positief oordeel uitspreken over het Meest Milieuvriendelijke Alternatief omdat de MER geen aandacht besteedt aan de gevolgen van de onderzochte alternatieven voor de woningbouw in de Bloemendalerpolder en op het KNSF-terrein. (334)**

Inmiddels heeft de minister van V&W een standpunt ingenomen, waarin hij kiest voor het Stroomlijnalternatief met veel elementen van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief, aangevuld met enkele suggesties uit de inspraak.

De planvorming voor woningen in de Bloemendalerpolder en op het KNSF-terrein bevond zich ten tijde van de Trajectnota/MER nog in een vroeg stadium. Hierdoor is in de Trajectnota/MER met deze plannen nog geen rekening gehouden. In de fase van het ontwerp-tracébesluit (OTB) wordt wel rekening gehouden met de bouw van woningen in de Bloemendalerpolder en op het KNSF-terrein. Concreet betekent dit o.a. dat gekeken wordt naar de geluidmaatregelen die langs de A1 nodig zijn om de geluidhinder ter plaatse van toekomstige woningen te beperken.

**Inspreker vindt dat het Meest Milieuvriendelijke Alternatief had moeten zijn beter en goedkoper openbaar vervoer op trajecten die file veroorzaken. Pendelbusjes en carpoolen maken er deel van uit, evenals een mentaliteitsverandering ten opzichte van het openbaar vervoer. (392)**

Analyse van verkeersstromen wijst uit dat genoemde maatregelen weliswaar bijdragen aan de oplossing, maar wegverbreding niet overbodig maken.

**Inspreker is van mening dat het noodzakelijk is het Stroomlijnalternatief volgens het Meest Milieuvriendelijke Alternatief uit te voeren. Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief beantwoordt het best de gewenste maatregelen op Amstelveens grondgebied buiten de tunnel. (458)**

Hiervan is kennis genomen.



#### 1.4 Nulalternatief

**Insprekers stellen dat de geschetste autonome ontwikkeling eigenlijk niet meer kan zijn dan een theoretisch model daar geen rekening is gehouden met de huidige wegcapaciteit. Navraag heeft geleerd dat bij de autonome ontwikkeling rekening is gehouden met de voorgenomen capaciteitsuitbreiding van de A6 en de A1. Insprekers zetten vraagtekens bij het op deze manier invullen van het begrip "autonome ontwikkeling". (264, 273)**

Bij het bepalen van de autonome ontwikkeling voor een toekomstjaar moeten aannames worden gedaan over de toekomstige situatie. Een belangrijke aanname die Rijkswaterstaat daarbij altijd hanteert, is dat de projecten uit de categorieën 0 en 1 uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruime en Transport (MIRT) gerealiseerd zullen zijn. De autonome ontwikkeling wijkt daarmee per definitie af van de huidige situatie.

**Inspreker is tegenstander van een verdere groei van Almere. Hij stelt voor wonen en werken bij elkaar te brengen niet meer in Almere te bouwen. Weguitbreiding zal dan niet nodig zijn. (12)**

Hiervan wordt kennis genomen

**Insprekers spreken zich uit voor het Nulalternatief ofwel tegen wegutbreiding. (14, 315, 321, 343)**

De minister heeft in zijn standpunt gekozen voor het Stroomlijnalternatief en heeft dus de noodzaak van de uitbreiding van het hoofdwegennet onderkend.

#### 1.5 Nulplusalternatief

**Inspreker geeft aan het Nulplusalternatief (een Gaasperdammerweg zonder spitsstroken) onder de aandacht te willen brengen. N.a.v. de vele inspraken op de startnotitie is deze variant toegevoegd, maar ook weer afgevoerd ondanks het probleemoplossend vermogen van dit alternatief dat gericht was op bronmaatregelen en uitging van: "De vervuiler betaalt". Het uitgangspunt in de nota mobiliteit: eerst bouwen dan pas beprijzen wat het argument dat het nulplusalternatief deed afvallen.**

**Nu (drie en half jaar later) kunnen we constateren:**

**De kilometerheffing gecombineerd met een congestieheffing zou eerder van start kunnen gaan dan de aanleg van de Gaasperdammerweg.**

**De stijging van de brandstofprijzen drukt het autogebruik. Olie wordt een schaars goed. De gemiddelde bezettingsgraad van de auto in de spits blijft nog onder de 30%. Een bezetting van 40% zou de fileproblematiek in de spits kunnen oplossen!**

**Het OV project SAAL krijgt eindelijk de nodige aandacht. De Europese regelgeving t.a.v. de luchtkwaliteit maakt het steeds moeilijker om door te gaan op de ingeslagen weg van nog meer asfalt, want ze eist echte bronmaatregelen.**

**De gevolgen voor de luchtverontreiniging worden steeds alarmerender, lokaal (gezondheid van omwonenden o.a) en globaal (CO<sub>2</sub> uitstoot).**

**We hebben begrepen dat de zuivering van de lucht bij de tunnelmonden en in de ventilatieschachten, nog steeds zal zorgen voor het verhogen van de achtergrondbelasting, zodat er zeker geen sprake zal zijn van een duurzame en gezonde oplossing. (109, 111)**

De minister heeft in zijn standpunt gekozen voor het Stroomlijnalternatief en heeft dus de noodzaak van de uitbreiding van het hoofdwegennet onderkend. Overigens is in het Nulplusalternatief dat in fase 1 van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere is onderzocht, uitgegaan van spitsstroken op de Gaasperdammerweg (zie hoofdstuk 6 voor een reactie op het meenemen van spitsstroken in de autonome situatie).

**In de Trajectnota/MER fase 2 is geen Nulalternatief met beprijzen opgenomen (Nulplusalternatief). De minister heeft besloten het Nulplusalternatief te laten vervallen, omdat dit alternatief niet strookt met de Nota Mobiliteit (eerst bouwen dan beprijzen). Inspreker stelt dat dit niet klopt. Eerst bouwen dan beprijzen is geen stelregel die per weg wordt toegepast. Het invoeren van beprijzen is mogelijk zonder eerst heel Nederland vol te bouwen. Inspreker stelt dat het methodisch gebruikelijk is om een Nulvariant met beprijzen door te rekenen.**

**(332)**

Naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage is besloten om een referentiesituatie met beprijzen uit te werken waarmee de alternatieven worden vergeleken. De resultaten hiervan worden bij het Ontwerp Tracébesluit ter visie gelegd

**Inspreker is blij dat het Verbindingsalternatief is afgefallen, maar vindt de huidige plannen ook niet goed genoeg. Het Nul-Plus alternatief had moeten worden meegenomen in de 2<sup>e</sup> fase van de studie. Andere suggesties zijn:**

**ondertunnelen van A1, A9 en A10 als de 'kamelenvariant',  
gecombineerd met 80 km/uur  
geen wegwitbreidingen maar meer vrije busbanen en fietspaden  
meer werkgelegenheid in Flevoland  
meer en niet duur OV  
meer betalen d.m.v. tolheffing (408)**

Uit analyses in de eerste fase van de planstudie is gebleken dat het oplossend vermogen van het Nul-Plus alternatief niet voldoende zal zijn. Weguitbreidingen blijven nodig. Ook het OV wordt versterkt. Er wordt een vrijliggende busbaan tussen Almere en Muiden aangelegd en in de studie OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad wordt bestudeerd hoe het OV-netwerk in de toekomst versterkt kan worden.

Tolheffing naast beprijzen dat in de nabije toekomst wordt ingevoerd, wordt niet overwogen.

## **1.6 Verbindingsalternatief A6/A9**

**Inspreker is voor het doortrekken van de A6 naar Amstelveen, waardoor verkeer naar Amsterdam gescheiden wordt van het verkeer dat er langs moet. (7, 9, 24, 192)**

Dit is het Verbindingsalternatief. Dit is eerder in het proces beargumenteerd afgevallen.

**Inspreker spreekt zich uit voor de 'lange tunnel oplossing'. (28)**

Hiervan wordt kennis genomen.

**Inspreker blijft van mening dat – als er toch meer asfalt moet komen – het Verbindingsalternatief: een geboorde tunnel A6/A9 de betere oplossing is. (109, 111, 267, 269, 292, 295, 300 en 337)**

De minister heeft op 13 oktober 2006 besloten het Verbindingsalternatief te laten vervallen. In het bij de Trajectnota/MER Schiphol – Amsterdam – Almere horende deelrapport 'Resultaten Trajectnota/MER eerste fase en politieke besluiten' is een samenvatting van het proces dat tot dat besluit heeft geleid weergegeven.

**Inspreker betreurt het dat het Verbindingsalternatief is afgevallen. Tevens plaatst inspreker vraagtekens bij dit besluit. Inspreker meent dat sprake is van een incomplete afweging. (116, 138, 456)**

Bij het opstellen van de Trajectnota MER is gekozen voor een aanpak in twee fasen. In de eerste fase zijn een aantal alternatieven, waaronder het Verbindingsalternatief onderzocht en met elkaar vergeleken op alle relevante aspecten. Op basis van deze alternatievennota heeft de minister ervoor gekozen om het Verbindingsalternatief af te laten vallen. In de tweede fase zijn de overgebleven alternatieven nader onderzocht. Alhoewel niet alle alternatieven in de Trajectnota/MER zijn opgenomen zijn alle onderzochte alternatieven wel dusdanig bestudeerd dat een goede integrale afweging kon plaatsvinden. Om de onderzoekslast te beperken is gekozen voor twee fasen. Dit heeft tijd en geld gespaard, hetgeen het maatschappelijk belang ten goede komt.

**Inspreker verbaast zich dat het tunnelalternatief niet serieuzer overwogen wordt en zou graag willen dat een keuze wordt gemaakt voor de aanleg van tunnels. (133)**

De Minister van V&W heeft gekozen voor het Stroomlijnalternatief waarin bestaande wegen worden uitgebreid.

**Inspreker vindt dat het Verbindingsalternatief verder had moeten worden onderzocht en worden meegenomen bij de afweging van alle alternatieven. (164, 214)**

Bij het opstellen van de Trajectnota MER is gekozen voor een aanpak in twee fasen. In de eerste fase zijn een aantal alternatieven, waaronder het Verbindingsalternatief onderzocht en met elkaar vergeleken op alle relevante aspecten. Op basis van de Alternatieven- en Variantennota heeft de Minister ervoor gekozen om het Verbindingsalternatief af te laten vallen. In de tweede fase zijn de overgebleven alternatieven nader onderzocht. Alhoewel niet alle alternatieven in de Trajectnota/MER zijn opgenomen zijn alle onderzochte alternatieven wel dusdanig bestudeerd, dat een goede integrale afweging kon plaatsvinden. Om de onderzoekslast te beperken is gekozen voor twee fasen. Dit heeft tijd en geld geschied wat het maatschappelijk belang ten goede komt.

**Inspreker blijft van mening dat het oorspronkelijke idee van een tunnelweg tussen A6-A10 verre de voorkeur verdient en als ondertunneling daar niet mogelijk is, dan aldaar maar een weg op poten moet komen. (267)**

Bij het opstellen van de Trajectnota MER is gekozen voor een aanpak in twee fasen. In de eerste fase zijn een aantal alternatieven, waaronder het Verbindingsalternatief onderzocht en met elkaar vergeleken op alle relevante aspecten. Daarbij is ook een variant op palen onderzocht. Op basis van de Alternatieven- en Variantennota heeft de minister op 13 oktober 2006 besloten het Verbindingsalternatief te laten vervallen. In het bij de Trajectnota/MER Schiphol – Amsterdam – Almere horende deelrapport 'Resultaten Trajectnota/MER eerste fase en politieke besluiten' is een samenvatting van het proces dat tot dat besluit heeft geleid weergegeven.

**Inspreker vraagt het Verbindingsalternatief nog eens door te rekenen. (300)**

De minister heeft op 13 oktober 2006 besloten het Verbindingsalternatief te laten vervallen. In het bij de Trajectnota/MER Schiphol – Amsterdam – Almere horende deelrapport 'Resultaten Trajectnota/MER eerste fase en politieke besluiten' is een samenvatting van het proces dat tot dat besluit heeft geleid weergegeven.

**Inspreker geeft aan dat de variant van het Gooi (lees het Verbindingsalternatief) duurder is geweest. Waarom nu ineens bezuinigen? (390)**

De minister heeft op 13 oktober 2006 besloten het Verbindingsalternatief te laten vervallen. In het bij de Trajectnota/MER Schiphol – Amsterdam – Almere horende deelrapport 'Resultaten Trajectnota/MER eerste fase en politieke besluiten' is een samenvatting van het proces dat tot dat besluit heeft geleid weergegeven.

**Inspreker is het niet eens met de opvatting dat het Verbindingsalternatief niet is gekozen vanwege het ontbreken van een politiek en maatschappelijk draagvlak. (444)**

In een omvangrijke studie als de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere komen zeer veel verschillende belangen samen. De verschillende alternatieven kennen ook verschillende voor- en tegenstanders. Dat er voorstanders zijn van het inmiddels afgevallene Verbindingsalternatief wil niet zeggen dat dit alternatief kan rekenen op een breed politiek en maatschappelijk draagvlak.

**Inspreker pleit voor het kiezen voor de meest milieuvriendelijke variant en of het Verbindingsalternatief.**

**(9, 28, 116, 117, 121, 124, 129, 134, 141, 191, 354, 356, 397)**

Bij het opstellen van de Trajectnota/MER is gekozen voor een aanpak in twee fasen. In de eerste fase zijn een aantal alternatieven, waaronder het Verbindingsalternatief onderzocht en met elkaar vergeleken op alle relevante aspecten. Op basis van deze alternatievennota heeft de minister ervoor gekozen om het Verbindingsalternatief af te laten vallen. In de tweede fase zijn de overgebleven alternatieven nader onderzocht. Alhoewel niet alle alternatieven in de Trajectnota/MER zijn opgenomen zijn alle onderzochte alternatieven wel dusdanig bestudeerd dat een goede integrale afweging kon plaatsvinden.

Inmiddels heeft de minister van V&W een standpunt ingenomen, waarin hij kiest voor het Stroomlijnalternatief met veel elementen van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief, aangevuld met enkele suggesties uit de inspraak.

**Inspreker stelt dat het Verbindingsalternatief onvoldoende aan bod komt in de MER en de inspraak. (397)**

De minister neemt op basis van de TN/MER het besluit of (onderdelen van het) Meest Milieuvriendelijke alternatief voor nadere uitwerking in aanmerking komen. Hierbij worden de inspraakreacties meegenomen. Het Verbindingsalternatief is in een eerder stadium voldoende onderzocht, uitgewerkt en vergeleken met de wel in de TN/MR gepresenteerde alternatieven. Op grond van deze informatie heeft de minister besloten het Verbindingsalternatief als oplossing niet verder op te nemen in de TN/MER.

**Inspreker is van mening dat de A6-A9 volgens het Verbindingsalternatief in een buitenstedelijk gebied zou moeten worden aangelegd. (104)**

De minister heeft op 13 oktober 2006 besloten het Verbindingsalternatief te laten vervallen. In het bij de Trajectnota/MER Schiphol – Amsterdam – Almere horende deelrapport 'Resultaten Trajectnota/MER eerste fase en politieke besluiten' is een samenvatting van het proces dat tot dat besluit heeft geleid weergegeven.

**Inspreker maakt bezwaar tegen het feit dat in de MER de verbinding A6-A9 via de tunnelvariant niet nader wordt onderzocht en acht dit in strijd met de zorgvuldigheid die de Wet Milieubeheer dienaangaande voorschrijft. (105)**

De Trajectnota/MER fase voor dit project is, zoals aangekondigd in de Startnotitie van uit 2005, opgedeeld in 2 fases. In fase 1 ging het om de keuze tussen de hoofdalternatieven. Die keuze heeft de minister op 13 oktober 2006 op basis van de MER 1<sup>e</sup> fase gemaakt. De inspraak ging over de totale planstudie vanaf 2005. Vandaar dat ook alle rapporten, horende bij fase 1 van de planstudie ter inzage hebben gelegen en opvraagbaar waren. In het bij de Trajectnota/MER Schiphol – Amsterdam – Almere horende deelrapport 'Resultaten Trajectnota/MER eerste fase en politieke besluiten' is een samenvatting van het proces dat tot dat besluit heeft geleid weergegeven.

**Inspreker is van mening dat de beste oplossing voor het verwerken van het verkeersaanbod tussen Almere en Schiphol het z.g. A6/A9 Verbindingsalternatief blijft, met dien verstande dat hier niet een tunnel moet komen, maar een weg op palen. (106)**

Bij het opstellen van de Trajectnota MER is gekozen voor een aanpak in twee fasen. In de eerste fase zijn een aantal alternatieven, waaronder het Verbindingsalternatief onderzocht en met elkaar vergeleken op alle relevante aspecten. Daarbij is ook een variant op palen onderzocht. Op basis van de Alternatieven- en Variantennota heeft de minister op 13 oktober 2006 besloten het Verbindingsalternatief te laten vervallen. In het bij de Trajectnota/MER Schiphol – Amsterdam – Almere horende deelrapport 'Resultaten Trajectnota/MER eerste fase en politieke besluiten' is een samenvatting van het proces dat tot dat besluit heeft geleid weergegeven.

**Inspreker is van mening dat het Verbindingsalternatief op het gebied van leefkwaliteit veel beter scoort. (7, 108)**

De minister heeft op 13 oktober 2006 besloten het Verbindingsalternatief te laten vervallen. In het bij de Trajectnota/MER Schiphol – Amsterdam – Almere horende deelrapport 'Resultaten Trajectnota/MER eerste fase en politieke besluiten' is een samenvatting van het proces dat tot dat besluit heeft geleid weergegeven.

**Inspreker is een voorstander van het Verbindingsalternatief, maar is blij dat als next best oplossing de A1 verbreed wordt. (112)**

Hiervan wordt kennis genomen

**Inspreker geeft aan dat er de keuze voor het Verbindingsalternatief is beïnvloed door het idee dat de tunnel door het Naardermeer zou lopen. Inspreker stelt dat het Verbindingsalternatief daardoor op grond van onjuiste argumenten is verworpen. (120, 121)**

In alle rapporten en persberichten die zijn verschenen en eveneens op informatieavonden is altijd aangegeven dat de tunnel bij het Verbindingsalternatief langs het Naardermeer zou komen te lopen. Het is op grond van die informatie dat de minister en de Tweede Kamer een keuze hebben gemaakt.

**Inspreker is voorstander van het Verbindingsalternatief. Na aanleg kan dan de Gaasperdammerweg worden omgebouwd tot lokale weg. Hiermee wordt overlast tijdens de bouw en in de gebruiksfase voorkomen. (183)**

De Minister heeft inmiddels in zijn standpunt gekozen voor het Stroomlijnalternatief. Daarmee is dit alternatief vervallen.

**Insprekers stellen dat een beter alternatief zou zijn om de A6 rechtstreeks door te trekken naar de A9. (193)**

Gekozen is voor het Stroomlijnalternatief waarin bestaande wegen worden uitgebreid.

**Inspreker is voorstander van het Verbindingsalternatief. (218)**

Hiervan wordt kennisgenomen. Zie ook het antwoord op reactie 7 en 108 hierboven.

**Inspreker acht het afgefallen Verbindingsalternatief het beste alternatief en ziet het volwaardige Stroomlijnalternatief als absoluut minimum om de bereikbaarheid in de Noordvleugel in de toekomst zeker te stellen. (263)**

Hiervan wordt kennis genomen

**Inspreker geeft aan dat het absoluut fout is dat het Verbindingsalternatief in de MER niet goed is beschreven. (281)**

De Trajectnota/MER fase voor dit project is, zoals aangekondigd in de Startnotitie van uit 2005, opgedeeld in 2 fasen. In fase 1 ging het om de keuze tussen de hoofdalternatieven. Die keuze heeft de minister op 13 oktober 2006 op basis van de MER 1<sup>e</sup> fase gemaakt. De inspraak ging over de totale planstudie vanaf 2005. Vandaar dat ook alle rapporten, horende bij fase 1 van de planstudie ter inzage hebben gelegen en opvraagbaar waren. In het bij de Trajectnota/MER Schiphol – Amsterdam – Almere horende deelrapport 'Resultaten Trajectnota/MER eerste fase en politieke besluiten' is een samenvatting van het proces dat tot dat besluit heeft geleid weergegeven.

**Inspreker stelt dat het Verbindingsalternatief niet of onvoldoende in het MER is meegenomen waardoor het niet mogelijk is een goede vergelijking te maken tussen de milieuschade van alle alternatieven. (299)**

Bij het opstellen van de Trajectnota MER is gekozen voor een aanpak in twee fasen. In de eerste fase zijn een aantal alternatieven, waaronder het Verbindingsalternatief onderzocht en met elkaar vergeleken op alle relevante aspecten. Op basis van deze alternatievennota heeft de minister ervoor gekozen om het Verbindingsalternatief af te laten vallen. In de tweede fase zijn de overgebleven alternatieven nader onderzocht. Alhoewel niet alle alternatieven in de Trajectnota/MER zijn opgenomen

zijn alle onderzochte alternatieven wel dusdanig bestudeerd dat een goede integrale afweging kon plaatsvinden. Om de onderzoekslast te beperken is gekozen voor twee fasen. Dit heeft tijd en geld gescheeld wat het maatschappelijk belang ten goede komt.

**Inspreker blijft voorstander van het Verbindingsalternatief. Het blijft in het perspectief van verkeersafwikkeling de beste oplossing voor de bereikbaarheid en de concurrentiepositie van de Noordvleugel in het algemeen en de mainport Schiphol in het bijzonder. (302)**

Met de keuze voor het Stroomlijnalternatief is een uit oogpunt van bereikbaarheid gelijkwaardig alternatief gekozen.

**Inspreker stelt dat geen enkel alternatief een oplossing biedt voor toenemende filevorming omdat de op- en afritten een bottleneck blijven. Een directe verbinding tussen de A6 en A9 langs het Naardermeer had hier wel een oplossing voor kunnen bieden. Ook een rechtstreekse verbinding door het IJmeer zou veel problemen kunnen oplossen en de toekomstige uitbreiding van Almere kunnen opvangen. (389)**

Met de keuze voor het Stroomlijnalternatief worden de files weliswaar niet volledig teruggedrongen, maar wordt de doorstroming van het verkeer wel aanmerkelijk verbeterd.

## 1.7 Wegverbreding algemeen

**Inspreker is tegen verbreding van de A6 en tegen verdere groei van Almere. Hij acht het beter woningen te bouwen waar het werk is (bijvoorbeeld in de Haarlemmermeer) Daar hebben en milieu en ruimte en economie baat bij. (12)**

Alles overziend hebben minister en regio geconcludeerd dat in de huidige situatie de beste mogelijkheid om te voorzien in de woningbehoefte van de noordelijke randstad is, 60.000 extra woningen in Almere te bouwen, naast een groot aantal woningen verspreid over meerdere locaties in de noordelijke randstad. Daarnaast wordt er naar gestreefd 100.000 extra arbeidsplaatsen in Almere te realiseren. Desondanks blijkt uit analyses dat wegverbreding van de A6 noodzakelijk is.

**Inspreker is tegen verbreding van de A6. (13)**

Uit verkeersstudies is gebleken dat zelfs als de schaa sprong van Almere niet zou plaatsvinden er, zelfs met een verbeterd openbaar vervoer, nog steeds problemen met de verkeersafwikkeling op de A6 zouden zijn. Om die reden heeft de minister in zijn standpunt gekozen voor het Stroomlijnalternatief, waarin de A6 wel verbreed zal worden.

**Inspreker pleit voor investeren van de vele miljarden in het voorkomen dat verkeer gebruik maakt van de bottlenecks op de route A9, A10, A1, A6 en pleit voor een IJmeerbrug. (23)**

In de verkenningfase voorafgaand aan de planstudie is vastgesteld dat het oplossend vermogen van een dergelijke verbinding op de schaal van het hoofdwegennet onvoldoende zal zijn. Mogelijk is er, afhankelijk van de ontwikkelingsrichting van Almere, op termijn voldoende draagvlak voor een regionale verbinding.

**Inspreker acht het onwaarschijnlijk dat de groeiverwachting van Almere zal worden gehaald. Dat zal ca. 30% minder worden. Wonen in Almere moet niet gestimuleerd worden. Dit leidt tot minder autoverkeer en minder files. Ook vergrijzing zal tot minder files leiden. Nadruk komt te liggen op recreatiegebieden als Ouderkerkerplas en Ronde Hoep. (52)**

Prognose van het CPB ten aanzien van groei en bevolkingssamenstelling vormen de basis van de gebruikte rekenmodellen. In de studie is dus gebruik gemaakt van de op dit moment beste uitgangspunten.

**Inspreker vraagt waarom er niet besloten wordt om vanuit Almere een weg over het water te bouwen. (136)**

In het kader van de planstudie OV SAAL (openbaar vervoer Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad) wordt een variant onderzocht met een IJmeer verbinding voor openbaar vervoer en wegverkeer. In het kader van de planstudie Schiphol – Amsterdam – Almere zijn de verkeerskundige effecten van een dergelijke verbinding eerder al onderzocht. Een IJmeerverbinding verlicht de verkeersdruk op de A1 tussen de aansluiting Almere Stad-West en het knooppunt Diemen, maar biedt geen oplossing voor het netwerk ten westen van knooppunt Diemen.

**Insprekers spreken zich uit vóór (spoedige) realisatie van de wegverbredingen. (18, 169, 177, 182, 184, 188, 196, 197, 199, 203, 205, 208, 251, 253, 340, 344, 347, 352, 410)**

Op grond van de huidige planning zullen de werkzaamheden voor realisatie van de wegverbredingen in het plangebied in 2011 starten.

**Inspreker merkt op dat de oplossingen, die de MER voorstelt, onbewezen en speculatief zijn. (26, 170, 274, 301, 305, 308, 421, 431, 449, 452)**

De in de Trajectnota/MER gepresenteerde alternatieven zijn onderzocht met wetenschappelijk goed onderbouwde en wetenschappelijk breed aanvaarde modellen, methoden en technieken. Tevens is hierbij uitgegaan van de landelijk geldende wetgeving en richtlijnen. De door de inspreker naar voren gebrachte stelling wordt dan ook niet gedeeld.

**Inspreker geeft aan dat de het zwaartepunt van het probleem ligt op de A1, de A9 en de A10, niet de A6. Dus investeer daar. Dat beperkt de hinder tijdens de bouw. Almere heeft volgens inspreker meer behoefte aan een 2x3-strooks verbinding (brug) tussen Almere Noord en Amsterdam Noord. Ook dit beperkt de hinder tijdens de bouw. (222, 236)**

Een verbinding door het Markermeer maakt bewust geen deel uit van de studie. Eerder is uit een analyse gebleken dat het oplossend vermogen van zo'n verbinding te gering is, terwijl de kosten hoog zijn.

**Inspreker tekent bezwaar aan tegen de verbreding en stelt dat het beter is te wachten met de verbreding totdat de gevolgen van het verbreden van de A2 Amsterdam – Utrecht duidelijk zijn. (266)**

In de modelberekeningen voor de in de TN/MER onderzochte alternatieven is rekening gehouden met de verbreding van de A2 Amsterdam – Utrecht. Hieruit blijkt dat ook na aanpassing van de A2 nog extra maatregelen op de A1, A6, A9 en A10 nodig zijn.



**Inspreker tekent protest aan tegen de plannen voor verbreding van de A6. Er zou worden uitgegaan van fictieve prognoses ten aanzien van verkeer, luchtkwaliteit, geluid en aantasting van natuur. (279)**

Van het protest wordt kennisgenomen. Ten aanzien van de prognoses kan worden gesteld dat zij zijn uitgevoerd gebruik makend van de meest actuele gegevens en kennis op dat moment.

**Inspreker begrijpt niet waarom wegverbreding nodig is. Meer asfalt betekent immers alleen maar meer auto's. Die auto's komen niet alleen uit Almere, maar ook uit het Gooi en verder. Het stelsel van openbaar vervoer in Nederland is naar de mening van inspreker zeer slecht. Rekening rijden en telewerken/thuiswerken zijn effectiever dan wegen verbreden. Belastinggeld kan beter worden besteed. (342)**

Uit analyses komt naar voren dat alle door inspreker genoemde maatregelen bijdragen aan verbetering, maar dat desondanks wegverbreding noodzakelijk blijkt.

**Inspreker stelt dat files ontstaan waar het aantal stroken vermindert. Zodra de weg 2x2 stroken heeft zijn de opstoppingen voorbij. Verbreed de wegen dus niet! (348)**

Het aantal stroken wordt afgestemd op de benodigde capaciteit. Wegversmallingen worden zo veel mogelijk vermeden, maar kunnen door fasering van werkzaamheden toch voorkomen.

**Inspreker acht de voorgestelde wegverbredingen niet afdoende. Er blijven bottlenecks bestaan bij Muiden en Hollandse Brug. Een verbinding door het Markermeer is op termijn onvermijdbaar. Dus waarom nu deze inspanning. (393)**

Een verkeerskundige analyse heeft aangetoond dat het oplossend vermogen van een wegverbinding door het IJmeer of Markermeer niet een afdoende oplossing voor het autosnelwegennet oplevert. Verbreding van de A6 en de A1 blijft noodzakelijk.

**Inspreker is tegen het verbreden van wegen en geeft de voorkeur aan het opheffen van autowegen. (416)**

Gezien de verkeersproblematiek en de verwachting van het toekomstig gebruik is het noodzakelijk de autosnelwegen in deze corridor te verbreden.

**Inspreker is tegen elke uitbreiding van wegen en pleit voor stoppen met de aanleg van asfalt. Dit zal bedrijven dwingen te denken over alternatieven. Dit zal enorme innovatie opleveren. Verbieden van leaseauto's zal ook helpen evenals meer vracht per spoor of water. Ook rekeningrijden helpt. Bestaande wegen zouden zoveel mogelijk overkapt moeten worden in verband met geluidhinder en luchtkwaliteit. (273)**

Op dit moment is het gezien de verkeersproblematiek en de verwachting van het toekomstig gebruik noodzakelijk de autosnelwegen in deze corridor te verbreden. De door inspreker gesuggereerde maatregelen zullen onvoldoende effect sorteren. Overkappen van zoveel mogelijk wegen is niet realistisch.

## 1.8 Faciliteren openbaar vervoer

**Inspreker stelt voor vóór fietsen en openbaar vervoer te kiezen en daarin te investeren. Dat is beter dan nog meer stank en asfalt. (3)**

De overheid heeft gezien de maatschappelijke ontwikkelingen, er voor gekozen in deze regio zowel in openbaar vervoer als in verbetering van de weginfrastructuur te investeren.

**Inspreker stelt dat meer wegen meer files betekenen en baseert zich daarbij op uitspraken van RWS 20 jaar geleden. Er moet meer aandacht worden gegeven aan openbaar vervoer oplossingen. (54, 273)**

Openbaar vervoer oplossingen voor knelpunten in het plangebied worden bestudeerd in de planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad en vallen buiten de scope van deze studie.

**Inspreker stelt voor de metro (vanaf CS) naar de Gaasperplas door te trekken naar de Hollandse Brug. Mensen die uit het Gooi en vanuit Almere komen parkeren op een aan te leggen P&R en kunnen de metro nemen. De Hollandse Brug wordt dan een begin- en eindstation. Als dan de frequentie van de metro opgevoerd wordt van 15 naar 7 minuten, dan kunnen veel mensen met het openbaar vervoer die nu gebruik maken van de Gaasperdammerweg. (142)**

Naast het project Schiphol Amsterdam Almere wordt ook gekeken naar de verbetering van het openbaar vervoer tussen de steden Amsterdam, Almere en Lelystad. Dit project wordt OV-SAAL genoemd. Binnen dit project worden verschillende openbaar vervoer maatregelen onderzocht.

**Inspreker stelt dat een aparte busbaan zonde van de ruimte is en dat het beter zou zijn om een combinatie aan te leggen van bus- en vrachtwagenbaan. (193)**

Een aparte busbaan wordt aangelegd om hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) mogelijk te maken. Hierbij ondervindt het busverkeer zo weinig mogelijk hinder van verkeersbewegingen van het overig verkeer. Daarin past niet dat het vrachtverkeer gebruik maakt van de busbaan.

**Inspreker stelt dat uitbreiding naar 5 stroken alleen maar uitnodigt tot meer verkeer. Inspreker is van mening dat er meer gebruik van OV gemaakt moet worden en stelt voor de huidige weg met 1 rijstrook te verbreden en die te bestemmen voor busverkeer van Almere naar Schiphol met slechts enkele stops onderweg. (209)**

Er wordt een vrije busbaan gerealiseerd tussen de Hollandse Brug en de aansluiting Muiden/Weesp in de Bloemendalerpolder. Tussen de aansluiting Muiden/Weesp en knooppunt Diemen mogen bussen bij file gebruik maken van de vluchtstrook. Tussen knooppunt Diemen en Watergraafsmeer worden naast de spitsstroken aparte busstroken gerealiseerd. Tussen knooppunt Watergraafsmeer en de aansluiting S113 mag de bus bij file gebruik maken van de vluchtstrook. Tussen de A10-oost en de A1 komt een korte bypass ter verbinding van de vluchtstrook van de A10-oost met de vluchtstrook van de zuidelijke verbidingsboog naar de A1. Naast deze infrastructuur voor de bus, wordt in het kader van het project OV SAAL (openbaar vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad) onderzocht welke infrastructuur nodig is om meer treinen op de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere te kunnen laten rijden.

**Inspreker geeft aan dat de koppeling met OV-SAAL ontbreekt. (283)**

De koppeling is gemaakt in het verkeersonderzoek. In de autonome situatie en in de alternatieven wordt een bepaald pakket aan infrastructurele maatregelen uit OV-SAAL gereed verondersteld. In de alternatieven wordt dus gerekend met de bijbehorende groei in het openbaar vervoer.

**Inspreker acht een vrije busbaan langs de A1 noodzakelijk voor het verhogen van de kwaliteit van de busverbindingen tussen Almere en Amsterdam (verkorting reistijd, betrouwbaarheid en comfort) te verhogen. De busbaan dient te voldoen aan de eisen voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer vergelijkbaar met de Zuidtangent. Hiervoor is het noodzakelijk dat een vrije busbaan vanaf Almere Poort langs de A6 wordt aangesloten op de busbaan langs de A1. Daarbij dient de aansluiting Muiderberg ongelijkvloers te worden gekruist en dienen de bussen bij Diemen langs de A1 een fysiek gescheiden eigen rijstrook te krijgen. Voor financiering is een beroep gedaan op het Actieplan Regionaal Openbaar Vervoer. (306)**

De betreffende busbaan is in het Standpunt opgenomen.

**Het is de nadrukkelijke wens van de inspreker om in het OTB een busbaan langs de A1 tussen de Hollandse brug en knooppunt Diemen conform het Meest Milieuvriendelijke Alternatief en minimaal vluchtstrookgebruik conform de trajectnota op het aansluitende deel knooppunt Diemen - knooppunt Watergraafsmeer, inclusief vluchtstrookgebruik op de A10 Oost mee te nemen. (309)**

Er wordt een vrije busbaan gerealiseerd tussen de Hollandse Brug en de aansluiting Muiden/Weesp in de Bloemendalerpolder. Tussen de aansluiting Muiden/Weesp en knooppunt Diemen mogen bussen bij file gebruik maken van de vluchtstrook. Tussen knooppunt Diemen en Watergraafsmeer worden naast de spitsstroken aparte busstroken gerealiseerd. Tussen knooppunt Watergraafsmeer en de aansluiting S113 mag de bus bij file gebruik maken van de vluchtstrook. Tussen de A10-oost en de A1 komt een korte bypass ter verbinding van de vluchtstrook van de A10-oost met de vluchtstrook van de zuidelijke verbindingsoog naar de A1.

**Door nu geen rekening te houden met de OV SAAL studie wordt de problematiek op de weg waarschijnlijk overschat. Dit is een tekortkoming van de nu uitgevoerde planstudie. (332)**

Uit de eerste fase van de planstudie is gebleken dat er maar een beperkt effect is op de modale split als gevolg van wegwitbreidingen. Daarnaast wordt er parallel aan de wegstudie een OV-studie uitgevoerd (OV-SAAL) waarbij verschillende mogelijke OV alternatieven onderzocht.

**Inspreker stelt dat de Trajectnota/MER zichzelf tegenspreekt door op pagina 29 auto en OV als twee relatief gescheiden vervoersmarkten te benoemen, terwijl op pagina 30 vermeld wordt dat auto en OV in de regio met elkaar concurreren op relaties die zowel per auto als per OV goed bereikbaar zijn. (332)**

Er is geen sprake van tegenspraak. Inspreker citeert beperkt. Op pagina 30 staat: "*Auto en OV in de regio concurreren met elkaar op relaties die zowel per auto als openbaar vervoer goed bereikbaar zijn. Het effect van verbeteringen in hetzij het autonetwerk, hetzij het OV-net, hebben op deze plekken effect, maar op veel andere plekken niet. Verkeer- en vervoersstudies laten dan ook telkens zien dat de uitwisseleffecten tussen beide modaliteiten over het geheel genomen beperkt zijn.*"

Lokaal zijn er enkele concurrerende effecten maar over het gehele netwerk gezien zijn de uitwisseleffecten beperkt.

**Inspreker stelt dat de kosten en baten van een vrij liggende OV baan op de A9 eenzijdig en onvoldoende zijn uitgewerkt. De kosten worden specifiek benoemd, de baten alleen globaal. Bij de baten wordt alleen de reistijdwinst meegenomen, terwijl op het gebied van milieu (geluid en lucht) ook baten verwacht mogen worden. (332)**

Een vrij liggende OV baan op de A9 zou een zeer beperkt effect hebben op totale verkeersstroom op de A9. De invloed hiervan op de geluidhinder en luchtkwaliteit is verwaarloosbaar.

**In het scenario Almere+ en IJmeerverbinding wordt gesproken over een OV-verbinding, maar ook over een optionele nieuwe wegverbinding. Inspreker stelt dat deze wegverbinding is doorgerekend en vraagt zich af of ook de OV-verbinding is opgenomen. Verder wordt het scenario toegepast op zowel de autonome als het Stroomlijn- en Locatiespecifieke alternatief. In de analyse op pagina 74 wordt de toepassing op de autonome ontwikkeling echter niet meer meegenomen. Wanneer dit wel zou worden gedaan, zou inzicht worden verkregen of en in hoeverre de IJmeerverbinding een alternatief kan zijn voor de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere. (332)**

In deel B van de Trajectnota/MER is in het rapport over Verkeer en Vervoer de autonome ontwikkeling onderzocht in combinatie met een IJmeerverbinding en het scenario Almere+. Deze combinatie leidt - ten opzichte van de autonome ontwikkeling - niet tot verbeteringen op het hoofdwegennet.

**Inspreker stelt voor toch maar eens serieus na te denken over een uitgebreide aansluiting van Almere op de Amsterdamse tram- en metrolijnen, via het IJmeer. (355)**

Naast het project Schiphol Amsterdam Almere wordt ook gekeken naar de verbetering van het openbaar vervoer tussen de steden Amsterdam, Almere en Lelystad. Dit project wordt OV-SAAL genoemd. Binnen dit project worden verschillende openbaar vervoer maatregelen onderzocht.

**Inspreker tekent bezwaar aan tegen de verbreding en pleit voor beter openbaar vervoer tussen Amsterdam en Almere en het Gooi en Amsterdam. (224, 266, 394)**

Naast het project Schiphol Amsterdam Almere wordt ook gekeken naar de verbetering van het openbaar vervoer tussen de steden Amsterdam, Almere en Lelystad. Dit project wordt OV-SAAL genoemd. Binnen dit project worden verschillende openbaar vervoer maatregelen onderzocht.

**Inspreker verzoekt om toename treinverkeer in het kader van OV SAAL mee te nemen in de geluidskarten van het OTB. (357)**

Binnen de wettelijke geluidzone waarvoor in het kader van het OTB Schiphol-Amsterdam-Almere geluidonderzoek wordt verricht, wordt onderzoek gedaan naar de gecumuleerde geluidbelasting van relevante aanwezige geluidbronnen. Voor de woningen aan de Heemraadweg geldt dat deze buiten de zone liggen waarvoor geluidonderzoek wordt verricht. In het kader van de OV SAAL studie wordt

afzonderlijk geluidonderzoek verricht. Daar waar woningen binnen de zones van beide projecten liggen wordt de cumulatie van weg en spoor onderzocht.

**Inspreker stelt dat voordat verbredingen worden gepland eerst gekeken moet worden naar verbetering van het openbaar vervoer (nieuwe bovengrondse fijnmazige metrolijnen), want verbreding van de wegen zal leiden tot een even lange maar bredere file. (421)**

Naast het project Schiphol Amsterdam Almere wordt ook gekeken naar de verbetering van het openbaar vervoer tussen de steden Amsterdam, Almere en Lelystad. Dit project wordt OV-SAAL genoemd. Binnen dit project worden verschillende openbaar vervoer maatregelen onderzocht. Binnen dit project wordt ook gekeken naar nieuwe metrolijnen.

**Inspreker lijkt het een betere oplossing om het openbaar vervoer te verbeteren. In andere steden zijn voorbeelden van goedkoop OV. Het is ook beter meer werkgelegenheid te creëren in Almere en omstreken. (310, 429)**

Het verbeteren van het openbaar vervoer en het creëren van meer werkgelegenheid in Almere en omstreken zijn ook hard nodig om het probleem op te lossen, maar is als oplossing alleen onvoldoende. Verbreden van het wegennetwerk blijft daarvoor ook nodig.

De verbetering van het openbaar vervoer tussen de steden Amsterdam, Almere en Lelystad wordt onderzocht binnen het project OV-SAAL, openbaar vervoer Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad. Binnen dit project worden verschillende openbaar vervoer maatregelen onderzocht.

**Inspreker geeft aan dat investeren in een goed en dichter openbaar vervoersnet tezamen met beprijzing beter uitgewerkt zouden moeten worden en dat uitbreiding van Almere gepaard moet gaan met werkgelegenheid in die stad. (437)**

Het verbeteren van het openbaar vervoer, beprijzing en het creëren van meer werkgelegenheid in Almere en omstreken zijn ook hard nodig om het probleem te helpen oplossen, maar als oplossing alleen is het onvoldoende. Verbreden van het wegennetwerk blijft daarvoor ook nodig.

**Inspreker is van mening dat de uitbreiding van de rijkswegen gepaard moet gaan met een uitbreiding van het openbaar vervoer in de regio. (419, 456)**

Binnen de Trajectnota/MER is met name gekeken naar aanpassing van het rijkswegennet. Dit betekent niet dat het Rijk niet overweegt ook Openbaar Vervoer projecten op te pakken.

In tegendeel, parallel aan deze Trajectnota/MER wordt binnen het project OV-SAAL gekeken naar mogelijkheden om het openbaar vervoer in de corridor Schiphol Amsterdam Almere Lelystad te versterken.

**Inspreker geeft aan dat het van belang is om bij de uitwerking van het Ontwerp Tracébesluit goed af te stemmen met de planstudie OV-SAAL. (456)**

Tijdens de uitwerking van het Ontwerp Tracébesluit wordt hier invulling aan gegeven.

**Inspreker geeft aan geen voorstander te zijn van een vrije busbaan op het huidige tracé van de Diempolderweg langs Diemen Noord. (456)**

In de Trajectnota/MER is een MMA opgenomen met een vrije busbaan. De minister heeft dit voorstel niet overgenomen in het standpunt. Dit betekent dat er geen vrije busbaan maar een busstrook zal worden gerealiseerd. In tegenstelling tot een vrije busbaan is een busstrook een extra rijstrook van de rijbaan die exclusief voor bussen wordt gereserveerd en geen aparte busbaan die los van de bestaande rijbaan wordt gehouden dus meer ruimtebeslag heeft.

**Inspreker dringt aan op het faciliteren van OV verbindingen op deze corridor. En geeft in dat verband aan het niet eens te zijn met de in het MER geponeerde stelling dat een OV koker niet direct opportuun is. De OV koker moet onderdeel zijn van de OV-SAAL studie, zo is de inspreker van mening. (458)**

Ook de minister hecht veel belang aan een goed openbaar vervoer. In het standpunt is om die redenen opgenomen dat bussen bij file op de vluchtstrook van de A9 mogen en dat, indien nodig, er busstroken naast de lokale weg boven op de tunnel in Amstelveen zullen worden gerealiseerd. Met betrekking tot dat laatste zal verkeersonderzoek duidelijk moeten maken of busstroken in verband met het garanderen van een goede doorstroming nodig zijn.

Voorst wordt in de RER-Hollandsebrugvariant van de planstudie OV SAAL, nog uitgegaan van een tracé van Weesp via Amsterdam-Zuidoost en Amstelveen naar Schiphol.

**Inspreker geeft aan dat uit de trajectnota/MER niet duidelijk wordt op welke wijze de vrije busbaan wordt vormgegeven nabij knooppunt Diemen en het Sciencepark. (457)**

Voor een vrije busbaan langs de A1 is in het kader van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief een voorlopig ontwerp gemaakt. Dit ontwerp gaat uit van een ligging in de dijk van de oostelijke ontsluiting IJburg en sluit bij knooppunt Watergraafsmeer aan op de ontsluitingsweg van het Sciencepark. Realisatie van dit gedeelte van de busbaan maakt wegens gebrek aan draagvlak geen onderdeel meer uit van het Stroomlijnalternatief. In plaats daarvan zullen op A1 tussen het knooppunt Diemen en Watergraafsmeer busstroken worden toegevoegd.



## 2 Varianten in de planstudie

### 2.1 Verkeerskundige varianten Almere 2x4 of 4x2

**Insprekers zijn van mening dat voor de A6 niet gekozen moet worden voor een systeem van hoofd- en parallelbanen (4x2), maar voor 2x4. Dat scheelt twee tussenbermen en neemt dus minder ruimte in beslag, waardoor o.a. het Kromslootpark minder wordt aangetast. (10, 67, 68, 69, 71, 84, 119, 215, 231, 233)**

In overleg met de gemeente Almere en de provincie Flevoland is gekozen voor een systeem van hoofd- en parallelbanen. Op die manier kan het doorgaande verkeer optimaal gescheiden worden van het lokale en regionale verkeer. Door hiervoor te kiezen kan de Havendreef aangesloten worden op de A6 en dat verbetert de verkeersafwikkeling in de stad. De consequentie is inderdaad dat er extra tussenbermen zijn. Het streven is die tussenbermen zo smal mogelijk te houden, omdat ook het Rijk streeft naar een zo beperkt mogelijk dwarsprofiel. Met de gekozen oplossing, die inmiddels in het standpunt van de minister is vastgelegd, wordt een optimum bereikt tussen een goede verkeersafwikkeling en het ruimtebeslag.

**Inspreker is voorstander van het scheiden van doorgaand en bestemmingsverkeer op de A6 en ondersteunt een keuze voor de 4x2 variant. (263)**

De keuze is in het standpunt bevestigd.

**Inspreker Almere acht alleen de variant met hoofd- en parallelbanen op de A6 relevant, inclusief de aansluiting van de Havendreef op de parallelbanen. (297)**

De keuze voor hoofd- en parallelbanen is reeds in het standpunt en in overeenkomsten vastgelegd.

**Inspreker is van mening dat een verbreding naar 4x2 rijstroken op basis van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief de meest gewenste oplossing is. (453)**

Hiervan is kennis genomen. De keuze is in het standpunt bevestigd.

### 2.2 Inpassingsvarianten tunnel Gaasperdammerweg

**Inspreker vraagt waarom de op- en afrit van de Karspeldreef niet wordt ingepast in het plan. Er is plaatselijk genoeg ruimte voor. (104)**

De Gaasperdammerweg komt over een lengte van 3000 meter in een tunnel te liggen. Om aanrijdingen in tunnels zoveel mogelijk te voorkomen, is er een Europese richtlijn die stelt dat in een tunnel en binnen een afstand tot 10 seconden rijtijd buiten een tunnel geen op – en afritten mogen worden gerealiseerd. Een oprit richting het westen vanaf de Karspeldreef en een afrit vanuit het westen naar de Karspeldreef is om die redenen niet inpasbaar.

In de OTB-fase zal worden onderzocht in hoeverre de verkeersdruk op de Karspeldreef en de Langbroekdreef hierdoor zal toenemen.



**Inspreker verwijst naar hetgeen op pagina 39 in Deel A-1: De hoofdlijnen – van probleem naar oplossing van de Trajectnota/MER Fase 2 Schiphol – Amsterdam – Almere is opgenomen over het in tweeën knippen van de tunnel bij de Gooiseweg en vraagt hoe lang de onoverdekte in- en uitvoegstroken zijn. (109, 111)**

Er is geen sprake van een echte knip bij de Gooiseweg. De tunnelbuizen van de hoofdrijbanen lopen hier gewoon ononderbroken door. Ten behoeve van de toe- en afrit naar en vanaf de Gooiseweg worden er in het dak van de parallelbuizen wel sleuven gemaakt. De lengte van deze sleuven is teruggebracht tot 270 meter ten weerszijden van de Gooiseweg. Daardoor is de tunnel ter hoogte van Huntum en Maldenhof in het nieuwe ontwerp geheel gesloten.

**Inspreker vraagt wat de reden is om aansluiting S113 te halveren? (109, 111)**

De Gaasperdammerweg komt over een lengte van 3000 meter in een tunnel te liggen. Om aanrijdingen in tunnels zoveel mogelijk te voorkomen, is er een Europese richtlijn die stelt dat in een tunnel en binnen een afstand tot 10 seconden rijtijd buiten een tunnel geen op – en afritten mogen worden gerealiseerd. Een oprit richting het westen vanaf de Karspeldreef en een afrit vanuit het westen naar de Karspeldreef is om die redenen niet inpasbaar.

In de OTB-fase zal worden onderzocht in hoeverre de verkeersdruk hierdoor op de Karspeldreef en de Langbroekdreef zal toenemen.

**Inspreker geeft aan dat tijdens de informatieavond een aantal tekeningen werd getoond waaruit bleek dat het dijklichaam en de weg ten minste 42 meter richting de bebouwing zou opschuiven. Inspreker vindt dit een onaanvaardbare stellingname daar er aan de andere kant voldoende ruimte is om het dijklichaam zodanig te verleggen dat overlast voor de bewoners kan worden beperkt. (136)**

Het ontwerp is hierop aangepast waardoor de weg nu een stuk minder dan de genoemde 42 meter opschuift.

**Inspreker geeft aan te hebben begrepen dat de toegangen van de tunnelbuizen recht voor de woonwijk komen te liggen. Het verleggen van deze toegangen werd tijdens de bijeenkomst afgedaan als “niet mogelijk”. Niet duidelijk is de locatie en omvang van het ventilatiesysteem met filter eenheden. (136)**

De tunnelwet en aanvullende regelgeving staat in- en uitvoegen in een tunnel niet toe. Om die redenen blijkt het niet mogelijk te zijn om alle tunnelbuizen door te laten lopen tot voorbij Kantershof. De tunnelbuis van de hoofdrijbaan richting knooppunt Diemen eindigt wel voorbij Kantershof.

In de Ontwerp-tracébesluitfase wordt met een windtunnelonderzoek onderzocht welke maatregelen er nodig zijn om de luchtkwaliteit bij de tunnelmonden aan de norm te laten voldoen. Het is nog niet zeker dat er een ventilatiesysteem met gebouwen op de tunnel komt.

**Inspreker stelt voor om de tunnelbuis van de Gaasperdammerweg te verlengen tot onder de Gaasp door. (137, 437)**

De tunnelwet en aanvullende regelgeving staat in- en uitvoegen in een tunnel niet toe. Om Zuid Oost goed aan te sluiten op de A9 zijn aansluitingen nodig. Daarom

blijkt het niet mogelijk te zijn om de tunnel verder door te laten lopen tot voorbij de Gaasp.

Adequate aansluitingen in ZO zijn dan immers niet mogelijk

**Inspreker geeft aan dat de doorgaande weg dicht bij Kantershof komt, terwijl aan de zuidkant voldoende ruimte is. (137)**

Deze suggestie is ter harte genomen. Het ontwerp is aangepast waardoor het bestaande water blijft bestaan.

**Inspreker merkt op dat de laatste tijd veel te doen is geweest over de glazen overkoepeling en vraagt of dat niet een goedkopere versie is dan een tunnel zoals gepland. (140)**

Een van de doelstellingen van de tunnel is het verbinden van de wijken ten weerszijden van de A9. Daarvoor kan het tunneldak worden gebruikt. Bij een glazen overkapping blijft er een barrière bestaan. Andere nadelen zijn dat een glazen koepeldak erg gevoelig is voor vandalisme en dat het onder zo'n koepel 's zomers erg warm kan worden.

**Inspreker is van mening dat de A9 Gaasperdammerweg al veel te dicht op de woningen in Kantershof ligt en geeft aan dat er helemaal niks meer over blijft als deze weg nog breder moet worden. (194)**

Het ontwerp is hierop aangepast waardoor de weg nu een stuk minder opschuift.

**Inspreker geeft aan ernstige problemen te zien voor haar wijk bij verbreding van de A9. Volgens inspreker is er geen ruimte voor verbreding van de weg. Inspreker stelt dat het toch niet zo kan zijn dat zij een tunnelmuur tegen hun huis aangeplakt krijgen en vraagt of de tunnel in 2 lagen kan worden gebouwd. (200)**

Om te voorkomen dat de tunnel te dicht bij de bestaande bebouwing komt te liggen wordt deze gefaseerd aangelegd waardoor slechts een deel van de tunnel ten noorden van de bestaande A9 komt te liggen.

Verkend is hoe het ontwerp van de tunnel eruit zou komen te zien indien deze dubbeldeks zou worden. Bij de Keikerstraat zijn de laag gelegen buizen nog niet voldoende gezakt om al onder het niveau van de bovenste buizen te komen.

Daardoor valt er met een dubbeldeks oplossing alleen op een kort stuk bij de Gooiseweg ruimte te winnen.

**Inspreker vraagt of er wel geld is voor ondertunneling. (209, 413)**

In oktober 2008 heeft de minister in het standpunt bekrachtigd dat een 3 kilometer lange tunnel door Amsterdam-Zuidoost het uitgangspunt is. De financiële middelen hiervoor zijn opgenomen in de begroting.

**Inspreker geeft aan, aan de Gaasperdammerweg te wonen. Direct aan het water en begrepen te hebben dat de weg 50 meter naar hen toe komt. Buiten de geluidsoverlast, het uitzicht, de gezondheid van inspreker en zijn kinderen en de waardevermindering van zijn huis, is het ongelofelijk dat konijnen voor mensen worden gekozen. Mensen die hier al hun hele leven fijn wonen moeten nu plaats maken voor een weg. Er is hier zeker een alternatief voor. Dit pikken we zeker niet. Het is niet normaal dat deze weg een 10 baansweg wordt in onze achtertuin. (210)**

Het ontwerp is hierop aangepast waardoor de weg nu een stuk minder opschuift.

Daarnaast zijn in de Trajectnota/MER een aantal maatregelen opgenomen om de nadelige gevolgen van de wegverbreding te compenseren. Zo zal ter hoogte van Kantershof bij verbreding van de A9 een nieuw geluidsscherm worden geplaatst. In de Ontwerp-tracébesluit fase zullen de maatregelen voor lucht en geluid verder worden uitgewerkt. Als onderdeel van het Ontwerp-tracébesluit wordt eveneens een inpassingsplan gemaakt. In het kader van dat inpassingsplan wordt onderzocht hoe de weg ter hoogte van Kantershof landschappelijk kan worden ingepast. Daarbij zal met name worden gekeken of de bomen tussen de snelweg en de sloot bij Kantershof kunnen blijven staan. Dit hangt af van de mate waarin de sloot op deze plek verbreed moet worden.

**Inspreker geeft aan dat de wijzigingen van de toe- en afritten van de Gaasperdammerweg zouden samenhangen met de tunnelwetgeving gebaseerd op Europese regelgeving die kruisend verkeer niet zou toelaten. Klopt de informatie dat op basis van de Europese regelgeving het vervallen van deze toe- en afritten naar de tunnel niet nodig is indien de snelheid in de tunnels wordt beperkt (tot 70 kilometer?). Indien deze informatie juist is, is de onderhavige MER studie niet volledig. (437)**

De Gaasperdammerweg komt over een lengte van 3000 meter in een tunnel te liggen. Om aanrijdingen in tunnels zoveel mogelijk te voorkomen, is er een Europese richtlijn die stelt dat in een tunnel en binnen een afstand tot 10 seconden rijtijd buiten een tunnel geen op- en afritten mogen worden gerealiseerd. Een oprit richting het westen vanaf de Karspeldreef en een afrit vanuit het westen naar de Karspeldreef is om die redenen niet inpasbaar. De snelheid tussen de tunnel en de brug over de Gaasp zou teruggebracht moeten worden tot onder de 50 km/uur om zowel een afrit als een toerit in te passen.

Een dergelijke snelheidsverlaging is niet reëel voor een autosnelweg.

### 2.3 Inpassingsvarianten tunnel Amstelveen

**Inspreker vraagt of het mogelijk is om de tunnel zodanig te verlengen dat deze voorbij het bos uitkomt. Er lijken hiervoor mogelijkheden te zijn aan de bebouwde komkant van Amstelveen. Aan de andere zijde van het bos, aan de kant van de Haarlemmermeer polder ligt de A9 laag. Het bos ligt hoger. Kan de weg niet onder de ringvaart doorgelegd worden in plaats van over het water heen? Het is onlogisch dat het bos nu lager ligt dan de weg. Als de weg lager gelegd wordt, levert de afgegraven grond voldoende op voor de aarden wal langs beide zijden van de weg. (157)**

Technisch gezien is het mogelijk om de tunnel door te trekken. Na een uitvoerige studie zijn wij tot de conclusie gekomen dat het maatschappelijk niet verantwoord is om hier een tunnel te bouwen. Hierbij spelen uiteraard de financiën een belangrijke rol. Naast de financiën is ook gekeken naar de geluidsbelasting in het Amsterdamse Bos. Daar de toename van het geluid zeer gering is, is besloten om geen tunnel te bouwen.

**Inspreker pleit voor een verdiepte tunnel door Amstelveen. (263)**

Deze keuze is in het standpunt bevestigd.

**Inspreker is tegenstander van een dure, aparte busbaan langs de A9 gezien de geringe meerwaarde. (263)**

In het standpunt wordt niet gekozen voor deze busbaan.

### 3 Suggesties oplossings- en inpassingsmaatregelen

**Inspreker stelt voor wonen en werken naar elkaar te brengen. Een banenruilpool kan daar bij helpen. Hiermee kan de narigheid die wegbuitbreiding veroorzaakt worden voorkomen. (3)**

In de studie is rekening gehouden met te verwachten maatschappelijke ontwikkelingen. Dit soort veranderingen op het gebied van de woon- werkbalans worden op grote schaal niet waarschijnlijk geacht.

**Inspreker stelt voor een kabelbaan aan te leggen tussen het eindpunt van tram 26 in Amsterdam en Almere Pampus. (4)**

Van dit idee wordt kennis genomen. Het idee ligt ver buiten het kader van de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere.

**Inspreker stelt voor de uitbreiding van het wegennet ondergronds te laten plaatsvinden met gebruik van milieuvriendelijke materialen. (11)**

Een ondergrondse uitbreiding is in de situatie rond Amsterdam nauwelijks zinvol, vanwege de vele aansluitingen en de hoge kosten.

**Inspreker stelt dat een wisselstrook de ruimte inneemt van 3 gewone stroken. Waarom wordt dan niet afgezien van wisselstroken en een extra rijstrook per richting toegevoegd, zodat trechters worden voorkomen? (23)**

Een dubbele wisselstrook neemt de ruimte in van 3 gewone stroken. Voor de A6 en de A1 is hiervoor gekozen, omdat het alternatief, namelijk twee stroken extra in elke richting, de ruimte van 4 gewone stroken zou vergen. Dit zou op de A1 leiden tot 2 x 7 stroken. Dit is om meerdere redenen ongewenst.

**Inspreker geeft aan dat in het buitenland vaak rijstroken worden aangewezen voor doorgaand verkeer. Dat kan ook hier tussen de knooppunten Diemen en Holendrecht en tussen Holendrecht en Badhoevedorp. Op die trajecten zou vrijwel alle verkeer doorgaand zijn en er slechts één strook voor niet doorgaand verkeer nodig zijn. (23)**

De constatering dat slechts één strook voor niet doorgaand verkeer voldoende zou zijn, is niet correct. Er is wel degelijk veel niet doorgaand verkeer in het plangebied. In het project wordt echter wel een voorziening voor doorgaand verkeer getroffen in de vorm van een wisselstrook. De wisselstrook voor doorgaand verkeer wordt aangelegd tussen Almere (A6) en Ouderkerk aan de Amstel (A9). Tussen Almere en Diemen is die strook dubbel uitgevoerd.

**Inspreker stelt voor te stimuleren dat vrachtverkeer meer 's avonds en 's nachts gaat rijden en vraagt wat wordt gedaan om te voorkomen dat vrachtverkeer overdag de doorstroming hindert. (23)**

In het project worden dergelijke maatregelen niet meegenomen. Op landelijk niveau wordt wel degelijk gestudeerd op maatregelen (ook met betrekking tot vrachtverkeer) die de doorstroming bevorderen.

**Inspreker vraagt zich af wat het effect is van doelgroepenstroken en wisselstroken in termen van doorstroomsnelheid en capaciteit in**

**verhouding tot de gewenste capaciteit. Door combineren van doelgroepen op één strook is het effect groter. (23)**

In het plangebied is met uitzondering van een geheel vrijliggende busbaan en het lokaal toestaan van bussen op de vluchtstrook, geen sprake van doelgroepenstroken. Er is wel sprake van een wisselstrook, die bedoeld is om extra wegcapaciteit toe te voegen aan de spitsrichting. Met verkeersmodellen is het positieve effect hiervan aangetoond.

**Inspreker vraagt in hoeverre ICT wordt ingezet, enerzijds om thuiswerken te bevorderen en dus verkeersaanbod te verminderen, anderzijds om de doorstroming van het verkeer te bevorderen. (23)**

Er wordt landelijk geëxperimenteerd met ICT-toepassingen om thuiswerken te bevorderen en als hulpmiddel voor verkeersmanagement. Dit valt echter buiten de scope van het project.

**Inspreker vraagt of de mogelijkheid van het 'stapelen' van verkeer is onderzocht. Er zouden bijvoorbeeld twee verhoogde rijstroken direct van Almere naar de Zuidas geleid kunnen worden. (23)**

Eerdere studies naar dubbeldekssnelwegen hebben uitgewezen dat in de Nederlandse omstandigheden dergelijke oplossingen op grote schaal niet kosteneffectief zijn te realiseren. Om die reden is dit idee niet meer bestudeerd in de planstudie.

**Inspreker is van mening dat het MER geen rekening houdt met de negatieve gevolgen van de nieuwe verkeerssituatie voor de leefbaarheid van de bewoners in het gebied waarin de betreffende snelwegen liggen: lokale verkeersoverlast, parkeeroverlast en onveiligheid. (26, 170, 274, 301, 305, 431, 449)**

In de TN/MER is uitvoerig ingegaan op belangrijke aspecten als daar zijn geluidsoverlast, luchtkwaliteit, effecten voor natuur, waterkwaliteit, watercompensatie, externe veiligheid en effecten op het onderliggend wegennet. Hierbij zijn alle in de TN/MER beschouwde alternatieven aan bod gekomen. Bij het opstellen van het Ontwerp Tracébesluit worden deze aspecten nog eens in detail bestudeerd en maatregelen uitgewerkt voor het in het standpunt van de minister vastgelegde alternatief. Echter lokale verkeersoverlast, parkeeroverlast en onveiligheid hangen ook af van het lokale wegennet (wegen in de stad) en het parkeerbeleid van de desbetreffende gemeente.

**Inspreker maakt zich zorgen over de wisselstrook. Er kan beter niet worden ingevoegd vóór de tunnel. De wisselstrook moet worden doorgetrokken tot na de tunnel. (50)**

De afstand tussen de tunnel en het begin / eind van de wisselstrook is zodanig dat de in- en uitvoeging naar de wisselstrook geen nadelige gevolgen heeft voor het verwerken van het verkeer voor de tunnel.

**Inspreker vraagt of het überhaupt wel nodig is om de A9 te verbreden. Nog geen 30% van het bouwvolume in Amsterdam is gehaald. Daarnaast, als er nu 3,5 miljard wordt geïnvesteerd in werkgelegenheid in de Flevopolder, dan hoeven die mensen niet meer te rijden. Mensen zijn eerst de stad uitgejaagd naar locaties 35 km van de werkgelegenheid. Nu moet er weer wat worden gedaan aan het terugbrengen van die werkgelegenheid. (51)**

Op het ogenblik staan er dagelijks lange files op de wegen in deze regio. Door extra woningbouw en uitbreiding van de belangrijke werklocaties zal het de komende jaren nog veel drukker worden op de weg en zal het verkeer steeds verder vastlopen. Dit gaat ten koste van het (economisch) functioneren van de noordelijke Randstad. In Amsterdam zullen vanaf nu ongeveer 50.000 woningen bijgebouwd worden. In Almere zullen er 60.000 woningen bij komen. Het openbaar vervoer zal in de komende jaren sterk uitgebreid worden maar zal helaas niet de toename van de verplaatsingen van woonplaats naar het werk kunnen opvangen. Zodoende dienen ook de wegen aangepast te worden aan deze groei.

**Inspreker vraagt zich af waarom al deze kosten worden gemaakt. Hij acht het beter parkeerplaatsen bij gebouwen en bedrijven te beperken en langs alle invalswegen van Amsterdam (A1, A2, A4, A7, A8, A9) megaparkeerplaatsen aan te leggen met sneltramverbinding naar de stad en naar Amstelveen, Ouderkerk, Schiphol Oost en Schiphol. Tarieven moeten zodanig zijn dat men hier graag gebruik van maakt. Hoofdadere moeten wel trechtervrij worden gemaakt en langs de A9 moet een fietspad komen vanaf Gaasperdam naar Schiphol. (53)**

Na de verkenningsfase is indertijd besloten oplossingen met openbaar vervoer in beginsel deel uit te laten maken van de planstudie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Zij vallen dus buiten de scope van dit project.

**Inspreker stelt dat door de toename van het autogebruik mensen minder gaan bewegen waardoor overgewicht en daarmee gerelateerde ziektes worden bevorderd. Inspreker vindt dat de overheid het gebruik van OV en fiets moet stimuleren. Inspreker pleit voor metro en lightrail. (123, 124)**

Naast dit project wordt ook gekeken naar het verbeteren van het openbaar vervoer in de vervoersrelatie Schiphol – Amsterdam – Almere. Het stimuleren van het openbaar vervoer of het meer gebruiken van de fiets is niet genoeg om files ten gevolge van (de toename van) het verkeer tegen te gaan. Om files te beperken zal verbreding van de rijkswegen nodig zijn.

**Insprekers vragen zich af of het mogelijk is in tunnels energie te winnen door warmte om te zetten. De technologie daarvoor bestaat al, dus is nader onderzoek nodig. (156, 167, 190, 235, 363, 366, 403)**

Deze mogelijkheid is bij de minister bekend. Op dit moment is die technologie hier nog niet rendabel in te zetten.

**Inspreker pleit voor het stimuleren van motorrijden. (166)**

Het stimuleren van motorrijden als maatregel om de files te beperken is op zich niet voldoende. Verbreding van de rijkswegen zal nodig blijven om de files ten gevolge van het huidige en te verwachte verkeersaanbod tegen te gaan.

**Inspreker stelt voor de motor meer te gebruiken als alternatief voor de auto. Hiermee worden files korter en parkeerproblemen in steden worden gereduceerd. Het rijk zou dit moeten promoten. (181)**

Het beleid is er niet op gericht het gebruik van de motor op grote schaal voor dit doel te stimuleren.

**Inspreker geeft aan voorkeur te hebben voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief. De daarbij behorende doorzichtige geluidsschermen zijn naar**

**hij hoopt aan de onderkant niet doorzichtig, zodat hij naast de geluidshinder niet te maken krijgt met een lichthinder van koplampen. (270, 272)**

De minister heeft gekozen voor het Stroomlijnalternatief en niet voor het Meest Milieuvriendelijk Alternatief. Bij het Stroomlijnalternatief worden ook geluidsschermen geplaatst. Waarschijnlijk zullen de onderkanten van de schermen niet doorzichtig zijn en zullen de onderpanelen mogelijk bestaan uit beton met een coating tegen vandalisme.

**Inspreker stelt dat het traject uitgebreid zou moeten worden met de Ring A10 Zuid en worden opgenomen in de TN/MER. Binnen de regio is de wens om ook op dit traject lucht- en geluidsmaatregelen te nemen. (277)**

In de TN/MER is aangenomen dat de zuidelijke ring van Amsterdam (de A10 Zuid) ook wordt verbreed. Deze verbreding is echter niet onderdeel van dit project. Hiervoor bestaat een aparte projectorganisatie.

**Inspreker vraagt waarom de afstand van 300 meter niet aangehouden wordt voor wonen en werken bij de snelweg. (287)**

De afstand van 300 meter doelt met name op nieuwbouw van scholen. Voor woningbouw gelden andere regels.

**Inspreker stelt geen keuze te kunnen maken tussen alternatieven zolang niet duidelijk is waar welke maatregelen worden getroffen. (318, 430)**

In de Trajectnota/MER worden verschillende alternatieven beoordeeld op probleemoplossend vermogen en milieugevolgen. Het is niet gebruikelijk dat in een Trajectnota/MER voor elk alternatief nauwkeurig wordt vastgelegd waar geluidsschermen of geluidreducerend asfalt worden toegepast. Dit gebeurt in de fase van het Ontwerp Tracébesluit met inachtneming van de Wet geluidhinder en de afspraken die zijn gemaakt met lokale overheden.

**Inspreker vindt het onaanvaardbaar dat alleen rekening wordt gehouden met economische belangen en de belangen van mensen die in de file staan en dat voorbij wordt gegaan aan belangen van omwonenden. (318, 430)**

Bij de besluitvorming rond de aanleg of verbreding van wegen spelen veel verschillende belangen een rol. Uiteraard nemen daarbij de belangen van de mensen die in de omgeving van de nieuwe weg wonen een prominente plaats in. Zo wordt bijvoorbeeld voor de te treffen geluidwerende maatregelen bij Muiden bijvoorbeeld "Stand Still 2008" in acht genomen wat inhoudt dat na aanleg van de nieuwe weg de geluidhinder voor de meeste woningen lager zal zijn dan de geluidhinder van de huidige A1 in 2008.

**Inspreker pleit voor de nul-plus variant of het volledig ondertunnelen van de rijksweg. (327)**

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft op grond van de informatie uit de TN/MER en de inspraakreacties een standpunt ingenomen. Gekozen is voor het Stroomlijnalternatief

**Inspreker stelt dat als geen rekening wordt gehouden met verstoring van woongenot, de ontwaarding van woningen gecompenseerd moet worden. (357)**

Bij waardevermindering van woningen als gevolg van het te zijner tijd vast te stellen Tracébesluit kan men een verzoek tot schadevergoeding doen op basis van de



nadeelcompensatieregeling. Een beslissing op een verzoek tot schadevergoeding wordt pas genomen nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

**Inspreker stelt dat verbreding van wegen nooit zal leiden tot een oplossing van het fileprobleem omdat door toename van de bedrijvigheid (Zuidas) de wegen toch onherroepelijk weer zullen dichtslibben. (212, 426)**

In de modelberekening voor de in de TN/MER onderzochte alternatieven is rekening gehouden met een zekere mate van ontwikkeling van de bedrijvigheid langs de Zuidas. Mocht na verbreding van de wegen de Zuidas nog verder worden doorontwikkeld dan zal dit zeker een negatief effect hebben op de files. Echter dit effect zal minder groot zijn dan in een situatie waarbij niet verbreed is.

**Inspreker stelt dat eerst alternatieven voor verbreding moeten worden onderzocht voordat tot verbreding wordt overgegaan. Hierbij kan worden gedacht aan verbetering van het openbaar vervoer (iedere 7 minuten een trein tussen Amsterdam en Almere en goede aansluitingen) en extra belasting van lease- en bedrijfsauto's. (426)**

Naast het project Schiphol Amsterdam Almere wordt ook gekeken naar de verbetering van het openbaar vervoer tussen de steden Amsterdam, Almere en Lelystad. Dit project wordt OV-SAAL genoemd. Binnen dit project worden verschillende openbaar vervoer maatregelen onderzocht. Of en in hoeverre belastingmaatregelen worden ingevoerd is een zaak van de minister. Omdat dit geen staand beleid is, is het niet meegenomen in de TN/MER.

**Inspreker geeft aan dat de MER geen inzicht geeft in wat er op het tunneldak komt. Inspreker vraagt of er op het dak een groenstrook met bomen ter compensatie van de gekapte bomen kan komen. (437)**

De gemeente en het stadsdeel zijn leidend bij het bepalen van de exacte invulling van het tunneldak. In de Ontwerp Tracébesluitfase zal worden nagegaan of en zo ja welk deel van het tunneldak gebruikt zal worden voor groencompensatie. Het dak is overal sterk genoeg om een meter grond en bomen te dragen.

**Inspreker constateert dat in de spitsperiode ca. 90% van het verkeer bestaat uit personenauto's. Dit verkeer heeft voornamelijk een doorgaand karakter. Daarom stelt inspreker voor een variant toe te voegen waarbij het doorgaande verkeer op extra spitswisselstroken voor personenauto's wordt afgewikkeld, die op slechts enkele punten aansluiten op het overige wegennet. De spitswisselstroken kunnen bijvoorbeeld in de middenbermen van de bestaande autosnelwegen op poten worden aangelegd. Dit zou grote voordelen op het gebied van doorstroming, kosten en milieubelasting. (446)**

In een verkennende fase voorafgaand aan de planstudie SAA is een dergelijk idee bestudeerd. Het oplossend vermogen bleek onvoldoende en de kosten bleken hoog, omdat de wisselstroken vrijwel geheel op viaducten worden gedacht. Om die reden is deze variant niet in de studie ingebracht.

**Inspreker zet in op een goede inpassing van de weg in haar stedelijke en landschappelijke omgeving. (457)**

Aan de inpassing van de weg in haar stedelijke en landschappelijke omgeving wordt in gezamenlijke ontwerpateliers met gemeenten en provincies invulling gegeven. Resultaten worden vastgelegd in landschapsplannen en uitgangspuntendocumenten.

**Inspreker vraagt om in de OTB-fase alternatieve verbindingen uit te werken voor langzaam verkeersverbindingen die niet kunnen worden behouden. (457)**

Langzaam verkeersverbindingen zullen worden hersteld dan wel gecompenseerd. De wijze waarop is onderwerp van studie.

**3.1 DEELGEBIED 1: A9 AMSTELVEEN, OUDERKERK aan de AMSTEL**

**Inspreker pleit voor een spitsstrook op korte termijn tussen de aansluiting Ouderkerk aan de Amstel en de A2. (46)**

In de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere wordt voorzien in een wisselstrook tussen Ouderkerk aan de Amstel en de A1. Op korte termijn worden spitsstroken op de Gaasperdammerweg gerealiseerd. Op korte termijn wordt geen spitsstrook voorzien tussen Ouderkerk en de A2. De reden daarvoor is dat het verkeer op de spitsstrook niet afgevoerd kan worden op de A2. Daar komt pas ruimte als de A2 richting Amsterdam wordt verbreed, echter dat is niet op korte termijn.

**Inspreker stelt dat bouwvolumes voor woningbouw bij lange na niet worden gehaald. Is het überhaupt wel nodig om de A9 te verbreden. Als er 3,5 miljard wordt geïnvesteerd in werkgelegenheid in de Flevopolder, dan hoeven die mensen niet meer te rijden. (23, 51)**

Verbreding van de rijkswegen rond Amsterdam en tussen Amsterdam en Almere is nodig omdat de hoeveelheid autoverkeer de komende jaren zal groeien (autonome groei). Daarnaast wordt er gebouwd in Amsterdam en in Almere. Verbreding van de A9 is noodzakelijk door toename van het verkeer in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. Deze toename wordt primair veroorzaakt door toename autobezit, toename welvaart, ondanks de huidige crisis en toename bevolking en economische activiteiten. Ook als de bouwvolumes tegenvallen zal het toch nog noodzakelijk zijn de rijksweg te verbreden. Naast woningen wordt ook de werkgelegenheid in Flevoland gestimuleerd. Het is de bedoeling dat er tot 2030 circa 100000 arbeidsplaatsen in en rond Almere bijkomen.

**Inspreker stelt dat de ondertunneling van de A9 in Amstelveen en Amsterdam Zuidoost negatief uitpakt voor Aalsmeer en Uithoorn. Vervoer van gevaarlijke stoffen zou moeten worden afgewikkeld via de N201, die daarvoor mogelijk verbreed moet worden. Er is in de planstudie onvoldoende rekening gehouden met het onderliggend wegennet. (52)**

De tunnels in de A9 zullen geschikt zijn voor alle categorieën van gevaarlijke stoffen. Verkeer met gevaarlijke stoffen als lading zal dus niet behoeven uit te wijken. Dit zal dus niet de oorzaak van een eventuele wegverbreding van de N201 kunnen zijn. Door verbreding van de A9 zal eerder de N201 in geringe mate ontlast worden, afgezien van autonome groei op die route

**Insprekers zijn van mening dat de verbreding van de A9 vanaf de Bullewijk tot aan knooppunt Holendrecht niet aan de zuidzijde maar aan de noordzijde plaats moet vinden. Wanneer er naar de zuidzijde uitgebreid wordt, moet het bos gekapt worden. Bovendien wonen er aan deze zijde veel jonge gezinnen. Aan de noordzijde is de Ouderkerker Plas. Hier woont niemand, bovendien ligt er al een talud. (59, 103, 270, 315,321)**

Een paar jaar geleden heeft de gemeente Ouder-Amstel een verzoek ingediend om, indien de A9 verbreed moet worden, dit te doen aan de zuidzijde. Verkeer en Waterstaat heeft hierin toegestemd. Zodoende is nu op de ontwerptekeningen te zien dat de uitbreiding zuidwaarts is. Op het gedeelte Bullewijk – Holendrecht wordt nu op verzoek van de gemeente Ouder-Amstel gekeken of de A9 in noordelijke richting verlegd kan worden. De resultaten van dit onderzoek zullen waarschijnlijk bij het verschijnen van het OTB bekend zijn. In het Tracébesluit zal definitief worden aangegeven of de A9 aan de noord- dan wel de zuidzijde verbreed zal worden.

**Inspreker pleit voor het aanleggen van de OV-baan in Amstelveen op het moment dat er toch gebouwd wordt, ook al wordt die baan niet onmiddellijk volledig benut. De OV-baan zal ook geschikt moeten zijn voor lightrail in de toekomst. (154)**

In het standpunt heeft de minister om diverse redenen aanleg van een OV-baan in de tunnel niet meegenomen.

**Insprekers constateren dat de A9 het Amsterdamse Bos in tweeën deelt en pleiten er voor de tunnel bij Amstelveen (eventueel als overkapping) door te trekken door het Amsterdamse Bos en de warmte uit de tunnel te gebruiken. Dat zou getuigen van visie. Toekomstige generaties hebben daar baat bij. De maatregel verdient zichzelf terug. Kies voor een duurzame oplossing! (156, 167, 175, 176, 178, 185, 186, 189, 190, 198, 201, 202, 204, 235, 239, 241, 243, 244, 248, 254, 257, 258, 259, 260, 262, 323, 324, 338, 349, 363, 365, 366, 367, 369, 370, 373, 374, 376, 378, 380, 382, 386, 387, 388, 402, 403, 412, 428, 435, 436, 438, 440)**

Dit is meegenomen in de overwegingen bij de keuze van de minister. Echter in het standpunt van de minister is gekozen voor het Stroomlijnalternatief waarbij de tunnel verder niet is doorgetrokken langs het Amsterdamse bos. Hierbij hebben de kosten een rol gespeeld.

**Insprekers stellen voor de A9 door het Amsterdamse Bos uit het bos te verleggen. Het is de enige oplossing het bos te behouden. (180)**

Verleggen van de A9 is hier geen optie gezien de tracering van de A9 door Amstelveen en ten Noorden van Schiphol.

**Inspreker pleit voor het beter bereikbaar maken van Amstelland binnen het recreatieve fietsroutenetwerk. (195)**

Over de eventuele financiering van eventuele fietsbruggen wordt besloten in een apart traject waarbij Provincie en Gemeenten een belangrijke rol hebben. Zij zijn primair verantwoordelijk voor het recreatieve fietsnetwerk.

**Inspreker pleit voor natuurcompensatie door grondoverdracht of financiering daarvan. (195)**

In het kader van het OTB wordt een compensatieplan opgesteld, waarbij grondaankoop ten behoeve van natuurcompensatie één van de mogelijkheden is. De mogelijkheden daartoe zijn afhankelijk van de medewerking van particulieren en instanties die gronden in eigendom hebben en die voor natuurcompensatie benut kunnen worden.

**Inspreker pleit voor het eventueel bijdragen aan een gebiedsfonds ten behoeve van behoud van de kwaliteit van een gebied als mogelijke compenserende maatregel. (195)**

Het Rijk ziet deze mogelijkheid als waardevol wanneer andere mogelijkheden, zoals mitigatie en compensatie door grondverwerving uitgeput zijn.

**Inspreker dringt er op aan dat het viaduct onder de A9 bij de Ouderkerkerplas na verbreding zo wordt afgewerkt dat ongewenst gebruik een stuk moeilijker wordt. (270)**

Bij realisatie van de verbreding van het viaduct zal samen met de gemeente gekeken worden naar passende maatregelen onder het viaduct om overlast en ongewenst gebruik te voorkomen.

**De plannen voor een benzinestation ter hoogte van de Polderweg in Ouderkerk, die gepaard zullen gaan met kap van bomen tussen de Polderweg en de A9, betekenen een onomkeerbare aanslag op de rust en het uitzicht in de polder De Ronde Hoep. Vanwege zowel de overlast voor omwonenden als verstoring voor recreanten dienen deze plannen niet te worden uitgevoerd. (278)**

Het kappen van de bomen zal in eerste instantie het gevolg zijn van de verbreding van de A9 in zuidelijke richting. Van extra overlast c.q. aanslag van de rust zal nauwelijks sprake zijn. Het benzinestation zal omsloten worden door groen zodat vanaf de polder De Ronde Hoep nagenoeg geen horizonvervuiling zal plaatsvinden. Vanaf de polderkant zal het benzinestation niet toegankelijk worden, alleen van de snelweg kan gebruik gemaakt worden van deze voorziening.

**De begroeiing aan de zuidzijde van de A9 tussen Amstelveen en Holendrecht zal verdwijnen. Onduidelijk is wat hiervoor in de plaats komt. Voor het trajectgedeelte van de A9 dat door het Amsterdamse Bos loopt wordt expliciet vermeld dat aan weerszijden van de snelweg geluidsschermen zullen worden geplaatst die passen in de groene omgeving. Een dergelijke vermelding ontbreekt voor het gedeelte tussen Amstelveen en Holendrecht. (285)**

De begroeiing aan de zuidzijde tussen de Amstel en de Bullewijk/Holendrecht zal voor een groot deel verdwijnen i.v.m. de uitbreiding van de A9 in zuidelijke richting. De zuidelijke uitbreiding is op verzoek van de Gemeente Ouder-Amstel. Op het ogenblik wordt bekeken in het landschapsplan of een gedeelte van de bestaande begroeiing hierin gecompenseerd kan worden.

Op het gedeelte ter hoogte v. het Amsterdamse Bos komen geen geluidsschermen. In het Meest Milieu vriendelijke Alternatief waren de geluidsschermen wel opgenomen. De minister heeft nu gekozen voor het Stroomlijnalternatief waarin geen geluidsschermen geplaatst worden ter hoogte van het Amsterdamse Bos.

**Inspreker verzoekt om het in natuurkringen zeer populaire "Landje van Geijsel" zodanig in te richten dat de natuurwaarde hiervan niet in gevaar wordt gebracht. (285)**

Er zal aandacht gegeven worden aan het "Landje van Geijsel", Mocht de natuurwaarde verstoord worden dan wordt deze voor zover mogelijk hersteld.

**Inspreker geeft aan dat uit de Trajectnota niet duidelijk blijkt of de hogedrukleiding voor gastransport langs de A2 dient te worden verlegd ten**

**behoefte van de wegbreiding en geeft aan dat verleggen mogelijk gevolg kan hebben voor het persoonsgebonden en groepsrisico ter plaatse van de nieuwbouw op het westelijk gedeelte van het AMC-terrein. (283)**

Vanuit de wegbreiding in het kader van dit project is het niet nodig om deze leiding ter hoogte van het AMC te verplaatsen.

**Inspreker heeft bezwaar tegen de fietsbrug over de A9 zolang niet duidelijk is wat de impact van de uitbreiding van de snelweg is. (286)**

De gemeente Ouder-Amstel heeft een dwingende wens geuit om de fietsverbinding Ouderkerk a/d Amstel – Amstelveen v.v. te verbeteren. N.a.v. deze wens komen er mogelijk twee fietsverbindingen namelijk over de Amstel en de Bullewijk.

**Inspreker stelt dat de bomen aan de zuidzijde van de A9 zullen verdwijnen terwijl bomen een gunstig effect hebben op luchtkwaliteit. (286)**

Niet alle boomsoorten hebben een gunstig effect op luchtkwaliteit. Op een andere locatie zullen bomen worden herplant

**Inspreker spreekt zich uit tegen de fietsbrug over de Bullewijk parallel aan de A9. (286)**

De gemeente Ouderkerk aan de Amstel heeft de wens geuit een fietsbrug aan te leggen. Bij voldoende budget zal dit meegaan in het Ontwerp Tracébesluit.

**Inspreker vreest aantasting van het woongenot. (287)**

Het woongenot zal door de verbreding van de A9 enigszins verslechteren daar de weg dichterbij komt.

**Inspreker vreest dat het uitzicht vanaf het verplaatste talud een ernstige inbreuk is op zijn privacy. (287)**

(287)

De bomen die mogelijk moeten wijken voor de verbreding van de A9 worden zoveel mogelijk gecompenseerd. Dit houdt in dat er weer bomen teruggeplant worden. Of dit exact op dezelfde plaats zal zijn, moet nog worden bekeken. Het is nog onduidelijk of het e.e.a. een grote inbreuk doet op de privacy.

**Inspreker vreest dat door de verbreding zijn vrije uitzicht wordt aangetast. (287)**

Het uitzicht naar het nieuwe talud zal korter worden

**Inspreker is van mening dat het geplande benzinstation langs de A9 een verdere aantasting betekent van het groene karakter van de polder en van het woongenot. (287)**

Het kappen van de bomen zal in eerste instantie het gevolg zijn van de verbreding van de A9 in zuidelijke richting. Van extra overlast c.q. aanslag van de rust zal nauwelijks sprake zijn. Het benzinstation zal omsloten worden door groen zodat vanaf de polder De Ronde Hoep nagenoeg geen horizonvervuiling zal plaatsvinden. Vanaf de polderkant zal het benzinstation niet toegankelijk worden, alleen van de snelweg kan gebruik gemaakt worden van deze voorziening.

**Inspreker pleit voor het aanbrengen van een nieuwe rij bomen ter vervanging van de begroeiing aan de zuidzijde van de A9 tussen Amstelveen en Holendrecht waarvan de inspreker verwacht dat deze moet verdwijnen. (288)**

Daar waar bomen en struiken moeten verdwijnen zal ook sprake zijn van compensatie en herplanten. Dit zal in het landschapsplan inzichtelijk worden gemaakt, welke als bijlage bij het Ontwerp Tracébesluit zal worden gevoegd.

**Inspreker pleit ervoor de schade aan de landbouw en het landschap van de polder de Ronde Hoep, de Holendrechtter- en Bullewijker polder tot een minimum te beperken. (288)**

Bij de inpassing van de verbreding van de rijksweg wordt er naar gestreefd het effect op het omringende landschap en de natuur zo minimaal mogelijk te houden

**Inspreker pleit voor het terugplaatsen van bomen voor het camoufleren van de rijksweg. Zeker ter plaatse van de polder de Ronde Hoep. (291)**

Bomen, die voor de verbreding helaas moeten worden gekapt, worden zoveel mogelijk gecompenseerd. Dit houdt in dat er weer bomen teruggeplant worden. Of dit exact op dezelfde plaats zal zijn, moet nog worden bekeken.

**Inspreker spreekt zich uit tegen de komst van een tankstation langs de A9 ter hoogte van polder de Ronde Hoep. (291)**

In de Trajectnota/MER is het benzinstation meegenomen. Bij de landschappelijke inpassing wordt het benzinstation "ingepakt" zodat het vanuit de polder en het omringende landschap niet opvalt en de verstoring minimaal is.

**Inspreker stelt dat over de verplaatsing van de tankstations langs de A9 in Amstelveen naar Ouderkerk aan de Amstel ter hoogte van De Ronde Hoep niets te vinden is in de Trajectnota, terwijl vele inwoners van Ouderkerk zich daar zorgen om maken. Wij vragen niet tot deze verplaatsing te besluiten alvorens de gevolgen voor de directe omgeving zijn onderzocht en inspraak mogelijk is geweest op een dergelijk onderzoek. (272, 286, 291)**

In deel A-1 van de Trajectnota / MER Fase 2 staat vermeld dat de benzinstations verplaatst moeten worden. Onder het hoofdstuk 7.2 Stroomlijnalternatief is zelfs een visualisatie gegeven van het verplaatste tankstation. Uit de onderzoeken is tevens gebleken dat de verplaatsing van het benzinstation geen extra milieu voorzieningen met zich meebrengt.

**Inspreker is van mening dat het plaatsen van een benzinstation langs de Polderweg onacceptabel is vanuit een oogpunt van geluidbelasting, fijn stof en noodzakelijke extra verbredingen. Verder meent hij dat dit niet eerder in de plannen heeft gezeten. (315, 321)**

Uit de geluidsstudie is gebleken dat het benzinstation de normen van geluidbelasting niet zal overtreffen. De plannen voor een benzinstation ter hoogte van Ouderkerk a/d Amstel zijn al vanaf het begin van de MER studie meegenomen en hebben ook op de tekeningen gestaan. De aanwezigheid van een benzinstation heeft geen effect op de concentraties fijn stof en stikstofdioxide, zoals deze ter plaatse langs de A9 worden berekend

**Inspreker geeft aan de vestiging van een verzorgingsplaats langs de A9 vlak bij natuurgebieden als de Ouderkerker Plas en de Polder Ronde Hoep ongewenst te vinden. Tevens wijst inspreker op problemen met de verkeersveiligheid indien er toch voor gekozen wordt in dit gebied een**

**verzorgingsplaats aan te leggen. Inspreker pleit voor verschuiving van het tankstation in westelijke richting.**

**(293)**

De minister heeft er in het standpunt vooralsnog voor gekozen om de aan de noordzijde en zuidzijde van de A9 in het Amsterdamse Bos gelegen verzorgingsplaatsen te verplaatsen naar respectievelijk het westen (op geringe afstand van de huidige locatie) respectievelijk naar een locatie ter hoogte van de Ronde Hoep in de gemeente Ouder Amstel. Tijdens het opstellen van het Ontwerp Tracébesluit worden de mogelijkheden onderzocht.

**Inspreker stelt voor om bij de verbreding van de viaducten van de A9 over de rivieren Amstel en Bullewijk rekening te houden met fietsers en voetgangers.**

**(293)**

Tijdens de uitwerking van het Ontwerp Tracébesluit wordt dit meegenomen mits er aanvullende financiering wordt gevonden.

**Inspreker stelt voor de verbreding van de A9 tussen de rivier Bullewijk en knooppunt Holendrecht zoveel mogelijk aan de noordzijde te doen.**

**(293)**

Deze tracéaanpassing zal worden onderzocht.

**Inspreker stelt voor de bomen en bosschages aan de noord en zuidzijde van de A9 en A2 zoveel mogelijk te behouden of nieuw aan te planten.**

**(293)**

Deze wens zal bij de uitwerking van het landschapsplan binnen de Ontwerp Tracébesluit fase worden meegenomen.

**Inspreker stelt voor bij verbreding van de A9 door het Amsterdamse Bos de weg te combineren met de provinciale weg, waardoor het ruimtebeslag niet nog groter wordt. (424)**

De Provinciale weg heeft een functie als lokale verbindingsweg tussen Schiphol en Amstelveen. Tevens ontsluit deze weg het Amsterdamse bos. De A9 heeft een functie als doorstroomweg in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere en Utrecht. Deze functies laten zich niet zo maar combineren zodat het nodig is beide wegen naast elkaar te laten bestaan.

**Inspreker is tegenstander van de verbreding van de A9 met het oog op een gezonde toekomst van de jeugd. Ook de verplaatsing van het benzinstation richting Ouderkerk a.d. Amstel is volgens de inspreker een slecht plan. (425)**

Het tankstation langs de noordbaan van de A9 in het Amsterdamse Bos (Shell) wordt ongeveer 200 meter naar het westen verplaatst in de gemeente Amstelveen. Voor de in- en uitvoegstroken van en naar het tankstation langs de zuidbaan van de A9 is in de nieuwe situatie geen ruimte meer. Dit tankstation wordt om die reden verplaatst naar een locatie langs de A9 in de Ronde Hoep.

**Inspreker spreekt zich uit tegen verbreding van de rijksweg. Inspreker stelt een scala aan andere maatregelen voor als OV (light rail, hoogwaardig OV) of fiets stimuleren, overdrachtsbelasting afschaffen en deze vervangen door een andere hogere belasting of rekeningrijden. (425)**

Al eerder is uit onderzoek gebleken dat bovengenoemde maatregelen op zich zelf de toename van het autoverkeer en de daaruit volgende files onvoldoende tegengaan om verbreding te kunnen voorkomen. Verbreden zal toch nodig blijven om files verder te beperken. Deze keuze staat de minister dan ook voor. Naast de investering in de wegen is tevens besloten het OV te optimaliseren. In het kader van SAAL zal het treinverkeer van en naar Amsterdam aanzienlijk verbeterd worden. Er zullen tevens meer treinen gaan rijden tussen Amsterdam en Lelystad. Ook zullen de busverbindingen in de regio een verbeteringsslag krijgen tot 2012. Ondanks het feit dat in 2013 mogelijk het rekeningrijden wordt ingevoerd zal toch het wegverkeer en het gebruik van het openbaar vervoer toenemen dat komt mede doordat er bij Almere een woonlocatie voor 60.000 nieuwe woningen gerealiseerd gaat worden.

**Inspreker stelt dat het verplaatsen van het benzinestation naar de Ronde Hoep het landschap enorm aantast in een gebied waar heel veel recreatie voor Amsterdam en omgeving plaatsvindt. Een alternatieve locatie voor het benzinestation is ter hoogte van het kantorengedebied in Amstelveen. (427)**

Langs een rijksweg dienen circa om de 20 kilometer verzorgingsplaatsen met een motorbrandstoffenverkooppunt (benzinestation) aanwezig te zijn.

Een nieuw benzinestation ter hoogte van de Ronde Hoep voldoet aan dit beleid. Het is niet mogelijk om ter hoogte van Amstelveen een verzorgingsplaats te maken daar in- en uitvoegend verkeer voldoende lengte nodig heeft om veilig op de rijksweg in- of van de rijksweg uit- te voegen. Er is daar dus geen ruimte.

Als het benzinestation zal worden verplaatst zal veel aandacht worden besteed aan de inpassing, zodat de beleving ook vanaf de Ronde Hoep alleszins aanvaardbaar zal zijn. Zo zal het benzinestation omsloten worden door groen, zodat vanaf de polder De Ronde Hoep nagenoeg geen horizonvervuiling zal plaatsvinden. Vanaf de polderkant zal het benzinestation niet toegankelijk worden, alleen van de snelweg kan gebruik gemaakt worden van deze voorziening.

### 3.2 DEELGEBIED 2: A9 AMSTERDAM ZUID-OOST

**Inspreker stel voor de lay-out van de rijstroken vanaf de A9 richting A1 en A6 aan te passen en twee rijstroken richting Almere te maken. Dit is de zwaarste verkeersstroom. Ook stelt hij voor het vele wisselen van rijstroken te voorkomen door verhoogde tussenbermen. Een andere optie is te voorkomen dat verkeer van de Gaasperdammerweg de wisselstrook op kan. (46)**

Het knooppunt Diemen zal worden voorzien van een 'bypass', waarmee aan een belangrijk deel van de suggesties van de inspreker wordt tegemoet gekomen.

**Inspreker geeft aan dat de A9 ter hoogte van Kelbergen richting Kelbergen wordt verbreed waardoor bewoners de afrit van de Gooiseweg in hun achtertuin krijgen. (105)**

Voor de afrit van de A9 naar de Gooiseweg zit er een aparte rijstrook in de tunnel die ter hoogte van Kelbergen inderdaad naar boven, uit de tunnel komt. In de OTB-fase zal worden onderzocht hoeveel overlast het verkeer dat gebruik maakt van deze afrit veroorzaakt en welke maatregelen getroffen moeten worden om die overlast te mitigeren.



**Inspreker vraagt hoe het probleem van toename van het lokale verkeer op de Langbroekdreef wordt opgelost en stelt dat het in Nellestein zeker ongezonder zal worden. (107)**

In de OTB-fase zal worden onderzocht in hoeverre de verkeersdruk op de Karspeldreef en de Langbroekdreef zal toenemen en welke maatregelen getroffen dienen te worden.

Duidelijk is wel dat het in Nellestein zeker niet ongezonder zal worden. Het overgrote merendeel van het verkeer rijdt in de toekomstige situatie door een tunnel langs Nellestein. Daardoor zal de situatie bij Nellestein wat gezondheid betreft aantoonbaar verbeteren.

**Inspreker vraagt zich af of de verkeersstromen veranderd kunnen worden. Hij stelt voor mensen die naar Noord-Holland Noord moeten naar de A10 te geleiden via een nieuw aan te leggen weg vanaf de A1 (bovenlangs) via IJburg die boven het knooppunt Watergraafsmeer aansluit op de A10. Dat betekent beduidend minder verkeer over de A9. (142)**

Een verbinding via het IJmeer is in de eerste fase van de planstudie onderzocht. De meerwaarde hiervan is toen niet aangetoond, vooral omdat met de aanleg van een IJmeerverbinding de noodzaak blijft bestaan om ook de A9 te verbreden.

**Inspreker is van mening dat goed openbaar vervoer en vrachtverkeer liefst 's nachts laten rijden de manier is om de bestaande wegen met meer mensen te delen. (209)**

Het percentage vrachtverkeer is in de Amsterdamse regio relatief laag. Het weren van vrachtverkeer uit de spits zal daarom niet veel bijdragen aan een verbeterde bereikbaarheid. Vooral omdat verladere, waar mogelijk, nu al de spitsperiode vermijden.

**Inspreker pleit voor het invoeren van 80 km/uur op de (huidige en nieuwe) Gaasperdammerweg. (355)**

De minister kiest op grond van de TN/MER een alternatief voor de verbreding. Dit alternatief moet nader worden uitgewerkt tot een Ontwerp Tracébesluit. Binnen dit onderzoek kan als daar aanleiding voor is ook gekeken worden naar 80km/uur.

**Inspreker pleit voor een fietspad over de knoop Watergraafsmeer voor de verbinding met het Sciencepark. (424)**

Dit zal worden meegenomen in de landschapstudie voor de wegwitbreidingen, die met het OTB ter inzage gaan.

**Inspreker vraagt zich af waarom de verbreding van de A9 niet aan de andere kant van de weg kan plaatsvinden in plaats van de kant van Nieuw Kempering. (429)**

Vanwege de Langbroekdreef en de parkeergarage van de Lexmondhof is de ruimte aan de zuidzijde van de huidige Gaasperdammerweg beperkt. Om te voorkomen dat de tunnel aan de noordzijde te dicht bij de bestaande bebouwing komt te liggen wordt deze gefaseerd aangelegd, deels ter plaatse van de huidige A9 en deels ten noorden van de huidige A9.

**Inspreker stelt dat de gevolgen van de verplaatsing van de op- en afritten voor het wijkverkeer en de gevolgen daarvan voor de luchtkwaliteit en geluidsoverlast niet zijn onderzocht. (437)**

In de Trajectnota/MER is de nieuwe situatie onderzocht en zijn ook de effecten in de wijk in beeld gebracht. In het onderzoek voor het Ontwerp Tracébesluit wordt dit onderzoek wel fijnmaziger uitgevoerd.

**Inspreker geeft aan alle alternatieven van de hand te wijzen indien de Gaasperdammerweg niet wordt overkapt. (437)**

Het Stroomlijnalternatief gaat er van uit dat de Gaasperdammerweg over een lengte van 3 km in een tunnel komt te liggen. Dit uitgangspunt is als zodanig ook opgenomen in het standpunt van de minister van oktober 2008.

**Inspreker uit een aantal wensen voor de Ontwerp Tracébesluit fase, te weten een fietsbrug langs de A9 over de Gaasp, een extra onderdoorgang in het Diemberbos. (456)**

Voor beide voorzieningen geldt dat ze kunnen worden meegenomen bij de uitwerking van het Ontwerp Tracébesluit mits aanvullende financiering wordt gevonden.

**Inspreker geeft aan dat aan beide zijden van de oevers van de Gaasp ecologische stapstenen dienen te worden gerealiseerd. (457)**

In de OTB-fase wordt hier nader op ingegaan.

**Inspreker is van mening dat de waterkering in de constructie van de Gaasperdammerweg zou moeten worden opgenomen. (457)**

Naar aanleiding hiervan is een rapport gemaakt, waarin de effecten van 3 varianten voor de kering zijn opgenomen. Op basis hiervan zal een keuze worden gemaakt. De inhoud van dit rapport is afgestemd met de gemeente Amsterdam en met Waternet.

**Inspreker geeft aan dat het denkbaar is dat bij de ontwikkeling van de woningbouwopgave Amsterdam ook wordt gekeken naar de mogelijkheden om de watercompensatie ten behoeve van de planstudie in te passen. (457)**

Gaandeweg de OTB fase zal duidelijk moeten worden om hoeveel m<sup>2</sup> het gaat en welke locaties hiervoor het meest geschikt zijn.

**Inspreker vraagt het bovengrondse deel van de Kamelenvariant ter hoogte van de S113 circa 3 meter dieper te leggen en de in- en uitvoegstroken van de S112 in te korten. (457)**

Dit verzoek is gehonoreerd. Beide optimalisaties zijn uitgangspunt voor de verdere studie.

**Inspreker is van mening dat de verbreding van de brug over de Gaasp aan de zuidzijde plaats dient te vinden en dat er een fietsverbinding wordt gerealiseerd. (457)**

Verbreding van de brug over de Gaasp aan de zuidzijde is inmiddels uitgangspunt. De realisatie van een parallelle fietsverbinding is afhankelijk van externe financiering.

**Inspreker verzoekt om de ontsluiting van het Sciencepark zoals overeengekomen tussen rijk en gemeente op te nemen in het ministersstandpunt en Ontwerp Tracébesluit. (457)**

Dit is opgenomen in het Ministersstandpunt en zal worden uitgewerkt in het OTB.

### 3.3 DEELGEBIED 3: A10 oost en A1 DUIVENDRECHT, DIEMEN, OOST/WGR.MEER

**Inspreker stelt dat de verbinding A10 onverantwoorde lucht- en geluidsriscico's voor de bewoners van Park de Meer met zich mee brengen. (5, 81)**

Door het verbreden van de A10 nemen de risico's voor lucht en geluid niet significant toe. Onder alle omstandigheden zal de verbreding plaatsvinden binnen de daarvoor geldende wetgeving voor lucht en geluid. Indien nodig zal het Rijk ook maatregelen treffen om de overlast terug te dringen zodat aan de wetgeving wordt voldaan. De wetgever heeft met deze wetten beoogd de risico's voor omwonenden beperkt te houden.

**Inspreker stelt dat uitbreiding van het rijkswegennet ten koste gaat van de gezondheid van de bewoners. Inspreker pleit voor het ondergronds brengen van de infrastructuur. (11)**

Bij de verbreding van de rijkswegen wordt onder andere rekening gehouden met de wettelijke normen, die gelden voor luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Deze normen zorgen ervoor dat de volksgezondheid bij het uitvoeren van verbredingsprojecten in Nederland gewaarborgd is.

**Inspreker is tegen de verbreding van de A10 naar 4 rijstroken. Pas door verkeer vast te laten lopen zullen mensen alternatieve vervoersmogelijkheden zoeken. (16)**

Dit onderzoek richt zich op het verminderen van de fileproblematiek door het verbreden van wegen. In andere studies, zoals OV SAAL wordt naar het vergroten van de capaciteit van onder andere het spoorwegennet gekeken. Overigens heeft de ervaring uitgewezen dat het vastlopen van verkeer niet leidt tot een aanzienlijke overstap naar andere vervoersmogelijkheden.

**Inspreker spreekt zich uit tegen de verbreding van de A10 ter hoogte van Watergraafsmeer. (21, 81)**

De minister heeft besloten om de oostelijke zijde van rijksweg 10 te verbreden zodat de files verder worden teruggebracht.

**Inspreker spreekt zich uit tegen de verbreding van wegen. Inspreker pleit voor andere maatregelen als het bevorderen van thuiswerkplekken, veel beter openbaar vervoer, betere fietsvergoeding in plaats van vergoedingen voor de auto. Inspreker pleit in het geval van een verbreding van de A10 voor een tunnel. (25, 74, 102, 110)**

Het bevorderen van thuiswerkplekken of een betere fietsvergoeding is op zich niet voldoende om de toename van het verkeer terug te brengen zodat de files verdwijnen. Verbreding van de rijkswegen om de files te beperken is de meest effectieve methode gebleken. Naast het project Schiphol Amsterdam Almere wordt ook gekeken naar de verbetering van het openbaar vervoer tussen de steden Amsterdam, Almere en Lelystad. Dit project wordt OV-SAAL genoemd. Binnen dit project worden verschillende openbaar vervoer maatregelen onderzocht.

**Inspreker spreekt de zorg uit dat door het verbreden van de A10 ter hoogte van Diemen de leefkwaliteit vermindert. (65, 66)**

Bij de verbreding van de rijkswegen wordt onder andere rekening gehouden met de wettelijke normen, die gelden voor luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Deze normen

zorgen ervoor dat de volksgezondheid bij het uitvoeren van verbredingsprojecten in Nederland gewaarborgd is.

Ook bij het verbreden van de A10 ter hoogte van Diemen zal moeten worden voldaan aan deze normen.

**Inspreker pleit voor een lichte overkappingconstructie ter hoogte van de A10. (62, 79, 110, 143, 145, 161, 163, 268, 350, 391)**

In aanloop naar het standpunt is tussen Rijk en gemeenten overeengekomen dat bij de inpassing van de verbreding van de rijkswegen rond Diemen voor de geluidsbelasting zal worden uitgegaan van Stand Still 2008. Dit betekent dat omwonenden en bedrijven in 2030 (ruim na verbreding van de rijkswegen) niet meer geluidsdruk zullen ervaren dan in 2008 het geval was. Tevens is overeengekomen dat de inpassingsmaatregelen op een zorgvuldige en ruimtelijk aansprekende manier zullen worden ingepast. Ook duurzame energie kan hierbij een item zijn. Tijdens de uitwerking van het Ontwerp Tracébesluit zal dit een belangrijk punt van onderling overleg zijn.

**Inspreker pleit voor het opheffen van een oprit naar de A1 waardoor de geluidsoverlast afneemt omdat bij een oprit toch geen geluidsschermen worden geplaatst en de veiligheid toeneemt omdat automobilisten nu gevaarlijk invoegen (in een keer naar de derde rijbaan om naar de ring Noord te komen). (97)**

Bij de vormgeving van de verbreding van de rijksweg speelt verkeersveiligheid een belangrijke rol. Mocht er sprake zijn van gevaarlijk invoegen dan kunnen aanvullende maatregelen als langere invoeglengtes, doorgetrokken strepen of andere maatregelen worden ingezet om toch een verkeersveilige situatie te verkrijgen. Dit zal bij de uitwerking van het door de minister gekozen alternatief in een Ontwerp Tracébesluit een belangrijke rol spelen. Tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de gemeente Diemen is afgesproken dat de verbreding van de rijksweg niet mag leiden tot meer geluid. Om een toename te voorkomen worden geluidmaatregelen getroffen zoals geluidreducerend asfalt en geluidschermen. Daarmee dient het geluidniveau teruggebracht te worden tot het niveau in 2008.

**Inspreker voorziet dat door de Bypass en de wegverbreding de bestaande onderdoorgangen minder geschikt worden als recreatieve- en ecologische verbindingen en pleit ervoor als maatregel op te nemen het volledig op pijlers plaatsen van de bypass (195).**

Het volledig op pijlers zetten van de bypass is financieel niet haalbaar. Door een uitgekiend ontwerp en de juiste inrichtingsmaatregelen kunnen bestaande, te verlengen onderdoorgangen geschikt worden gemaakt als verbinding.

**Inspreker stelt dat pas als laatste maatregel verbreed kan worden en dan wel geheel overkapt. De overkapping zal vanaf knooppunt Diemen tot aan de Zeeburgertunnel en knooppunt Duivendrecht moeten worden geplaatst. Verder dient de overkapping te worden voorzien van filters die alle fijnstof uit de lucht filteren. Elke verbreding moet worden gecompenseerd met duurzaam groen in stroken langs de overkapping. (266)**

In aanloop naar het standpunt is tussen Rijk en gemeenten overeengekomen dat bij de inpassing van de verbreding van de rijkswegen rond Diemen voor de geluidsbelasting zal worden uitgegaan van Stand Still 2008. Dit betekent dat

omwonenden en bedrijven in 2030 (ruim na verbreding van de rijkswegen) niet meer geluidsdruk zullen ervaren dan in 2008 het geval was. Tevens is overeengekomen dat de inpassingsmaatregelen op een zorgvuldige en ruimtelijk aansprekende manier zullen worden ingepast. Ook duurzame energie kan hierbij een item zijn. Tijdens de uitwerking van het Ontwerp Tracébesluit zal dit een belangrijk punt van onderling overleg zijn.

**Insprekers pleiten voor het invoeren van een maximumsnelheid van 80 km/uur op de A10 oost. (293, 333, 419)**

Uit verkeersprognoses is gebleken dat door het invoeren van 80 km/uur op dit deel van de A10 de verkeersdruk op het onderliggend wegennet en de A9 toeneemt. Om die reden is 80 km/uur op de A10 oost niet als uitgangspunt voor deze studie meegenomen.

**Inspreker wijst u erop dat de minister heeft toegezegd dat de verbreding van de wegen gepaard moet gaan met een verbetering van de leefbaarheid. Inspreker heeft een voorkeur voor de bouw van hoge luifels in de vorm van een lichte overkapping voor de inpassing van de verbreding van de A10 Oost. (293)**

Inmiddels is overeengekomen dat bij de inpassing van de verbreding van de rijkswegen rond Duivendrecht voor de geluidsbelasting zal worden uitgegaan van Stand Still 2008. Dit betekent dat omwonenden en bedrijven in 2030 (ruim na verbreding van de rijkswegen) niet meer geluidsdruk zullen ervaren dan in 2008 het geval was. Tevens is overeengekomen dat de inpassingsmaatregelen op een zorgvuldige en ruimtelijk aansprekende manier zullen worden ingepast. Tijdens de uitwerking van het Ontwerp Tracébesluit zal dit een belangrijk punt van onderling overleg zijn.

**Inspreker acht het wenselijk dat met het oog op de dubbeldoelstelling van het project, verbeteren van de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving, naast een recreatieve verbinding over de A9 ook een recreatieve verbinding parallel aan de A9 over de Gaasp wordt gerealiseerd. (304)**

In het standpunt over de wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere is opgenomen, dat drie potentiële nieuwe oeververbindingen voor voetgangers en fietsers over Amstel, Bullewijk en Gaasp, in de vorm van een verbreding van de bruggen in de A9, worden ingediend bij de "Groene Uitweg" en/of "Groengebied Amstelland" voor financiering. Dit verzoek is inmiddels gedaan. Realisatie van een fietsbrug over de Gaasp is op dit moment dus afhankelijk van de vraag of het verzoek door de provincie Noord-Holland wordt gehonoreerd.

**Inspreker geeft aan dat de Tweede Kamer de minister naar aanleiding van de moties van Hofstra en Verdaas in 2006 en Haverkamp en Vermeij in 2008 heeft aangespoord om te komen tot een goede inpassing van de verbreding van de weg. In het verlengde hiervan stelt inspreker voor om bij de inpassing van de verbreding van de A10 Oost uit te gaan van een lichte overkapping. Inspreker stelt dat een lichte overkapping tot een significante reductie van de geluidsbelasting op de gevels leidt. Ook doet inspreker de aanbeveling om een lichte overkapping te combineren met duurzame opwekking van energie door middel van koude/warmteopslag en**

**zonnepanelen. Inspreker ziet graag dat de lichte overkapping wordt meegenomen bij de uitwerking van het Ontwerp Tracébesluit. (333)**

In aanloop naar het standpunt is tussen Rijk en gemeenten overeengekomen dat bij de inpassing van de verbreding van de rijkswegen rond Diemen voor de geluidsbelasting zal worden uitgegaan van Stand Still 2008. Dit betekent dat omwonenden en bedrijven in 2030 (ruim na verbreding van de rijkswegen) niet meer geluidsdruk zullen ervaren dan in 2008 het geval was. Tevens is overeengekomen dat de inpassingsmaatregelen op een zorgvuldige en ruimtelijk aansprekende manier zullen worden ingepast. Ook duurzame energie kan hierbij een item zijn. Tijdens de uitwerking van het Ontwerp Tracébesluit zal dit een belangrijk punt van onderling overleg zijn.

**Inspreker is bezorgd over de kwaliteit van de berm van de A10 oost langs Betondorp. Het verdwijnen van groen stuit op grote bezwaren van de inspreker. (81, 333)**

In gezamenlijke sessies met o.a. de inspreker is de inpassing inmiddels vormgegeven.

**Inspreker wijst er op dat het Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam, waar zij deel van uit maakt, heeft aangegeven dat langs de A10-Oost en de A1 (Diemen-Watergraafsmeer) bovenwettelijke geluidsmaatregelen noodzakelijk zullen zijn voor een goede inpassing. Ten behoeve van het Ontwerp Tracé Besluit is tijdig inzicht nodig in de uitkomst van het overleg met decentrale overheden op dit punt. (306)**

Hiervan wordt kennis genomen. Bij de beantwoording van reacties van de gemeenten Diemen, Ouder Amstel en Amsterdam over dit onderwerp wordt nader op dit punt ingegaan. Inmiddels zijn met de provincie Noord-Holland en de gemeenten Amsterdam, Diemen en Ouder-Amstel afspraken gemaakt inzake de inpassing. Verwezen wordt naar het Standpunt van 27 oktober 2008 en de "Aanvullende overeenkomst Stroomlijnalternatief planstudie weg Schiphol - Amsterdam - Almere" van januari 2009.

**Binnen het plangebied doet zich in Diemen, Watergraafsmeer en Ouder-Amstel een opeenstapeling voor van hinder over een zeer groot deel van het etmaal. Voor GS is essentieel het bovenwettelijk inpassen van de A1 en A10-oost in Diemen, Ouder-Amstel en Watergraafsmeer zodat de effecten van de maatregelen ongeveer vergelijkbaar zijn met de effecten van een overkapping met sleuf zoals bepleit door de regio. (309)**

Inmiddels zijn met de provincie Noord-Holland en de gemeenten Amsterdam, Diemen en Ouder-Amstel afspraken gemaakt inzake de inpassing. Verwezen wordt naar het Standpunt van 27 oktober 2008 en de "Aanvullende overeenkomst Stroomlijnalternatief planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere" van januari 2009.

**Inspreker spreekt zich uit tegen de aanleg van de Carolina MacGillavrylaan als nieuwe ontsluitingsweg van het Science Park. (316)**

Dit is niet de verantwoordelijkheid van het Rijk maar van de gemeente Amsterdam

**Inspreker is voor overkappingen in alle alternatieven. Eventueel afbreken later koste weinig tijd (346)**

In het standpunt van de minister is hier niet voor gekozen

**Inspreker vraagt of er bij Muiden daadwerkelijk een aquaduct wordt aangelegd en zo ja waar precies. (318)**

Alle alternatieven gaan uit van de aanleg van een aquaduct bij Muiden. In het MER staat aangegeven op welke locatie het aquaduct nu is voorzien. In de fase van het OTB wordt het ontwerp en de exacte locatie van het aquaduct verder uitgewerkt.

**Inspreker stelt dat de verbreding niet gunstig is voor de bewoners van Diemen en oost Watergraafsmeer de woonwijk Diemen Noord vanuit milieuoogpunt niet meer gebouwd zou kunnen worden als de verbrede A1 en A10 oost er al zouden liggen. (320)**

Ook als de A10 al verbreed zou zijn was het mogelijk geweest om nieuwe woonwijken als Diemen Noord en andere wijken te bouwen. Het is dan alleen noodzakelijk om daar op de juiste manier bij de inpassing (geluidswerende voorzieningen, eventueel maatregelen t.a.v. luchtkwaliteit) rekening mee te houden.

**Inspreker vraagt zich af of een snelheidsbeperking (80 km/uur) op de A10 oost en A1 het gehele etmaal van kracht is. Inspreker vraagt of de snelheidsbeperking niet alleen in de spits zou moeten gelden. Door het hele etmaal te nemen wordt deze variant in de restdag minder aantrekkelijk door de langere reistijd. (332)**

De 80 kilometer maatregel is onderzocht als een mogelijke maatregel om de lucht- en geluidsoverlast te beperken. Om deze reden zou de maatregel de gehele dag van kracht zijn. De maatregel zou overigens voor de lucht- en geluidsoverlast het meeste effect in de restdag hebben omdat de snelheid in de spits toch al laag ligt. In het kader van het Ontwerp Tracébesluit is de maatregel afgefallen.

**Inspreker pleit voor een groene uitstraling, vormgeving van geluidsschermen en het aanplanten van meer volgroeide bomen langs de A10 oost. (336)**

De minister kiest op grond van de Trajectnota/MER een alternatief dat voor nadere uitwerking in aanmerking komt. Voor dit alternatief wordt een Ontwerp Tracébesluit opgesteld. In het kader van het Ontwerp Tracébesluit wordt een landschapsplan opgesteld, welke als bijlage bij het Ontwerp Tracébesluit wordt gevoegd. In dit landschapsplan wordt daar waar mogelijk en passend bij de landschappelijke visie op de omgeving gekozen voor geluidsschermen met een groene uitstraling.

**Inspreker pleit voor het instellen van 80 km/uur zones langs de A10 oost om de luchtverontreiniging terug te dringen en of het invoeren van kilometerheffing, stimuleren van telewerken, verruiming van de werktijden en uitbreiden van het openbaar vervoer om het autoverkeer terug te dringen. (397)**

De minister kiest op grond van de TN/MER een alternatief voor de verbreding. Dit alternatief moet nader worden uitgewerkt tot een Ontwerp Tracébesluit. Binnen dit onderzoek kan als daar aanleiding voor is ook gekeken worden naar 80km/uur. De minister heeft het voornemen op termijn kilometerheffing in te voeren. Telewerken en verruiming van werktijden vind al plaats en is voor een deel terug te vinden in de scenario's over de te verwachte groei van het verkeer die weer zijn meegenomen in de verkeersprognoses. Naast dit project wordt er ook gestudeerd op het verbeteren van het openbaar vervoer tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad. Dit is het project OV-SAAL. Er worden dus niet alleen verbeteringen op het rijkswegennet

uitgevoerd. Echter de OV voorstellen zijn geen (integraal) onderdeel van het project wegverbreding Schiphol-Almere

**Inspreker pleit voor het invoeren van 80 km/uur op de A10. (422)**

De Minister kiest op grond van de TN/MER een alternatief voor de verbreding. Dit alternatief moet nader worden uitgewerkt tot een Ontwerp Tracébesluit. 80 km/h wordt niet meer overwogen.

**De in het Meest Milieuvriendelijke Alternatief voorgesteld verlaging van de maximum snelheid op de A10 naar 80 km/uur leidt tot minder verkeer op de A10, waardoor verbreden wellicht niet nodig is. Dit effect is onvoldoende onderzocht. (424)**

Het verlagen van de maximumsnelheid wordt niet langer overwogen.

**Inspreker stelt in een zienswijze dat ter hoogte van de afrit Diemen rekening moet worden gehouden met het inrichtingsplan Deelplan Diempolders van 1996. Dit zal leiden tot een bosachtige belijning van beperkte omvang en kan de openheid rond de Diem gehandhaafd blijven. (448)**

Bij het opstellen van het landschapsplan in het kader van het Ontwerp Tracébesluit wordt rekening gehouden met en aangesloten op de al aanwezige plannen van de andere overheden. De uitwerking van een landschapsplan vindt ook in nauw overleg met de andere overheden plaats. Er mag dus worden aangenomen dat hierbij ook rekening gehouden wordt met de plannen die de gemeente Diemen al heeft.

**Inspreker stelt in een zienswijze om de afrit Diemen ruimer te dimensioneren zodat deze ontsluiting verkeer- en milieutechnisch beter gaat functioneren. (448)**

Op basis van het standpunt van de minister zal een alternatief nader in een Ontwerp Tracébesluit worden uitgewerkt. Onderdeel van het Ontwerp Tracébesluit is een meer gedetailleerde analyse van de verkeersstromen op de (aan te passen) rijksweg en het onderliggend wegennet en een nadere detaillering van het verkeerskundig ontwerp. Hierbij wordt ook gekeken naar op- en afritten.

**Inspreker stelt in een zienswijze om de gewenste compensatie zo vorm te geven dat er een meer samenhangend geheel wordt verkregen tussen de wegen en de aanliggende groen- en natuurgebieden van IJburg: het Diemerpark, Diemen: het PEN eiland, Gemeenschapspolder en Bloemendalerpolder. (448)**

Op basis van het standpunt van de minister zal een alternatief nader in een Ontwerp Tracébesluit worden uitgewerkt. In het kader van het Ontwerp Tracébesluit wordt een landschapsplan opgesteld, welke als bijlage bij het Ontwerp Tracébesluit wordt gevoegd.

**Inspreker stelt in een zienswijze om grootschalig te verwijderen bomen langs het tracé in de gemeente Diemen te compenseren door binnen het gebied (Diemer- en Overdiempolder) weer een zelfde oppervlak aan bomen terug te plaatsen. (448)**

Op basis van het standpunt van de minister zal een alternatief nader in een Ontwerp Tracébesluit worden uitgewerkt. In het kader van het Ontwerp Tracébesluit wordt



een landschapsplan opgesteld, welke als bijlage bij het Ontwerp Tracébesluit wordt gevoegd.

**Inspreker stelt in een zienswijze om ter compensatie bij de kruising van de A1 met de Diem het bosschage en de rietoever terug te brengen in een wat ruimere opzet en van inhammen (fractalen) en eilandjes te voorzien. (448)**

Op basis van het standpunt van de minister zal een alternatief nader in een Ontwerp Tracébesluit worden uitgewerkt. In het kader van het Ontwerp Tracébesluit wordt een landschapsplan opgesteld, welke als bijlage bij het Ontwerp Tracébesluit wordt gevoegd.

**Inspreker pleit voor het invoeren van een maximumsnelheid van 80 km/uur op de A10 Oost en de A1. Wel moeten in de OTB-fase de effecten van deze maatregel op het onderliggend wegennet meer nauwkeurig worden onderzocht. (456)**

Uit verkeersprognoses is gebleken dat door het invoeren van 80 km/uur op dit deel van de A10 de verkeersdruk op het onderliggend wegennet en de A9 toeneemt. Dit heeft ertoe geleid om op dit deel van de A10 geen 80 km/uur in te voeren.

**Inspreker stelt dat verbetering van de bereikbaarheid onlosmakelijk moet worden gecombineerd met een duurzame inpassing. Inspreker verwacht hierbij dat het leefklimaat in Diemen er structureel op vooruit gaat. Ook stelt inspreker dat de verbreding ruimtelijk goed moet worden ingepast. (456)**

Inmiddels is onderling overeengekomen dat bij de inpassing van de verbreding van de rijkswegen rond Diemen voor de geluidsbelasting zal worden uitgegaan van Stand Still 2008. Dit betekent dat omwonenden en bedrijven in 2030 (ruim na verbreding van de rijkswegen) niet meer geluidsdruk zullen ervaren dan in 2008 het geval was. Tevens is overeengekomen dat de inpassingsmaatregelen op een zorgvuldige en ruimtelijk aansprekende manier zullen worden ingepast.

**Inspreker vraagt om een extra sociaal veilige fietsverbinding onder de A1 door tussen de Diempolder en het sportpark Diemen aan de westoever van de Diem. (456)**

(456)

Deze wens wordt meegenomen bij de uitwerking van het landschapsplan in de Ontwerp Tracébesluit fase.

**Inspreker doet een dringend beroep op het Rijk om bij de uitwerking in de Ontwerp Tracébesluit fase een lichte transparante overkapping langs de A10 Oost en de A1 als volwaardige variant mee te nemen. Ook pleit u ervoor hierbij ook aandacht te besteden aan duurzame energie. (456)**

(456)

Er is onderling overeengekomen bij de uitwerking van de inpassingsmaatregelen uit te gaan van Stand Still 2008. De inpassingsmaatregelen betreffen geluidsschermen en geen lichte transparante overkapping. Deze laatste wordt dan ook niet meer meegenomen in de Ontwerp Tracébesluit fase.

**Inspreker stelt in haar advies dat het uitgangspunt bij de verbreding van de A1 en de A10-oost moet zijn dat de bewoners er ten opzichte van de huidige situatie (2008) niet op achteruit mogen gaan voor wat betreft**

**luchtkwaliteit en geluidhinder. Inspreker heeft onderzocht wat de effecten zijn van een gedeeltelijk gesloten overkapping. Inspreker dringt erop aan in de OTB fase een haalbare variant uit te werken die tegemoet komt aan de geschetste verbetering van de leefkwaliteit. (457)**

In de bestuurlijke overleggen ter voorbereiding op het standpunt is overeengekomen uit te gaan van "Stand Still 2008" en de daarbij horende mitigerende maatregelen. Daarmee is aan dit verzoek tegemoet gekomen.

### 3.4 DEELGEBIED 4: A1 MUIDEN, WEESP

**Inspreker stelt voor een tunnel voor lokaal verkeer aan te leggen ter vervanging van de huidige Vechtbrug en niet te bundelen met het aquaduct in de A1. (6)**

Met de gemeente Muiden is overeengekomen een nieuwe brug voor lokaal verkeer aan te leggen.

**Inspreker stelt voor om de Mariahoeveweg en Maxisweg door een lokale tunnel met elkaar te verbinden. (6)**

De beide Vechoevers zullen in Muiden met elkaar verbonden worden door een nieuw aan te leggen lokale brug. De kosten van een tunnel zijn beduidend hoger dan de kosten van een brug. Met een in het landschap passende brug kan een adequate kruising met de Vecht worden gerealiseerd.

**Inspreker stelt dat verbreding niet de goede manier is om congestie op te lossen. Inspreker pleit voor doelgroepstroken zoals langs de A1. (16)**

Doelgroepstroken kunnen de hoeveelheid autoverkeer tussen de steden Almere en Amsterdam niet dusdanig terugbrengen dat verbreding van het rijkswegennet niet meer nodig is.

**Inspreker stelt voor de verbindingsweg van de A1 naar de A6 achter het tankstation langs te leiden om kruisend verkeer vanaf het tankstation te voorkomen. (46)**

Het knooppunt Muiderberg zal anders vormgegeven worden. Hiermee wordt een deel van het probleem opgelost. Het is niet mogelijk de verbindingsweg achter het tankstation Honswijck langs te leiden.

**Inspreker is door de gemeente Muiden geïnformeerd dat er bij Rijkswaterstaat is gevraagd om ondertunneling als de Vechtbrug is opgeheven. Inspreker verneemt op de inspraakbijeenkomst dat de gemeente om een brug heeft gevraagd en wil hierover graag duidelijkheid. (151, 153)**

Mede op verzoek van de gemeente Muiden is overwogen een extra buis voor plaatselijk verkeer door het aquaduct aan te leggen. De kosten hiervan zijn hoog en de impact is groot. De beide Vechoevers zullen nu in overleg met de gemeente in Muiden met elkaar verbonden worden door een nieuw aan te leggen lokale brug. Met een in het landschap passende brug kan een adequate kruising met de Vecht worden gerealiseerd.

**Inspreker stelt dat vijf rijstroken voor de A1 te veel is, omdat bestuurders in de praktijk niet zoveel mogelijk rechts houden. Inspreker stelt andere configuraties voor (3+3+3 of 2+2+2+2+2). (193)**

De vijf rijstroken zijn bedoeld om piekintensiteiten (met name in de spits) op te kunnen vangen. Bij piekintensiteiten zal het verkeer zich gelijkmatig over de rijstroken verdelen.

**Inspreker pleit voor een ontsluiting van Weesp door middel van een weg langs het Amsterdam-Rijnkanaal. (220)**

In het ontwerp-tracébesluit wordt de A1 aangesloten op de huidige wegenstructuur en is Weesp net als in de huidige situatie bereikbaar via de route Weesperweg - Korte Muiderweg. Naar verwachting zal echter in het kader van de verdere planontwikkeling van de Bloemendalerpolder door de gemeente en de provincie een extra ontsluitingsweg van de aansluiting A1 naar Weesp worden gerealiseerd.

**Inspreker stelt voor om bij Muiden in de A1 een tunnel aan te leggen. De A1 is een kwetsbaar punt vanwege de brug. (245)**

De A1 passeert in de toekomst middels een aquaduct (een zeer korte tunnel) de Vecht. Het verkeer op de A1 wordt dan niet meer gehinderd door scheepvaart op de Vecht.

**Inspreker constateert dat in het Meest Milieuvriendelijke Alternatief wordt gesproken over een extra recreatieve verbinding over de A1 tussen de Bloemendalerpolder en het PEN-eiland. Deze zou naar de mening van inspreker in het verlengde van de Papelaan moeten liggen. (304)**

Deze verbinding wordt niet in het (ontwerp-)tracébesluit opgenomen.

**Inspreker stelt dat bij het aanleggen van de huidige A1 veel groen is aangelegd maar dat dit bij de nieuwe verbreding weer verdwijnt en er bovendien geen ruimte is om opnieuw te compenseren. (329, 426)**

Ook bij de nieuwe verbredingen zal opnieuw worden gecompenseerd en zoveel als dat mogelijk is dat in hetzelfde gebied te doen. Hoe en in welke mate gecompenseerd wordt, wordt in het kader van het Ontwerp Tracébesluit uitgewerkt.

**Inspreker is van mening dat ten onrechte niet wordt vermeld dat ook gekozen kan worden voor het Nulalternatief en alleen het aquaduct aanleggen. (332)**

Alleen het aanleggen van het aquaduct is geen alternatief en wordt dus ook niet meegenomen.

**Inspreker vraagt aandacht voor de veiligheid van fietsers na het verleggen van de A1. (357, 396)**

De gemeente Weesp heeft een belangrijke verantwoordelijkheid voor de inrichting van het lokale wegennet en de keuze van ontsluitingsroutes. Hiertoe behoort ook de verantwoordelijkheid voor eventueel te nemen maatregelen voor de veiligheid van fietsers.

**In de nota wordt gesproken over een bypass A1-A9 die door middel van een brug wordt aangelegd. Er wordt gesteld dat een tunnel niet nodig is, omdat dit slechts een oplossing zou bieden voor de doorkruising van het Diemberbos. Insprekers zijn van mening dat daarnaast veel hinder voor de omgeving ontstaat ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal. Bij een brug komen immers twee hoge rijbanen samen. Insprekers vragen zich af of dit**

**fysiek wel mogelijk is. Daarbij levert dit aanzienlijke visuele hinder op. (264)**

De voorgestane oplossing is fysiek mogelijk. Over de inpassing van de A1 zijn inmiddels nadere afspraken gemaakt tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de gemeenten. Waar sprake is van geluidhinder voor de omgeving zal deze worden beperkt voor zover dat overeenkomstig de Wet geluidhinder en de nadere afspraken nodig en mogelijk is.

**Insprekers constateren dat de basisvariant op geen enkele wijze recht doet aan ambities en doelstellingen van zowel de nota Ruimte, het streekplan Noord-Holland zuid, het structuurplan Bloemendalerpolder en de anticipatieovereenkomst Bloemendalerpolder. Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief is ten opzichte van de basisvariant eigenlijk een Meer Milieuvriendelijk Alternatief. Een variant waarbij ook voorbij de Papelaan gekozen wordt voor een verdiepte ligging van de A1 in combinatie met een ondertunneling van het Amsterdam Rijnkanaal verdient in de visie van insprekers meer de titel Meest Milieuvriendelijk Alternatief. Insprekers betreuren het dat deze variant niet is uitgewerkt. Met de keuze van zowel de basisvariant als het Meest Milieuvriendelijke Alternatief is zodanig voorgesorteerd op een mogelijke uitkomst dat van een goede integrale afweging van alle belangen geen sprake meer kan zijn. (264)**

Een variant met ondertunneling van het Amsterdam Rijnkanaal is in de eerste fase van de planstudie aan de orde geweest. In overleg met regionale overheden is er destijds voor gekozen om deze variant niet in het verdere onderzoek te betrekken.

**Inspreker dringt aan op spoedige afronding van de discussie over een mogelijk eco-aquaduct onder de Vecht bij Muiden en over de inpassing ter plaatse van de woningbouwlocatie Bloemendalerpolder. Ook hier is tijdig duidelijkheid nodig met het oog op het Ontwerp Tracébesluit. (306)**

In zijn standpunt heeft de minister gekozen voor de realisatie van het eco-aquaduct en zijn afspraken vastgelegd over inpassing in de Bloemendalerpolder.

**Inspreker ziet graag dat de bestaande brug over de Vecht bij Muiden - in overleg met de gemeente Muiden - wordt vervangen door een lokale brug. GS gaan er van uit dat het grondlichaam van de huidige A1 ten zuiden van Muiden verdwijnt. (309)**

Over de Vecht wordt een nieuwe brug aangelegd voor lokaal verkeer. De beide bruggen in de huidige A1 worden gesloopt en de toeleidende grondlichamen worden verwijderd. Er komt een aquaduct ten zuiden van de huidige brug.

**Inspreker verzoekt om in het Ontwerp Tracébesluit ontsnipperingsmaatregelen mee te nemen ter hoogte van de passage met de Vecht en ter hoogte van de aansluiting A1/A6 en deze maatregelen zo veel mogelijk uit te werken volgens de uitgangspunten van de Alterra rapportage "handboek Robuuste Verbindingen". Ten aanzien van de uitwerking van de aanpassing van de A1 door de Bloemendalerpolder verzoeken GS om de geluidhinder van de A1 ten behoeve van de aangrenzende robuuste verbinding zoveel mogelijk te minimaliseren. Inspreker ziet een gereede kans dat beide ontsnipperingsmaatregelen kunnen worden gefinancierd uit het door het Rijk toegezegde bedrag van 33 miljoen zoals opgenomen in de Noordvleugelbrief voor het ontsnipperen**

**van de A1. GS verzoeken om - mocht de financiële ruimte onvoldoende blijken - het tekort vanuit de planstudie te financieren. (309)**

Ten oosten van knooppunt Muiderberg en bij het aquaduct onder de Vecht worden ecologische voorzieningen gerealiseerd. De vormgeving en dimensionering vindt plaats in de OTB-fase. Mocht blijken dat de financiële ruimte voor gewenste maatregelen onvoldoende is dan zullen de consequenties in overleg worden gezien.

**Inspreker heeft voorkeur voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief - inclusief eco-aquaduct bij Muiden en verdiepte ligging van het aquaduct tot aan de Papelaan met toepassing van ZOAB. Inspreker stelt voor de MMA variant uit te breiden in oostelijke richting van de Vecht tot aan de Googweg aangevuld met geluid- en emissiebeperkende voorzieningen aan de westrand van de spoordijk tot aan de Hollandse brug. (313, 400)**

Gekozen is voor het Stroomlijnalternatief. Daarbij wordt een ecopassage gerealiseerd ter plaatse van het aquaduct onder de Vecht. Er wordt asfalt gebruikt met tenminste de geluiddempende kwaliteit van ZOAB. Langs de A6 ter hoogte van Muiderberg komen geluidschermen. Waar mogelijk worden deze aan de westzijde van het spoor geplaatst.

**Inspreker stelt dat de A1 verbreed moet worden. (252, 345)**

De A1 wordt verbreed naar 2x5 rijstroken + 2 wisselstroken.

**Inspreker vraagt om verkeer niet via de Hogeweyselaan te leiden maar via de Bloemendalerweg, IJsselmeerlaan en Flevolaan. (357, 396)**

Op dit moment is nog niet zeker hoe de afwikkeling van verkeer van en naar de A1 over het lokale wegennet zal verlopen. Rijkswaterstaat voert hierover overleg met betrokken partijen. De gemeente Weesp heeft een belangrijke verantwoordelijkheid voor de inrichting van het lokale wegennet en de keuze van ontsluitingsroutes.

**Inspreker noemt verbreding van de A1 als één van de weinige opties om doorstroming van verkeer te bewerkstelligen. Filerijdende auto's veroorzaken veel meer uitstoot dan doorstromend verkeer. (399)**

De minister heeft gekozen voor het Stroomlijnalternatief. Dit betekent dat de A1 wordt verbreed naar 2x5 rijstroken + 2 wisselstroken.

**Inspreker stelt dat wegverbreding geen enkele zin heeft als bij Muiden het verkeer regelmatig moet stoppen voor een ophaalbrug. (434)**

De A1 passeert in de toekomst middels een aquaduct de Vecht. Het verkeer op de A1 wordt dan niet meer gehinderd door scheepvaart op de Vecht.

**Inspreker concludeert dat de voorgestelde wegverbreding een schijnoplossing is voor de fileproblemen. Er is geen rekening gehouden met de nieuwbouwplannen (Bloemendalerpolder en KNSF-terrein) en zelfs zonder deze plannen blijken de files minimaal teruggedrongen te worden. (443)**

Met de keuze voor het Stroomlijnalternatief worden de files weliswaar niet volledig teruggedrongen, maar wordt de doorstroming van het verkeer wel aanmerkelijk verbeterd. De planvorming voor woningen in de Bloemendalerpolder en op het KNSF-terrein bevond zich ten tijde van de Trajectnota/MER nog in een vroeg stadium. Hierdoor is in de Trajectnota/MER met deze plannen nog geen rekening

gehouden. In de fase van het ontwerp-tracébesluit (OTB) wordt wel rekening gehouden met de bouw van woningen in de Bloemendalerpolder en op het KNSF-terrein.

**Inspreker vindt het onduidelijk wat er met de wisselstrook op de A1 gebeurt. Inspreker stelt dat indien de dubbele wisselstrook wordt doorgetrokken van de A1 via de nieuwe bypass naar de A9 een wisselstrook op de A1 richting Diemen niet meer nodig is. (456)**

De wisselstrook op de A1 kan niet los worden gezien van de wisselstroken ten zuiden van knooppunt Diemen op de A1 en de wisselstroken op de A9 (Gaaspendammerweg en gedeelte langs Amstelveen en Ouderkerk aan de Amstel). Alhoewel de wisselstrook op de A1 ten noorden van knooppunt Diemen vanuit verkeersmanagementoverwegingen in de meeste gevallen weinig zal worden benut kunnen er momenten zijn waarop dit wel noodzakelijk is. Dit kan het geval zijn bij calamiteiten, onderhoud of ernstige filevorming waardoor dit deel van de A1 toch benut moet worden.

**Inspreker pleit voor het blijven ontsluiten via de Korte Muiderweg. (357)**

Op dit moment is nog niet zeker hoe de afwikkeling van verkeer van en naar de A1 over het lokale wegennet zal verlopen. Hierover vindt overleg met betrokken partijen plaats. De gemeente Weesp heeft een belangrijke verantwoordelijkheid voor de inrichting van het lokale wegennet en de keuze van ontsluitingsroutes.

**Inspreker vraagt om een gecoördineerde aanpak van diverse plannen (A1, Bloemendalerpolder, Industrieterrrein Noord en OV). (357)**

Dit zal zeker gebeuren.

**Inspreker is bang dat de verkeersintensiteit op de Hogeweyselaan hoger zal zijn dan de in de Plan MER Bloemendalerpolder genoemde 1330 à 1630. Inspreker is ook bang dat een nieuwe sluiproute ontstaat voor verkeer van de A1 richting Gooi en andersom. (396)**

Op dit moment is nog niet zeker hoe de afwikkeling van verkeer van en naar de A1 over het lokale wegennet zal verlopen. Hierover vindt overleg met betrokken partijen plaats. De gemeente Weesp heeft een belangrijke verantwoordelijkheid voor de inrichting van het lokale wegennet en de keuze van ontsluitingsroutes.

**Inspreker is het oneens met de verplaatsing van de A1 van ca. 300 meter in zuidelijke richting. Het nieuwe tracé bevindt zich ter plaatse van de boerderij van inspreker. Ook woonarken in de omgeving worden getroffen. De verlegging heeft geen positief effect op de files. Een aquaduct op de plaats van de huidige A1 draagt op gelijke wijze bij aan het door de overheid beoogde doel. De verlegging leidt tot een groter milieubeslag voor de nieuw aan te leggen woonwijk in de Bloemendalerpolder. (444)**

Op pagina 41 en 42 van deel A-1 van de Trajectnota/MER wordt uitgelegd op grond waarvan de locatie van het aquaduct is bepaald. Door te kiezen voor een verlegging van ca. 300 meter in zuidelijke richting worden negatieve effecten zoveel mogelijk beperkt. Dit neemt niet weg dat ook deze locatie negatieve effecten met zich meebrengt, uiteraard nog het meest voor de mensen die op of in de onmiddellijke nabijheid van het tracé wonen. Ter plaatse van de Bloemendalerpolder worden adequate geluidwerende voorzieningen getroffen om de geluidhinder te beperken.

**Inspreker pleit voor 2 doorgaande wegen tussen Weesp en de nieuwe aansluiting met de A1, om zo te voorkomen dat bij een verkeersongeval of andere wegblokkade alle verkeer over de Lange Muiderweg komt. (375)**

In het ontwerp-tracébesluit wordt de A1 aangesloten op de huidige wegenstructuur en is Weesp net als in de huidige situatie bereikbaar via de route Weersperweg - Korte Muiderweg. Naar verwachting zal echter in het kader van de verdere planontwikkeling van de Bloemendalerpolder een extra ontsluitingsweg van de aansluiting A1 naar Weesp worden gerealiseerd.

**Inspreker pleit voor een verdiepte en eventueel overkapte versie van de A1 van het traject tussen Vecht en Amsterdam-Rijnkanaal. (418)**

De minister heeft gekozen voor het Stroomlijnalternatief. Dit betekent dat de A1 op het traject tussen Vecht en Amsterdam-Rijnkanaal alleen verdiept wordt aangelegd in de onmiddellijke nabijheid van de Vecht vanwege de aanleg van het aquaduct.

### 3.5 DEELGEBIED 5: A6 MUIDERBERG, ALMERE

**Inspreker maakt zich zorgen over het verdwijnen van veel groen langs de A6 ter hoogte van Almere Haven (Kromslootpark en Beginbos) en pleit voor smalle middenbermen, wegverbreding aan de noordzijde en 2x4 rijstroken in plaats van 4x2. (10)**

Er wordt mede op grond van inspraak, gestreefd naar een minimaal ruimtegebruik uitgaande van een systeem van hoofd- en parallelbanen (4x2). Wegverbreding aan de noordzijde is vanwege door de gemeente vastgelegde reserveringen niet mogelijk.

**Inspreker stelt voor de gasleiding die in het Kromslootpark ligt en door de wegbuitbreiding verplaatst moet worden, aan de noordzijde van de A6 te leggen. (10)**

Met de Gasunie en de gemeente wordt gezocht naar een gunstig tracé voor de te verplaatsen leiding.

**Inspreker stelt voor de nieuw geplande dwarsverbinding tussen Almere Haven en Almere Poort niet door het Kromslootpark aan te leggen. (10)**

De nieuwe verbinding is een voorstel van de gemeente Almere.

**Inspreker vraagt het voorstel van Almere met betrekking tot de inpassing van de A6 in het Kromslootpark over te nemen. (10, 20, 32)**

Het voorstel van Almere zal grotendeels worden overgenomen.

**Inspreker doet de suggestie om bij de ombouw van de A6 naar de toekomstige situatie met 4x2 gebruik te maken van de bestaande parallelweg. Deze kan worden omgebouwd tot 2 banen van de verbrede A6. Tussen de bestaande parallelweg en de A6 is nog ruimte voor de resterende twee banen. (12)**

Er is eerder in de studie onderzocht of dit een mogelijkheid zou zijn. Het idee is afgefallen, omdat het niet slechts over een deel van het traject een mogelijkheid is. De parallelweg is slechts over een beperkte lengte aanwezig. Buiten dat traject is uitbreiding van de A6 aan de noordzijde om verschillende redenen niet wenselijk.

**Inspreker stelt voor de bestaande paralleldreven op te waarderen en te verlengen tot parallelwegen. Dit kan met minimaal verlies aan groen. (12)**

Deze oplossing lijkt aantrekkelijk, maar levert te weinig capaciteit op voor de toekomst..

**Inspreker doet voorstellen voor locaties voor compensatie van groen dat in het Beginbos en het Kromslootpark verloren gaat. Ook stelt hij voor de verbinding tussen A6 en Hoge Ring minder ver het Kromslootpark in te laten gaan. (12)**

De suggesties zullen worden meegenomen in de planuitwerking. Voor het knooppunt van A6 en Hoge Ring is inmiddels een alternatieve vorm ontwikkeld, die veel minder ruimte in beslag neemt dan de in de Trajectnota/MER geschetste vorm.

**Inspreker vraagt het alternatieve plan van de gemeente Almere met betrekking tot de Hollandse Brug te onderzoeken. (20)**

Voor het ontwerp van de uitbreiding van de Hollandse Brug heeft RWS een prijsvraag uitgeschreven. Na een getrappt selectieproces wordt een definitieve keuze gemaakt uit de ingediende ontwerpen.

**Inspreker vraagt te voorkomen dat er nog een strook van het Buitenbos nabij het knooppunt Almere zal worden afgehaald ten behoeve van de wegutbreiding. Dat is het verleden al eens gebeurd. (32)**

Gezien de situatie ter plaatse en de hoge kosten van alternatieve oplossingen ligt de gekozen oplossing het meest voor de hand. Het verloren gegane bos wordt gecompenseerd, zo mogelijk in de nabije omgeving.

**Inspreker stelt voor door de verkeerssituatie op de Almeerse ringen te verbeteren, waardoor de A6 wordt ontlast. (32)**

Gemeente Almere en de provincie Flevoland zijn daadwerkelijk gestart met een dergelijke studie. Dit zal echter nooit een grote bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van het verkeer op de A6, wel aan het beter afwikkelen van het plaatselijke verkeer.

**Inspreker is blij met de intentie Almere beter bereikbaar te maken, maar vraagt meer aandacht voor de verbetering van de situatie in het Kromslootpark waar RWS fly-overs heeft gepland. (32)**

In overleg met de gemeente Almere is het ontwerp van het knooppunt van de A6 met de Hoge Ring aanzienlijk gewijzigd, waardoor het ruimtebeslag in het Kromslootpark sterk is gereduceerd.

**Inspreker vraagt de aantasting van het Buitenhout bij de kruising met de A27 te voorkomen. Bij de aanleg van de A27 is er al een strook verdwenen. Nu zou er opnieuw een stuk af gaan. Hij vraagt te bezien of er andere mogelijkheden zijn. (32)**

Inderdaad zal er een smalle strook van het Buitenhout verdwijnen. In beginsel kan dit alleen voorkomen worden, indien het knooppunt Almere geheel gereconstrueerd zou worden. Dit levert hoge kosten en problemen elders. De oppervlakte te kappen bos wordt zo klein mogelijk gehouden en zal bovendien worden gecompenseerd op een met de gemeente nog te bepalen plaats.



**Inspreker doet voorstellen voor een duurzame inpassing van de A6 ter hoogte van Almere Buiten. Hij stelt voor het ecoduct dat juist ten oosten van Almere door de provincie Flevoland over de A6 wordt aangelegd, door te trekken tot Almere Buiten West. Daardoor ontstaat een voor Nederland unieke ecologische en recreatieve zone. (34)**

Het voorstel impliceert in feite een ca. 4 km lange tunnel. In het traject zitten twee aansluitingen en een knooppunt. Het is met het oog op verkeersveiligheid niet wenselijk, en op grond van de tunnelwet zelfs niet mogelijk, aansluitingen in tunnels te realiseren. Daarmee zijn grote delen van het plan van de inspreker niet te realiseren.

Bovendien sluit het plan niet aan bij de huidige ideeën van de gemeente over de inrichting van de ruimte tussen Almere Buiten en het toekomstige Almere Oost. Het voorstel zal dan ook niet worden overgenomen.

**Inspreker vraagt te onderzoeken of de A6 ter hoogte van het Kromslootpark in Almere alsnog naar het noorden of door het gebruik van de middenbermen kan worden verbreed met het doel de natuur van het Kromslootpark te sparen. (35, 36, 44)**

Er wordt mede op grond van inspraak, gestreefd naar een minimaal ruimtegebruik uitgaande van een systeem van hoofd- en parallelbanen (4x2). Wegverbreding aan de noordzijde is vanwege door de gemeente vastgelegde reserveringen niet mogelijk.

**Insprekers maken zich zorgen over het plan van de gemeente Almere de A6 ter plaatste van de Weerwaterzone te overkluizen. De weg naar de nieuwe op- en afritten van de A6 richting Amsterdam komen dan dicht langs hun woningen en de Thermen la Mer te lopen. (37,38, 39, 40, 41)**

Er is op dit moment nog geen definitieve keuze gemaakt over het al dan niet overkluizen van de A6, laat staan de ligging van eventuele nieuwe ontsluitingswegen. Mocht een nieuwe ontsluitingsweg inderdaad aan de orde zijn, zullen betrokkenen door de gemeente worden benaderd.

**Inspreker is eigenaar van een bedrijf langs de A6 nabij Almere Haven. Zij verwacht veel hinder voor haar bedrijf van de verbrede A6 en van de eventuele verlegde aansluiting bij Almere Haven. Zij vraagt in hoeverre bewoners en ondernemers worden geïnformeerd over de plannen en procedures. Zij vraagt in vervolg persoonlijk uitgenodigd te kunnen worden. (41)**

Tot nu toe worden bewoners en ondernemers geïnformeerd via de lokale media inclusief de huis-aan-huisbladen. Ondernemers en bewoners, die zeer specifiek met het project te maken krijgen, bv doordat het eigen grond betreft dat nodig is voor het project, worden zo veel mogelijk persoonlijk benaderd.

**Inspreker pleit voor goede fietspaden, met name op doorgaande routes. Hij mist dit in de plannen. (42)**

In de plannen is rekening gehouden met het in stand houden van alle bestaande fietsverbindingen die de A6 kruisen in de gemeente Almere. Er wordt zelfs ruimte gereserveerd om (later) een aantal nieuwe fietsverbindingen te kunnen realiseren.

**Inspreker pleit voor het 'inpakken' van de A6 vanaf Almere Stad tot aan de noordoosthoek van Almere middels een 'overkapping' of een 'verdieping**

**met afdekking' in combinatie met het verleggen van de aanwezige bovengrondse 380 kV-leiding naar een ondergronds tracé langs de A6. (43)**

Het inpakken of overkluizen van de weg over zo grote lengte past niet in de plannen voor stedelijke ontwikkeling van Almere. Een dergelijke overkluizing zal het karakter hebben van een tunnel. Op grond van wettelijke voorschriften in verband met veiligheid is het niet toegestaan aansluitingen en knooppunten van wegen in overkappingen en tunnels te hebben.

**Inspreker pleit voor een beter afstelling van de verkeerslichteninstallatie op de toerit van de Hoge Ring naar de A6. (46)**

In de toekomstige situatie verdwijnt de verkeersregelinstallatie. De aansluiting van de Hoge Ring krijgt een geheel aangepaste vorm.

**Inspreker stelt voor de A6 tussen Weerwaterzone en Hollandse Brug in een tunnel aan te leggen om o.a. het Kromslootpark te sparen. (92, 236)**

Een tunnel op dit traject is om meerdere redenen niet aan de orde. In dit traject zitten vele aansluitingen op het stedelijk wegennet. Op grond van de Tunnelwet en achterliggende regelgeving is het niet mogelijk aansluitingen in tunnels te realiseren. Bovendien zouden de kosten van een dergelijke ingreep niet in verhouding staan tot de voordelen.

**Inspreker wil dat in overweging wordt genomen een tunnel aan te leggen in plaats van een verbrede Hollandse Brug. (132)**

Een tunnel is aanzienlijk duurder dan het verbreden van de brug op deze plek en is bovendien moeilijk inpasbaar in de bestaande situatie.

**Insprekers geven aan dat het openbaar vervoer naar Muiderberg erg slecht is en verbeterd moet worden. Muiderberg heeft wel de lasten (busbaan en spoorlijn), maar niet de lusten. Een NS halte Muiderberg is dringend gewenst. (150, 291)**

Het verbeteren van het openbaar vervoer valt buiten de scope van de planstudie SAA. De planstudie OV (SAAL) Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad besteedt hier wel aandacht aan.

**Inspreker stelt voor niet de A6 te verbreden, maar de Oostvaardersdijk om te bouwen tot autosnelweg inclusief een nieuwe brug of tunnel door het IJmeer. (207)**

Dit voorstel is niet realistisch. Zelfs als Almere niet zou doorgroeien is verbreding van de A6 nodig. Het oplossend vermogen van een autosnelweg over de Oostvaardersdijk is gering, terwijl de kosten zeer hoog zijn.

**Inspreker vindt de wegwitbreiding van de A6 veel te ambitieus en geeft aan dat iedere verbreding gaat ten koste van het woongenot in Almere Haven. Maak dus zoveel mogelijk gebruik van de bestaande ruimte naast de A6. (211)**

RWS en gemeente streven naar een zo beperkt mogelijk ruimtegebruik binnen de wettelijke regels. Dit heeft inmiddels geleid tot een aanpassing van de wegwitbreidingsplannen ter hoogte van het Kromslootpark en het Beginbos. Het ruimtebeslag is aanzienlijk kleiner geworden.

**Inspreker stelt dat er te weinig onderzoek is gedaan naar mogelijkheden aan de noordwestzijde van de A6. Er wordt te veel natuur opgeofferd in het Kromslootpark. (221, 229, 393)**

In en eerder stadium zijn ook de mogelijkheden voor wegverbreding aan de noordwestzijde verkend en afgewezen, omdat aan de noordwestzijde van de A6 dicht bij de weg belemmeringen aanwezig zijn.

**Inspreker is geen voorstander van het plan van de gemeente met betrekking tot de Weerwaterzone en heeft voorkeur voor de RWS-oplossing. (233)**

Hiervan is kennis genomen. Over de inpassing in de Weerwaterzone is overleg gaande met de gemeente Almere.

**Inspreker ondersteunt de door de gemeente Almere ingebrachte ideeën voor inpassing nabij de aansluiting op de Hoge Ring en de Weerwaterzone, mits tegelijkertijd de ontsluiting van het bedrijventerrein De Steiger en de recreatieve voorzieningen bij het Weerwater wordt verbeterd. (263)**

De voorstellen met betrekking tot de aansluiting van de Hoge Ring zijn in het standpunt overgenomen. Over de inpassing in de Weerwaterzone is overleg gaande met de gemeente Almere.

**Inspreker is voorstander van de plannen van de gemeente met betrekking tot de Weerwaterzone, tenzij dit ten koste gaat van de plannen voor vermindering van het ruimtegebruik in het Kromslootpark. (279)**

In het standpunt van de Minister is vastgelegd dat de knoop A6/Hoge Ring zal worden aangepast naar de wens van de gemeente. De besluiten over de Weerwaterzone worden in een ander kader genomen.

**Insprekers geven aan dat in de Stuurgroep A6-zone is vastgesteld dat het in de Trajectnota/MER gepresenteerde ontwerp van het knooppunt A6/Hoge Ring (S101) een te groot beslag legt op de ruimte in het Kromslootpark en vragen in het standpunt te kiezen voor één van de inmiddels gezamenlijk ontwikkelde alternatieven, waarbij dat ruimtebeslag aanzienlijk wordt beperkt. Tevens constateert de gemeente dat in alle gevallen een nieuw inrichtingsplan voor het Kromslootpark noodzakelijk is en stelt voor gezamenlijk een dergelijk plan op te stellen. (297, 306, 447)**

Het Rijk erkent dat het oorspronkelijk ontwerp voor de knoop A6/Hoge Ring een zware inbreuk doet op het Kromslootpark. Om die reden is onder regie van de stuurgroep A6-zone gezocht naar alternatieve oplossingen met een gelijke functionaliteit, maar met een (veel) kleiner ruimtegebruik. Dergelijke alternatieven blijken voorhanden. Daarom zal de aansluiting van de Hoge Ring op de A6 (Almere Stad West) zal zo worden vormgegeven dat het ruimtebeslag op het Kromslootpark beperkt blijft. Met de gemeente is een alternatieve knooppuntsvorm uitgewerkt, die in het OTB zal worden opgenomen. Conform de wettelijke regels zal RWS de toch nog verloren gaande oppervlakte natuur compenseren. Een plan hiervoor zal samen met de gemeente, de provincie en de beheerder, Staatsbosbeheer, worden opgesteld.

**De inspreker wenst als onderdeel van een duurzame ontwikkeling de A6 ter plaatse van de Weerwaterzone te overkluizen. Op deze manier wordt de barrière tussen de verschillende kernen van Almere in 2030 verkleind en**

**ontstaan er mogelijkheden voor toekomstige ontwikkeling. Met het oog daarop heeft het de voorkeur van de gemeente het lengteprofiel van de A6 ter plaatse van de Weerwaterzone zodanig aan te passen dat de A6 strak gebundeld op maaiveldniveau komt te liggen. Daarbij vervalt de bestaande aansluiting Almere-Haven, die wordt vervangen door twee halve aansluitingen op enige afstand van elkaar en een nieuwe kruising voor bus en langzaam verkeer. Door later te overkluizen zal hinder in een omvangrijker gebied worden beperkt en kan op deze plek natuurgebied worden gecompenseerd. Inspreker heeft de ontwikkeling van de Weerwaterzone aangemeld voor een bijdrage vanuit het Nota Ruimtebudget. (297)**

De inpassing van de A6 in de Weerwaterzone is nog niet uitgekristalliseerd. Er liggen kansen die kunnen worden benut bij een eventuele verlaging van de A6 en een overkluizing van de weg. Maar de kosten zijn hoog en overschrijden het beschikbare budget van het project Schiphol-Amsterdam-Almere. Een businesscase zal zichtbaar maken of er ook opbrengsten mogelijk zijn. Daarnaast zal worden bezien of er middelen vanuit Nota Ruimte Budget kunnen worden ingezet. Ten tijde van het Ontwerp Tracébesluit zal een definitieve keuze gemaakt worden tussen twee varianten: de A6 op de huidige hoogteligging of een ligging net boven maaiveld.

**Inspreker vraagt aandacht voor de gevolgen van de verbreding van de A6 voor de vele dwarsverbindingen. Voldoende dwarsverbindingen van een goede kwaliteit zijn een essentiële voorwaarde om ook in de toekomst de barrièrewerking van de A6 te minimaliseren en een transparante A6 te realiseren. De A6 vormt een fysieke scheiding, maar mag bij verdubbeling geen grotere maatschappelijke, economische en verkeerskundige barrière vormen. Almere wil ook na verdubbeling van de A6 en de realisatie van nieuwe stadsdelen ten zuiden van de A6 één stad blijven. Goede dwarsverbindingen zijn cruciaal voor de leefbaarheid en het functioneren van de stad. In opdracht van de Stuurgroep A6-zone is de problematiek in beeld gebracht. Op grond van de bevindingen stelt de gemeente voor niet te volstaan met alleen maar verlengen van bestaande onderdoorgangen, zoals nu wel in het ontwerp van de verbreding van de A6 is voorzien, maar ook de bestaande dwarsverbindingen met oog voor kwaliteit en sociale veiligheid aan te passen. (297)**

Als gevolg van de verbreding van de A6 zullen bestaande onderdoorgangen moeten worden verlengd. Waar dat als gevolg van de A6-verbreding voor de verkeersafwikkeling of de sociale veiligheid noodzakelijk is, wordt tevens het dwarsprofiel van de bestaande onderdoorgangen aangepast. Over bestaande dwarsverbindingen die in het kader van de Schaalsprong een andere functionaliteit krijgen, worden vóór het verschijnen van het Ontwerp Tracébesluit nadere afspraken gemaakt. In het Ontwerp Tracébesluit zal rekening worden gehouden met een vijftal nieuwe dwarsverbindingen, die in de toekomst in het kader van de Schaalsprong Almere gerealiseerd worden.

**Inspreker wil graag in een later stadium, wanneer de plannen voor Almere Oost concreter zullen zijn, met nadere voorstellen voor maatregelen langs de A6 ter plaatse komen. (297)**

Hiervan wordt kennis genomen.

**In de fase vóór het tot stand komen van het OTB wil inspreker graag afspraken maken over reserveringen voor verdere capaciteitsuitbreiding van de A6 in de verdere toekomst, een versnelde realisatie van de vernieuwde aansluiting Almeerderzand en de busbaan tussen Almere Poort en de Hollands Brug en flankerende maatregelen gedurende de bouwfase. (297)**

Hiervan wordt kennis genomen en er wordt in de betreffende fase op terug gekomen.

**Inspreker wil graag verder participeren en afspraken maken over het definitieve ontwerp van de A6 binnen de gemeente Almere. (297)**

Hierin zal worden voorzien.

**Inspreker pleit ervoor de A6 ter plaatse van de Weerwaterzone zodanig aan te passen dat de A6 strak gebundeld op maaiveldniveau komt te liggen, conform de voorkeursvariant van de Stuurgroep A6-zone. (20, 306)**

De inpassing van de A6 in de Weerwaterzone is nog niet uitgekristalliseerd. Er liggen kansen die kunnen worden benut bij een eventuele verlaging van de A6 en een overkluizing van de weg. Maar de kosten zijn hoog en overschrijden het beschikbare budget van het project Schiphol-Amsterdam-Almere. Een businesscase zal zichtbaar maken of er ook opbrengsten mogelijk zijn. Daarnaast zal worden bezien of er middelen vanuit Nota Ruimte Budget kunnen worden ingezet. Ten tijde van het OTB zal een definitieve keuze gemaakt worden tussen twee varianten: de A6 op de huidige hoogteligging of een ligging net boven maaiveld.

**Inspreker sluit zich in hoofdlijnen aan bij de inspraakreactie van de gemeente Almere. Inspreker tekent daar bij aan dat in het bijzonder van belang is:**

**de realisatie van het ecoduct Oostvaarderswold  
het beperken van het ruimtebeslag van de wegwitbreiding ter hoogte van het Kromslootpark  
het realiseren van nieuwe ecologische verbindingen, o.a. bij het Kromslootpark, de Guilmetpoort  
een 'herstelplan' voor de groengebieden daar waar de verbreding van de A6 leidt tot effecten op het groen  
het uitschrijven van een prijsvraag voor de Hollandse Brug, waarbij de landschappelijke inpassing en inrichting deel uitmaakt van de opgave.**

**Tenslotte geeft inspreker aan geen voorstander te zijn van de in eerdere fase genoemde 'groene loper' maar te pleiten voor minimaal ruimtegebruik. (304)**

Tussen rijk en regio zijn in het najaar van 2008 afspraken gemaakt over alle door inspreker genoemde punten. Het ecoduct Oostvaarderswold, dat overigens buiten de scope van dit project valt, wordt door de provincie Flevoland gerealiseerd. Er zijn afspraken gemaakt over het beperken van het ruimtegebruik bij het Kromslootpark en het Beginbos en er is een plan voor de inpassing van de A6 in de maak. De prijsvraag Hollandse Brug is gaande.

**Inspreker acht goede dwarsverbindingen met het oog op het voorkomen van barrièrewerking voor verkeer en natuur noodzakelijk. Hij pleit voor het verbeteren van bestaande verbindingen en het realiseren van nieuwe conform de aanbevelingen in de Stuurgroep A6-zone. (306)**

Als gevolg van de verbreding van de A6 zullen bestaande onderdoorgangen moeten worden verlengd. Waar dat als gevolg van de A6-verbreding voor de verkeersafwikkeling of de sociale veiligheid noodzakelijk is, wordt tevens het dwarsprofiel van de bestaande onderdoorgangen aangepast. Over bestaande dwarsverbindingen die in het kader van de Schaalsprong een andere functionaliteit krijgen, worden vóór het verschijnen van het Ontwerp Tracébesluit nadere afspraken gemaakt.

In het Ontwerp Tracébesluit zal rekening worden gehouden met een vijftal nieuwe dwarsverbindingen, die in de toekomst in het kader van de Schaalsprong Almere gerealiseerd worden.

**Inspreker wijst op de noodzaak elke op- en afrit van de A6, mede in verband met de raakvlakken met de Verkenning Stedelijke Bereikbaarheid Almere, nader te detailleren ten behoeve van het Ontwerp Tracé Besluit en vraagt het Rijk hiertoe voorbereidingen te treffen. (306)**

De voorgestelde werkzaamheden zijn inmiddels in samenwerking met de provincie Flevoland en de gemeente Almere gestart.

**Inspreker stelt voor om voor de A6 alle middelen aan te wenden om kosten te besparen en klimaat neutraal en duurzaam te bouwen. Te denken valt aan zonnepanelen op geluidswallen en overkluizingen, slangen in de weg voor warmteopvang voor stadsverwarming en gladheidbestrijding, opvang van water voor bijvoorbeeld (bus)wasstraten en voor brandweer, beplanting die fijn stof afbreekt (walnotenbomen en suikerbiet) en natuurlijke geluidswallen. (311)**

Veel van deze voorstellen kunnen onafhankelijk van de wegwitbreiding worden overwogen. Op dit moment lijken deze maatregelen in de Almeerse omstandigheden nog niet effectief. Dit kan op termijn veranderen. RWS houdt vinger aan de pols.

**Inspreker stelt voor op- en afritten van de A6 te overkluizen en dat te bekostigen door ter plaatse woon- en faciliteitentorens te bouwen. (311)**

Het overkluizen van op- en afritten heeft grote nadelen in verband met verkeersveiligheid en externe veiligheid. Daarnaast kiest Almere er voor geen intensieve bebouwing langs de A6 toe te staan, met uitzondering van de Weerwaterzone.

**Inspreker vraagt hoe de natuur van Kromslootpark c.a. wordt verbonden met de natuur en de EHS richting Almere Poort en Noorderplassen en stelt voor hier een ecodeuct aan te leggen. (314)**

Met de gemeente Almere, provincie Flevoland en Staatsbosbeheer wordt gezocht naar mogelijkheden voor een goede oplossing voor een dergelijke natuurverbinding.

**Inspreker is van mening dat bij de aansluitingen in Almere gestreefd moet worden naar zuinig gebruik van de grond. Flevoland heeft vergeleken met het 'oude land' wat meer ruimte, maar dat is geen enkele reden die te verkwisten. 80 km/uur voor de afslagen is hard zat (ze leiden naar wegen waar je hoogstens 80 mag/kunt) en kan ze compact houden. Een van de ontwerpen leek wel een fantasie in beton en asfalt van de ooit bekende en beruchte gebroeders Das die dachten dat ze een glanzende toekomst tekenden in plaats van een nachtmerrie. Het Kromslootpark, als fraaiste (en oudste) park in deze omgeving moet**

**maximaal ontzien worden. En al woont er geen mens, geluidsschermen om de nu al aanwezige deken van herrie een beetje te dempen lijken de inspreker geen weggegooid geld. (355)**

In overleg met de gemeente Almere is gewerkt aan een plan voor inpassing van de A6 in de stad. Daarbij is gestreefd naar het beperken van het ruimtegebruik van de A6. Dit heeft onder andere geleid tot een nieuw ontwerp van de het knooppunt A6/Hoge Ring, waardoor het ruimtebeslag in het Kromslootpark aanzienlijk kon worden beperkt.

**Inspreker stelt dat het belangrijkste verkeersknelpunt op de A6 wordt gevormd door het begin van de wisselstrook richting Amsterdam, omdat de aanrijroute gecombineerd wordt met de uitvoegstrook voor het verkeer richting Hilversum. Oplossing kan zijn de ingang van de wisselstrook naar de rechterkant van de A6 te verplaatsen. (432)**

Volgens de analyse van RWS zal dit idee wellicht een kleine bijdrage kunnen leveren, maar zeker geen afdoende oplossing kunnen bieden. In de nieuwe situatie zal overigens de ingang van de wisselstrook worden verplaatst naar een in die situatie gunstiger plek.

**Inspreker stelt voor de plannen van de gemeente Almere voor de Weerwaterzone niet te betrekken bij de planvorming voor de A6. Die plannen zijn nog te onduidelijk en niet besproken met bewoners. (447)**

De gemeente Almere heeft Rijkswaterstaat verzocht ter plaatse van de Weerwaterzone de plannen voor de uitbreiding van de A6 zodanig aan te passen dat in de toekomst stedelijke ontwikkelingen in het kader van de schaa sprong mogelijk zijn. De voorstellen van de gemeente worden onderzocht op haalbaarheid. Overigens is het de verantwoordelijkheid van de gemeente de plannen met de eigen bevolking te bespreken.

**Inspreker stelt een alternatieve oplossing voor de aansluiting Almere Haven voor door de verkeersstroom van Almere Haven richting noordoosten via het eerste deel van de oude Waterlandse weg op de A6 te laten invoegen. De busbaan kan dan middels een viaduct kruisen. (447)**

Deze oplossing is in beginsel mogelijk, maar brengt hogere kosten met zich mee dan de in de TN/MER voorgestelde oplossing, die qua capaciteit geheel voldoet.

**Inspreker vraagt zich af hoe de doorgaande fietsroute door het Kromslootpark (Farflerpad) gaat verlopen. (447)**

Dit pad zal als gevolg van de wegverbreding van de A6 niet verdwijnen en daar waar nodig worden verlegd.

**Inspreker acht de plannen van de gemeente Almere voor de Weerwaterzone erg vaag en slechts gedeeltelijk beoordeelbaar en gaat vervolgens in detail in op de gemeentelijke plannen. (447)**

De gemeentelijke plannen voor de Weerwaterzone staan in beginsel los van de plannen voor de verbreding van de A6 en vallen buiten de scope van de planstudie van Rijkswaterstaat. Wel wordt gewerkt aan optimale afstemming, zodra definitieve besluitvorming over de A6 zone heeft plaats gevonden.

**Inspreker stelt voor de aansluiting A6/Veluwedreef om te bouwen tot Klaverblad. (447)**

Hiervoor wordt niet gekozen. Een dergelijke oplossing vraagt veel ruimte ten koste van het groen. Overigens zal de capaciteit van de aansluiting wel worden vergroot.

**Inspreker ondersteunt de door de gemeente Almere ook benadrukte noodzaak voor goede dwarsverbindingen en stelt voor ter hoogte van Almere Buiten in de dwarsverbindingen te voorzien door ook daar net als bij het Weerwater uit te gaan van een overkluizing. In de ogen van de inspreker is dit gebied één van de belangrijkste ontwikkelingsgebieden van Nederland. Een overkluizing vergroot de mogelijkheden. (450)**

In de vigerende plannen van de gemeente wordt niet uitgegaan van een overkluizing over dit deel van de A6. Vandaar dat ook in de plannen voor de A6 hiervan niet wordt uitgegaan. In het betreffende gebied is een grootschalig bedrijventerrein voorzien, waarvoor een overkluizing niet randvoorwaardelijk is.

**Inspreker veronderstelt dat bij de inpassing van de A6 wordt uitgegaan van uitbreidingsplannen voor Almere conform het Streekplan van de provincie Flevoland en geeft aan dat dit onvoldoende is. Er moet worden uitgegaan van de Schaalsprong. Dit zal vervolgens leiden tot aanvullende inpassingsmaatregelen. (450)**

In de Trajectnota/MER is wel degelijk zo veel mogelijk uitgegaan van de Schaalsprong. Tot nu toe is echter niet exact bekend waar de extra woningen en arbeidsplaatsen gelokaliseerd zullen worden, zodat daar nu nog niet overal rekening mee gehouden kan worden. Dat is met name ter hoogte van Almere Buiten het geval. Er wordt nu naar gestreefd opties voor de toekomst open te houden.

**Inspreker stelt voor, gesteund door 200 medeondertekenaars, de A6 tussen knooppunt Almere en aansluiting Almere Buiten Oost te overkluizen en aan te sluiten op het aan te leggen ecoduct ten noordoosten van Almere Buiten Oost. Hierdoor ontstaat een unieke natuurlijke en recreatieve zone waar de A6 onderdoor loopt en waardoor milieumaatregelen en geluidbeperkende maatregelen tot een minimum kunnen worden beperkt. Ook kan hier compensatie voor elders verloren gegaan bos, natuur en water plaatsvinden. Dit past in de door Almere voorgestane duurzame ontwikkeling. Inspreker en andere bewoners willen bij verdere planuitwerking worden betrokken. (34, 179, 246, 450)**

Eerder is aangegeven dat in de vigerende plannen van de gemeente niet wordt uitgegaan van een overkluizing over dit deel van de A6. Compensatie is elders goed mogelijk. Op grond van (wettelijke) veiligheidsvoorschriften is het niet toegestaan aansluitingen en knooppunten van wegen te overkluizen. Dit betekent dat een integrale overkluizing van het totale genoemde wegvak niet mogelijk is. De aansluitingen en weefvakken moeten van overkluizing worden uitgezonderd. In de praktijk is tussen de aansluiting Almere Buiten Oost en het knooppunt Almere sprake van in elkaar overlopende weefvakken. Dit betekent dat een overkluizing daar niet mogelijk is.

**Inspreker vraagt aandacht voor verbetering van de dwarsverbindingen onder de A6 door ter plaats van het Ibispad en het Kolibripad. (453)**

De verbetering van beide genoemde dwarsverbindingen is onderwerp van gesprek in de Stuurgroep A6-zone.





## 4 Gevoeligheidsanalyses

### 4.1 Scenario beprijzen

**Inspreker stelt aan de invoering van beprijzen de randvoorwaarde dat het geen negatief effect heeft op het onderliggende (lokale) wegennet. Wat de inspreker betreft vloeien gelden, voortkomend uit beprijzen, terug naar bereikbaarheidsmaatregelen in de metropolitane regio Amsterdam. (458)**

De discussie over dit onderwerp zal in het kader van de invoering van beprijzen worden gevoerd.

**Inspreker geeft aan dat uit de rapportage blijkt dat beprijzen positief uitpakt en dat de het nog steeds een groot vraagteken is hoe en wanneer beprijzen wordt ingevoerd. (109, 111)**

Het is correct dat de vorm van beprijzen waarmee in fase 1 van de Trajectnota/MER is gerekend, leidt tot een lagere groei van het autoverkeer. Het is eveneens correct dat op dit moment nog niet exact duidelijk is wanneer en in welke vorm beprijzen zal worden ingevoerd.

Het project SAA heeft geen invloed op de route die beprijzen verder loopt.

### 4.2 Scenario tol

Over dit onderwerp zijn geen reacties ontvangen.

### 4.3 Scenario Almere+

**In het scenario Almere+ wordt gerekend met het verkeersaanbod voor het jaar 2030. Dit verkeersaanbod wordt op de infrastructuurvarianten 2020 toegepast. Dit is niet terecht, want in 2030 zullen ook andere infrastructurele maatregelen getroffen zijn, die de uitkomsten van de berekeningen mogelijk beïnvloeden. (332)**

In dit scenario is getracht een beeld van de verkeerssituatie te geven in een situatie dat Almere doorgroeit qua woningbouw. Voor 2030 zijn nog geen concrete plannen bekend, zowel bij het rijk als andere overheden. Om deze reden is het infranetwerk 2020 gehanteerd. Feitelijk geeft dit scenario dus een beeld van een groter Almere dan in het jaar 2020.

### 4.4 Scenario Almere+ en IJmeerverbinding

**In deel B van de Trajectnota/MER wordt geconstateerd dat de IJmeerverbinding in de gevoeligheidsanalyse geen oplossing biedt voor de verkeersproblematiek in de regio. Inspreker is van oordeel dat het regionale mobiliteitsvraagstuk verder reikt dan de context van de planstudie SAA en dat over de IJmeerverbinding in de context van de Schaa sprong en de planstudie OV SAAL moet worden besloten. (297)**

De opmerking in de TN/MER moet inderdaad in de context van de planstudie SAA worden opgevat. De opmerking van de inspreker is juist.

**Inspreker is het oneens met de verwachting dat de verbreding van de A1 ter hoogte van Muiden de files op het gehele tracé zullen oplossen. (444)**

Er wordt niet verwacht dat na realisatie van het project de files op het gehele tracé zullen zijn opgelost. De omvang en duur van de files nemen wel flink af.

## 5 Effecten

### 5.1 Verkeer

#### **Inspreker vraagt wat er wordt gedaan om een verkeersinfarct te voorkomen op N-wegen en stadsroutes bij tijdelijke onbruikbaarheid van rijkswegen. (23)**

Er wordt naar gestreefd om de doorstroombmogelijkheid van de Rijkswegen zoveel als mogelijk te handhaven tijdens de bouw. Een verkeersinfarct op lokale wegen is dan ook onwaarschijnlijk.

Na gereedkomen is de capaciteit van het wegennet zo dat alternatieve routes over het hoofdwegennet ten tijde van een incident over extra capaciteit beschikken. Hierdoor wordt ook een verkeersinfarct voorkomen. Ook het invoeren van een hoofd- en parallelbaansysteem draagt daar aan bij.

#### **Inspreker is van mening dat op- en afritten grote fileveroorzakers zijn tijdens de spits. (23)**

Het effect op de toe- en afritten is meegenomen in de planstudie. Deze effecten zijn dus onderdeel van de totaalafweging.

In zijn algemeenheid zijn op en afritten niet dominant in de vorming van files. Mocht dit het geval zijn dan vormen toeritdoseerinstallaties een effectief middel tegen files.

#### **Inspreker vraagt hoe rijk, provincie en gemeente er voor zorgen dat het normale aanbod verkeer (dat tot 2020 met 50% groeit) kan worden geabsorbeerd en geparkeerd in de stedelijke gebieden. (23)**

De groei van het verkeer is voor een groot deel autonoom. Dat wil zeggen dat het verkeer de komende jaren zal blijven groeien als gevolg van demografische en economische ontwikkeling. Juist om deze groei te faciliteren is de planstudie SAA gestart. Gebeurt dit niet dan zal de bereikbaarheidsproblematiek sterk toenemen. Het aanleggen van nieuwe wegen heeft een aantal grote voordelen. Verkeer zal weer meer via het hoofdwegennet rijden en dus minder druk op het onderliggende net geven (afname sluipverkeer). In de voorbereiding van de OTB fase van de planstudie wordt door middel van dynamische verkeersmodellen onderzocht hoe de toe- en afritten optimaal vormgegeven worden om de plaatselijke toename van verkeer op het onderliggende net te kunnen faciliteren.

Verkeer, richting Amsterdam dat van de A1/A9 komt gaat bijvoorbeeld nauwelijks naar het gebied binnen de Singel. Maar heeft een bestemming rond de periferie A 10. Daar is de mogelijkheid om te parkeren, vaak op eigen terrein, beter dan in de binnenstad.

#### **Besef dat als er dagelijks 1 miljoen auto's gebruik maken van deze snelwegen, het budget per auto 3800 Euro is, exclusief de (enorme) jaarlijkse onderhoudskosten. Hoe kan dat budget worden ingezet om het aanbod van het verkeer NIET te laten toenemen of zelfs te laten afnemen? (23)**

In de planstudie wordt gezocht naar het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek door middel van het verbeteren van de weginfrastructuur. Eén van de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit is het mogelijk

maken van groei van verkeer en vervoer. Het niet laten toenemen van verkeer is geen doelstelling van V&W.

**Inspreker wijst op de toenemende vergrijzing. Houdt men daar in de cijfers rekening mee? Het autoverkeer zal afnemen omdat het aantal mensen afneemt. (142)**

Alle berekeningen zijn gebaseerd op cijfers van het CPB (Centraal Planbureau). Het CPB houdt rekening met de toenemende vergrijzing. Het CPB gaat voor dit deel van Nederland uit van een groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen tot 2030.

**Inspreker stelt dat uitbreiding van de rijkswegen niet helpt. De files worden slechts breder en er komen nieuwe files bij op andere plaatsen. (124, 126, 273, 319, 326)**

Uit berekeningen is gebleken dat verbreding de files verder terugdringt. Niet verbreden zou betekenen dat door toename van het verkeer de files nog langer zullen worden. Om dit te voorkomen is verbreding nodig ook als hiermee de files niet helemaal weg zullen blijven.

**Inspreker verbaast zich erover dat geen rekening wordt gehouden met stijgende brandstofprijzen. Dit zal er toe leiden dat er minder gereden gaat worden. Zonder dit effect in beeld te brengen is het rapport niet geloofwaardig. (144, 326, 351)**

Op dit moment zijn alternatieve brandstoffen en aandrijfsystemen in ontwikkeling. Er mag van worden uitgegaan dat het wagenpark de komende decennia deels omschakelt op een andere energiebron.

**Inspreker tekent bezwaar aan tegen de verbreding en pleit voor een metro/treinverbinding tussen Almere en Amsterdam onder het IJmeer en optimalisatie van het openbaar vervoer in Almere. (266)**

Naast het project Schiphol Amsterdam Almere wordt ook gekeken naar de verbetering van het openbaar vervoer tussen de steden Amsterdam, Almere en Lelystad. Dit project wordt OV-SAAL genoemd. Binnen dit project is een metro/treinverbinding tussen Almere en Amsterdam een van de alternatieven.

**Inspreker tekent bezwaar aan tegen de verbreding en pleit voor het aanleggen van drempelvrije fietspaden vanuit het centrum van Amsterdam naar omliggende gemeenten. (266)**

Drempelvrije fietspaden kunnen op zichzelf de toename van de hoeveelheid autoverkeer tussen de steden Almere en Amsterdam niet dusdanig terugbrengen dat verbreding van het rijkswegennet niet meer nodig is. Bij het nader uitwerken van het door de Minister gekozen alternatief wordt ook gekeken naar aanvullende recreatieve voorzieningen zoals fietspaden.

**Inspreker tekent bezwaar aan tegen de verbreding en pleit voor het terugdringen van parkeergarages binnen de ring van Amsterdam en het bevorderen van openbaar vervoer naar parkeergarages buiten de ring van Amsterdam. (266)**

Het parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam valt buiten de scope van dit project. Aanpassen van het parkeerbeleid kan op zichzelf de toename van de hoeveelheid autoverkeer tussen de steden Almere en Amsterdam niet dusdanig terugbrengen dat verbreding van het rijkswegennet niet meer nodig is.

**Inspreker tekent bezwaar aan tegen de verbreding en pleit voor het verbieden van extra parkeergelegenheid voor bedrijven langs de A10 Zuid: Zuidas en Oost: Sciencepark. (266)**

Het parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam valt buiten de scope van dit project. Aanpassen van het parkeerbeleid kan op zichzelf de toename van de hoeveelheid autoverkeer tussen de steden Almere en Amsterdam niet dusdanig terugbrengen dat verbreding van het rijkswegennet niet meer nodig is.

**Inspreker tekent bezwaar aan tegen de verbreding en pleit voor het terugdringen van autobezit in IJburg. (266)**

Het terugdringen van autobezit in IJburg valt buiten de verantwoordelijkheid van het Rijk dus buiten de scope van dit project. Terugdringen van het autobezit in IJburg kan op zichzelf de toename van de hoeveelheid autoverkeer tussen de steden Almere en Amsterdam niet dusdanig terugbrengen dat verbreding van het rijkswegennet niet meer nodig is.

**Inspreker vreest dat de verbreding van de weg onvoldoende capaciteit biedt om de toename van het verkeer op te vangen waardoor de files niet zullen afnemen. (287)**

Het verkeer zal toenemen. Na gereedkomen van het project zullen de files in zwaarte beduidend afnemen..

**Inspreker plaatst vraagtekens bij de aannames over de te verwachte groei van Almere en de daaruit voortvloeiende hoeveelheid verkeer. Inspreker suggereert dat het beter is om in Almere zelf meer werkgelegenheid te creëren en of meer aandacht te besteden aan het Openbaar Vervoer. (293)**

Bij het bepalen van de verkeersprognoses is uitgegaan van de projecten, die in het MIRT-projectenboek als categorie 0 of 1 projecten zijn aangemerkt. Voor deze projecten geldt dat deze projecten een grote mate van zekerheid hebben te worden gerealiseerd. Hetzelfde geldt voor de wijze waarop de ruimtelijke ontwikkeling en werkgelegenheid van Almere is meegenomen. Hierbij is uitgegaan van afspraken zoals deze in Noordvleugelverband zijn gemaakt en ook door VROM zijn onderschreven. Binnen de Trajectnota/MER is, met name, gekeken naar aanpassing van het rijkswegennet. Dit betekent niet dat het Rijk niet overweegt ook Openbaar Vervoer projecten op te pakken. In tegendeel, parallel aan deze Trajectnota/MER wordt binnen het project OV-SAAL gekeken naar mogelijkheden om het openbaar vervoer in de corridor Schiphol Amsterdam Almere Lelystad te versterken.

**Inspreker is van mening dat de weergave van de ontwikkeling in de verkeersdrukte onstelselmatig is. (299)**

Het onderzoek is uitgevoerd door gebruik te maken van de op dat moment meest actuele verkeersmodellen. Bij de invoer van de modellen (inwoners, arbeidsplaatsen, verkeersnetwerken, kosten van vervoer e.d.) is stelselmatig gekeken naar de nieuwste formele, politiek gesteunde inzichten. Dat de weergave van de verkeersontwikkeling niet stelselmatig is uitgevoerd wordt dan ook niet gedeeld.

**Inspreker stelt dat de het oplossen van het fileprobleem niet opweegt tegen de verkeersonveiligheid en milieuaantasting door het verkeer.**

**Inspreker pleit voor het invoeren van een vorm van rekeningrijden: "de vervuiler betaalt". (299)**

Bij alle alternatieven zal er sprake zijn van verbeterde verkeersveiligheid daar dit als randvoorwaarde is gesteld. Alternatieven die hier niet aan voldoen zijn al in een eerder stadium afgefallen.

Het afwegen van de kosten en effecten van een verbreding ten opzichte van milieuaantasting is een zaak van de minister. Bij het maken van deze afweging worden de inspraakreacties meegenomen. De Minister is voornemens om rekeningrijden in te voeren.

**Inspreker stelt dat de uitbreiding van de A1, A6, A9 en A10 Oost slechts tot een afname van 25% van de files leidt en dat dit rendement klein is. (319, 326, 329)**

In de Trajectnota/MER wordt de bereikbaarheid uitgedrukt in voertuigverliesuren. Uit de modelberekeningen is gebleken dat alle in de Trajectnota/MER onderzochte alternatieven leiden tot een afname van deze voertuigverliesuren en daarmee tot een verbetering van de bereikbaarheid.

**Inspreker stelt dat de verschillende oplossingen elkaar weinig ontlopen. (319, 326, 329)**

Uit berekeningen blijken verschillen tussen de afname van de files bij de verschillende alternatieven. Naast verkeerskundige aspecten is ook breed gekeken naar andere aspecten, zoals luchtkwaliteit, geluidsoverlast en ook aantasting van het landschap en inpassing. Op afzonderlijke aspecten scoren de alternatieven hetzelfde. Echter als alle aspecten in samenhang worden bekeken en afgewogen is er wel degelijk verschil tussen de alternatieven.

**Inspreker stelt dat door verbreding 25% van de files verdwijnen dus 75% van de files blijven bestaan en dat dit veel belastinggeld kost. Door de verbreding van de A1 zal de file vlak voor de aansluiting met de A10 wel korter maar ook breder worden. Het effect is dus minimaal. (329, 426)**

In de TN/MER wordt de bereikbaarheid uitgedrukt in voertuigverliesuren. Dit is het aantal uren dat alle auto's en vrachtauto's over een bepaalde periode gezamenlijk in de file staan en zo tijdsverlies oplopen. Uit de modelberekeningen is gebleken dat

alle in de TN/MER onderzochte alternatieven leiden tot een afname van deze voertuigverliesuren en daarmee tot een verbetering van de bereikbaarheid

**Inspreker constateert dat voor alle doorgerekende varianten, dus ook voor de autonome variant van 'niets doen', slechts één constant scenario is doorgerekend voor wat betreft ruimtelijke en economische ontwikkelingen in het studiegebied. Inspreker dringt er op aan om in het vervolg van de procedure rekening te houden met alternatieve ruimtelijke en economische scenario's als gevolg van het wel of niet verbreden van wegen. (330)**

Het ruimtelijk scenario wordt uitgedrukt in aantal arbeidsplaatsen en aantal inwoners. Er wordt inderdaad één constant scenario verondersteld voor de autonome en de planvariant. Als basis voor dit scenario wordt het EC-scenario van het Centraal Planbureau gebruikt. In dit EC-scenario wordt rekening gehouden met geplande infrastructurele ontwikkelingen (projecten uit het MIRT). Het scenario wordt bij de bouw van het verkeersmodel in overleg met de provincies nader gedetailleerd aan de hand van alle op dat moment bestaande plannen met betrekking tot ontwikkeling van woningbouwlocaties of bedrijventerreinen.

Het aldus samengestelde ruimtelijke scenario wordt zowel voor de verkeersprognoses voor de autonome ontwikkeling als voor de verkeersprognoses voor het voorkeursalternatief gebruikt.

Dat betekent dat in de berekening in de verkeersprognoses geen rekening wordt gehouden met het feit dat een deel van de veronderstelde ruimtelijke ontwikkelingen van woonlocaties en werkgelegenheid misschien niet zal plaatsvinden indien het project niet wordt gerealiseerd. Dit is een bewuste keuze om te voorkomen dat de berekeningen onnodig complex worden. Dergelijke effecten laten zich ook niet met voldoende mate van zekerheid voorspellen en hebben in vergelijking met de effecten waar het NRM wel rekening mee houdt, een beperkte omvang.

**Inspreker stelt dat in de Trajectnota/MER een vals dilemma "verbreden of overlast op het onderliggend wegennet" wordt voorgesteld. Volgens inspreker zijn er volop andere mogelijkheden om sluipverkeer tegen te gaan. Het voorkomen van sluipverkeer op het onderliggend wegennet kan volgens inspreker op zichzelf nooit een argument zijn om wegen te verbreden. Inspreker dringt erop aan om in het vervolg van de procedure melding te maken van maatregelen die sluipverkeer nu en in de toekomst op effectieve wijze zullen bestrijden en voorkomen, ook in het geval van een eventueel stijgende verkeersvraag. (330)**

Doel van het project is, anders dan inspreker schetst, niet om sluipverkeer tegen te gaan. Dat neemt niet weg dat bij het uitblijven van de wegverbredingen de omvang van sluipverkeer zal toenemen en realisering van de wegverbredingen de omvang van sluipverkeer zal doen afnemen. Overigens geldt dat het nemen van afzonderlijke maatregelen tegen sluipverkeer belemmerend werkt voor het reguliere verkeer op het onderliggend wegennet. Dergelijke maatregelen verdienen daarom niet de voorkeur.

**Inspreker stelt dat de Nota Mobiliteit in de Trajectnota/MER veelvuldig wordt genoemd als leidend kader voor de voorgestelde plannen. Dit zou op veel plekken onterecht of onvolledig zijn. Volgens inspreker mist in de aanhalingen van de Nota Mobiliteit dat de Nota Mobiliteit wel de groei van**



**het verkeer wil faciliteren, maar alleen binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving. Inspreker dringt erop aan om in het vervolg van de procedure suggestieve citaten uit de Nota Mobiliteit achterwege te laten, de Nota Mobiliteit slechts zuiver en volledig aan te halen en om opheldering te geven over waaruit zou blijken dat het in de Trajectnota/MER aangehaalde uitgangspunt "eerst bouwen, dan beprijzen" onderdeel is van de Nota Mobiliteit. (330)**

De Nota Mobiliteit beschrijft de hoofdlijnen van het nationale verkeer- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Uitgangspunt is daarbij dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Onder meer een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer is daarbij essentieel. De nota vormt hiermee het kader voor onderzoek naar en uitvoering van infrastructuurprojecten, zowel voor het openbaar vervoer als de weg. Het citeren van passages uit de nota in de Trajectnota/MER Schiphol-Amsterdam-Almere dient in dit licht te worden gezien.

Bij het citeren uit de Nota Mobiliteit is uitgangspunt geweest relevante passages accuraat weer te geven. Dit verklaart waarom de nadruk ligt op citaten die betrekking hebben op de bereikbaarheid over de weg. De Trajectnota/MER moet nadrukkelijk niet worden gezien als een document dat beoogt een integrale beschrijving te geven van het verkeer- en vervoersbeleid zoals beschreven in de Nota Mobiliteit.

Over het faciliteren van de groei van de mobiliteit zegt de Nota Mobiliteit het volgende: *"Het kabinet wil daarom de groei van mobiliteit, binnen de wettelijke kaders van onder meer veiligheid en leefomgeving, geen beperkingen opleggen en de bereikbaarheid verbeteren. De betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid van een reis moeten toenemen. Deze kwaliteitssprong moet in ieder geval binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van veiligheid en kwaliteit leefomgeving plaatsvinden."* (Nota Mobiliteit, Deel IV, pag. 9).

Het beleidsmatige principe 'eerst bouwen, dan beprijzen' wordt niet letterlijk genoemd in de Nota Mobiliteit, maar is gebaseerd op het volgende citaat: *"Invoering van Anders betalen voor Mobiliteit kan pas plaatsvinden op het moment dat duidelijk is op welke wijze de voorgestelde stelselwijziging gestalte kan krijgen. In de periode tot aan de invoering van het nieuwe systeem dient de uitbreiding van wegcapaciteit en de verbetering van het openbaar vervoer voortvarend te worden aangepakt. 'Anders betalen voor Mobiliteit' komt niet in plaats van bouwen en benutten, maar als aanvulling hierop."* (Nota Mobiliteit, Deel IV, pag. 13).

**Inspreker verzoekt om in het vervolg van de procedure er blijk van te geven dat naast uitbouw van het hoofdwegennet ook beperking van de verkeersvraag een manier is om de fileproblematiek aan te pakken. (330)**

Beperking van de verkeersvraag is weliswaar een manier om de fileproblematiek aan te pakken, maar hier is door kabinet en parlement in het kader van de Nota Mobiliteit niet voor gekozen. Daarbij is het volgende citaat uit de nota van belang: *"Het kabinet wil daarom de groei van mobiliteit, binnen de wettelijke kaders van onder meer veiligheid en leefomgeving, geen beperkingen opleggen en de bereikbaarheid verbeteren."* (Nota Mobiliteit, Deel IV, pag. 9).

**Volgens inspreker maken snellere en vaker beschikbare verbindingen het aantrekkelijker voor mensen zich vaker te verplaatsen voor het uitvoeren**

**van dezelfde dagelijkse activiteiten zoals een verminderde combinatie van ritten, vaker heen en weer pendelen naar werk, bijvoorbeeld om even iets op te halen of thuis te lunchen of omdat de prikkel tot thuiswerken wordt verminderd. Daarnaast zijn volgens inspreker sneller en vaker beschikbare verbindingen een prikkel voor bedrijven om hun productieproces en dienstverlening transport-extensiever in te richten. Volgens inspreker worden dergelijke effecten genegeerd in het NRM en leveren de opgestelde verkeersprognoses daarmee een incorrecte inschatting van de optredende verkeersaantrekkende werking. De in de verkeersprognoses berekende toename ten opzichte van de autonome variant kan volgens inspreker uitsluitend het gevolg zijn van overstappen van het OV naar de auto, het wijzigen van bestemmingslocaties voor bestaande verplaatsingen en het wijzigen van routekeuze. (330)**

Ondanks alle ontwikkelingen in de bereikbaarheid van de afgelopen twintig jaar is het aantal verplaatsingen per persoon per dag enkel gewijzigd van 3.08 (1985) naar 3.01 (2007) (bron: CBS Statline). Deze grote stabiliteit rechtvaardigt de werkwijze in het NRM waarin het totaal aantal verplaatsingen per persoon ongeacht de vervoerwijze niet afhankelijk is van de bereikbaarheid, maar enkel van kenmerken van de persoon en het huishouden waarin hij of zij leeft. Het aantal verplaatsingen per vervoerwijze is in het NRM wel afhankelijk van de bereikbaarheid. Bij een verbeterde bereikbaarheid per auto wordt voor meer verplaatsingen de auto gekozen en neemt dus de frequentie van het autogebruik toe.

**Inspreker vraagt zich af waarom - in het geval dat een significante groep autoreizigers overstapt naar het OV - de vrijgekomen wegcapaciteit wordt ingenomen door nieuwe autoreizigers, maar waarom bij een wegverbreding de nieuwe wegcapaciteit niet wordt ingenomen door nieuwe autoreizigers. (330)**

De veronderstelling van inspreker is niet juist. Ook wegverbredingen trekken - wanneer de onverbrede weg capaciteitsknelpunten kent - nieuwe weggebruikers aan.

**Volgens inspreker is de magere verkeersaantrekkende werking van de wegverbredingen van 4 tot 6 procent binnen het studiegebied in contrast met de constatering dat uitbreiding van infrastructuur buiten het studiegebied bijdraagt aan een sterke groei van mobiliteit in de autonome ontwikkeling. (330)**

Bedacht moet worden dat het bij de door inspreker aangehaalde sterke groei van mobiliteit in de autonome ontwikkeling gaat om groei door de jaren heen. Bij de verkeersaantrekkende werking van de wegverbredingen gaat het om het verschil tussen autonome en planvariant in hetzelfde jaar. Een verkeersaantrekkende werking van 4 tot 6 procent berekend over het hele studiegebied is dan zeker niet mager.

**Inspreker dringt erop aan om in het vervolg van de procedure een complete inschatting te maken van de verkeersaantrekkende werking van nieuwe infrastructuur, niet slechts van die componenten daarvan welke in het NRM gemodelleerd (kunnen) worden. Indien modellering binnen het NRM niet mogelijk is, dienen de niet gemodelleerde effecten door deskundigen apart te worden ingeschat en handmatig in de verkeersmodellen te worden geïmporteerd. Hiervan dient melding te worden gemaakt in de**

**verslaglegging die onderdeel zijn van de ter inzage liggende rapportages. (330)**

Het NRM is op dit moment het best beschikbare model voor het maken van verkeersprognoses op regionale schaal. Het NRM houdt rekening met veranderingen van routekeuze, vertrektijdstip, vervoerwijze en bestemming voor het personenverkeer en met veranderingen van routekeuze van het vrachtverkeer. De belangrijkste elementen van de verkeersaantrekkende werking worden daarmee in het model meegenomen.

Overige oorzaken van verkeersaantrekkende werking zijn van minder belang en ook niet met voldoende mate van zekerheid vast te stellen.

**Inspreker stelt dat een overzicht ontbreekt van relevante aannames en invoervariabelen voor het verkeerskundig onderzoek. Inspreker verzoekt om een herziening van de Trajectnota/MER en om in mogelijk volgende Tracébesluiten een overzicht te geven van de wijze waarop de totale verkeersvraag in 2020 is bepaald, waarbij in elk geval enkele door inspreker benoemde aannames specifiek worden gemeld. (330)**

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft per brief van 10 maart 2008 aan de Tweede Kamer aangegeven op welke wijze voortaan inzicht geboden wordt in de gehanteerde aannames in de reken- en verkeersmodellen. De in deze brief omschreven elementen komen terug in het rapport Verkeer en Vervoer bij de Trajectnota/MER. Bij het (ontwerp-)tracébesluit worden in een aparte bijlage de gehanteerde aannames en het gebruik van het verkeersmodel toegelicht.

**Inspreker verzoekt om in een herziene Trajectnota/MER en eventuele toekomstige verkeerskundige rapporten niet langer tientallen pagina's te bedrukken met volgens inspreker weinig zeggende grootheden als I/C-verhoudingen, gemiddelde reistijden en totale 'verkeersprestaties' per tracédeel. Inspreker verzoekt om verkeersintensiteiten per wegvak, in combinatie met verdelingspercentages normaal verkeer en vrachtverkeer en gemiddeld gereden snelheid per wegvak. (330)**

De grootheden die inspreker weinig zeggend noemt, zijn geschikt voor verkeerskundige beoordelingen. Dat geldt niet voor de grootheden waarom inspreker verzoekt. Bedacht moet worden dat verkeerskundige rapporten worden opgesteld om inzicht te geven in (toekomstige) verkeersproblemen en het oplossend vermogen van alternatieven.

De I/C-verhouding geeft in één waarde informatie over het functioneren van de weg. Een hoge I/C-verhouding duidt op een mogelijk knelpunt met slechte doorstroming van het verkeer.

In de Nota Mobiliteit worden streefwaarden voor acceptabele reistijden gegeven. In deel B van de Trajectnota/MER wordt in het deelrapport over het aspect Verkeer en Vervoer aan deze streefwaarden getoetst door trajectsnelheden in beeld te brengen (zie met name de tabel op blz. 62). Trajectsnelheden geven een goede indicatie van de doorstroming.

Ook met de verkeersprestatie wordt inzicht verkregen in het oplossend vermogen van alternatieven. Een toename van het aantal voertuigkilometers op het hoofdwegennet is een indicatie dat de verkeersgroei geacommodeerd kan worden.

Verkeersintensiteiten per wegvak en het verdelingspercentage normaal verkeer/vrachtverkeer zeggen niets over de doorstroming op een weg. De

gemiddeld gereden snelheid per wegvak, doet dat wel, maar voor een verkeerskundige beoordeling zijn traject snelheden relevanter.

De grootheden waarom inspreker verzoekt zijn relevanter voor milieukundige beoordelingen dan voor verkeerskundige beoordelingen. Daarom worden in de (bijlagen bij) milieukundige onderzoeken veelal verkeersprognoses gegeven, uitgesplitst per wegvak en in combinatie met verdelingspercentages normaal verkeer/vrachtverkeer en congestiecijfers.

**Inspreker ziet graag informatie over de verkeersmotieven van het huidige en toekomstige verkeer in de onderzochte varianten en over de herkomsten en bestemmingen van het totale verkeer op de te verbreden wegen. Herkomsten en bestemmingen dienen volgens inspreker op een dusdanig aggregatieniveau te worden gepresenteerd, dat deze voor (politieke) besluitvorming van belang kunnen zijn, dat wil volgens inspreker zeggen op gemeentelijk niveau of per stadsdeel waar het grote steden betreft. (330)**

In deel B van de Trajectnota/MER wordt in het deelrapport over het aspect Verkeer en Vervoer ingegaan op herkomsten en bestemmingen van verkeer, zulks voor zover nodig voor een goede vergelijking van alternatieven. Herkomsten en bestemmingen van verkeer, en ook verkeersmotieven, zijn geen wezenlijke indicatoren voor de beoordeling en vergelijking van alternatieven. Het is dan ook niet nodig daarop, tot in groot detail, in te gaan. De in de Trajectnota/MER opgenomen informatie is toereikend voor de besluitvorming.

**Inspreker verzoekt om in het vervolg van de procedure de invoering van 80 km per uur te onderzoeken op milieukundig effect en op oplossende werking voor het behalen van de streefwaarden voor betrouwbare reistijd uit de Nota Mobiliteit. (330)**

Het project Schiphol-Amsterdam-Almere moet voldoen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. In dit kader maakt het project onderdeel uit van het NSL. In 2008 heeft de RvS in een uitspraak, die betrekking had op 80 km zones, aangegeven, dat de minister een pallet aan maatregelen ter beschikking heeft om aan de grenswaarden te voldoen, waar onder snelheidsbeperkende maatregelen, maar dat hij vrij is in de keuze van de in te zetten maatregelen. In het OTB is deze keuze aan de orde.

In 2008 zijn de bestaande 80 km zones geëvalueerd. Geconcludeerd is, dat het succes van de zones voor luchtkwaliteit en doorstroming van het verkeer zeer afhankelijk is van de locatie en de specifieke omstandigheden die daar gelden. Tevens is geconcludeerd, dat de rigiditeit van een 80 km maatregel een groot nadeel vormt. Mede daarom is op een beperkt aantal locaties gestart met een proef van dynamische maximumsnelheden. Indien de resultaten van deze experimenten positief zijn, is de verwachting dat de 80 km maatregel ten einde komt. Gezien het hier beschreven beleidskader is er thans geen aanleiding in het kader van het project Schiphol-Amsterdam-Almere afzonderlijk onderzoek te doen naar de invoering van een 80 km maatregel.

**Inspreker verzoekt om in het vervolg van de procedure expliciet de gevolgen van de hoge olieprijs in combinatie met de uitwerking van effectief klimaatbeleid op de toekomstige groei van het verkeer realistisch te beschouwen. (330)**

De prognoses voor olieprijsen en andere factoren die bepalend zijn voor de ontwikkeling van de mobiliteit worden ontleend aan het door het CPB opgestelde EC-scenario. Het CPB doet bij het opstellen van zo'n scenario naar beste vermogen uitspraken over - onder meer - de ontwikkeling van de (sterk fluctuerende) olieprijs. Een individueel wegverbredingsproject is niet het kader om daaromtrent andere aannames te doen. De olieprijs is overigens sinds het verschijnen van de Trajectnota/MER fors gedaald.

**Volgens inspreker is de mening dat auto en OV twee strikt 'eigen markten' zijn in tegenspraak met de dagelijkse praktijk waar een hoog OV-gebruik juist op die plekken valt waar te nemen waar de autoverbindingen minderwaardig zijn, en visa versa. Inspreker verzoekt om in het vervolg van de procedure investeringen in auto en OV integraal en in samenhang te onderzoeken. (330)**

Het is niet zo dat in de Trajectnota/MER wordt gesteld dat auto en OV twee strikt 'eigen markten' zijn. Op pagina 30 van deel A-1 van de Trajectnota/MER staat: "*Auto en OV in de regio concurreren met elkaar op relaties die zowel per auto als openbaar vervoer goed bereikbaar zijn. Het effect van verbeteringen in hetzij het autonetwerk, hetzij het OV-net, hebben op deze plekken effect, maar op veel andere plekken niet. Verkeer- en vervoersstudies laten dan ook telkens zien dat de uitwisseleffecten tussen beide modaliteiten over het geheel genomen beperkt zijn.*" Lokaal zijn er enkele concurrerende effecten maar over het gehele netwerk gezien zijn de uitwisseleffecten beperkt.

**Inspreker zal de notie dat auto en OV gescheiden markten zouden zijn op alle mogelijke manieren bestrijden en de verantwoordelijken voor deze stellingname nadragen. (330)**

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

**Inspreker verzoekt om in een herziene Trajectnota/MER een afgebakend pakket aan inpassingsmaatregelen en groen-blauwe maatregelen vast te stellen en te onderzoeken, en dit niet open te laten tot een mogelijk komende uitwerking van de wegverbredingsplannen. (330)**

Er komt geen herziene Trajectnota/MER. Er wordt een uitgebreid pakket inpassingsmaatregelen opgenomen in het (ontwerp-)tracébesluit. In het standpunt van de minister worden al belangrijke inpassingsmaatregelen genoemd. Te denken valt aan de ondertunneling van de A9 in Amstelveen en Amsterdam Zuidoost, de aanleg van een aquaduct onder de Vecht, diverse ecologische voorzieningen en de aanleg van geluidschermen.

**Inspreker is van mening dat de analyse van de verkeerskundige effecten niet volledig is omdat de verkeersprestatie op het onderliggend wegennet niet wordt meegenomen. (332)**

Zowel het aantal voertuigkilometers op het hoofdwegennet als het aantal voertuigkilometers op het onderliggend wegennet worden meegenomen in de afweging.

**Ondanks dat het Nulplusalternatief niet voorziet in extra investeringen in het openbaar vervoer, is er als gevolg van het beprijzen een afname van de verkeersintensiteit, het aantal voertuigkilometers en het aantal voertuigverliesuren ten opzichte van de Nulvariant. Het aandeel openbaar**

**vervoer neemt toe, zonder dat hierin extra wordt geïnvesteerd. Het Nulplusalternatief draagt daarmee bij aan een betere bereikbaarheid zonder dat daarbij ingrijpende maatregelen op en in de omgeving van de betrokken wegen worden getroffen. Verwacht mag worden dat deze effecten sterker zijn als naast uitvoering van het Nulplusalternatief extra investeringen in het openbaar vervoer worden gedaan. Alleen al om die reden had het Nulplusalternatief niet mogen afvallen in de trajectnota/MER fase 2. (332)**

Uit de verkeerskundige analyse planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere uit fase 1 blijkt dat het gebruik van het openbaar vervoer in het Nulplusalternatief met 4 à 6% toeneemt op de onderzochte relaties. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de vervoerswijze keuze (van auto naar OV) beperkt wordt beïnvloed door beprijzen. Dit laat onverlet dat om andere redenen in het OV geïnvesteerd moet worden om bestaande en toekomstige knelpunten op te lossen. Dit wordt uitgebreid onderzocht in de studie OV SAAL.

**Inspreker is van mening dat de analyse van het onderliggend wegennet sterk onderbelicht is. (273, 332)**

De beschrijving van de effecten op het onderliggend wegennet is in de bijlage uitgebreid weergegeven. In die zin heeft inspreker gelijk dat in het hoofdrapport deze effecten relatief weinig aandacht krijgen.

**Inspreker is van mening dat de verkeersprestatie van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief niet duidelijk is beoordeeld (i.v.m. de verdringing van het verkeer van de A10 naar A1 en A9). (332)**

De A9 kan het verkeer goed opvangen. Alleen niet al het verkeer dat gebruik maakte van de A10 maakt dan gebruik van de A9. Hierdoor scoort het alternatief minder goed op verkeersprestatie.

**Inspreker mist in de gevoeligheidsanalyse een variant waarbij gevarieerd wordt met de brandstofprijs en eventueel andere onzekerheden in de parameters van een onderdeel van het verkeersmodel, het OGM, waarin de input voor de verkeersberekeningen is vastgelegd. De brandstofprijs wordt in het OGM zeer onderschat en met de recente ontwikkelingen van de brandstofprijs wordt deze onderschatting alleen maar groter. (332)**

De verwachte ontwikkeling van de brandstofprijs is afhankelijk van het gebruikte economische scenario dat is opgesteld door het CPB. Het is een lange termijn prognose van de benzine prijs. Incidentele fluctuaties worden genivelleerd over de lange termijn.

**Het gebruikte verkeersmodel, het NRM, heeft altijd slecht gescoord op de intensiteiten op aansluitingen omdat daar niet op gekalibreerd wordt. Dit is in NRM Randstad 2.3 gecorrigeerd, maar het blijkt niet uit de rapportage dat op werkelijk alle aansluitingen getoetst is op de intensiteiten. Het kan dus zijn dat hier grote onzekerheidsmarges gehanteerd moeten worden. De analyse van de aansluitingen verliest daarmee zijn waarde. (332)**

Het NRM werd altijd al getoetst op beschikbare feitelijke tellingen. Dit zijn tellingen op provinciale wegen, hoofdwegen en gemeentelijke wegen. In het NRM 2.3 zijn hier inderdaad tellingen op aansluitingen aan toegevoegd. Van een groot aantal aansluitingen zijn geen tellingen beschikbaar. Voor het studiegebied SAA zijn recent tellingen uitgevoerd waarmee het NRM 2.3 is gekalibreerd.

De Trajectnota/MER maakt een vergelijking tussen alternatieven. De betrouwbaarheidsmarge is in alle varianten gelijk, waardoor een goede objectieve afweging tussen varianten mogelijk is. In het Ontwerp Tracébesluit zal één variant verder worden uitgewerkt. De exacte configuratie op de aansluitingen wordt daarbij bepaald aan de hand van een dynamisch model.

**Inspreker stelt dat beter een oplossing kan worden gezocht in verbetering van het openbaar vervoer want meer asfalt trekt toch alleen maar meer verkeer aan. Tevens spreekt de inspreker de teleurstelling uit dat verbredingen langs de A1 en A10 worden gepland mede om de groei van het aantal inwoners in Almere mogelijk te maken. (398)**

Naast het project Schiphol-Amsterdam-Almere wordt ook gekeken naar de verbetering van het openbaar vervoer tussen de steden Amsterdam, Almere en Lelystad. Dit project wordt OV-SAAL genoemd. Binnen dit project worden verschillende openbaar vervoer maatregelen onderzocht. De in de Trajectnota/MER voorgestelde verbredingen hebben niet alleen tot doel om de toekomstige inwoners van Almere te faciliteren maar leiden ook tot verbetering van de bereikbaarheid van de gehele regio dus voor de mensen die nu al in het gebied wonen en werken.

**Inspreker geeft aan benieuwd te zijn naar het effect van de huidige – en vermoedelijk toekomstige – hoge brandstofprijzen op al deze zaken. (355)**

De verwachte ontwikkeling van de brandstofprijs die in de berekeningen is meegenomen is een lange termijn prognose, gebaseerd op een economische scenario. Dat economische scenario is opgesteld door het CPB.

**Inspreker stelt dat straks de vergrijzing toeneemt, de benzineprijs toeneemt en dan toch naar 10-baans in totaal? En verderop gaat het over in 2-baans, dus sta je comfortabel met 10 auto's naast elkaar in de file. De gemiddelde snelheid zou na berekening 12 km/uur versnelling opleveren en mogelijk files, dan toch zoveel geld investeren? (390)**

Voor de vergrijzing geldt dat alle berekeningen zijn gebaseerd op cijfers van het CPB (Centraal Planbureau). Het CPB houdt rekening met de toenemende vergrijzing. Het CPB gaat voor dit deel van Nederland uit van een groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen tot 2030. De verwachte ontwikkeling van de brandstofprijs die in de berekeningen is meegenomen is een lange termijn prognose, gebaseerd op een economische scenario. Dat economische scenario is ook opgesteld door het CPB. Uit berekeningen is gebleken dat verbreding de files terugdringt. Niet verbreden zou betekenen dat door toename van het verkeer de files nog langer zullen worden en de gemiddelde snelheid nog verder afneemt. Om dit te voorkomen is verbreding nodig ook al blijven hiermee de files niet helemaal weg.

**Inspreker stelt dat bij het bepalen van de verkeersprognoses en de daaruit voortvloeiende inschatting van de milieueffecten projecten worden meegenomen waarover nog geen harde besluiten zijn genomen. Inspreker wijst hierbij met name naar de ZSM projecten en de groei van Almere. (456)**

Bij het bepalen van de verkeersprognoses is uitgegaan van die projecten, die in het MIRT-projectenboek als categorie 0 of 1 projecten zijn aangemerkt. Voor deze projecten geldt dat deze projecten een grote mate van zekerheid hebben te worden gerealiseerd. Hetzelfde geldt voor de wijze waarop de ruimtelijke ontwikkeling van

Almere is meegenomen. Hierbij is uitgegaan van afspraken zoals deze in Noordvleugelverband zijn gemaakt en ook door VROM zijn onderschreven.

**Inspreker spreekt de verwachting uit dat in de Ontwerp Tracébesluit fase de gevolgen voor het onderliggend wegennet (verkeer en milieu) beter in beeld worden gebracht. (456)**

Tijdens het opstellen van het Ontwerp Tracébesluit zal aandacht worden besteed aan de effecten op het onderliggend wegennet ten gevolge van de verbreding van het rijkswegennet. Hierbij zal het Rijk gebruik maken van (reken)modellen, die ook bij andere Rijksprojecten worden gebruikt.

**Inspreker vraagt om in de OTB fase aanvullend onderzoek te verrichten naar het onderliggend wegennet teneinde zichtbaar te maken (ook lucht en geluid) wat de effecten op het onderliggend wegennet zijn en welke maatregelen en ingrepen vereist of gewenst zijn. (457)**

Er is inmiddels een gezamenlijke werkgroep verkeer gevormd die de verkeerskundige effecten op het onderliggend wegennet en mogelijke oplossingen in beeld gaat brengen. Dit heeft inmiddels geresulteerd in een voorkeursvariant voor de vormgeving van het knooppunt Holendrecht en de aansluiting S111. De effecten op lucht en geluid zullen in de OTB fase eveneens nader in beeld worden gebracht, maar wel op basis van een landelijk overeengekomen methode.

5.1.1

*DEELGEBIED 1: A9 AMSTELVEEN, OUDERKERK aan de AMSTEL)*

**Inspreker is bang dat aan het einde van A2 nabij knooppunt Holendrecht een trechter gevormd wordt voor het verkeer, die tot veel file leidt. (60)**

Uit de gemaakte verkeersprognoseberekeningen van de nieuwe situatie blijkt niet dat dit effect zal optreden.

**Inspreker plaatst vraagtekens bij nut en noodzaak van een wisselstrook op de A9. (293)**

Uit verkeersprognoses is gebleken dat op de A9 in beide richtingen sprake is van een verschil in hoeveelheid verkeer tijdens de spits op beide rijbanen. Zo rijdt er in de ochtendspits meer verkeer op de A9 in westelijke richting en in de avondspits meer verkeer in oostelijke richting. Om te voorkomen dat er rijstroken tijdens de spits op de minder druk bereden weghelpt minder intensief worden gebruikt is gekozen voor een wisselstrook. Dit beperkt de files en is goedkoper en legt ook minder beslag op de beschikbare ruimte.

**Het is inspreker niet duidelijk waar de wisselstrook op de A9 ter hoogte van Ouderkerk begint, respectievelijk eindigt en of er dan voldoende weglengte aanwezig is om veilig vanaf de wisselstrook naar de afslag naar Ouderkerk te manoeuvreren. Hij maakt zich zorgen dat hier grote files zullen ontstaan en acht het noodzakelijk dat dit beter wordt onderzocht en wil ook op de hoogte worden gebracht welke maatregelen RWS gaat treffen om geluidbelasting en luchtkwaliteit binnen de normen te houden. (417)**

Bij het bepalen van de lengte voor wevend verkeer aan het begin en einde van de wisselstrook is uitgegaan van de richtlijnen, die voor autosnelwegen gelden. Deze lengten worden ook bij andere rijkswegen toegepast en zijn in de praktijk veilig gebleken. Veel extra files ten gevolge van wevend verkeer worden hier dan ook niet



verwacht. In het Ontwerp Tracébesluit worden opnieuw lucht- en geluidberekeningen gemaakt. Als maatregelen alsnog nodig blijken worden deze meegenomen in het Ontwerp Tracébesluit.

**Inspreker verwacht dat door de voorgestelde vormgeving van de A9 nabij Ouderkerk een flessenhals zal ontstaan, omdat het aantal stroken richting tunnel vermindert. Hij verzoekt maatregelen om dit effect te voorkomen en flankerende milieumaatregelen als het langer doortrekken van hoge geluidschermen en gebruik van hoogwaardige technologie om stofuitstoot op te vangen. (427)**

Het aantal rijstroken voor, in en na de tunnel is hetzelfde namelijk vier. Aanvullende maatregelen zijn op voorhand niet nodig. In het Ontwerp Tracébesluit worden opnieuw lucht- en geluidberekeningen gemaakt. Als maatregelen alsnog nodig blijken worden deze meegenomen in het Ontwerp Tracébesluit.

#### 5.1.2 *DEELGEBIED 2: A9 AMSTERDAM ZUID-OOST*

**Inspreker vreest dat de Karspeldreef tijdens de verbredingsswerkzaamheden als sluiproute zal worden gebruikt. Inspreker vraagt zich af hoe evenementenverkeer wordt geleid op het moment dat ze gaan werken aan de Gaasperdammerweg. (106, 138)**

Tijdens de aanleg van de tunnel blijven er op de A9 2x3 versmalde rijstroken in bedrijf. Op die manier wordt voorkomen dat verkeer op de A9 vast komt te staan en via het lokale wegennet gaat rijden. Er wordt nog een faseringsplan gemaakt om te bepalen welke maatregelen nodig zijn tijdens de spits en bij evenementen. Dit wordt afgestemd met de gemeente Amsterdam en het stadsdeel.

**Inspreker vraagt wat de gevolgen zijn van de toename van verkeer op het onderliggend wegennet in Zuidoost. (109, 111)**

In het kader van het Ontwerp-tracébesluit zal worden onderzocht wat het effect is op de Langbroekdreef en de kruispunten met de Gooiseweg en de Kromwijkdreef.

**Inspreker pleit voor een alternatief tracé voor het Amsterdamse deel van de provinciale weg N236 en een verbrede brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. (114)**

In het kader van het Ontwerp-tracébesluit is inmiddels aanvullend verkeersonderzoek gedaan. In opdracht van het Projectbureau Zuidoostlob van de gemeente Amsterdam wordt een geactualiseerd Verkeer- en Vervoerplan voor de Zuidoostlob van de gemeente gemaakt.

**Inspreker pleit voor het invoeren van 80 km/uur op de Gaasperdammerweg. (139, 140)**

De minister kiest op grond van de Trajectnota/MER een alternatief voor de verbreding. Dit alternatief moet nader worden uitgewerkt tot een Ontwerp Tracébesluit. Binnen dit onderzoek kan als daar aanleiding voor is ook gekeken worden naar 80km/uur.

**Inspreker is van mening dat het laten vervallen van de afrit S113 vanuit het westen funest is voor de bewoners van Nellestein en geeft aan dat het nu**

**soms al 15 minuten kost om van de parkeergarage naar de oprit van de S113 te komen. (209)**

In het kader van het Ontwerp Tracébesluit zal worden onderzocht wat het effect is op de Langbroekdreef en de kruispunten met de Gooiseweg en de Kromwijkdreef.

**Inspreker maat bezwaar tegen het hanteren van een 0-situatie met 2x3 rijstroken op de Gaasperdammerweg aangezien de besluitvorming over de spitsstroken nog niet rond is. (295, 437)**

In verband met een goede vergelijkbaarheid van onderzoeksresultaten is landelijk overeengekomen dat categorie 0 en 1 uit het MIRT (meerjarenprogramma infrastructuur ruimte en transport) dienen te worden meegenomen bij het berekenen van de autonome situatie voor, in dit geval het jaar 2020.

5.1.3

*DEELGEBIED 3: A10 oost en A1 DUIVENDRECHT, DIEMEN, OOST/WGR.MEER*

**Inspreker stelt dat ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking zowel op de rijkswegen als op het onderliggend wegennet nog meer auto's rijden die lucht- en geluidsoverlast, parkeerproblemen, sluipverkeer, bredere files veroorzaken. (66)**

Ook zonder verbreding van de rijkswegen zal sprake zijn van een toename van het autoverkeer en de overlast, die dat met zich meebrengt. Echter door de rijkswegen te verbreden worden files beperkt. Bovendien stoot rijdend verkeer minder vervuiling uit dan 'stilstaand' verkeer. Verbreding van de wegen leidt tot nauwelijks meer verkeer op de weg. Dit betreft hooguit enkele procenten. Dit effect is dus klein in vergelijking tot de autonome toename van het verkeer, die zonder verbreding al zal optreden.

**Inspreker stelt dat door de toename van het verkeer op de rijksweg (A10) ook het aantal slachtoffers in het verkeer zal toenemen (66)**

Bij de verbreding wordt ook nadrukkelijk gekeken naar de normen voor verkeersveiligheid. Door een verkeersveilig wegprofiel aan te leggen (met voldoende brede rijstroken, voldoende lange zichtlengten, voldoende lange invoeglengten etc.) kan ervoor worden gezorgd dat de verkeersveiligheid geborgd is ook als er meer verkeer van de weg gebruik maakt. Ook is bekend dat filevorming een negatief effect op de verkeersveiligheid heeft. Door een betere doorstroming zal de verkeersveiligheid hierdoor ook toenemen.

**Inspreker vraagt zich af wat het effect van de voorgenomen verbreding en de nieuwe ontsluiting van IJburg is op het verkeer in de Oud Diemerlaan. (160)**

Door de voorgenomen verbreding zal ook minder terugslag van het verkeer op het onderliggend wegennet ter hoogte van de nieuwe ontsluiting IJburg plaatsvinden. Op vragen over het effect van de ontsluiting van IJburg op de Oud Diemerlaan kan het projectbureau IJburg antwoord geven.

**Inspreker maakt zich zorgen over de aantasting van het park bij Park de Meer ten gevolge van de nieuwe aansluiting McGillavryweg naar het Science Park. Ten eerste komt de afrit dichterbij de bebouwing, ten tweede wordt het park door de nieuwe aansluiting kleiner. Inspreker pleit voor een**

**oplossing waarbij de afrit wordt aangelegd op een strook tussen de A10 en de dierenambulance. (163, 433)**

Door de komst van de nieuwe ontsluitingsweg naar het Sciencepark is het nodig om de aansluiting ter hoogte van de Middenweg te herzien. Bij het ontwerpen van deze ontsluiting is een afweging gemaakt tussen de verkeersafwikkeling (aantal rijstroken), een veilig ontwerp van de rijksweg en de nieuwe ontsluitingsweg (boogstralen, breedte van de rijstroken) en natuurlijk ook het ruimtebeslag (effect op het park). Dit heeft geleid tot het ontwerp dat is opgenomen in de Trajectnota/MER.

**Inspreker stelt dat het effect van de nieuwe aansluiting McGillavryweg naar het Science Park onvoldoende in de Trajectnota/MER is meegenomen. (164)**

In de Trajectnota/MER wordt slechts globaal gekeken naar de verkeerskundige effecten en de inpassing. Bij de uitwerking in het Ontwerp Tracé Besluit wordt meer in detail naar de nieuwe ontsluitingsweg gekeken. Verkeersafwikkeling, wegontwerp en inpassing in het park zijn daarbij belangrijke items die in samenhang worden bekeken en afgewogen.

**Inspreker stelt dat de files worden veroorzaakt door knooppunt Diemen waar de A1 en de A9 samenkomen. Openstellen van de weg voor bestemmingsverkeer langs de A1 (en langs Muidenberg) zou al een oplossing kunnen bieden. (166)**

Uit berekeningen is gebleken dat het verbreden van de rijksweg nodig is om files verder terug te brengen. Het openstellen van de hierboven genoemde weg als maatregel is op zich niet voldoende om de files op de A1 en de A9 te beperken. Daarom is gekozen voor het aanpassen van de A1, A9 en het knooppunt waar beide samenkomen.

**Inspreker tekent bezwaar aan tegen de verbreding en stelt dat de verkeersveiligheid afneemt door de toename van het aantal rijstroken tot vijf of meer. Inspreker stelt dat dit door experts bevestigd wordt. (266, 276)**

Over een eventuele teruggang van de verkeersveiligheid bij verbreding naar 5 rijstroken zijn op dit moment vrijwel geen gegevens voorhanden. Op het enige wegvak met 5 (doorgaande) rijstroken (A4) is juist een sprake van een veiliger verkeerssituatie. Hier kan echter ook niet uit geconcludeerd worden dat 5 rijstroken dan juist veiliger zijn, daar het slechts 1 wegvak betreft. Echter vooraf zijn wel de mogelijke gevolgen van een verbreding naar 5 rijstroken geanalyseerd en aan de hand hiervan zijn aanvullende maatregelen opgesteld. Een dergelijke methode wordt bij alle nieuwe wegindelingen (denk hierbij aan de verbreding naar

**Inspreker tekent bezwaar aan tegen de verbreding en stelt dat verbreding slechts een verplaatsing van de file zal zijn. De afritten Diemen/Watergraafsmeer, Amsterdam RAI staan nu al regelmatig vast. In de plannen is geen rekening gehouden met de capaciteit van de afvoerwegen richting stad. (266)**

In de Trajectnota/MER worden alternatieven met elkaar vergeleken om te komen tot de beste keuze voor het op te lossen fileprobleem. Uit modelberekeningen is gebleken dat de filevorming voor alle in de Trajectnota/MER onderzochte alternatieven zal afnemen ten opzichte van de referentiesituatie (niets doen). In

deze berekeningen is ook rekening gehouden met toe- en afritten en het wegennet in de stad Amsterdam. Op grond van de Trajectnota/MER kiest de Minister een alternatief dat verder wordt gewerkt en in een Ontwerp Tracébesluit wordt beschreven. Bij deze uitwerking wordt nader ingezoomd op de capaciteit van de toe- en afritten.

**Inspreker tekent bezwaar aan tegen de verbreding en pleit voor het terugdringen van sluipverkeer in de gemeente Diemen. (266)**

Uit de modelberekeningen is gebleken dat de in de Trajectnota/MER bestudeerde alternatieven leiden tot een afname van het verkeer op het onderliggende wegennet. Dit betekent dat mag worden aangenomen dat het sluipverkeer in de gemeente Diemen zal verminderen.

**Inspreker stelt dat de resultaten van de voorgenomen verbredingen van de A10 oost en de A1 niet opwegen tegen de gevolgen. Door de verkeersaantrekkende werking van de verbreding zal ook na de verbreding nog maar een gemiddelde snelheid van 45 a 55 kilometer per uur worden bereikt. Echter de gevolgen voor de luchtkwaliteit en geluidsoverlast staan niet in verhouding tot de gemaakte kosten en het bereikte resultaat. (274)**

Het is correct dat bij een aantal van de in de Trajectnota/MER gepresenteerde alternatieven de gemiddelde snelheid tijdens het hoogtepunt van de spits niet hoger zal zijn dan orde 50 kilometer per uur op het traject A1 / A10 oost. Toch is dit over het algemeen al een aanmerkelijke verbetering ten opzichte van de referentiesituatie (niets doen) zodat de files tijdens de spits significant zullen afnemen. Tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de gemeente Diemen is afgesproken dat de verbreding van de rijksweg niet mag leiden tot meer geluid. Om een toename te voorkomen worden geluidmaatregelen getroffen zoals geluidreducerend asfalt en geluidschermen. Daarmee dient het geluidniveau teruggebracht te worden tot het niveau in 2008. Het afwegen van de kosten en het effect van een verbreding ten opzichte van de gevolgen voor de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast is een zaak van de minister. Bij het maken van deze afweging worden de inspraakreacties meegenomen.

5.1.4

*DEELGEBIED 4: A1 MUIDEN, WEESP*

**Insprekers geven aan het niet eens te zijn dat de aansluiting Muiden aan de A1 wordt verwijderd en dat alleen de aansluiting Muiderberg blijft. Bewoners worden hierdoor genoodzaakt de A6 te nemen en komen in de file terecht. Insprekers stellen dat het onduidelijk is waar de aansluiting Muiderberg komt. (95, 150, 290)**

De bij Muiden aan de A1 gelegen aansluitingen (aansluiting Muiden en aansluiting Muiderslot) komen te vervallen en worden vervangen door een nieuwe aansluiting in de Bloemendalerpolder. Verkeer komend uit Muiderberg kan dan niet meer ter hoogte van de verzorgingsplaats Hackelaar de A1 op. De aansluiting Muiderberg op de A6 blijft gehandhaafd op de bestaande locatie. Door de verbredingen van zowel de A6 als de A1 neemt de filedruk bij het knooppunt Muiderberg sterk af.

**Inspreker stelt voor het onderliggend wegennet beter te gebruiken voor al het verkeer en op de A1 de rijstrookindeling te wijzigen, waardoor doelgroepenstroken ontstaan. (192)**

Intensiever gebruik van het onderliggend wegennet is in veel gevallen ongewenst in verband met hinder en veiligheid. Een alternatieve rijstrookindeling met doelgroepenstroken is naar stellige verwachting minder effectief dan de voorgestelde indeling.

**Inspreker pleit ervoor dat na verplaatsing van de A1 weer een verbinding wordt gemaakt met de Korte Muiderweg. (396)**

In het Ontwerp Tracébesluit wordt de A1 aangesloten op de huidige wegenstructuur en is Weesp net als in de huidige situatie bereikbaar via de route Weersperweg - Korte Muiderweg. Het al dan niet autoluw maken van de Korte Muiderweg valt buiten de reikwijdte van het (ontwerp-)tracébesluit. Naar verwachting zal in het kader van de verdere planontwikkeling van de Bloemendalerpolder een extra ontsluitingsweg van de aansluiting A1 naar Weesp worden gerealiseerd.

5.1.5

*DEELGEBIED 5: A6 MUIDERBERG, ALMERE*

**Inspreker stelt voor meer aandacht te geven aan de ontplooiing van de Ringen rond Almere, met name de Hoge Ring en Tussenring om op die wijze de A6 te ontlasten. (32)**

In het kader van de studies die betrekking hebben op de Schaalsprong wordt ook het stedelijk wegennet, inclusief de rol van de Ringen daarin, nader onderzocht.

**Inspreker stelt dat de verkeersintensiteit op de Havendreef enorm kan toenemen als die dreef een aansluiting op de A6 krijgt. (35)**

Er is onderzoek gedaan naar de verkeersbelasting na aanleg van de door de gemeente Almere zeer gewenste nieuwe aansluiting. Daaruit is niet gebleken dat er onoplosbare problemen zullen ontstaan.

**Inspreker is van mening dat het weglaten van de reistijden op de parallelbanen van de A6 de oorzaak is van de betere reistijden bij de 4x2 variant boven de 2x4 variant. (332)**

De reistijden zijn inderdaad alleen voor de hoofdrijbaan bekeken. Indien naar de intensiteiten op de parallelbanen wordt gekeken ligt het voor de hand dat de reistijd over die rijbanen vergelijkbaar is. Het verschil is zo klein dat dit geen effect heeft op de alternatievenafweging.

**Inspreker stelt dat onvoldoende rekening is gehouden met het unieke karakter van Almere. Door de structuur van de stad, weinig parallelle infrastructuur en weinig hoogbouw zal elke verkeersstroom meteen tot overlast leiden, die ver uitstraalt. Het bestaande karakter van de stad verlangt dat er geen nieuwe parallelle structuur wordt aangelegd. (393)**

Een analyse van de verkeersstromen in en rond Almere heeft uitgewezen dat door de aanleg van een systeem van hoofd- en parallelbanen voor de A6 het doorgaande en het stedelijke verkeer grotendeels gescheiden worden. Dit bevordert de doorstroming en vermindert de overlast van het verkeer.

**Inspreker is voorstander van het scheiden van lokaal en doorgaand verkeer. (447)**

Dit is ook de gedachte achter de oplossing van hoofd- en parallelbanen.

**Inspreker mist in de stukken een dwarsprofiel van de A6 tussen Hoge Vaart en Almere Buiten West en vraagt zich af waarom juist daar 2 x 4 stroken liggen om van baan te wisselen. (447)**

Juist op deze locatie is het wisselen tussen hoofd- en parallelbanen mogelijk gemaakt om het verkeer dat afkomstig is van de A27 de gelegenheid te geven te kiezen voor de voor hun juiste baan. Daarmee wordt bovendien een betere verdeling van het verkeer over de banen bereikt.

**Inspreker is tegen een wegverbinding van de Havendreef in Almere naar de Westerdreef door de westelijke groene wig van Almere Haven. (447)**

Binnen dit project is hiervan geen sprake. Het betreft hier overigens een gemeentelijke aangelegenheid, die buiten de scope van dit project valt.

## 5.2 Verkeersveiligheid

**Insprekers geven aan dat de verkeersveiligheid neemt af door de toename van het aantal stroken. Verkeersveiligheidsexperts hebben bezwaar tegen het toepassen van vijf of meer rijstroken, toch wordt hier in de Trajectnota/MER geen rekening mee gehouden. (26, 170, 266, 274, 276, 299, 301, 305, 308, 421, 431, 449, 452)**

In een MER worden de effecten beschreven van alternatieven en varianten die in een eerder stadium zijn vastgesteld. Een geconstateerd negatief effect leidt in het MER dus niet tot aanpassing van de beschreven alternatieven en varianten. Dit geldt dus ook voor het verwachte negatieve effect op de verkeersveiligheid als gevolg van de toename van het aantal rijstroken dat het binnen het MER voor de wegverbinding Schiphol-Amsterdam-Almere is beschreven.

Het is aan het bevoegd gezag om op basis van de beschreven effecten te bepalen of in het vervolgstadium de vormgeving van een of meerdere alternatieven of varianten aangepast moet worden indien blijkt dat deze gepaard gaan met onwenselijke effecten.

Overigens is wel degelijk aandacht besteed aan de toepassing van rijbanen met 5 of meer rijstroken. Dit is in het onderzoek benoemd als risicoverhogende factor.

**Insprekers zijn van mening dat er geen uitgebreid, objectief onderzoek is uitgevoerd naar de verkeersveiligheidssituatie op de verbrede weg. Er wordt slechts afgegaan op de opvattingen van een niet onafhankelijk expertpanel. De gevolgen voor de verkeersveiligheid op lange trajecten van meer dan 5 stroken zijn aanzienlijk. In Nederland is hier nauwelijks ervaring mee. Bij ongelukken van individuele automobilisten zullen een groot aantal andere automobilisten betrokken raken. De verkeersveiligheid zal daardoor sterk afnemen. (26, 170, 266, 274, 276, 301, 305, 308, 421, 431, 449, 452)**

Het verkeersveiligheidsonderzoek is uitgevoerd volgens de laatste inzichten en is het meest uitgebreide onderzoek dat tot nu toe voor een MER is uitgevoerd. Aangezien in de ontwerpen van de alternatieven dwarsprofielen zijn opgenomen die niet of in zeer beperkte mate in Nederland voorkomen is op advies van de Commissie voor de

m.e.r. gebruik gemaakt van een expertpanel om slachtofferrisico's te bepalen voor deze dwarsprofielen. Dit panel is samengesteld uit deskundigen, van zowel Rijkswaterstaat als daarbuiten, met specifieke kennis over verkeersveiligheid op autosnelwegen in relatie tot de m.e.r.-procedure. Buiten Rijkswaterstaat is deze kennis nauwelijks beschikbaar waardoor samenstelling van een volledig onafhankelijk expertpanel niet mogelijk is.

Bij de inschatting van het slachtofferrisico op rijbanen met 5 of meer rijstroken is rekening gehouden met het verwachte negatieve effect. Dit wordt tot uitdrukking gebracht in een hoger slachtofferrisico dan voor rijbanen met minder rijstroken. Bij de leemtes in kennis is aangegeven dat ten tijde van het verkeersveiligheidsonderzoek geen gegevens beschikbaar waren over rijbanen met 5 of meer rijstroken. Daarbij is door de deskundigen aangegeven dat er behoefte is aan onderzoek naar de verkeersveiligheidssituatie op wegen met 5 of meer rijstroken. Het uitvoeren van een dergelijk onderzoek maakt geen deel uit van een MER.

In de inspraakreacties wordt verder niet aangegeven op welke gronden de bezwaarmakers van mening zijn dat het onderzoek niet deugdelijk is uitgevoerd. Er kan dan ook niet worden aangegeven in hoeverre dit bezwaar terecht is.

**Inspreker is van mening dat in het MER niet is na te gaan wat de uitgangspunten zijn voor verkeersveiligheid. Gekozen is voor een academisch onderzoek, in plaats van een inhoudelijk onderzoek. De uitgangspunten die wel iets nader zijn toegelicht zijn zeer beperkt en over het algemeen zeer laag ingeschat. (299)**

Het verkeersveiligheidsonderzoek is uitgevoerd volgens de laatste inzichten en is het meest uitgebreide onderzoek dat tot nu toe voor een MER is uitgevoerd. Uit de inspraakreactie is verder niet op te maken op welke uitgangspunten wordt gedoeld, dan wel wat met een inhoudelijk onderzoek wordt bedoeld.

**Inspreker is van mening dat de beschouwde wegen beperkt zijn tot wegen met een intensiteit van meer dan 5000 vervoersbewegingen per dag, terwijl de gevolgen voor omwonenden van deze bij een toename van meer dan 20% aanzienlijk zijn. (299)**

Het intensiteitscriterium van 5000 voertuigen per etmaal is alleen toegepast bij de bepaling van het invloedsgebied. In het onderzoek zijn alle wegen binnen het invloedsgebied, ongeacht de intensiteit, betrokken.

**Inspreker vraagt waarom belangrijke aspecten, zoals de gemiddelde snelheid op wegen niet meegenomen worden bij de vaststelling van het aantal slachtoffers of het slachtofferrisico? (299)**

Er bestaat geen directe relatie tussen de gemiddelde snelheid op een weg en het aantal slachtoffers of het slachtofferrisico. Om deze reden kan dit aspect niet meegenomen worden bij het vaststellen van de verkeersveiligheidseffecten.

**Inspreker is van mening dat het onderzoek naar de verkeersveiligheid te globaal is ingestoken, te gericht is geweest op het 'goed praten' van de onderliggende plannen en te weinig is gekeken naar de daadwerkelijke omstandigheden, waardoor dit onderzoek rammelt en niet kan worden gebruikt voor toetsing van landelijk/provinciaal beleid, laat staan voor een**

**specifiek plan als de onderbouwing van het traject Schiphol – Amsterdam – Almere? (299)**

Het verkeersveiligheidsonderzoek is uitgevoerd volgens de laatste inzichten en is het meest uitgebreide onderzoek dat tot nu toe voor een MER is uitgevoerd. Zoals hiervoor al aangegeven, is aanpassing van alternatieven of varianten bij geconstateerde negatieve effecten geen onderdeel van het MER. Verder beschrijft het verkeersveiligheidsonderzoek alleen de effecten van de onderzochte alternatieven en wordt er geen waardeoordeel gegeven over de plannen zelf. Een toetsing aan landelijk of provinciaal beleid is niet mogelijk, omdat in dit beleid geen specifieke doelstellingen zijn benoemd ten aanzien van dit project. Daarnaast is onbekend hoe de verkeersveiligheid zich zal ontwikkelen in de periode tot 2020. Hierdoor is alleen een onderlinge vergelijking van de alternatieven mogelijk zoals ook beschreven staat bij de werkwijze in het verkeersveiligheidsrapport.

**5.3 Luchtkwaliteit**

**Inspreker stelt dat bij alle alternatieven de uitstoot van fijn stof met circa 7% toeneemt. Tevens stelt de inspreker dat de voorgenomen verbreding leidt tot een verdubbeling van het aantal sterfgevallen door ultrafijn stof. (66)**

De inspreker stelt terecht dat bij de alternatieven de uitstoot van fijn stof met circa 7% toeneemt ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Daarbij is echter bij de alternatieven ten opzichte van de autonome ontwikkeling geen sprake van een toename van het aantal mensen dat in overschrijdingsoppervlak (het gebied waar de norm voor stikstofdioxide en/of fijn stof wordt overschreden) wordt blootgesteld aan verhoogde concentraties fijn stof of stikstofdioxide. Normstelling en onderzoek naar ultrafijn stof en de effecten op gezondheid, is nog sterk in ontwikkeling. Op grond van de geldende wetgeving wordt voor fijn stof alleen het effect op PM<sub>10</sub> in beeld gebracht.

**Inspreker vraagt hoe een regering zijn fiat kan geven aan een capaciteitsuitbreiding van meer dan 100%, als er nog steeds geen oplossing is gevonden voor het zuiveren van de uitstoot van, voor klimaat en gezondheid, gevaarlijke lucht. (107)**

De voorgenomen wegverbreding leidt niet tot een toename van het aantal mensen dat aan hoge concentraties fijn stof en stikstofdioxide wordt blootgesteld. Onjuist is het namelijk, te veronderstellen dat de lucht bij een toename van het autoverkeer per definitie minder schoon wordt. Het verminderen van het aantal en de omvang van files leidt tot een verbetering van de luchtkwaliteit.

Ook zijn in Europees verband afspraken gemaakt die er toe leiden dat de motoren van (vracht-) auto's schoner zullen worden.

**Inspreker stelt dat omdat in de studie leefbaarheid wordt verward met normen, wordt uitgegaan van acceptabele jaargemiddelden. Een jaargemiddelde ziet er onschuldig uit (tijdens schoolvakanties wordt er bijvoorbeeld in Nederland zichtbaar minder gereden), toch zijn er dagen maar ook momenten op een dag waarop bewoners langs een snelweg beter binnen kunnen blijven en hun ramen gesloten houden. (107)**



In de Trajectnota/MER is niet alleen het jaargemiddelde onderzocht. Voor fijn stof is op grond van de geldende wetgeving, het aantal dagen waarop de 24-uur gemiddelde concentratie wordt overschreden ook in beeld gebracht.

**Inspreker stelt dat door de toename van het aantal auto's meer fijn stof en CO<sub>2</sub> zal worden uitgestoten waardoor het broeikaseffect wordt bevorderd. (124)**

Door de toename van het verkeer neemt de uitstoot van fijn stof en CO<sub>2</sub> inderdaad toe. Echter in toekomstscenario's wordt aangenomen dat auto's in de komende tijd schoner zullen worden waardoor auto's (en ook vrachtauto's) minder fijnstof en CO<sub>2</sub> zullen uitstoten. Bovendien stoten auto's in een file meer vervuiling uit dan auto's, die met een redelijke snelheid kunnen doorrijden. Verbreding van de rijkswegen leidt tot beter doorstromen van het verkeer en dus ook tot minder uitstoot en luchtverontreiniging. Dit is beter dan dat door toename van het autoverkeer nog meer files ontstaan en nog meer vervuiling wordt uitgestoten. Zo zal verbreding toch een positief effect hebben op de totale uitstoot van fijnstof en CO<sub>2</sub>.

**Insprekers zijn van mening dat de gebruikte normen voor luchtverontreiniging verouderd zijn en worden misbruikt om een groei van emissies toe te laten. (26, 170, 266, 274, 276, 301, 308, 354, 421, 431, 449)**

In de MER is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Deze grenswaarden zijn vanuit Europa vastgesteld. Ook is gerekend met de wettelijk voorgeschreven rekenmethoden. Deze maken gebruik van inschattingen van toekomstige emissies en meteo gegevens zoals opgesteld door onafhankelijke instituten als RIVM, MNP en TNO. In het MER wordt niet uitgesloten dat de luchtkwaliteit zou kunnen verslechteren op sommige plaatsen. Wel is aangetoond dat na de aanleg voldaan kan worden aan de wettelijke normen en grenswaarden.

**Inspreker merkt op dat de voorgenomen verbreding van de snelwegen leidt tot een verdubbeling van het aantal sterfgevallen door ultrafijn stof. Dit komt niet in de MER tot uitdrukking. (26, 170, 276, 301, 305, 308, 329, 421, 431, 449, 452)**

De voorgenomen wegverbreding leidt niet tot een toename van het aantal mensen dat aan hoge concentraties fijn stof en stikstofdioxide wordt blootgesteld. In het MER is ultrafijn stof niet onderzocht. Normstelling en onderzoek naar ultrafijn stof en de effecten op gezondheid zijn nog sterk in ontwikkeling.

**Inspreker merkt op dat de wegverbreding leidt tot een toename van het aantal ziektegevallen door de luchtverontreiniging. Ook dit komt niet tot uitdrukking in de MER. (26, 170, 266, 274, 276, 301, 305, 308, 329, 431, 449, 452)**

De voorgenomen wegverbreding leidt niet tot een toename van het aantal mensen dat aan hoge concentraties fijn stof en stikstofdioxide wordt blootgesteld.

**Inspreker is van mening dat er niet wordt voldaan aan de norm voor fijn stof. (31)**

Het in het MER genoemde aantal toegestane aantal overschrijdingsdagen van 35 geldt voor PM<sub>10</sub> (fijn stof). Het door inspreker genoemde aantal van 18 dagen geldt voor NO<sub>2</sub> (stikstofdioxide). Bij verdere informatie kan de site [www.vrom.nl/luchtkwaliteit](http://www.vrom.nl/luchtkwaliteit) behulpzaam zijn.

**Inspreker is van mening dat gezondheidsaspecten niet alleen beoordeeld moeten worden op algemene normen, maar ook op gezondheidskundige normen of studies. (55)**

De gehanteerde algemene normen zijn gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek. Door de wetgever worden zij representatief geacht voor de hier in het geding zijnde gezondheidsaspecten.

**Inspreker is van mening dat onafhankelijke experts van internationale naam de rapportages zouden moeten toetsen. (55)**

De Commissie MER geeft mening en advies over de rapportage. Deze commissie bestaat uit onafhankelijke experts van naam en faam.

**Inspreker stelt voor te berekenen hoeveel meer bewoners gezondheidsklachten krijgen door de ingrepen en dat af te wegen tegen het aantal minuten dat de gemiddelde automobilist in de file staat. (55)**

Van de suggestie wordt kennisgenomen.

**Inspreker geeft aan dat de normen voor luchtverontreiniging niet de gezondheid garanderen van omwonenden en geeft aan dat de enige manier om een gezonde situatie te krijgen, minder autoverkeer is. (109, 111)**

Het is juist dat de norm die voor luchtverontreiniging wordt gehanteerd geen harde grens is tussen gezonde lucht en ongezonde lucht. Hoe lager de concentraties hoe gezonder.

Onjuist is het te veronderstellen dat de lucht alleen bij minder autoverkeer schoner wordt. Dat effect kan ook worden bereikt met schonere auto's en ook het verminderen van het aantal en de omvang van files kan hieraan bijdragen.

**Inspreker wenst duidelijkheid aangaande het gezondheidsrisico voor de omwonenden. Inspreker geeft daarbij aan geen genoeg te nemen met vage schattingen en eenduidige rapportages te willen, die door onafhankelijke diensten kunnen worden getoetst. (136)**

Er moet voldaan worden aan de wettelijke normen voor NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> en SO<sub>2</sub>. Bij de vaststelling van deze normen is gezondheid in de afweging meegenomen. Deze normen worden niet overschreden na planrealisatie. De voorgenomen wegverbreding leidt niet tot een toename van het aantal mensen dat aan hoge concentraties fijn stof en stikstofdioxide wordt blootgesteld.

In het MER is gerekend met de wettelijk voorgeschreven rekenmethoden. Het luchtkwaliteitonderzoek is gedaan naar de eisen vanuit de regeling beoordeling luchtkwaliteit waarbij in het model zijn meegenomen: de verkeersintensiteiten per voertuigcategorie, afwikkeling van het verkeer, kenmerken van de weg en de omgevingskenmerken. Deze zijn allen opgenomen in luchtmodel. Inputgegevens van de modellen zijn gebaseerd op gedane metingen. Voordat modellen en rekenmethoden mogen worden toegepast ter onderbouwing van de MER, worden deze eerst goedgekeurd door de overheid. Van vage schattingen is dus zeker geen sprake.

**Inspreker geeft aan dat Brussel bezig is met een normering van fijnstof en geluid en vraagt of de weg wordt gesloten als de normering niet wordt gehaald. (138)**

Op dit moment is nog niet bekend wat het gevolg zal zijn als in Nederland op de afgesproken termijn niet overal aan de norm wordt voldaan. Het beleid is er op gericht voldoende maatregelen te nemen waardoor wel overal aan de norm zal worden voldaan.

**Inspreker is van mening dat het cumulatieve effect op fijn stof niet is meegenomen. (162)**

Voor luchtkwaliteit zijn in de achtergrondconcentraties alle grote bronnen van luchtvervuiling opgenomen, daarbij is de bijdrage van de rijkswegen opgeteld. Op deze manier is er zorg voor gedragen dat mogelijke cumulatie correct wordt weergegeven.

**Inspreker vindt het geen goede zaak dat geen rekening wordt gehouden met het leefklimaat van bewoners. Meer geluid en meer uitstoot van uitlaatgassen en fijn stof, terwijl het fileprobleem niet wordt opgelost. (217)**

De studie is er op gericht die maatregelen te nemen die het effect van de wegverbredingen op het leefklimaat van de bewoners minimaliseren of volledig compenseren. Er wordt dus wel degelijk rekening mee gehouden.

**Inspreker geeft aan behoorlijk geschrokken te zijn van het feit dat er in genoemde nota zo weinig aandacht is geschonken aan de gezondheid van de omwonenden. Inspreker geeft aan dat zoals nu met de belangen en de gezondheid van de omwonenden wordt omgesprongen in deze Trajectnota/MER een heel erg dikke onvoldoende verdient. (267)**

Er moet voldaan worden aan de wettelijke normen voor NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> en SO<sub>2</sub>. Bij de vaststelling van deze normen is gezondheid in de afweging meegenomen. Deze normen worden niet overschreden na planrealisatie. De voorgenomen wegverbreding leidt niet tot een toename van het aantal mensen dat aan hoge concentraties fijn stof en stikstofdioxide wordt blootgesteld.

**Insprekers zijn van mening dat de relatief gunstige berichten over luchtkwaliteit te wijten zijn aan de rekenmethode met veranderde parameter(s) en optimistische verwachtingen over de autonome verbetering van de luchtkwaliteit en schonere auto's. (272, 320, 397)**

Inderdaad zijn in de afgelopen jaren de aannamen en voorspellingen voor de toekomstige luchtkwaliteit veel gunstiger geworden. Deze ontwikkelingen zijn vastgesteld door onafhankelijke instituten als het RIVM en MNP. Hierin worden in de individuele onderzoeken geen nieuwe aannamen voor gedaan. In het MER is gerekend met de wettelijk voorgeschreven rekenmethoden.

**Inspreker meldt dat de toetshoogte van 1,5 best hoog is voor kinderen. (272)**

De toetsingshoogte van 1,5 m geeft een zo goed mogelijk beeld van de luchtkwaliteit op "leef" niveau.

**Inspreker stelt dat ook automobilisten door de verbreding in veel grotere mate in aanraking zullen komen met fijn stof. (274)**

Het effect van de wegverbreding op de luchtkwaliteit op de autosnelweg zelf is niet in het MER onderzocht.

**Inspreker is van mening dat een toename van de verkeerscapaciteit tot een evenredige toename van de uitstoot van (ultra)fijn stof, NO<sub>x</sub> en CO<sub>2</sub> leidt. (274)**

Naast de negatieve effecten van de wegverbredingen zijn er ook positieve effecten te verwachten door het beperken van de hoeveelheid congestie(file) in het gebied.

**Inspreker vraagt zich af waarom voorbij gegaan wordt aan de gezondheid van ons allen en in het bijzonder van onze kinderen. (292)**

Er moet voldaan worden aan de wettelijke normen voor NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> en SO<sub>2</sub>. Bij de vaststelling van deze normen is gezondheid in de afweging meegenomen. Deze normen worden niet overschreden na planrealisatie. De voorgenomen wegverbreding leidt niet tot een toename van het aantal mensen dat aan hoge concentraties fijn stof en stikstofdioxide wordt blootgesteld.

**Inspreker vindt het opmerkelijk dat het MER gebaseerd is op schattingen, modellen en rekenmethoden. Er is weinig terug te vinden van metingen. (299)**

In het MER is gerekend met de wettelijk voorgeschreven rekenmethoden. Het luchtkwaliteitonderzoek is gedaan naar de eisen vanuit de regeling beoordeling luchtkwaliteit waarbij in het model zijn meegenomen: de verkeersintensiteiten per voertuigcategorie, afwikkeling van het verkeer, kenmerken van de weg en de omgevingskenmerken. Deze zijn allen opgenomen in luchtmodel. Inputgegevens van de modellen zijn gebaseerd op gedane metingen. Voordat modellen en rekenmethoden mogen worden toegepast ter onderbouwing van de MER, worden deze eerst goedgekeurd door de overheid.

**Het MER vermeldt geen cijfers van de schade aan het leven en gezondheid van de bewoners van de door het verkeer aangetaste gebieden. Het MER moet een beeld geven van de aard en omvang van gezondheidseffecten door luchtverontreiniging. (299)**

Er moet voldaan worden aan de wettelijke normen voor NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> en SO<sub>2</sub>. Bij de vaststelling van deze normen is gezondheid in de afweging meegenomen. Deze normen worden niet overschreden na planrealisatie. De voorgenomen wegverbreding leidt niet tot een toename van het aantal mensen dat aan hoge concentraties fijn stof en stikstofdioxide wordt blootgesteld.

**Inspreker is van mening dat het MER voorbij gaat in de verschillen tussen fijn, fijner en ultrafijn stof. Het MER moet een beeld geven van de PM<sub>2,5</sub> en PM<sub>1</sub> emissie. (299, 320)**

Binnen de vigerende wet- en regelgeving aangaande Luchtkwaliteit dient PM<sub>10</sub> te worden getoetst; voor PM<sub>2.5</sub> en PM<sub>1.0</sub> bestaan (nog geen) grenswaarden en daarom hoeft hier ook niet op te worden getoetst. De voorgenomen wegverbreding leidt niet tot een toename van het aantal mensen dat aan hoge concentraties fijn stof en stikstofdioxide wordt blootgesteld.

**Inspreker is van mening dat de wegverbreding contraproductief werkt voor het terugdringen van de CO<sub>2</sub> emissie van verkeer (noodzakelijk voor het terugdringen van het broeikaseffect. (299)**

Inderdaad speelt CO<sub>2</sub> een rol bij het broeikaseffect. Klimaat is echter geen wettelijk onderdeel van een MER.

**Inspreker is van mening dat de hantering van normen onstelselmatig is. Inspreker gaat daarbij in op de nieuwe Europese norm, dubbel telling door schoner worden van voertuigen en de zeezoutcorrectie. (299)**

**Inspreker stelt dat er een toenemende neiging is bij politici om de regelgeving te verruimen in plaats van te zorgen voor goede oplossingen. (419)**

In de MER is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Deze grenswaarden zijn vanuit Europa vastgesteld. Ook is gerekend met de wettelijk voorgeschreven rekenmethoden. Het luchtkwaliteitsonderzoek is gedaan naar de eisen vanuit de regelingbeoordeling luchtkwaliteit waarbij in het model zijn meegenomen: de verkeersintensiteiten per voertuigcategorie, afwikkeling van het verkeer, kenmerken van de weg en de omgevingskenmerken. Deze zijn allen opgenomen in luchtmodel. Inputgegevens van de modellen zijn gebaseerd op gedane metingen. Voordat modellen en rekenmethoden mogen worden toegepast ter onderbouwing van de MER, worden deze eerst goedgekeurd door de overheid.

Inderdaad zijn in de afgelopen jaren de aannamen en voorspellingen voor de toekomstige luchtkwaliteit veel gunstiger geworden. Deze ontwikkelingen zijn vastgesteld door onafhankelijke instituten als het RIVM en MNP

In de MER is op basis van de best beschikbare gegevens een voorspelling gedaan van verkeer, meteo en uitstoot in de toekomst. Een keiharde garantie kan niet worden gegeven. Wel zijn de berekeningen volledig conform de wettelijke (strengere) eisen uitgevoerd op basis van gegevens over meteo en verkeersuitstoot van onafhankelijke instituten als RIVM, MNP en TNO.

Er is dan ook geen sprake van onstelselmatigheid of verruiming van regelgeving.

**Inspreker stelt dat fijn stof en voornamelijk PM<sub>2,5</sub> kankerverwekkend is en leidt tot agressief gedrag en karakterveranderingen. Per jaar sterven er ongeveer 3000 mensen in Nederland ten gevolge van acute blootstelling en 18000 mensen ten gevolge van chronische blootstelling hieraan. In Amsterdam zijn dit grosso modo 2000 mensen per jaar. Een verdubbeling van het aantal rijstroken zal ook het aantal sterfgevallen doen verdubbelen. (299)**

De voorgenomen wegverbreding leidt niet tot een toename van het aantal mensen dat aan hoge concentraties fijn stof en stikstofdioxide wordt blootgesteld. In het MER is ultrafijn stof niet onderzocht. Normstelling en onderzoek naar ultrafijn stof en de effecten op gezondheid zijn nog sterk in ontwikkeling.

**Inspreker stelt dat ultrafijn stof relatief vaak voort komt uit het verkeer en de reikwijdte van de schade vele malen verder reikt dan de gehanteerde grens van 1 kilometer. (299)**

De voorgenomen wegverbreding leidt niet tot een toename van het aantal mensen dat aan hoge concentraties fijn stof en stikstofdioxide wordt blootgesteld. In het MER is ultrafijn stof niet onderzocht. Normstelling en onderzoek naar ultrafijn stof en de effecten op gezondheid zijn nog sterk in ontwikkeling.

**In de nieuwe Europese richtlijn luchtkwaliteit is voor PM<sub>2,5</sub> een norm opgenomen, die zal worden doorvertaald naar Nederlandse wetgeving. Inspreker acht het van belang dat het Rijk met aanvullende informatie komt op dit punt. (306)**

De Europese Richtlijn 2008/50/EG bevat streefwaarden voor PM<sub>2,5</sub>. In de inmiddels door beide Kamers aangenomen wijziging van de Wet Milieubeheer ter

implementatie van deze nieuwe richtlijn is daarom opgenomen dat in de toekomst in de monitoring naast  $PM_{10}$  ook  $PM_{2,5}$  gemeten en berekend gaat worden. Zoals aangegeven in het NSL zal naar verwachting vrijwel overal in Nederland aan de resultaatverplichtingen voor  $PM_{10}$  die in de EU-richtlijn zijn opgenomen, kunnen worden voldaan. Mede omdat vele belangrijke  $PM_{10}$ -maatregelen ook  $PM_{2,5}$ -maatregelen zijn, is er vooralsnog geen aanleiding om het voorgenomen in het NSL geformuleerde beleid aan te scherpen. Op basis van metingen (en berekeningen) zal in de komende jaren het beeld van de  $PM_{2,5}$ -concentraties nauwkeuriger worden. Op basis van de nieuwe inzichten zal binnen de EU worden geëvalueerd of er reden is het bestaande beleid aan te passen. Nederland blijft daarom veel aandacht besteden aan het onderzoek naar fijn stof, juist om in de toekomst het fijn stofbeleid meer te kunnen richten op de gezondheidseffecten.

**Inspreker stelt voor schermen te voorzien van de nieuwste technologie om fijn stof en  $CO_2$  op te vangen. (312)**

In het kader van het OTB wordt gekeken naar de nieuwste technieken om de milieunadelen zoveel mogelijk te mitigeren.

**Inspreker pleit voor een aanvullend onderzoek naar de mogelijkheden om fijn stof en  $NO_2$  af te vangen omdat de overkapping geen oplossing biedt voor de uitstoot van giftige stoffen. (320)**

Het Innovatieplatform Luchtkwaliteit laat onderzoek doen naar mogelijkheden voor toepassing van technieken om de luchtkwaliteit langs autosnelwegen te verbeteren. Het afvangen of filteren van vuile stoffen (luchtbehandeling) maakt van dit programma onderdeel uit. Het onderzoeksprogramma heeft nog niet tot conclusies geleid dat langs autosnelwegen tot een (kosten)effectieve luchtbehandeling in de vorm van het afvangen of reinigen van vuile stoffen kan worden overgegaan.

**Inspreker is van mening dat het peiljaar 2018 niet correct is. (332)**

Om een zo correct mogelijk beeld van de luchtkwaliteit te geven na aanleg van een groot infrastructureel project, zoals de aanleg van de A6/A9 wordt het eerste jaar na de volledige opstelling van het project doorgerekend. Dit is het eerste jaar waarin de volledige verkeersaantrekkende werking van het project zichtbaar is. In het kader van het Ontwerp Tracébesluit zullen overigens meerdere openingsjaren worden doorgerekend.

**Inspreker is van mening dat de wijziging van de verkeersintensiteit ten onrechte niet is meegenomen. (332)**

In de TN/MER zijn in alle varianten wijzigingen van de verkeersintensiteiten meegenomen. De opmerking wordt niet gedeeld.

**Inspreker is van mening dat het onduidelijk is dat de  $NO_2$  overschrijdingen bij Schiphol kunnen worden opgelost. (332)**

Schiphol behoort niet tot het studiegebied

**Inspreker plaatst de kanttekening dat de gunstige uitkomsten voor lucht en geluid worden veroorzaakt door flankerend beleid. (333)**

Voor kennisgeving aangenomen

**Inspreker is van mening dat in het MER geen notitie is gemaakt van de toename van  $CO_2$  en fijn stof. (354)**

Aangetoond is in de MER dat aan wettelijke normen voor luchtkwaliteit kan worden voldaan. Onder deze grenswaarden stelt de wetgever geen verdere eisen. In de MER wordt niet uitgesloten dat op bepaalde locaties de luchtkwaliteit verslechtert na de aanleg. Voor fijn stof is dit berekend omdat hier wettelijke normen en grenswaarden voor zijn. Er zijn geen wettelijke normen voor CO<sub>2</sub>.

**Inspreker stelt dat de fijnstoffen toenemen en de gezondheid achteruit gaat. (390)**

De voorgenomen wegverbreding leidt niet tot een toename van het aantal mensen dat aan hoge concentraties fijn stof en stikstofdioxide wordt blootgesteld. Onjuist is het namelijk, te veronderstellen dat de lucht bij een toename van het autoverkeer per definitie minder schoon wordt. Het verminderen van het aantal en de omvang van files leidt tot een verbetering van de luchtkwaliteit.

Ook zijn in Europees verband afspraken gemaakt die er toe leiden dat de motoren van (vracht-) auto's schoner zullen worden.

**Inspreker stelt dat de verbetering van de luchtkwaliteit niet kan worden gebaseerd op de verwachting dat de motoren van auto's schoner zullen worden. (397)**

In Europees verband zijn afspraken gemaakt die er toe leiden dat de motoren van (vracht-) auto's schoner zullen worden. In de berekeningen van de luchtkwaliteit wordt van deze gemaakte afspraken uitgegaan.

**Inspreker stelt dat Milieudefensie het aantal mensen dat door deze voorgenomen verbreding getroffen wordt op circa 1,2 miljoen schat. Elk jaar sterven circa 3000 mensen vroegtijdig als gevolg van de slechte luchtkwaliteit in Nederland. Kinderen, die opgroeien langs de snelweg hebben op hun 18<sup>e</sup> levensjaar circa 7% tot 8% minder longcapaciteit (bron GGD). Verder blijkt uit onderzoek door de Universiteit Harvard dat hoe meer uitlaatgassen kinderen inademen, hoe lager hun intelligentie, geheugen en taalvaardigheid is. Kinderen uit wijken met veel luchtverontreiniging scoorden lager op intelligentietests dan kinderen uit schone wijken. Het effect van vervuilde lucht is vergelijkbaar met een moeder die gedurende de zwangerschap tien sigaretten per dag rookt. (398)**

De voorgenomen wegverbreding leidt niet tot een toename van het aantal mensen dat aan hoge concentraties fijn stof en stikstofdioxide wordt blootgesteld.

**Inspreker is van mening dat niet inzichtelijk is gemaakt hoe de luchtkwaliteit is bij verbreding en een even lange, maar bredere file. (421)**

In de MER is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Deze grenswaarden zijn vanuit Europa vastgesteld. Ook is gerekend met de wettelijk voorgeschreven rekenmethoden.

Het luchtkwaliteitonderzoek is gedaan naar de eisen vanuit de regeling beoordeling luchtkwaliteit waarbij in het model zijn meegenomen: de verkeersintensiteiten per voertuigcategorie, afwikkeling van het verkeer, kenmerken van de weg en de omgevingskenmerken. Deze zijn allen opgenomen in luchtmodel. Inputgegevens van de modellen zijn gebaseerd op gedane metingen. Voordat modellen en rekenmethoden mogen worden toegepast ter onderbouwing van de MER, worden deze eerst goedgekeurd door de overheid.

5.3.1

*DEELGEBIED 1: A9 AMSTELVEEN, OUDERKERK aan de AMSTEL*

**Insprekers zijn van mening dat de verbreding tot een onverantwoorde toename leidt van de luchtverontreiniging. (5, 26, 78, 86, 173)**

Ook onder de wettelijke grenswaarde kan er inderdaad sprake zijn van een zekere mate van overlast. In het MER is getoetst aan de wettelijke normen en grenswaarden. Uit het onderzoek blijkt dat ondanks mogelijke toenames, de concentraties onder de wettelijk gestelde normen blijven.

**Inspreker vraagt welke maatregelen getroffen worden om de overschrijding van de NO-normen bij de tunnelmonden in Amstelveen tegen te gaan? Inspreker vraagt verder om onderbouwing voor het effect van het plaatsen van schermen bij de tunnelmond. (31)**

Inderdaad zal zonder maatregelen de concentratie NO<sub>2</sub> direct buiten de tunnelmond niet aan de grenswaarde voldoen. Na de voorgestelde (scherm) maatregelen wordt echter wel voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup> voor stikstofdioxide.

Het effect van de voorgestelde schermen is doorgerekend met behulp van de voorgeschreven standaard rekenmethode 2 (TNO Pluimsnelweg) zoals voorschreven in de regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. In het kader van het OTB en TB traject wordt meer in detail gekeken naar de situatie bij de tunnelmonden en naar de maatregelen om de negatieve effecten zoveel mogelijk weg te nemen.

**Inspreker is van mening dat de concentraties zoals weergegeven op de kaartbeelden voor Amstelveen en Ouder-Amstel niet laten zien hoe de concentratie-eenheden zich verplaatsen bij verschillende weersomstandigheden (wind). Tot welke afstand krijgen woningen in Oude Dorp te maken met de uitstoot van NO<sub>2</sub> en wat zijn de maximale concentraties? (31)**

Conform de voorschreven rekenmethoden is gerekend met jaargemiddelde meteo (weerinvoeden) gegevens. De gepresenteerde concentraties zijn jaargemiddelden, gebaseerd op de jaargemiddelde meteo en verkeersgegevens. Op de concentratiekaarten zijn de gemiddelde concentraties af te lezen.

**Inspreker vindt het belangrijk dat er rekening wordt gehouden met de school Tuindorp in Ouderkerk, die binnen 600 m van de rijksweg komt. (48)**  
Met de gemeente wordt een oplossing gezocht.

**Inspreker stelt dat de Minister van VROM op grond van een advies van de Gezondheidsraad (april 2008) geen scholen binnen 300m van een rijksweg of 50m van een provinciale weg toelaat, omdat een schoolgebouw een gevoelige bestemming is. Inspreker stelt dat in Ouderkerk op 100m langs de A9 een school wordt gebouwd en dat dit dan niet kan. (51, 61, 328)**

De GGD beveelt aan om geen nieuwe scholen binnen 300m van de rijksweg te bouwen. Dit is neergelegd in het besluit gevoelige bestemmingen. Ondanks dit advies heeft de gemeente Ouderkerk aan de Amstel toch het voornemen op eigen initiatief en verantwoordelijkheid binnen 100m van de bestaande rijksweg een nieuwe school te bouwen. De gemeente dient maatregelen te nemen indien blijkt dat niet aan wetgeving op het gebied van geluid of luchtkwaliteit kan worden voldaan. Het mogen duidelijk zijn dat RWS als wegbeheerder, deze keuze van de gemeente Ouder-Amstel niet toejuicht.



**Insprekers zijn van mening dat er extra aandacht moet worden gegeven aan de luchtkwaliteit (fijn stof, stikstofdioxide) bij de nieuw te bouwen brede school (te Ouderkerk aan de Amstel) in de directe nabijheid van de A9. (50, 87, 328)**

Naar de nieuwe te bouwen brede school wordt door verschillende partijen extra onderzoek gedaan aangezien een school valt onder het Besluit Gevoelige Bestemmingen. In de afwegingen rondom de brede school zal worden ingezoomd op de directe omgeving van het plangebied.

**Inspreker is van mening dat het nog niet is bewezen dat de normen voor luchtkwaliteit worden gehaald gezien de aannames voor de ontwikkelingen op het gebied van roetfilters en technologie nog niet zijn bewezen. (51)**

In de berekeningsmethode wordt uitgegaan van de algemeen aanvaarde voorspellingen van het RIVM. Bij een nadere toelichting op de voorspellende emissie van het wegverkeer in de toekomst kan de site [www.rivm.nl](http://www.rivm.nl) behulpzaam zijn.

**Inspreker en zijn bureaus aan de zuidzijde van de A9 treffen herhaaldelijk op hun stoep gecondenseerde zwarte korreltjes aan en nemen aan dat van de A9 afkomstig is. (56)**

Bij de verbreding wordt voldaan aan de wet- en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. Bij het opstellen van deze wetgeving is rekening gehouden met de volksgezondheid. Een causaal verband tussen de korrels en het wegverkeer is vooralsnog niet aangetoond.

**Inspreker is van mening dat verbreding van de A9 onnodig grote luchtvervuiling met zich meebrengt voor risicogroepen ouderen en kinderen (in het bijzonder de toekomstige school Tuindorp en het bejaardenhuis Ronde Hoep Oost). Er is een directe link tussen uitstoot van fijn stof en gezondheidsrisico's voor deze groepen bij afstanden tot 500 m. (57)**

Bij de verbreding wordt voldaan aan de wet- en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. Bij het opstellen van deze wetgeving is rekening gehouden met de volksgezondheid. In de Trajectnota/MER is aangetoond dat de luchtkwaliteit binnen wettelijke normen blijft.

**Inspreker is van mening dat door het verwijderen van bomen tussen de A9 en zijn woning de situatie met fijn stof er slechter op wordt. (58)**

Het effect van beplanting op de lokale luchtkwaliteit (zowel positief als negatief) is niet volledig duidelijk. Mogelijk heeft beplanting een positieve invloed door het afvangen van fijn stof. Ook kan beplanting bijdragen aan hogere concentraties dicht bij de weg. In de wettelijk voorgeschreven rekenmethode voor rijkswegen is beplanting rondom de weg niet opgenomen.

Op dit moment worden praktijkonderzoeken uitgevoerd naar dit onderwerp. Deze resultaten zijn echter nog niet beschikbaar voor deze studie.

**Inspreker stelt dat er in de TN/MER geen onderscheid is gemaakt tussen de luchtkwaliteit in Ouderkerk aan de Amstel en Duivendrecht. Dit maakt het moeilijk om de effecten van de wegbreidingen op elk dorp apart te bepalen. (278)**

Bij het beoordelen van luchtkwaliteit is sprake van een achtergrondwaarde, die voor een groter gebied geldt en het effect van de rijksweg dat lokaal invloed heeft. De achtergrondwaarde is een gegeven dat bij de berekeningen wordt aangehouden. Deze achtergrondwaarde volgt uit metingen. De achtergrondwaarde wordt elk jaar bijgesteld. De lokale waarde ten gevolge van de rijksweg wordt berekend. Dit leidt tot concentratieprofielen rond een rijksweg. De luchtkwaliteit ter hoogte van Ouderkerk aan de Amstel en Duivendrecht zal anders zijn. Dit is het gevolg van het verschil in achtergrondwaarde en het feit of de beschouwde locatie dicht bij de rijksweg ligt en dus binnen het berekende concentratieprofiel liggen. Achtergrondwaarden en concentratieprofielen zijn te vinden in het luchtonderzoek dat onderlegger is van de Trajectnota/MER.

**Inspreker geeft aan dat door de verbreding van de A9 bij Ouderkerk het verkeer verhoudingsgewijs meer zal toenemen dan de capaciteit. Toch wordt gesteld dat door de maatregelen de files af zullen nemen en dat de situatie ten opzichte van luchtkwaliteit en geluid niet zal verslechteren. Tijdens de informatieavond bleek uit het verhaal van de GGD dat de situatie er niet beter op wordt. Inspreker plaatst vraagtekens bij die aanname. Hij meent dan ook dat de situatie voor hem verslechtert. Er wordt eenzijdig ingestoken op de wens om de weg te verbreden, teneinde de infrastructuur voor het doorgaand verkeer te verbeteren zonder daarbij afdoende rekenschap te geven aan de milieubelangen in het algemeen en het woon- en leefklimaat van de inspreker in het bijzonder. (286)**

Door het aanleggen van meer rijstroken kan het verkeer beter doorrijden waardoor de uitstoot per auto vermindert. Tegelijkertijd mag worden verwacht dat de auto's in de toekomst schoner worden. Ook neemt de Nederlandse Regering maatregelen om Nederland breed de gemiddelde luchtkwaliteit (achtergrondwaarde) te verbeteren. Beter doorrijden van het verkeer plus schoner worden van auto's plus het verbeteren van de gemiddelde luchtkwaliteit in Nederland maken tezamen dat de hoeveelheid verkeer kan toenemen en toch sprake zal zijn van verbetering van de luchtkwaliteit en voldoen aan de normen.

**Inspreker wijst op de nieuwe school in Ouderkerk en vraagt zich af of kinderen met maskers op buiten moeten spelen. (227)**

Bij de verbreding moet worden voldaan aan de regels en wetgeving op het gebied van luchtkwaliteit. Deze regels en wetten zijn mede gebaseerd op het belang van de volksgezondheid. Maskers zijn dan ook niet nodig.

Daarnaast moet gesteld worden dat de gemeente Ouder-Amstel het besluit heeft genomen om een school dichtbij een bestaande autosnelweg te bouwen.

**Inspreker eist dat er voldoende garanties zijn dat de landbouwbedrijven, die nabij de A9 liggen geen hinder ondervinden van de uitstoot van vervuilende stoffen en geluid. In het kader van de volksgezondheid is er een strenge controle op schadelijke stoffen in melk en het vlees. (288, 291)**

Voor luchtverontreiniging en geluidsoverlast gelden strenge en strikte regels, die zijn vastgelegd in wetgeving. Bij de uitbreiding van de rijksweg moet aan deze regels worden voldaan. Bij het opstellen van deze regels heeft de wetgever rekening gehouden met de volksgezondheid.

**Inspreker is van mening dat er onvoldoende rekening is gehouden met filevorming en de gevolgen voor de luchtkwaliteit bij de wisselstrook ter hoogte van Ouderkerk aan de Amstel. (328, 415)**

Naast de negatieve effecten van de wegverbredingen, zijn er ook positieve effecten te verwachten door het beperken van de hoeveelheid congestie(file) in het gebied. De filelocaties zijn in beeld gebracht op basis van de I/C-verhouding (intensiteit-/capaciteitverhouding). Bij filelocaties is gekeken naar het aantal en de ernst van de files. De ernst van de files is uitgedrukt in de I/C-verhouding en is een maat voor de afwikkeling op wegniveau. Een I/C-verhouding onder de 0,70 geeft aan dat de verkeersafwikkeling ongehinderd is. Een I/C-verhouding tussen de 0,70 en 0,85 is een indicatie voor vertraging en oponthoud. Een I/C groter dan 0,85 geeft aan dat er op die wegvakken structurele congestie is te verwachten. Indien de I/C-verhouding groter dan 1 is, is sprake van een overbelast wegvak. Zowel het aantal filelocaties als ernst van de file is geanalyseerd.

Uit deze berekeningen is gebleken dat in de nieuwe situatie geen aanzienlijke filevorming optreedt.

**Inspreker stelt dat na verbreding de luchtkwaliteit in het Amsterdamse Bos niet meer aan de wettelijke normen zal voldoen. (348)**

De uitgevoerde analyses bevestigen deze mening niet.

**Inspreker is van mening dat het niet lijkt te kloppen wanneer wordt aangegeven dat de verbreding van de weg op 5 meter van de zuidkant van de A9 bij Ouderkerk aan de Amstel geen gevolgen heeft voor de concentratie NO<sub>2</sub> aldaar. (407)**

Voor NO<sub>2</sub> was ten tijde van de Trajectnota/MER de afstand van de rand van de weg waarop getoetst moet worden 5 meter. Op andere afstanden dan 5 meter is niet getoetst. Omdat alleen bij de Stroomlijnalternatieven en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief aan de zuidkant wordt verbreed (waardoor de rand van de weg naar het zuiden verschuift) neemt op de toetsafstand van 5 meter de concentratie aan de zuidkant niet toe bij deze alternatieven. Overigens is in de regelgeving de toetsafstand inmiddels verruimd naar 10 m.

**Inspreker verwacht dat de effecten van betere doorstroming en meer verkeer elkaar opheffen. In het MER is aangegeven dat de luchtkwaliteit bij Ouderkerk verslechtert. (407)**

In de Trajectnota/MER is op basis van de best beschikbare gegevens een voorspelling gedaan van verkeer, meteo en uitstoot in de toekomst. De berekeningen zijn volledig conform de wettelijke (strengere) eisen uitgevoerd op basis van gegevens over meteo en verkeersuitstoot van onafhankelijke instituten als RIVM, MNP en TNO.

**Inspreker vraagt zich af of bij het beoordelen van de noodzaak tot maatregelen om te voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit en geluidsoverlast voldoende rekening wordt gehouden met filevorming. (415)**

Bij het beoordelen van de mate van luchtverontreiniging en de mate van geluidsoverlast wordt gebruik gemaakt van voorspellingen van de hoeveelheid verkeer, die in 2020 verwacht worden. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de gemiddelde snelheid van dat verkeer. Aantallen auto's en hun snelheid zijn input voor modellen waarmee luchtverontreiniging en geluidsoverlast worden voorspeld. Vervolgens wordt met deze modellen ook bepaald of er maatregelen nodig zijn en

als dat het geval wordt het effect van deze maatregelen doorgerekend. Hierbij moet altijd aan de regels en wetgeving op het gebied van luchtkwaliteit en geluid worden voldaan.

**Inspreker is van mening dat Ouderkerk aan de Amstel wordt belast met de uitstoot van de tunnel in Amstelveen. (425)**

Bij het opstellen van het Ontwerp Tracébesluit zal de exacte situering van tunnels nog nader bekeken kunnen worden. In het kader van de MER is aangetoond dat aanleg van de tunnel mogelijk is zonder overschrijdingen van de wettelijke normen. In de MER wordt echter niet uitgesloten dat op bepaalde locaties de luchtkwaliteit kan verslechteren na aanleg. In het Ontwerp Tracébesluit zal in meer detail worden gekeken naar maatregelen om de luchtkwaliteit nabij de tunnelmonden zo goed mogelijk te doen zijn.

**Met betrekking tot de oostelijke tunnelmond maakt de inspreker zich zorgen over de luchtkwaliteit. Inspreker geeft aan in overleg te willen treden over de mogelijkheden om te komen tot een gedragen oplossing. (458)**

In het kader van het Ontwerp Tracébesluit zal aanvullend en diepgaand luchtonderzoek worden gedaan. Daarbij zal ook nadrukkelijk naar oplossingen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit rond de tunnelmonden worden gezocht.

5.3.2

*DEELGEBIED 2: A9 AMSTERDAM ZUID-OOST*

**Inspreker vraagt waarom er ook niet aan de oostzijde ter hoogte van de wijk Kantershof een scherm of glazen overkapping bij de tunnelmond wordt geplaatst ten behoeve van de luchtkwaliteit? (104)**

In dit stadium van de planprocedure heeft nog geen optimalisering van de mogelijke maatregelen voor luchtkwaliteit plaatsgevonden. De optie van extra schermen ter hoogte van de Kantershof zou in het (O)TB onderzoek kunnen worden meegenomen. Overigens worden maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit bij de tunnelmonden in de loop van 2009 bepaald door middel van een windtunnelonderzoek.

**Inspreker vraagt hoe de vervuilingtoename bij de tunnelmonden wordt opgevangen. (107, 109, 111)**

In de modelberekeningen is uitgegaan van het afzuigen van lucht uit de tunnel en uitstoot van deze afgezogen lucht door middel van schoorstenen aangevuld met luchtschermen op een beperkt aantal locaties. De schoorstenen zullen een dergelijke hoogte moeten hebben dat deze op leefniveau geen significante bijdrage meer hebben aan de concentraties. Voorgestelde maatregelen zijn doorgerekend met het luchtmodel, uit deze berekeningen is gebleken dat de maatregelen voldoende waren om de luchtkwaliteit ter plaatse van de overschrijding binnen de wettelijke grenswaarden te krijgen. Overigens worden maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit bij de tunnelmonden in de loop van 2009 nader bepaald door middel van een windtunnelonderzoek.

In de vervolgfase wordt een windtunnelonderzoek uitgevoerd om het effect van diverse oplossingen voor het voorkomen van hoge concentraties bij de tunnelmonden in beeld te brengen.

**Inspreker is van mening dat de tunnelmond bij Huntum naar het oosten verplaatst moet worden. (108)**

Bij Huntum is geen tunnelmond in de tunnelbuizen van de hoofdrijbanen gesitueerd. Ten behoeve van de toe- en afrit naar en vanaf de Gooiseweg worden sleuven in het dak van de parallelbuizen gemaakt. De lengte van deze sleuven is teruggebracht tot 270 meter ten weerszijden van de Gooiseweg. Daardoor is de tunnel ter hoogte van Huntum in het nieuwe ontwerp geheel gesloten. Aan dit verzoek is daardoor voldaan.

**Insprekers zijn van mening dat onvoldoende inzichtelijk is gemaakt hoe de lucht uit de tunnelmonden en schoorstenen wordt gezuiverd. De effectiviteit van de maatregel (scherm) bij de tunnelmond is niet onderbouwd. (108, 271, 281, 283, 419, 437)**

In het MER is (nog) niet uitgegaan van zuivering van de afgezogen lucht uit de tunnels. In de modelberekeningen is uitgegaan van uitstoot van de afgezogen lucht doormiddel van schoorstenen aangevuld met luchtschermen op een beperkt aantal locaties. De schoorstenen zullen een dergelijke hoogte moeten hebben dat deze op leefniveau geen significante bijdrage meer hebben aan de concentraties. Voorgestelde maatregelen zijn doorgerekend met het luchtmodel, uit deze berekeningen is gebleken dat de maatregelen voldoende waren om de luchtkwaliteit ter plaatse van de overschrijding binnen de wettelijke grenswaarden te krijgen.

In de vervolgfase wordt een windtunnelonderzoek uitgevoerd om het effect van diverse oplossingen voor het voorkomen van hoge concentraties bij de tunnelmonden in beeld te brengen.

**Insprekers zijn van mening dat het effect van het kappen van bomen in het Bijlmerpark op de luchtkwaliteit niet is meegenomen in het MER. (108, 271)**

Het effect van beplanting op de lokale luchtkwaliteit (zowel positief als negatief) is niet volledig duidelijk. Mogelijk heeft beplanting een positieve invloed door het afvangen van fijn stof. Ook kan beplanting bijdragen aan hogere concentraties dicht bij de weg. In de wettelijk voorgeschreven rekenmethode voor rijkswegen is beplanting rondom de weg niet opgenomen.

Op dit moment worden praktijkonderzoeken uitgevoerd naar de invloed van bomen op luchtkwaliteit. Deze resultaten zijn echter nog niet beschikbaar voor deze studie.

**Inspreker stelt voor om de tunnel 40 tot 50 meter verder op te schuiven richting knooppunt Diemen, zodat niemand last heeft van de instroom en uitstroom van het tunneldeel. (136)**

Randvoorwaarde die hierbij van belang is, is dat wordt voldaan aan de Europese richtlijn die stelt dat in een tunnel en binnen een afstand tot 10 seconden rijtijd buiten een tunnel geen op – en afritten mogen worden gerealiseerd. Daardoor is het in feite niet mogelijk om de tunnel naar het oosten toe te verlengen. In dit stadium van de planprocedure heeft overigens nog geen optimalisering van de mogelijke maatregelen voor luchtkwaliteit plaatsgevonden. De maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit bij de tunnelmonden worden in de loop van 2009 bepaald door middel van een windtunnelonderzoek.

**Inspreker stelt dat er ter plaatse van de woningen van Nellestein geen bescherming voor luchtverontreiniging wordt aangebracht. Voor het**

**kruispunt Langbroekdreef / A9 is het essentieel dat dergelijke maatregelen worden getroffen. (165)**

Langs grote gedeelten van de Gaasperdammerweg worden ofwel geluidsschermen of zelfs een tunnelconstructie aangelegd. Dit geldt ook ter hoogte van Nellestein. Een verdere afweging wordt in het Ontwerp Tracébesluit gemaakt. Belangrijk is dat met het huidige scherm voorstel zowel voor luchtkwaliteit als voor geluid aan de wettelijke normen wordt voldaan.

**Inspreker is van mening dat je tunnel in- en uitgangen met een gezond verstand niet in een bewoond gebied plaatst en vreest dat er ook rond de tunneluitgangen woningbouw plaats zal gaan vinden. (209)**

De tunnelwet en aanvullende regelgeving staat in- en uitvoegen in een tunnel niet toe. Om die redenen blijkt het niet mogelijk te zijn om de tunnel verder door te laten lopen tot voorbij de Gaasp.

Bij de tunnelmonden kan het zijn dat er zonder maatregelen een overschrijding plaatsvindt van de wettelijke normen. Daarom worden op die locaties schermen geplaatst, zodat deze overschrijding niet optreedt.

**Inspreker stelt dat een ingang ter hoogte van het AMC en uitgang bij afslag S113 en de nodige geluidsschermen en milieutechnische maatregelen altijd nog beter is dan een uitgang bij de S112. (209)**

Waarschijnlijk is hier sprake van een misverstand. De tunnel loopt vanaf de Spoorlijn Amsterdam – Utrecht tot voorbij de aansluiting S113. Ter hoogte van de S112 komen er sleuven in het dak van de parallelle tunnelbuizen voor de toe- en afrit naar en vanaf de S112 Gooiseweg. De tunnelbuizen van de hoofdrijbaan blijven hier gesloten en in de parallelbuizen blijft het dak boven de rijstroken van en naar de S111 ook gesloten.

**Inspreker is van mening dat de verbreding haaks staat op de verbetering van de luchtkwaliteit nagestreefd door de gemeente Amsterdam. De luchtkwaliteit in de stad is boven het wettelijk niveau en met de verbreding zal de wettelijke norm in de toekomst niet gehaald worden. (266)**

In de MER is getoetst aan de wettelijke normen en grenswaarden, met behulp van beperkte maatregelen, zoals beschreven in de MER worden deze gehaald. Ook de gevolgen op de wegen in Amsterdam zijn meegenomen in het onderzoek.

**Inspreker geeft aan dat geen rekening is gehouden met het feit dat er kortgeleden in de directe nabijheid van Huntum 8000 bomen zijn gekapt en dat er maar 500 terugkomen. (267, 292)**

Het effect van beplanting op de lokale luchtkwaliteit (zowel positief als negatief) is niet volledig duidelijk. Mogelijk heeft beplanting een positieve invloed door het afvangen van fijn stof. Ook kan beplanting bijdragen aan hogere concentraties dicht bij de weg. In de wettelijk voorgeschreven rekenmethode voor rijkswegen is beplanting rondom de weg niet opgenomen.

Op dit moment worden praktijkonderzoeken uitgevoerd naar de invloed van bomen op luchtkwaliteit. Deze resultaten zijn echter nog niet beschikbaar voor deze studie.

**Inspreker geeft aan dat het van belang is gedetailleerd inzicht te verkrijgen in de gevolgen voor de luchtkwaliteit op zijn terrein. (283)**

In de OTB fase zal in overleg met het AMC worden nagegaan op welke wijze dit inzicht zo adequaat mogelijk kan worden verschaft.

**Inspreker is van mening dat de luchtkwaliteit onvoldoende en niet gedetailleerd genoeg is onderzocht, met het oog op de milieuruimte voor het AMC. (283)**

Het luchtkwaliteitsonderzoek is gedaan naar de eisen vanuit de regelingbeoordeling luchtkwaliteit. Waarbij inderdaad in het model zijn meegenomen: de verkeersintensiteiten per voertuigcategorie, afwikkeling van het verkeer, kenmerken van de weg en de omgevingskenmerken. Deze zijn allen opgenomen in luchtmodel.

**Inspreker stelt dat de gebruikte normen voor luchtverontreiniging verouderd zijn en stelt dat als de lucht van ca. 160.000 auto's per etmaal ongefilterd door de schoortenen van de tunnels in de Gaasperdammerweg komt, dit een zeer negatieve invloed voor de bewoners rond de Gaasperdammerweg heeft. (295)**

In de MER is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Deze grenswaarden zijn vanuit Europa vastgesteld. Ook is gerekend met de wettelijk voorgeschreven rekenmethoden. Deze maken gebruik van inschattingen van toekomstige emissies en meteo gegevens zoals opgesteld door onafhankelijke instituten als RIVM, MNP en TNO. In het MER wordt niet uitgesloten dat de luchtkwaliteit zou kunnen verslechteren op sommige plaatsen zoals rond de tunnelmonden. Wel is aangetoond dat na de aanleg voldaan kan worden aan de wettelijke normen en grenswaarden en ook, dat de voorgenomen wegverbreding niet leidt tot een toename van het aantal mensen dat aan hoge concentraties fijn stof en stikstofdioxide wordt blootgesteld.

**Inspreker is van mening dat de toegenomen luchtvervuiling aan het begin en aan het einde of halverwege de tunnel de omgeving ingestoten zal worden. (413)**

In het MER is (nog) niet uitgegaan van zuivering van de afgezogen lucht uit de tunnels. In de modelberekeningen is uitgegaan van uitstoot van de afgezogen lucht doormiddel van schoorstenen. Deze zullen een dergelijke hoogte moeten hebben dat deze op leefniveau geen significante bijdrage meer hebben aan de concentraties. In dit stadium van de planprocedure heeft nog geen optimalisering van de mogelijke maatregelen voor luchtkwaliteit plaatsgevonden. Deze optimalisatie vindt plaats in de (O)TB fase.

**Inspreker is, gezien het advies van de Gezondheidsraad 'Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit' van 24 april 2008, van mening dat aanvullend luchtonderzoek van belang is, met name omdat in geval van verbreding van de Gaasperdammerweg de dichtstbijzijnde woningen van Nieuw Kempering op minder dan 25 meter van de snelweg liggen. (437)**

In het kader van het Ontwerp Tracébesluit zal opnieuw luchtonderzoek worden gedaan.

De dichtstbijzijnde woningen van Nieuw Kempering komen weliswaar op 26,5 meter van de snelweg te liggen, maar de snelweg is hier in een tunnel gelegen waardoor de luchtkwaliteit te plaatse sterk verbeterd.

**Inspreker merkt op dat in de MER-studie niet is berekend wat de maatschappelijke kosten zijn van de nadelige gezondheidseffecten voor de omwonenden. Het is opvallend dat de arbeidsomstandighedenwet werknemers beter beschermt tegen nadelige gezondheidseffecten en dat**

**de overheid het zeer normaal vindt dat het bedrijfsleven zeer hoge investeringen doet ter voorkoming van gezondheidsschade (bijvoorbeeld € 300 miljoen voor het tegengaan van dieselmotoremissies) maar dat diezelfde overheid zelf vaak bezuinigt op maatregelen ter bescherming van de gezondheid van omwonenden van snelwegen. (437)**

Er moet voldaan worden aan de wettelijke normen voor NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> en SO<sub>2</sub>. Bij de vaststelling van deze normen is gezondheid in de afweging meegenomen. Deze normen worden niet overschreden na planrealisatie. De voorgenomen wegverbreding leidt niet tot een toename van het aantal mensen dat aan hoge concentraties fijn stof en stikstofdioxide wordt blootgesteld.

**Inspreker geeft aan dat in de MER niet een duidelijk beeld wordt geschetst hoe de ventilatieschachten er uit komen te zien, de hoogte daarvan en de gevolgen van de uitworp van de verontreinigde lucht op de nabij gelegen bebouwing en eventuele geluidsoverlast van deze schachten in de omgeving. (437)**

In een Trajectnota/MER dient te worden aangegeven of een probleem oplosbaar is. Om die redenen is in de Trajectnota/MER alleen een variant met ventilatieschachten en een kort luchtscherp aan de westzijde van de tunnel gepresenteerd. In het onderzoek voor het Ontwerp Tracébesluit zullen meerdere varianten worden onderzocht en zal de tunnel ook worden nagebouwd om in een windtunnel de exacte effecten van verschillende maatregelen vast te kunnen stellen. Op grond van dat onderzoek moet blijken wat de beste maatregel is.

### 5.3.3

*DEELGEBIED 3: A10 oost en A1 DUIVENDRECHT, DIEMEN, OOST/WGR.MEER*

**Inspreker geeft aan dat de gemeente het Voorlandpad gaat verbreden en het gebruik intensiveren. Dit is niet meegenomen bij de metingen en rapportages. (5)**

Autonome ontwikkelingen in de directe omgeving van de rijkswegen zijn voor zover bekend meegenomen in de berekeningen. In metingen zullen deze ontwikkelingen uiteraard pas na de aanleg zijn terug te zien.

**Inspreker stelt dat bij de berekeningen van de luchtkwaliteit is uitgegaan van de veronderstelling dat "de wind in alle richtingen even hard waait". Inspreker stelt dat ter hoogte van Diemen westenwind vaker voorkomt dan wind uit andere richtingen. (66)**

Conform de daartoe geldende voorschriften wordt bij de berekeningen van luchtkwaliteit uitgegaan van meteorologische gegevens als verstrekt door het KNMI. Het gaat dan om windrichting, windsnelheid, bewolking, neerslag en temperatuur. Deze gegevens zijn locatie- afhankelijk. De veronderstelling dat in de luchtberekeningen de wind in alle richtingen even hard waait is dus onjuist.

**Inspreker stelt dat door de verbreding bij het Stroomlijnalternatief twee knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit ontstaan te weten: bij het railviaduct onder knooppunt Watergraafsmeer en langs de A1 bij Diemen. In beide gevallen wordt de grenswaarde van 40 microgram per kubieke meter overschreden. Inspreker stelt dat de GGD voor al dan niet schadelijk zijn voor de gezondheid een norm van 10 microgram per kubieke meter hanteert.**



**Boven deze norm zouden volgens de GGD hart- en vaataandoeningen vaker kunnen voorkomen. Inspreker pleit voor 80 km/uur om de effecten op de luchtkwaliteit te beperken. (66)**

In het Stroomlijnalternatief worden maatregelen voorzien die er toe leiden dat op beide knelpuntlocaties de wettelijke normen voor stikstofdioxide en fijn stof van 40 microgram/m<sup>3</sup> niet worden overschreden. Deze norm is in overeenstemming met de internationale richtlijn voor de luchtkwaliteit. Als voor gemeente Diemen toch gekeken wordt naar de lagere concentratieklassen (bijvoorbeeld onder de 28 microgram/m<sup>3</sup>) dan betekent het Stroomlijnalternatief ofwel geen verslechtering (dit geldt voor fijn stof) ofwel een verbetering (dit geldt voor stikstofdioxide) ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

**Inspreker woonachtig in Park de Meer is van mening dat de uitstoot van CO<sub>2</sub> tot nadelige gezondheidseffecten leidt. (90)**

Het broeikasgas CO<sub>2</sub> heeft geen enkele negatieve invloed op gezondheid van de mens. De mens ademt immers zelf CO<sub>2</sub> uit. De in de MER onderzochte stoffen NO<sub>2</sub> en PM10 mogelijk wel. Na toetsing is voor beide stoffen echter geen overschrijding van de wettelijke normen gevonden.

**Inspreker meldt dat op de informatieavond is gezegd dat er geen keiharde garantie kan worden gegeven dat de luchtkwaliteit in orde zal zijn. (129)**

In de MER is op basis van de best beschikbare gegevens een voorspelling gedaan van verkeer, meteo en uitstoot in de toekomst. De berekeningen zijn volledig conform de wettelijke (strengere) eisen uitgevoerd. Op basis van gegevens over meteo en verkeersuitstoot van onafhankelijke instituten als RIVM, MNP en TNO.

**Inspreker pleit voor metingen van fijnstof in Diemen Noord. (158)**

Binnen het project worden op dit moment geen metingen op locatie voorzien. Het is niet zo dat bij luchtberekeningen geen gebruik wordt gemaakt van metingen. Op een aantal plaatsen in en rond Amsterdam wordt de luchtkwaliteit gemeten. Dit leidt tot het vaststellen van een achtergrondwaarde. Deze achtergrondwaarde wordt elk jaar op grond van de nieuwste metingen herzien. De achtergrondwaarde is weer input voor de te maken luchtberekeningen.

**Inspreker is van mening dat de dubbele bomenrij langs de A1 (Diemen) voor een natuurlijk filtersysteem zorgt en een deel van de fijn stof afvangt. In de verbredingsplannen sneuvelen beide bomenrijen. (320)**

Het effect van beplanting op de lokale luchtkwaliteit (zowel positief als negatief) is niet volledig duidelijk. Mogelijk heeft beplanting een positieve invloed door het afvangen van fijn stof. Ook kan beplanting bijdragen aan hogere concentraties dicht bij de weg. In de wettelijk voorgeschreven rekenmethode voor rijkswegen is beplanting rondom de weg niet opgenomen.

Op dit moment worden praktijkonderzoeken uitgevoerd naar dit onderwerp. Deze resultaten zijn echter nog niet beschikbaar voor deze studie.

**Inspreker stelt dat de woningen in de wijk Diemen Noord nu binnen de 300 meter grens ten oosten van de A1 door de verbreding nog dicht bij de A1 komen te liggen. (320)**

De voorgenomen wegverbreding leidt niet tot een toename van het aantal mensen dat aan hoge concentraties fijn stof en stikstofdioxide wordt blootgesteld. Dat geldt ook voor de door inspreker genoemde omgeving.

**Inspreker stelt dat de luchtkwaliteit in Diemen eerst beter zal moeten worden voordat de wegen verder kunnen worden verbreed. (320)**

Indien de uitbreiding van de autosnelweg leidt tot overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide, zullen maatregelen worden getroffen om de concentraties te brengen tot onder de grenswaarde.

**Inspreker is woonachtig in Diemen en is tegen de verbreding als er geen maatregelen komen om de luchtvervuiling tegen te gaan. Zijn vrouw heeft last van astma. (395)**

Aangetoond is in de MER dat aan wettelijke normen voor luchtkwaliteit kan worden voldaan. Onder deze grenswaarden stelt de wetgever geen verdere eisen. In de MER wordt niet uitgesloten dat op bepaalde locaties de luchtkwaliteit verslechtert na de aanleg.

**Inspreker stelt dat in het MER wordt uitgegaan van flankerende maatregelen als de invoering van een milieuzone in Amsterdam, waarvan het in het geheel niet zeker is dat ze uitgevoerd worden. (397)**

In het MER is uitgegaan van de achtergrondconcentraties in 2018 die het gevolg zijn van het beleidsscenario dat veronderstelt dat er in 2018 op nationaal, regionaal en lokaal niveau maatregelen zijn genomen om te voldoen aan de taakstelling op het gebied van luchtkwaliteit. Indien bepaalde flankerende maatregelen, zoals de milieuzone Amsterdam, uiteindelijk niet worden uitgevoerd, dan dienen daar andere maatregelen voor in de plaats te komen zodat Nederland kan voldoen aan de door Europa gestelde normen. Dit is niet vrijblijvend.

**Inspreker is van mening dat de verbreding bij Diemen leidt tot verdere verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit is onaanvaardbaar. (398)**

Aangetoond is in de MER dat aan wettelijke normen voor luchtkwaliteit kan worden voldaan. Onder deze grenswaarden stelt de wetgever geen verdere eisen. In de MER wordt niet uitgesloten dat op bepaalde locaties de luchtkwaliteit verslechtert na de aanleg.

**Inspreker is van mening dat zijn leefmilieu wordt bedreigd door de extra luchtvervuiling als gevolg van het extra verkeer. (426)**

In de MER wordt niet uitgesloten dat op bepaalde locaties de luchtkwaliteit kan verslechteren na aanleg, er wordt echter wel voldaan aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit.

**Bij de beoordeling van luchtkwaliteit stelt inspreker dat rekening gehouden moet worden met de gecumuleerde luchtverontreiniging van alle wegen in het studiegebied. Tevens ziet inspreker graag dat aandacht besteed wordt aan PM<sub>2,5</sub>. (456)**

De Europese Richtlijn (richtlijn 2008/50/EG) bevat streefwaarden voor PM<sub>2,5</sub>. In de inmiddels door beide Kamers aangenomen wijziging van de Wet milieubeheer ter implementatie van deze nieuwe richtlijn is daarom opgenomen dat in de toekomst in de monitoring naast PM<sub>10</sub> ook PM<sub>2,5</sub> gemeten en berekend gaat worden. Zoals aangegeven in het NSL zal naar verwachting vrijwel overal in Nederland aan de resultaatverplichtingen voor PM<sub>10</sub>, die in de nieuwe.

EU-richtlijn zijn opgenomen, kunnen worden voldaan. Mede omdat vele belangrijke PM<sub>10</sub>-maatregelen ook PM<sub>2,5</sub>-maatregelen zijn, is er vooralsnog geen aanleiding om het voorgenomen beleid dat in het NSL is geformuleerd aan te scherpen. Op basis van metingen (en berekeningen) zal in de komende jaren het beeld van de PM<sub>2,5</sub>-concentraties meer nauwkeurig worden. Op basis van de nieuwe inzichten zal binnen de EU worden geëvalueerd of er reden is het bestaande beleid aan te passen. Nederland blijft daarom veel aandacht besteden aan het onderzoek naar fijn stof, juist om in de toekomst het fijnstof-beleid meer te kunnen richten op de gezondheidseffecten.

**Inspreker stelt dat het leefklimaat (luchtkwaliteit en geluidsoverlast) in de wijken Buitenlust en Spoorzicht in de gemeente Diemen slechter wordt en nog verder onder druk komt te staan door de verbreding van de rijksweg en toename van het treinverkeer. (276)**

De voorgenomen wegverbreding leidt niet tot een toename van het aantal mensen dat aan hoge concentraties fijn stof en stikstofdioxide wordt blootgesteld. Dat geldt ook voor de door inspreker genoemde wijken. Daarnaast is tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de gemeente Diemen afgesproken dat de verbreding van de rijksweg niet mag leiden tot meer geluid. Om een toename te voorkomen worden geluidmaatregelen getroffen zoals geluidreducerend asfalt en geluidschermen. Daarmee dient het geluidniveau teruggebracht te worden tot het niveau in 2008. Voor de reductie van het geluid langs het spoor Weesp – Amsterdam bereidt de gemeente Diemen een subsidie aanvraag voor bij het Ministerie van VROM. Deze aanvraag moet leiden tot extra geluidmaatregelen langs het spoor.

5.3.4 *DEELGEBIED 4: A1 MUIDEN, WEESP*

Geen specifieke reacties ontvangen.

5.3.5 *DEELGEBIED 5: A6 MUIDERBERG, ALMERE*

**Insprekers uiten de zorg over de fijn stofoverlast in Muiderberg. (29, 91, 94, 95, 147, 148, 218, 339)**

Voor luchtkwaliteit is getoetst aan de wettelijke normen. Er zijn geen overschrijdingen gevonden.

**Inspreker vraagt om opheldering over het niet terug kunnen zien van de verslechtering van de luchtkwaliteit in Muiderberg in de cijfers. (95)**

Voor de hele gemeente (dus Muiden en Muiderberg) is het aantal adressen berekend dat binnen bepaalde concentratieklassen ligt. Bij wegverbreding en verschuiving van de A1 naar het zuiden verbetert de luchtkwaliteit in Muiden. De luchtkwaliteit in Muiderberg verslechtert. Het aantal adressen waar de luchtkwaliteit verbetert is groter dan het aantal adressen waar de luchtkwaliteit verslechtert. In totaal verbetert de luchtkwaliteit in de gemeente en deze cijfers staan weergegeven in het MER. Op de afbeelding opgenomen in het MER met de concentratiecontouren bij Muiderberg is de verslechtering wel te zien. Er vindt echter geen overschrijding van de wettelijke normen plaats.

**Inspreker is van mening dat er uit een eerder onderzoek blijkt dat er te veel fijn stof in Muiderberg is. De huisartsen krijgen meer klachten van bewoners door de hoeveelheid fijn stof. (113)**

In het luchtonderzoek voor de MER is getoetst aan de wettelijke normen voor fijn stof (PM10). Deze worden niet overschreden.

**Inspreker pleit voor een maximumsnelheid van 100 km/uur respectievelijk 80 km/uur op de parallelweg om de uitstoot van fijn stof en geluid te beperken. (233, 238, 279)**

Uit de analyses ten aanzien van de luchtkwaliteit na verbreding van de A6 blijkt dat er op dit punt geen problemen te verwachten zijn. Een snelheidsbeperking is dan ook niet nodig.

**Inspreker is van mening dat in buurtschap Hakkelaarsbrug het luchtkwaliteitsniveau de wettelijke normen overschrijdt. (312)**

Aangetoond is in de MER dat bij wegverbreding aan wettelijke normen voor luchtkwaliteit kan worden voldaan. Onder deze grenswaarden stelt de wetgever geen verdere eisen. In de MER wordt niet uitgesloten dat op bepaalde locaties de luchtkwaliteit verslechtert na de aanleg.

#### 5.4 Geluid

**Een groot aantal insprekers geeft aan dat maatregelen voor de reductie van de geluidbelasting moeten worden getroffen of hebben vragen over de in de Trajectnota/MER opgenomen maatregelen.**

*Zonder specifiek op de verschillende locaties in te gaan, wordt hieronder toegelicht op welke wijze er met geluidreducerende maatregelen in het MER en tijdens de fase van het Ontwerp Tracébesluit wordt omgegaan.*

Bij de verbreding van de rijkswegen is gestreefd naar een beperking van de toename van de geluidbelasting. Daartoe is de toename van de geluidbelasting tussen één jaar voor realisatie van de verbredingen en 10 jaar na realisatie van de verbredingen van belang. Indien er sprake is van een toename van de geluidbelasting zijn maatregelen bepaald om deze toename te mitigeren (verzachten). Hierbij is rekening gehouden met de maximale grenswaarde.

De mate van toename van de geluidbelasting is bepalend voor de omvang van de te treffen maatregelen. Hierbij is de voorkeursvolgorde van de Wet geluidhinder gehanteerd:

1. het treffen van maatregelen bij de bron (het toepassen van dubbellaagsZOAB),
2. het treffen van maatregelen in de overdracht (het plaatsen van geluidsschermen) en het treffen van maatregelen bij de ontvanger (het realiseren van geluidsisolatie bij de woningen). Het treffen van maatregelen bij de ontvanger wordt in het vervolgstadium, namelijk bij het ontwerp van het tracé voor het Ontwerp Tracébesluit, nader uitgewerkt.

Bij het doorvoeren van maatregelen is binnen de MER getoetst op basis van een vereenvoudigd maatregelen criterium dat een afgeleide is van het

maatregelencriterium van Rijkswaterstaat. Dit maatregelencriterium is in het geluidonderzoek in een vereenvoudigde vorm toegepast door een onderscheid te maken tussen enerzijds “stedelijke bebouwing of aaneengesloten bebouwing” en anderzijds “solitaire woningen of vrij liggende woningen”. De inzet van maatregelen bij “stedelijke bebouwing of aaneengesloten bebouwing” wordt toegepast, indien deze bebouwing binnen de 48 dB-contour ligt.

#### **Stedelijke of aaneengesloten bebouwing**

Indien er sprake is van een toename van meer dan 2 dB tussen één jaar voor realisatie en 10 jaar na realisatie van de wegverbreding wordt bij stedelijke of aaneengesloten bebouwing dubbellaags ZOAB, eventueel in combinatie met een geluidsscherm, toegepast. Hiermee wordt de geluidsbelasting tot het niveau van 1 jaar voor start realisatie teruggebracht.

In de stedelijke gebieden, zoals Amsterdam, Amstelveen, Almere, Diemen en Muiderberg, staan nu al geluidschermen. Het kan zijn dat deze geluidschermen bij een aanpassing of verbreding van de weg vernieuwd moeten worden, in combinatie met de realisatie van dubbellaags ZOAB. Bij het plaatsen van nieuwe schermen naast de verbrede rijksweg is namelijk altijd sprake van een relevante toename van de geluidsbelasting.

In het onderzoek is een onderscheid gemaakt tussen lage geluidsschermen (tot 2 meter), middelhoge geluidsschermen (3 tot 5 meter) en hoge geluidsschermen (6 tot 8 meter).

#### **Solitaire of vrij liggende woningen**

In dit onderzoek is sprake van een beperkt aantal solitaire of vrij liggende woningen (circa 30 woningen). Bij deze woningen staan momenteel geen geluidschermen. Uitgangspunt is dat bij solitaire of vrij liggende woningen gevelmaatregelen worden toegepast.

#### **Nauwkeurigheid maatregelenvoorstel MER**

In het kader van het onderzoek is uitgegaan van een vereenvoudigde afweging voor het bepalen van de geluidsmaatregelen. Daarom kunnen de in de Trajectnota/MER gepresenteerde maatregelen afwijken van de maatregelen die uiteindelijk in het Ontwerp Tracébesluit worden opgenomen.

Dit komt doordat in de Trajectnota/MER onzekerheden gelden ten aanzien van het uiteindelijke ontwerp van de weg, mogelijke wijzigingen in de verkeersgegevens, de vereenvoudiging van het omgevingsmodel en de afweging van de geluidsmaatregelen. Daarnaast kan het zijn dat de uiteindelijke schermconfiguraties verschillen van de in de Trajectnota/MER gepresenteerde schermen. Dat verschil kan ontstaan doordat in de Trajectnota/MER geen rekening is gehouden met bron- en schermmaatregelen ten gevolge van saneringen, verleende hogere waarden en het eventuele bestaan van bezwaren van financiële, landschappelijke, stedenbouwkundige en verkeerskundige aard.

#### **Maatregelen volgend uit het Ontwerp Tracébesluit**

In het geluidonderzoek behorende tot het Ontwerp Tracébesluit, waarbij wordt uitgegaan van het maatregelencriterium van Rijkswaterstaat, worden de

uiteindelijke locaties van de diverse schermen en wegdekverhardingen bepaald. Ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit wordt gedetailleerd ingegaan op alle zaken die in de MER nog onzeker of vereenvoudigd zijn. Die gedetailleerdere uitwerking kan leiden tot een gewijzigd pakket aan bron- en schermmaatregelen die volgen uit de Trajectnota/MER. Tevens wordt in het Ontwerp Tracébesluit bepaald of reflecterende of absorberende tunnelwanden worden toegepast.

Daarnaast is het mogelijk om in de Ontwerp Tracébesluit fase bovenwettelijke maatregelen toe te kennen. Deze bovenwettelijke maatregelen hoeven niet te voldoen aan het financiële doelmatigheidsaspect. Momenteel zijn besprekingen omtrent bovenwettelijke maatregelen gaande. Hieruit zal blijken aan welke gebieden deze bovenwettelijke maatregelen worden toegekend.

**Inspreker vraagt zich af of voldoende budget is gereserveerd om geluidmaatregelen te kunnen financieren. (42)**

In de begroting is hier wel degelijk rekening mee gehouden.

**Inspreker is van mening dat dubbellaags ZOAB heel snel slijt en daardoor geen reële oplossing is. Enkellaags ZOAB in combinatie met hoge geluidsschermen werkt beter. (155)**

Vervolgonderzoek tijdens de fase van het OTB zal uitwijzen welke maatregelen getroffen worden.

**Inspreker maakt het verwijt dat de regels voor geluidshinder worden aangepast als deze regels de verbreding in de weg staan. (300)**

De regels voor geluidshinder zijn helder en eenduidig en worden zeker niet aangepast. Onduidelijk is waar inspreker dit verwijt op baseert.

**Inspreker pleit er voor overal stil asfalt toe te passen. (447)**

Hiervan wordt kennis genomen. Stil asfalt wordt daar toegepast waar dat zinvol is.

**Inspreker stelt dat de geluidsdempende werking van dubbellaags zeer open asfalt beton (ZOAB) in vergelijking met dicht asfalt beton (DAB) door slijtage en vervuiling binnen twee jaar met circa 6dB afneemt. Hiermee moet rekening worden gehouden met het vaststellen van het maatregelenpakket. (456)**

Bij de geluidberekeningen worden voor de geluidreductie van DAB, ZOAB en dubbellaags ZOAB kentallen gehanteerd. Deze kentallen zijn vastgesteld door het CROW en gepubliceerd in CROW-publicatie 200 'De methode Cwegdek 2002 voor wegverkeersgeluid'. Rijkswaterstaat hanteert bij geluidberekeningen de kentallen uit deze publicatie.

**Inspreker is van mening dat er bij de geluidsonderzoeken alleen van het meest gunstige scenario is uitgegaan. De andere scenario's ziet inspreker niet terug. (221)**

Er zijn inderdaad geen berekeningen gemaakt van de geluidsbelasting voor de verschillende scenario's. De gevolgen van bijvoorbeeld beprijzen op de geluidbelasting zijn afgeleid van de verkeerseffecten van dit scenario. De scenario's zijn alleen opgenomen als een gevoeligheidsanalyse (wat, als....), omdat dit nog geen vaststaand beleid is.

**Insprekers zijn van mening dat het geluidsonderzoek in het MER zeer eenzijdig is gericht op wegverkeerslawaaai. (26, 170, 274, 276, 266, 301, 305, 308, 421, 431, 449, 452)**

Op basis van de richtlijnen voor het MER zijn de geluidseffecten van het wegverkeer kwantitatief beschouwd en is het cumulatief effect niet rekenkundig beschouwd, maar kwalitatief.

**Insprekers zijn van mening dat het aantal ernstig geluidgehinderden in de Trajectnota/MER zwaar wordt onderschat door de cumulatieve geluidbelasting alleen kwalitatief te beoordelen. (26, 170, 266, 274, 276, 299, 301, 305, 308, 421, 431, 449, 452)**

Op basis van de richtlijnen voor de Trajectnota/MER is het cumulatief effect niet rekenkundig beschouwd. De cumulatieve effecten zijn kwalitatief beoordeeld.

**Inspreker ziet graag dat eerst nieuwe geluidsschermen worden geplaatst voordat de oude worden weggehaald. (161)**

Om de ingreep voor de direct achter de rijksweg wonende bewoners zo klein mogelijk te maken wordt er voor gekozen om de werkzaamheden om de weg te kunnen verbreden zoveel mogelijk vanaf de rijksweg te doen. Het oude geluidsscherm pas slopen, nadat een nieuwe is geplaatst, heeft tot gevolg dat het nieuwe geluidsscherm meer richting bebouwing moet worden geplaatst. Omdat dit niet overal mogelijk of wenselijk is kan er niet altijd worden voorkomen dat er tijdelijk geen geluidsscherm aanwezig is.

**Inspreker is van mening dat het cumulatief effect van het Amsterdam Rijnkanaal ontbreekt. (162)**

Op basis van de richtlijnen voor de Trajectnota/MER is het cumulatief effect niet rekenkundig beschouwd. De cumulatieve effecten zijn kwalitatief beoordeeld.

**Inspreker is tegenstander van geluidschermen en eventuele overkappingen van transparant materiaal, omdat vogels ze dan niet kunnen waarnemen en zich te pletter kunnen vliegen of opgesloten raken in overkappingen. Het gebruik van semi transparante materialen verdient de voorkeur. Inspreker verzoekt hiermee rekening te houden bij de verdere uitwerking en biedt aan hierin mee te denken. (223)**

Bij de nadere uitwerking van de geluidschermen zal hiermee rekening worden gehouden in de afweging. Transparante overkappingen zullen in het kader van dit project niet worden gerealiseerd.

**Insprekers geven aan dat niet duidelijk wordt welk effect aan afzonderlijke geluidsreducerende maatregelen wordt toegekend. Zo is bijvoorbeeld niet duidelijk welk effect van dubbellaags ZOAB wordt verwacht. Dat is wel van belang omdat er nog veel onzekerheden zijn met betrekking tot de toepasbaarheid en duurzaamheid van dit wegdektype. (264)**

Voor het vaststellen van het geluidreducerend vermogen van ZOAB en dubbellaags ZOAB is gerekend met reductiefactoren die zijn vastgesteld door de CROW publicatie 200 'De methode Cwegdek 2002 voor wegverkeersgeluid'. Ten opzichte van het standaard ZOAB levert dubbellaags ZOAB een geluidreductie op van 2 tot 3 dB. In de onderzoeken voor het Ontwerp Tracébesluit is meer informatie te vinden over de afzonderlijke en opeenvolgende reductie van verschillende (combinaties van)maatregelen. De minister heeft in het overleg met de gemeente Muiden en Weesp aangegeven dat voor het ZOAB in de planstudie een intensief onderhouds- en schoonmaakprogramma wordt voorzien. Hiermee wordt beoogd om de geluiddempende werking maximaal te houden, zodat de overeengekomen geluidsreductie zo goed mogelijk verzekerd is.

**Insprekers zijn van mening dat de informatie uit de Trajectnota/MER niet inzichtelijk maakt hoe per gebied/plaats de geluidbelasting verandert. Er worden alleen uitspraken gedaan en cijfers getoond voor het hele gebied. (264)**

Conform de richtlijnen zijn voor het hele studiegebied de effecten op de geluidbelasting in kaart gebracht. Een beoordeling per deelgebied leidt niet tot een andere beoordeling voor geluid binnen de Trajectnota/MER. Wel zijn in de deelgebiedrapportages kwalitatieve beschrijvingen opgenomen voor de deelgebieden. Op het bijbehorende kaartmateriaal is de verschuiving van de contouren waar te nemen.

**Insprekers stellen dat alleen bij het bepalen van het effect van maatregelen een aftrek conform art. 100g van de Wet Geluidhinder is toegepast. Hieruit zou opgemaakt kunnen worden dat het effect van het stiller worden van het wegverkeer is opgeteld bij het effect van bijvoorbeeld een geluidscherm. Het effect van de maatregelen zou dan te positief worden voorgesteld. (264)**

In de Trajectnota/MER fase wordt een beeld geschetst van de toekomstige geluidbelasting en benodigde maatregelen. Het geluidonderzoek is globaal en beoogt vooral de verschillen tussen alternatieven in beeld te brengen. Bij het bepalen van de geluidbelasting zonder maatregelen is de aftrek conform art 110g van de Wet Geluidhinder wel toegepast. Bij het bepalen van de maatregelen is dit ook gebeurd om zo een maatregelenpakket in te schatten dat er bij een nadere detaillering voor het Ontwerp Tracébesluit ook uit zou kunnen komen. Bij het in beeld brengen van de uiteindelijke effecten op de omgeving (aantal woningen en aantal hectare in dB-klassen) inclusief het bepaalde maatregelpakket, is de aftrek conform art. 110 g niet toegepast. Dit is veelal gebruikelijk in de Trajectnota/MER fase.

Voor het Ontwerp Tracébesluit wordt gedetailleerder geluidonderzoek gedaan op grond waarvan de definitieve geluidmaatregelen worden vastgesteld. In dit onderzoek wordt de aftrek conform art 110 g van de Wet Geluidhinder eveneens toegepast voor zowel het bepalen van de geluidbelasting met als zonder maatregelen

**Insprekers stellen dat het berekenen van effecten van luifels en het geluid uit tunnelmondingen buiten het toepassingsbereik van SRM2 valt. Daarvoor moet volgens het reken- en meetvoorschrift aanvullend onderzoek worden uitgevoerd. (264)**



In de Trajectnota/MER fase wordt een beeld geschetst van de toekomstige geluidbelasting en benodigde maatregelen. Het geluidonderzoek is globaal en beoogt vooral de verschillen tussen alternatieven in beeld te brengen. SRM2 is gebruikt als rekenvoorschrift voor het bepalen van de effecten voor de Trajectnota/MER. Het bepalen van het geluideffect van luifels is benaderd door het invoeren van een extra hoog geluidscherm in het SRM2 rekenmodel. In het kader van het globale onderzoek in de Trajectnota/MER fase is deze benadering passend. Het geluid in tunnelmonden kan met SRM2 worden berekend. De geluiduitstraling uit de tunnel wordt in het model in rekening gebracht via een reflecterend oppervlak ter plaatse van de tunnelmond. Dit oppervlak wordt extra in het geluidmodel geplaatst. De weg ter plaatse van de tunneltoerit reflecteert tegen dit oppervlak en stelt daarmee een spiegelbron voor. Deze spiegelbron komt dan overeen met het extra geluid van het verkeer in de tunnelmond.

**Insprekers melden dat voor de toekomstige schermen, tunnels en luifels niet bekend is of deze absorberend of reflecterend zijn. (264)**

Voor de toekomstige geluidschermen is uitgegaan van geluidschermen die geen reflectie hebben naar de woningen aan de overzijde van de weg. De uitvoering van de schermen wordt na de Trajectnota/MER bepaald op basis van akoestische eisen en inpassingwensen. Het kan zijn dat de nieuw te plaatsen geluidschermen absorberend zijn. Het kan ook zijn dat een transparant (en daarmee reflecterend) scherm gewenst is. In dat laatste geval zal indien nodig de hellingshoek van het scherm dusdanig worden gekozen, dat daarmee een ongewenste reflectie naar overliggende woningbouw wordt voorkomen.

**Inspreker ondersteunt de toepassing van tweelaags ZOAB en het aanbrengen van aanvullende akoestische voorzieningen bij de natuur- en recreatiegebieden het Amsterdamse Bos, de Ouderkerkerplas, de Ronde Hoep en het Almeerderhout. Ook bij in ontwikkeling zijnde natuur- en recreatiegebieden als het Diemberbos en de Bloemendalerpolder zou dat moeten. (304)**

De geluidonderzoeken vinden plaats volgens de eisen die staan verwoord in de Wet geluidhinder. Tevens zijn in de bestuurlijke overeenkomst tussen de minister en gemeenten langs het Tracé aanvullende eisen afgesproken. Ook voor Natura 2000 gebieden en stiltegebieden zal onderzoek gedaan worden. Afhankelijk van de daar geldende eisen worden geluidmaatregelen overwogen. Het Amsterdamse Bos, de Ouderkerkerplas en het Almeerderhout zijn geen Natura 2000 gebieden en/of stiltegebieden. Voor deze recreatiegebieden worden de geluid effecten van de wegaanpassing wel inzichtelijk gemaakt.

**Inspreker vindt dat de nieuwste Europese geluidsnormen moeten worden gehanteerd. (336)**

De vigerende Nederlandse wetgeving is binnen de Trajectnota/MER gehanteerd.

**Inspreker pleit voor doeltreffende voorzieningen om huidige en toekomstige overlast van geluid en lucht verontreiniging terug te dringen door gebruik te maken van dubbellaags ZOAB, hoge geluidschermen en riante stroken gemengd bos. (409)**

De geluidonderzoeken vinden plaats volgens de eisen die staan verwoord in de Wet geluidhinder. Tevens zijn in de bestuurlijke overeenkomst tussen de minister en gemeenten langs het Tracé aanvullende eisen afgesproken. Ook voor Natura 2000

gebieden en stiltegebieden zal onderzoek gedaan worden. Als blijkt dat geluidmaatregelen nodig zijn om aan de gestelde eisen en/of afspraken te voldoen dan zijn 2L ZOAB en geluidschermen maatregelen om het geluid terug te dringen. Voor grote delen van het Tracé worden deze maatregelen toegepast. Waar dat precies is volgt uit het onderzoek voor het Ontwerp Tracébesluit

5.4.1

*DEELGEBIED 1: A9 AMSTELVEEN, OUDERKERK aan de AMSTEL*

**Insprekers zijn van mening dat een geluidwal of –scherm ter hoogte van het Amsterdamse Bos nu al dringend noodzakelijk is en pleiten er voor verder te gaan dan het Meest Milieuvriendelijke Alternatief. (3, 156)**

In het gekozen Stroomlijnalternatief zijn geen geluidsschermen voorzien nabij het Amsterdamse Bos. Het geluidsniveau blijft hier binnen de wettelijke normen. Van de wens van de insprekers wordt kennis genomen.

**Insprekers zijn van mening dat aan de zuidzijde van de A9 eveneens schermen moeten worden geplaatst. Enkele insprekers wijzen op de hoogte: even hoog als het scherm aan de noordzijde.**

**(50, 58, 59, 103, 270, 286, 287, 291, 321, 420)**

De geluidmaatregelen die worden getroffen beperken het geluid in de mate die de Wet geluidhinder eist. En komen eveneens overeen met de afspraken die gemaakt zijn tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en het gemeentebestuur Ouder-Amstel. De Wet geluidhinder stelt eisen voor geluid voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. De recreatieplas wordt in de wet niet gezien als geluidgevoelige bestemming. In het bestuurlijk overleg zijn aanvullende eisen gesteld om het geluid bij de woningen verder te beperken. Door deze afspraken zal de Ouderkerkerplas mee profiteren van de maatregelen. Op de A9 is thans een geluidreducerend wegdek voorzien (dubbellaags ZOAB). De noodzaak hiertoe wordt nader onderzocht in Ontwerp Tracébesluit. Geluidschermen zijn voor de Ouderkerkerplas momenteel niet voorzien.

Aan de zuidzijde van de A9 zijn geluidsschermen voorzien, echter minder hoog dan de Noordzijde. Deze voldoen aan de Wet Geluidhinder

**Inspreker vreest dat de geluidsoverlast hoger zal blijken als de A9 er eenmaal is en dat er dan niets meer aan schermen kan worden gedaan.**

**(49)**

De geluidsonderzoeken vinden plaats volgens de eisen die staan verwoord in de Wet geluidhinder. Tevens zijn in de bestuurlijke overeenkomst tussen de minister en gemeenten langs het Tracé aanvullende eisen afgesproken. Ook voor Natura 2000 gebieden en stiltegebieden zal onderzoek gedaan worden. Als blijkt dat geluidmaatregelen nodig zijn om aan de gestelde eisen en/of afspraken te voldoen dan zijn 2L ZOAB en geluidschermen maatregelen om het geluid terug te dringen. Voor grote delen van het Tracé worden deze maatregelen toegepast. Waar dat precies is volgt uit het onderzoek voor het Ontwerp Tracébesluit

**Inspreker vraagt passende maatregelen voor de nieuwe basisschool in Ouderkerk aan de Amstel. (48, 61)**

De geluidmaatregelen die worden getroffen beperken het geluid in de mate die de Wet geluidhinder eist. En komen eveneens overeen met de afspraken die gemaakt zijn tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en het gemeentebestuur Ouder-Amstel.

**De inspreker is van mening dat de geluidschermen aan de noordzijde en de zuidzijde van de A9 (Bullewijk – Holendrecht) van gelijke hoogte moeten zijn. (103, 287)**

De geluidonderzoeken vinden plaats volgens de eisen die staan verwoord in de Wet geluidhinder. Tevens zijn in de bestuurlijke overeenkomst tussen de minister en gemeenten langs het Tracé aanvullende eisen afgesproken. Ook voor Natura 2000 gebieden en stiltegebieden zal onderzoek gedaan worden. Als blijkt dat geluidmaatregelen nodig zijn om aan de gestelde eisen en/of afspraken te voldoen dan zijn 2L ZOAB en geluidschermen maatregelen om het geluid terug te dringen. Voor grote delen van het Tracé worden deze maatregelen toegepast. Waar dat precies is en met welke hoogte volgt uit het onderzoek voor het Ontwerp Tracébesluit. Naar verwachting zijn aan de noordzijde hogere schermen nodig dan aan de zuidzijde.

**Inspreker pleit voor geluidschermen ter hoogte van de Ouderkerkerplas, aan de noordzijde van de A9. (195)**

De geluidonderzoeken vinden plaats volgens de eisen die staan verwoord in de Wet geluidhinder. Tevens zijn in de bestuurlijke overeenkomst tussen de minister en gemeenten langs het Tracé aanvullende eisen afgesproken. Ook voor Natura 2000 gebieden en stiltegebieden zal onderzoek gedaan worden. Voor de Ouderkerkerplas worden in deze regels en afspraken geen eisen gesteld. Wel kan deze locatie meeprofitieren met maatregelen die voor nabij gelegen woningen wordt getroffen. Ook kan een reductie bereikt worden door toepassing van 2L ZOAB voor de woningen aan de overzijde van de A9. Voor grote delen van de A9 nabij Ouderkerk worden deze maatregelen naar verwachting toegepast. Waar dat precies is volgt uit het onderzoek voor het Ontwerp Tracébesluit

**Inspreker geeft aan dat de geluidscontourenkaart een toename laat zien van 58dB naar 61dB en gaat er vanuit dat zijn woning als een geluidgevoelige bestemming wordt gezien. (270)**

Er is tussen rijk en gemeente overeengekomen om bij het bepalen van de hoogte van de geluidschermen bij de woonkernen in Ouderkerk aan de Amstel uit te gaan van Stand Still 2008. Dit betekent dat omwonenden en bedrijven in 2030 (ruim na verbreding van de rijkswegen) niet meer geluidsdruk zullen ervaren dan in 2008 het geval was. Tijdens de Ontwerp Tracébesluit fase zal er nieuw onderzoek worden gedaan om te bepalen welke maatregelen nodig zijn om een toename van de geluidsbelasting van 58 dB te voorkomen.

**Inspreker geeft aan dat alleen het Meest Milieuvriendelijke Alternatief acceptabel is. De meerkosten van dit alternatief kunnen worden opgebracht door een spitsheffing op het traject; dat is het ten volle waard. Met name wordt hierbij aan het geluidsscherm langs het recreatiegebied Ouderkerkerplas, waar aan de zuidkant momenteel veel geluidsoverlast is van het verkeer op de A9 en dat langs de Ronde Hoep. (278)**

De geluidmaatregelen die worden getroffen beperken het geluid in de mate die de Wet geluidhinder eist en komen eveneens overeen met de afspraken die gemaakt zijn tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en het gemeentebestuur Ouder-Amstel. De Wet geluidhinder stelt eisen voor geluid voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. De recreatieplas wordt in de wet niet gezien als geluidgevoelige bestemming. In het bestuurlijk overleg zijn aanvullende eisen

gesteld om het geluid bij de woningen verder te beperken. Door deze afspraken zal de Ouderkerkerplas meeprofiten van de maatregelen. Op de A9 is thans een geluidreducerend wegdek voorzien (dubbellaags ZOAB). De noodzaak hiertoe wordt nader onderzocht in Ontwerp Tracébesluit. Geluidschermen zijn voor de Ouderkerkerplas momenteel niet voorzien.

**Inspreker vraagt om ten zuiden van de A9 op het hiervoor genoemde trajectgedeelte (inclusief de overbrugging van de rivieren Amstel en Bullewijk een geluidsscherm te plaatsen dat recht doet aan het unieke karakter van dit stiltegebied. Een geluidsscherm dat de geluidsbelasting in de polder tot een minimum terugbrengt en de visuele verstoring tot het minimum beperkt. (285)**

De geluidmaatregelen die worden getroffen beperken het geluid in de mate die de Wet geluidhinder eist. En komen eveneens overeen met de afspraken die gemaakt zijn tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en het gemeentebestuur Ouder-Amstel. De Wet geluidhinder stelt eisen voor geluid voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. De recreatieplas wordt in de wet niet gezien als geluidgevoelige bestemming. In het bestuurlijk overleg zijn aanvullende eisen gesteld om het geluid bij de woningen verder te beperken. Door deze afspraken zal de Ouderkerkerplas meeprofiten van de maatregelen. Op de A9 is thans een geluidreducerend wegdek voorzien (dubbellaags ZOAB). De noodzaak hiertoe wordt nader onderzocht in Ontwerp Tracébesluit. Geluidschermen zijn voor de Ouderkerkerplas momenteel niet voorzien.

**Inspreker stelt dat zolang het onduidelijk is of er geluidswerende voorzieningen komen langs de A9 tussen de Amstel en de Bullewijk zowel het fijnstof als het geluid zich kan verspreiden. (286)**

Naar verwachting komt er op het gedeelte Amstel tot Bullewijk vanaf halverwege de Amstel tot aan de Bullewijk een circa 2 meter hoog geluidsscherm. De exacte lengte en hoogte moeten nog blijken uit geluidsonderzoek en het luchtonderzoek dat in het kader van het Ontwerp Tracébesluit wordt uitgevoerd.

**Inspreker pleit voor een geluidsscherm aan de zuidzijde van de A9. (291)**

Naar verwachting komen er aan de noordzijde van de A9 5 meter hoge schermen en aan de zuidzijde van de A9 2 meter hoge schermen. De exacte hoogte moet nog blijken uit het geluidsonderzoek, dat in het kader van het Ontwerp Tracébesluit wordt uitgevoerd.

**Inspreker spreekt de verwachting uit dat er ter plaatse van de wijk Benning en de toekomstige wijk Tuindorp 8 meter hoge schermen worden geplaatst ter beperking van de geluidsoverlast. (293)**

Er is onderling overeengekomen om bij het bepalen van de hoogte van de geluidschermen uit te gaan van Stand Still 2008. Dit betekent dat omwonenden en bedrijven in 2030 (ruim na verbreding van de rijkswegen) niet meer geluidsdruk zullen ervaren dan in 2008 het geval was. De exacte hoogte moet nog blijken uit het geluidsonderzoek, dat in het kader van het Ontwerp Tracébesluit wordt uitgevoerd.

**Inspreker geeft aan voorstander te zijn van schermen/luifels in de oksel van knooppunt Holendrecht ter hoogte van de aansluiting van de A9 op de A2 en op het weggedeelte A2 tussen de knooppunten Holendrecht Zuid- en Noord. (293)**

De noodzaak hiervoor blijkt niet uit de uitgevoerde geluidsberekeningen.

**Inspreker is voorstander van middelhoge geluidsschermen aan zowel de noordzijde als de zuidzijde. (315)**

Naar verwachting zal aan de zuidzijde van de A9 een geluidsscherm van 2 meter hoog geplaatst worden. De exacte hoogte moet nog blijken uit het geluidsonderzoek, dat in het kader van het Ontwerp Tracébesluit wordt uitgevoerd.

**Inspreker geeft aan dat in alle gevallen aan de zuidzijde van de A9 tussen de Amstel en het knooppunt Holendrecht een middelhoog geluidsscherm moet komen, ook ter bescherming van de polder. (315, 321)**

Er is tussen rijk en gemeente overeengekomen om bij het bepalen van de hoogte van de geluidsschermen uit te gaan van Stand Still 2008. Dit betekent dat omwonenden en bedrijven in 2030 (ruim na verbreding van de rijkswegen) niet meer geluidsdruk zullen ervaren dan in 2008 het geval was. Geluidsberekeningen hebben aangetoond dat, om dit te bereiken, niet langs de gehele zuidzijde van de A9 een geluidsscherm noodzakelijk is. Vanaf halverwege tussen de Amstel en de Bullewijk tot aan knooppunt Holendrecht zal naar verwachting aan de zuidzijde van de A9 een geluidsscherm geplaatst worden met een hoogte van 2 meter. Hier zal tevens de polder met zijn stiltegebied van kunnen profiteren. De exacte hoogte moet nog blijken uit het geluidsonderzoek, dat in het kader van het Ontwerp Tracébesluit wordt uitgevoerd.

**Inspreker vraagt zich af of de (geluids)effecten van de situatie van de wisselstrook langs de A9 bij Ouderkerk wel is onderzocht. (321)**

De milieu effecten van de wisselstrook tussen Ouderkerk a/d Amstel en Muiderberg zijn tevens meegenomen in de MER studie.

**Inspreker geeft aan dat het plaatsen van een benzinestation langs de Polderweg onacceptabel is uit het oogpunt van geluidsbelasting. (321)**

Het verplaatsen van het benzinestation is meegenomen in de geluidsstudie van de

**Inspreker vindt dat de groep bewoners ter hoogte van de Bullewijk wordt afgescheept met minimale voorzieningen. Inspreker geeft aan bezwaar te maken tegen de plannen om de geluidsschermen ter hoogte van Ouderkerk aan de Amstel verschillend hoog uit te voeren, waardoor vele bewoners van Ouderkerk onnodig met geluids- en schaadstofoverlast worden geconfronteerd. (420)**

Er is tussen rijk en gemeente overeengekomen om bij het bepalen van de hoogte van de geluidsschermen uit te gaan van Stand Still 2008. Dit betekent dat omwonenden en bedrijven in 2030 (ruim na verbreding van de rijkswegen) niet meer geluidsdruk zullen ervaren dan in 2008 het geval was. De geluidsberekeningen hebben aangetoond dat, om dit te bereiken, niet langs het gehele tracé een geluidsscherm van dezelfde hoogte aangebracht dient worden. Dit houdt niet in dat dit dan mindere voorzieningen zijn voor hetzelfde probleem.

**Inspreker vraagt hoe het toenemen van de geluidsoverlast en de luchtverontreiniging ter plaatse van Ouderkerk en Ronde Hoep zal worden gecompenseerd, als het huidige groen langs de A9 verdwijnt. Bij verslechtering van de situatie zal inspreker een claim voor planschade indienen. (442)**

In de studie om te komen tot een Ontwerp Tracébesluit zal aandacht worden besteed aan de inpassing van de weg in het landschap en een aanzet worden gegeven voor een landschapsplan.

**Inspreker ondersteunt het voorstel om in de oksel van het knooppunt Holendrecht doorzichtige schermen te plaatsen, evenals het voornemen een overbrugging voor voetgangers en fietsers te maken over Amstel en Bullewijk. (442)**

Hiervan wordt kennis genomen.

#### 5.4.2

#### *DEELGEBIED 2: A9 AMSTERDAM ZUID-OOST*

**Inspreker merkt op dat ter hoogte van Kelbergen geen geluidschermen zijn voorzien. (105)**

Vervolgonderzoek tijdens de fase van het Ontwerp Tracébesluit zal uitwijzen welke maatregelen getroffen worden.

**Inspreker vraagt zich af op welke wijze de lawaaitoename bij de tunnelmonden wordt opgevangen. (107)**

Vervolgonderzoek tijdens de fase van het Ontwerp Tracébesluit zal uitwijzen welke maatregelen getroffen worden.

**Inspreker woont in Kantershof en geeft aan de snelweg, 's winters als de bomen kaal zijn, goed te horen en stelt dat als deze bomen gekapt worden het geluid toe- in plaats van af zal nemen. (135)**

Ter hoogte van Kantershof zal bij verbreding van de A9 een nieuw geluidsscherm worden geplaatst. Als onderdeel van het Ontwerp Tracébesluit wordt een inpassingsplan gemaakt. In het kader van dat inpassingsplan wordt onderzocht welk deel van de bomen tussen de snelweg en de sloot bij Kantershof kunnen blijven staan. Dit hangt af van de mate waarin de sloot op deze plek verbreed moet worden.

**Inspreker vraagt of er wordt gekeken wordt naar verhoging/ verbetering van de bestaande geluidschermen aan de Gaasperdammerweg. (137)**

Er wordt rekening gehouden met de schermen die kunnen worden gehandhaafd.

**Inspreker wil dat er maatregelen worden genomen ter hoogte van de wijk Nellestein. (165)**

Inspreker vraagt om maatregelen op het onderliggend wegennet. In overleg met de wegbeheerder (gemeente Amsterdam) zal worden gezocht naar oplossingen voor dit knelpunt.

**Inspreker geeft aan dat op de kaart met geluidcontouren niet alle uitbreidingsplannen van het AMC zijn onderkend. (283)**

In het onderzoek in de Ontwerp Tracébesluit fase worden nieuwe geluidsonderzoeken gedaan.

**Inspreker geeft aan dat als de tunnel zou worden verlengd, de bewoners van Kantershof al positiever zouden zijn. Wij hebben de meeste geluidsoverlast nu al omdat je de brug overgang 's avonds hoort. Laat**

**staan bij 10-baans. Bovendien is het huidige groen deels onze geluidswand. Nog lang niet van de kwaliteit bij Utrecht A2 of de nieuwe wand bij het Gooi. Maar laat het alstublieft groen en bespaar geld. Bespaar ons ook de forse waardevermindering van het huis. Wij zijn juist voor het groen hier gaan wonen met het oog op de toekomst en de kleine die we hebben, maar nu ziet het er onheilspellend uit. Ons gezin en meerdere bewoners zijn er fors op tegen. (390)**

Ter hoogte van Kantershof zal bij verbreding van de A9 een nieuw geluidsscherm worden geplaatst. Als onderdeel van het Ontwerp Tracébesluit wordt een inpassingsplan gemaakt. In het kader van dat inpassingsplan wordt onderzocht welk deel van de bomen tussen de snelweg en de sloot bij Kantershof kunnen blijven staan. Dit hangt af van de mate waarin de sloot op deze plek verbreedt moet worden.

#### 5.4.3

*DEELGEBIED 3: A10 oost en A1 DUIVENDRECHT, DIEMEN, OOST/WGR.MEER)*

**Inspreker geeft aan dat de gemeente het Voorlandpad gaat verbreden en het gebruik intensiveren. Dit is niet meegenomen bij de metingen en rapportages. (5)**

Autonome ontwikkelingen in de directe omgeving van de rijkswegen zijn voor zover bekend meegenomen in de berekeningen. In metingen zullen deze ontwikkelingen uiteraard pas na de aanleg zijn terug te zien.

**Insprekers zijn van mening dat ter hoogte van Diemen en Watergraafsmeer de geluidbelasting al (te) hoog is en dat door de wegverbreding deze onaanvaardbaar toeneemt. Er moeten passende maatregelen worden getroffen om de omgeving te ontlasten (zoals de overkapping). (16, 78, 85, 159, 250, 266, 276, 320, 405, 422)**

De aanname dat de verschillende situaties vergelijkbaar zijn is onjuist. In het geval van Amsterdam Zuid Oost en Amstelveen is gekozen voor een tunnel om gebiedsontwikkeling (bouwen van huizen en kantoren) mogelijk te maken. Hierbij dragen beide gemeenten Amsterdam en Amstelveen voor een aanzienlijk deel bij in de kosten. In het geval van de overkapping ter hoogte van Watergraafsmeer en Diemen is sprake van hoge meerkosten (wel drie keer zo veel als in Amsterdam en Amstelveen), is er geen sprake van gebiedsontwikkeling (de maatregel maakt het niet mogelijk dat in het omliggende gebied huizen, kantoren of andere zaken kunnen worden ontwikkeld) en is ook geen sprake van het delen van de meerkosten met de desbetreffende gemeenten. Bovendien blijken met veel goedkopere maatregelen als geluidschermen voor veel lagere kosten ook goede resultaten te kunnen worden bereikt. Zo is het mogelijk om met geluidschermen er voor te zorgen dat door de aanpassing van de rijksweg in het jaar 2030 net zoveel geluidsoverlast door omwonenden wordt ervaren als er nu anno 2008 ervaren wordt. Ook kunnen geluidschermen worden gecombineerd met duurzame maatregelen als energieopwekking (zonnecollectoren) of andere innovatieve maatregelen. Een binnen de wet aanvaardbaar niveau van luchtverontreiniging kan ook worden bereikt met schermen. Daar dient bij te worden opgemerkt dat de Minister landelijk beleid voorbereidt voor het verbeteren van luchtkwaliteit in heel Nederland (het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Landelijk, meer brongericht beleid zal ook veel meer effect hebben dan beperkte lokale maatregelen. Tot slot kunnen geluidschermen door een mooie vormgeving op een

goede manier worden ingepast in de omgeving. Kortom met geluidsschermen kan bij benadering even veel worden bereikt als met een lichte overkapping. Echter geluidsschermen zijn wel vele malen goedkoper dan een lichte overkapping.

**Inspreker stelt dat ter hoogte van de op- en afritten die de Gooise Weg (Duivendrechtsekade en de Graanstraat) met de A10 verbinden geluidsschermen nodig zijn om de geluidsoverlast terug te dringen. (79)**

Bij de uitwerking van het Ontwerp Tracébesluit wordt meer in detail gekeken naar de exacte plaats en hoogte van de benodigde geluidswerende voorzieningen. Hierbij wordt ook bekeken of ter hoogte van de Gooise weg geluidsschermen nodig zijn. De Wet geluidhinder en het nog in te nemen standpunt van de Minister is hierbij de referentie.

**Inspreker pleit voor het plaatsen van geluidsschermen voor de geplande weg naar het Science Park. (143)**

Langs de A10 ter hoogte van Park de Meer en de nieuwe ontsluitingsweg naar Sciencepark komen geluidsschermen. Binnen het Ontwerp Tracébesluit (OTB) zal worden gezien of deze schermen gecombineerd kunnen worden met de al dan niet benodigde geluidswerende voorzieningen voor de nieuwe ontsluitingsweg naar het Sciencepark.

**Inspreker brengt in dat in verband met de geluidsoverlast voor bewoners van woonboten door de verbreding van de A10-oost geluidsschermen moeten worden aangelegd. (336)**

Woonboten zijn officieel als niet geluidsgoed gevoelig aangemerkt. Vervolgonderzoek tijdens de fase van het Ontwerp Tracébesluit zal uitwijzen welke maatregelen getroffen worden.

**Inspreker is van mening dat in het geluidsmodel geen rekening wordt gehouden met de overheersende windrichting en de gevolgen daarvan voor de geluidbelasting in Betondorp. (422)**

Er is gerekend conform de wettelijk voorgeschreven Standaard Rekenmethode 2. Het geluidsmodel houdt rekening met weersinvloeden. In het model wordt altijd de kortste afstand tussen bron (de auto) en de ontvanger (een woning) berekend. Het model kent vervolgens de maatgevende windrichting aan de bron toe, altijd in de richting van de ontvanger. Op deze wijze wordt er voor alle ontvangers gerekend met een worstcase situatie (de wind waait altijd van bron naar ontvanger).

**Inspreker pleit voor het plaatsen van geluidsschermen op plaatsen waar het werkelijk toe doet zoals bij op- en afritten. (422)**

Tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de gemeente Diemen is afgesproken dat de verbreding van de rijksweg niet mag leiden tot meer geluid. Om een toename te voorkomen worden geluidmaatregelen getroffen zoals geluidreducerend asfalt en geluidsschermen. Bij het beoordelen van de locatie en de omvang van deze maatregelen wordt met een geluidmodel onderzocht wat de beste plaats is. Uitgangspunt is dat op woningniveau geen verslechtering ten opzichte van de situatie 2008 mag optreden.

**Inspreker vraagt zich af waarom er bij Betondorp op de A10 nog steeds geen ZOAB ligt. Wanneer wordt dat geplaatst? (422)**



Op de hoofdrijbaan van de A10 oost ligt momenteel ZOAB. Bij de op- en afritten is het plaatsen van ZOAB niet mogelijk omdat dit niet bestand is tegen het andere gebruik op een op- en afrit (afremmen, optrekken). Bij het beoordelen van de locatie en de omvang van maatregelen wordt met een geluidmodel onderzocht wat als alternatief hiervoor de beste plaats van een maatregel is. Uitgangspunt is dat op woningniveau geen verslechtering ten opzichte van de situatie 2008 mag optreden.

**Inspreker stelt dat in de Ontwerp Tracébesluit fase er nauwkeurigere geluidsberekeningen conform de Wet geluidhinder waarbij rekening wordt gehouden met meervoudige reflecties en met cumulatie van geluidshinder door alle wegen en spoorwegen in Diemen. (456)**

De geluidonderzoeken vinden plaats volgens de eisen die staan verwoord in de Wet geluidhinder en het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder. Tevens zijn in de bestuurlijke overeenkomst tussen de minister en gemeenten langs het Tracé aanvullende eisen afgesproken. Voor zover noodzakelijk wordt met de door u genoemde aspecten rekening gehouden. Naar verwachting is het rekenen met meervoudige reflecties niet nodig.

**Voor Diemen pleit inspreker voor een geluidsbelasting van 48 dB in Diemen Noord. Voor Diemen Zuid stelt inspreker een grenswaarde van 53 dB voor. Voor buitengebied en uitleggegebieden als de Plantage De Sniep wil inspreker uitgaan van een geluidsbelasting van 48 dB. (456)**

De geluidonderzoeken vinden plaats volgens de eisen die staan verwoord in de Wet geluidhinder en het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder. Tevens zijn in de bestuurlijke overeenkomst tussen de minister en gemeenten langs het Tracé aanvullende eisen afgesproken. Voor Diemen Noord is afgesproken uit te gaan van geluidmaatregelen die het geluid terugbrengen naar die situatie 2008 (Stand Still 2008). Daarbovenop wordt het scherm één meter extra verhoogd. Tevens wordt inzicht geboden welke extra maatregelen nodig zijn om de geluidbelasting terug te dringen naar 48 dB.

5.4.4

*DEELGEBIED 4: A1 MUIDEN, WEESP, MUIDERBERG*

**Inspreker vraagt om maatregelen bij het aquaduct bij de Vecht om geluidhinder te voorkomen, zoals een kap. (115)**

Vervolgonderzoek tijdens de fase van het Ontwerp Tracébesluit zal uitwijzen welke maatregelen getroffen worden.

**Inspreker kan zich niet voorstellen dat de regering besluit de snelweg veel dichter bij een woonkern te laten komen omdat ze formeel geen rekening met deze bewoners hoeft te houden en deze nieuwe bewoners daar geen bezwaar kunnen maken omdat ze daar nog niet wonen. (226)**

Toekomstige nieuwbouw in de Bloemendalerpolder zal moeten voldoen aan de eisen die krachtens de Wet geluidhinder aan nieuwbouw worden gesteld. Het Ontwerp Tracébesluit zal rekening houden met toekomstige nieuwbouw en maatregelen benoemen die gericht zijn op het terugbrengen van de geluidhinder ter plaatse van de beoogde woningbouwlocaties.

**Insprekers stellen dat door de verschuiving van de A1 in combinatie met een toename van het verkeer op de A1 de geluidbelasting in Weesp en de Bloemendalerpolder toeneemt. Naast de A1 is ook het spoor als relevante**

**geluidsbron aanwezig. Bewoners van de Bloemendalerpolder, het KNSF terrein, Weesp en Muiden worden zonder mitigerende maatregelen geconfronteerd met een akoestisch slecht woonmilieu. Dit staat in schril contrast tot de constatering dat tussen de Vecht en Naarden aan de zijde van de Keverdijksepolder wel een scherm wordt voorzien. (264)**

Over de te nemen geluidmaatregelen langs de A1 zijn inmiddels met de gemeenten nadere afspraken gemaakt. Bij het dimensioneren van de geluidwerende voorzieningen bij de Bloemendalerpolder en het KNSF-terrein is het uitgangspunt voor de nieuwe woningen maximaal 48 dB, waarbij met het oog op een goede landschappelijke inpassing de schermhoogten worden beperkt tot maximaal 8 meter boven maaiveld. Wanneer dit niet het beoogde geluidsreducerende effect tot gevolg heeft, kan worden gekozen voor het beperkt toestaan van hogere grenswaarden aan de randen in het noordoostelijke deel van het plangebied, voor de bebouwing nabij het aquaduct.

Bij het dimensioneren van de geluidwerende voorzieningen bij bestaande bebouwing langs de A1 is "Stand Still 2008" het uitgangspunt. Onder "Stand Still 2008" wordt verstaan het geluidsniveau zoals dat voor het jaar 2008 is berekend of de hogere waarden, die anno 2008 zijn vastgesteld of de geluidbelasting die op grond van de Spoedwet wegverbreding wordt vastgesteld. Het laagste geluidsniveau is hierbij maatgevend. Er kunnen situaties zijn waar "Stand Still 2008" naar verwachting enkel mogelijk is tegen relatief hoge kosten. Voor deze situaties kan de voorgenomen geluidswerende voorziening niet altijd voldoende zijn om "Stand Still 2008" te bereiken.

**Inspreker maakt zich ernstig zorgen over de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast bij Muiden en verzoekt de plannen te wijzigen. (265)**

Vervolgonderzoek tijdens de fase van het Ontwerp Tracébesluit zal uitwijzen of en zo ja welke aanvullende maatregelen nodig zijn.

**Inspreker pleit voor even hoge schermen aan de noordzijde en de zuidzijde en voor het opnieuw beplanten van het talud. (287)**

Naar verwachting kan het noordelijke bestaande geluidsscherm (Benningscherm) gehandhaafd blijven met een hoogte van 5 meter. Aansluitend op dit scherm zal aan de noordzijde in oostelijke richting het scherm uitgebreid worden met een scherm van 4 meter. De lengte bedraagt ongeveer 500 meter. Hierna volgt nog een scherm van 4 meter. De lengte hiervan is ongeveer 200 meter. Aan de zuidzijde van de A9 zal een geluidsscherm van 2 meter hoog geplaatst worden. Het scherm zal ongeveer beginnen halverwege de Amstel en de Bullewijk en zal lopen tot Knooppunt Holendrecht. De exacte hoogte moet nog blijken uit het geluidsonderzoek, dat in het kader van het Ontwerp Tracébesluit wordt uitgevoerd.

**Inspreker ondersteunt de mening van de Stuurgroep Bloemendalerpolder dat de toekomstige bebouwing buiten de 48 dB contour moet komen te liggen en pleit ervoor dat dit ook voor de nieuwe natuur- en recreatiegebieden gaat gelden. (304)**

Hiervan is kennis genomen.

**Inspreker vraagt om maatregelen om de geluidhinder bij het Naarderrmeer terug te dringen. (307)**

Vervolgonderzoek tijdens de fase van het Ontwerp Tracébesluit zal uitwijzen welke maatregelen getroffen worden.

**Inspreker vraagt om aanvullend onderzoek en nieuwe geluidskarten voor de woningen die aan de Hogeweyselaan grenzen. (357)**

Het Ontwerp Tracébesluit voorziet niet in aanpassingen aan het lokale wegennet in Weesp. De woningen in de nabijheid van de Hogeweyselaan liggen ook niet binnen de wettelijke geluidzone van de A1 waarvoor in het kader van het Ontwerp Tracébesluit geluidonderzoek wordt verricht.

**Inspreker is van mening dat de bewoners van de Heemraadweg, Sinnigvelderstraat en Verpleeghuis Hogewyck met een te hoge geluidbelasting te maken gaan krijgen. (396)**

Dit is een gemeentelijk probleem. Deze locatie ligt op ruim 1 km van A1.

**Insprekers vragen zich af waar langs de A1 (Diemen-Muiderberg) geluidsschermen worden geplaatst en waar ZOAB wordt aangelegd om de geluidsoverlast te beperken? (318, 430)**

In de kaartenbijlage van de Trajectnota/MER is een kaart opgenomen waar deze beide maatregelen voor de A1 worden aangegeven. Vervolgonderzoek tijdens de fase van het Ontwerp Tracébesluit zal uitwijzen welke maatregelen daadwerkelijk getroffen gaan worden (zie ook de algemene toelichting op het geluidsonderzoek en bepalen van maatregelen voor deze fase).

**Inspreker verzoekt om geen onderscheid te maken tussen huizen en woonboten en ook voor woonboten voorzieningen als schermen te realiseren. (423)**

Conform de vigerende wet- en regelgeving zijn woonboten in de Trajectnota/MER niet als geluidsgevoelige objecten behandeld. Vervolgonderzoek tijdens de fase van het Ontwerp Tracébesluit zal uitwijzen of er maatregelen getroffen worden.

**Inspreker stelt dat voor huidige en toekomstige bewoners van de Bloemendalerpolder een minimale afstand tot de A1 van 300 meter zou moeten zijn om gezondheidsklachten te voorkomen. Inspreker vindt het onacceptabel dat de A1 op circa 50 meter van zijn huis komt te liggen waardoor inspreker meer hinder zal ondervinden van geluid en stikstofdioxide. Inspreker vraagt zich af wat er gedaan wordt om extra geluidsoverlast en vermindering van de luchtkwaliteit te voorkomen. (445)**

Bij de verbreding van de rijkswegen wordt onder andere rekening gehouden met de wettelijke normen, die gelden voor luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Deze normen zorgen ervoor dat de volksgezondheid bij het uitvoeren van verbredingsprojecten in Nederland gewaarborgd is. Een minimale afstand van 300 meter tussen woningen en snelwegen is daarbij niet nodig en bovendien in Nederland onmogelijk uitvoerbaar. De woning van inspreker ligt op circa 100 meter van de toekomstige A1. Bij de woning van inspreker komen langs de A1 waarschijnlijk geluidsschermen. Het Ontwerp Tracébesluit zal hierover meer duidelijkheid geven.

5.4.5

*DEELGEBIED 5: A6 MUIDERBERG, ALMERE*

**Diverse insprekers vinden het onbegrijpelijk dat ter hoogte van Muiderberg bij de A1 en A6 geen geluidsscherm is opgenomen aan de Muiderberg-zijde. Er wordt door bewoners veel geluidsoverlast ervaren. Er is wel een scherm opgenomen aan de oostzijde van de A6 waar (bijna) niemand woont. Dit scherm kan bovendien geluid terugkaatsten naar Muiderberg.**

**De A1/A6 bij Muiderberg moet worden voorzien van maatregelen zoals schermen aan de Muiderbergzijde. Hierbij moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van het spoor en de voorgenomen spoorverbreding. (8, 19, 29, 30, 63, 64, 70, 73, 82, 86, 91, 93, 94, 95, 101, 113, 118, 132, 147, 148, 149, 150, 152, 174, 206, 216, 218, 225, 264, 290, 317, 339, 404, 451)**

In het geluidsonderzoek bij het Ontwerp Tracébesluit worden de uiteindelijke locaties van geluid schermen en wegdekverhardingen bepaald.

Over de te nemen geluidmaatregelen langs de A6 zijn inmiddels met de gemeenten nadere afspraken gemaakt. Bij het dimensioneren van de geluidwerende voorzieningen bij bestaande bebouwing langs de A6 is "Stand Still 2008" het uitgangspunt. Onder "Stand Still 2008" wordt verstaan het geluidsniveau zoals dat voor het jaar 2008 is berekend of de hogere waarden, die anno 2008 zijn vastgesteld of de geluidbelasting die op grond van de Spoedwet wegverbreding wordt vastgesteld. Het laagste geluidsniveau is hierbij maatgevend. Er kunnen situaties zijn waar "Stand Still 2008" naar verwachting enkel mogelijk is tegen relatief hoge kosten. Voor deze situaties kan de voorgenomen geluidswerende voorziening niet altijd voldoende zijn om "Stand Still 2008" te bereiken.

Geluidsschermen die vanwege de aanpassing van de A6 moeten worden geplaatst, worden zo mogelijk aan de westzijde van de spoorweg geplaatst zodat tevens bescherming wordt geboden tegen het toenemende geluid van de spoorweg vanwege intensiever gebruik. Ook hier wordt "Stand Still 2008" nagestreefd.

**Inspreker vreest voor geluidsoverlast voor bewoners van de Muidergouw en Peppengouw in Almere, die bewust voor de rust hebben gekozen. (17)**

Als ten gevolge van de verbreding van de A6 geluidsnormen worden overschreden, zullen compenserende maatregelen moeten worden getroffen in de vorm van 'stil asfalt', eventueel aangevuld met geluidwallen of -schermen. In de fase van voorbereiding van het Ontwerp Tracébesluit zal dit worden bepaald.

**Inspreker vraagt extra aandacht voor geluidswering ter hoogte van het Weerwater. (45)**

Vervolgonderzoek tijdens de fase van het Ontwerp Tracébesluit zal uitwijzen welke maatregelen getroffen worden.

**Inspreker vraagt om maatregelen (schermen, ZOAB) ten behoeve van het woongebied aan de Sallandse kant. (47)**

Vervolgonderzoek tijdens de fase van het Ontwerp Tracébesluit zal uitwijzen welke maatregelen getroffen worden.

**Inspreker verzoekt de geluidbelasting op het gedeelte van de Havendreef dat door het Beginbos loopt te verminderen. (67)**

Het betreft een aanpassing aan het gemeentelijke wegennet. De vraag wordt doorgespeeld aan de gemeente Almere.

**Inspreker geeft aan dat de situatie bij Muiderberg onaanvaardbaar is door een combinatie van factoren: steeds hogere geluidbelasting en hogere vervuilingsgraad als gevolg verkeerstoename op de A6 en de spoorlijn van Almere, wat weer het gevolg is van de groei van Almere. Dit heeft negatieve gevolgen voor de gezondheid. Inspreker pleit dan ook voor een geluid- en luchtscherm ter hoogte van Muiderberg van voldoende hoogte. (73, 451)**

Met de gemeente Muiden is inmiddels overeengekomen dat een scherm zal worden geplaatst aan de westzijde van de spoorlijn, waardoor de situatie in Muiderberg wordt verbeterd. In de studies ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit

**Inspreker stelt voor naast de A6 begroeide wallen aan te leggen om geluidsoverlast van de A6 in het Kromslootpark te beperken. (119)**

Samen met de gemeente Almere wordt een plan gemaakt voor de inpassing van de A6 in het Kromslootpark. Dit element zal daarin worden afgewogen.

**Insprekers verzoeken extra aandacht te besteden aan geluidvoorzieningen ter hoogte van Almere Haven en Almere Stad. Er is nu al sprake van geluidhinder. Men vraagt om bovenwettelijke maatregelen om het geluidniveau op het huidige niveau te handhaven. (233, 238)**

Bij uitbreiding van de A6 worden zondermeer de wettelijk noodzakelijke maatregelen getroffen om geluidhinder te beperken. Voorshands worden bovenwettelijke maatregelen niet overwogen.

**Inspreker pleit voor het toepassen van stil asfalt op de A6 op het hele traject door Almere. Hiermee wordt geluidsoverlast zoveel mogelijk verkleind en wordt voorkomen dat geluidschermen langs de A6 geplaatst moeten worden. Dit laatste komt overeen met de aanbeveling in de Routevisie A6. (280)**

Waar geluidnormen worden overschreden wordt eerst 'stil asfalt' aangelegd. Pas als dat niet afdoende is, moet worden overwogen toch geluidschermen of -wallen aan te leggen.

**Inspreker vraagt de geluidsoverlast vanwege de A6 bij Muiderberg in combinatie met het spoor te betrekken in de standpuntbepaling en waar het gaat om maatregelen ter bestrijding van die overlast dit mee te nemen in uitwerken van het Ontwerp Tracébesluit. (309)**

Geluidschermen die vanwege de aanpassing van de A6 bij Muiderberg worden geplaatst, worden zo mogelijk aan de westzijde van de spoorweg geplaatst zodat tevens bescherming wordt geboden tegen het geluid van de spoorweg. Hierbij wordt Stand Still 2008 nagestreefd.

**Inspreker vraagt om een scherm bij de A1 ter hoogte van buurtschap de Hakkelaar. (312)**

Vervolgonderzoek tijdens de fase van het Ontwerp Tracébesluit zal uitwijzen welke maatregelen getroffen worden.

**Inspreker stelt dat een geluidsscherm aan de zuidzijde van de A1 bij de Hakkelaar niet hoger mag zijn dan dat aan de noordzijde om terugkaatsing van geluid te voorkomen. (312)**

Bij het bepalen van geluidmaatregelen wordt uitgegaan van absorberende schermen. Deze schermen weerkaatsen nauwelijks geluid. Daardoor is het niet nodig om aan de overzijde van een geluidsscherm tevens nog een geluidsscherm te plaatsen om eventuele weerkaatsing te verminderen. De maatregelen die nodig zijn in het kader van het Ontwerp Tracébesluit worden thans bepaald. Thans is nog niet duidelijk of er nabij knooppunt Muiderberg schermen nodig zijn.

**Inspreker stelt dat het woongenot voor bewoners van Almere Haven, die aan de rand van het Kromslootpark wonen sterk achteruit gaat. Ook zal de waarde van de woningen verminderen. Het Kromslootpark wordt door de plannen van RWS vernietigd. (353)**

In samenspraak met de gemeente is het ontwerp van het knooppunt A6/S101 sterk aangepast, waardoor het ruimtebeslag op het Kromslootpark aanzienlijk kleiner wordt. In oktober 2008 is deze aanpassing door de Minister van Verkeer en Waterstaat in het zogenoemde standpunt overgenomen. Door een goede inpassing van het nieuwe knooppunt kan worden bereikt dat de A6 grotendeels aan het oog onttrokken blijft.

**Inspreker vraagt om maatregelen om de geluidsbelasting door de A6 significant te reduceren. (18, 393)**

Vervolgonderzoek tijdens de fase van het Ontwerp Tracébesluit zal uitwijzen welke maatregelen getroffen worden.

**Inspreker stelt dat de door de gemeente Almere aangedragen inpassing-variant beter is dan de RWS-variant, maar desondanks tekort schiet op het gebied van geluidsreductie. Inspreker voorziet problemen (393).**

In de voorbereiding van het Ontwerp Tracébesluit wordt gedetailleerd akoestisch onderzoek gedaan. Waar nodig zullen passende geluidsmaatregelen worden getroffen.

**Inspreker geeft aan dat onder bepaalde omstandigheden het water van het Weerwater het geluid weerkaatst, waardoor in Almere Stad overlast is. Hij stelt voor hiervoor een eenvoudige wal aan de noordzijde van de A6 te leggen ter plaatse van het Weerwater. Het verlagen van de weg is dan niet nodig en zelfs niet gewenst, omdat bij overstroming de weg eerder onder water komt. (406, 447)**

Bij de inpassing van de A6 ter plaatse zal aan dit aspect aandacht worden besteed.

**Inspreker stelt voor de maximale snelheden op hoofd- en parallelbanen te reduceren tot 100 resp. 80 km/uur ten behoeve van geluidreductie. (447)**

Een dergelijke snelheidsreductie past niet in het landelijk beleid dat streeft naar een vlotte en veilige verkeersafwikkeling. Bovendien is het in de Almeerse omstandigheden goed mogelijk de geluidsbelasting van woningen binnen de wettelijke normen te houden.

**Inspreker wijst er op dat de bewoners van de appartementencomplexen (Rode Donders en Eilandenbuurt) zich zorgen maken over de geluidsoverlast. In de Trajectnota/MER is alleen op een hoogte van 5 meter**

**in kaart gebracht wat de gevolgen zijn. Inspreker vraagt om geluidsbepalende maatregelen. (450)**

Vervolgonderzoek tijdens de fase van het Ontwerp Tracébesluit zal uitwijzen welke maatregelen getroffen worden.

## 5.5 Externe veiligheid

**Inspreker geeft aan dat de Trajectnota/MER voorbijgaat aan de ernstige gevolgen die een incident met gevaarlijke stoffen in de tunnels bij de Gaasperdammerweg en door Amstelveen zouden hebben. (283)**

Voor beide tunnels loopt een apart traject, waarin in overleg met de brandweer, de GHOR en de gemeenten, de noodzakelijk tunnelveiligheidsplannen, risicoanalyses en scenarioanalyses worden gemaakt. De eerste reeks rapporten, horende bij deze fase van het project, is door de commissie voor de tunnelveiligheid te Gouda inmiddels voorzien van advies.

**Tunnels hebben per definitie een negatieve invloed op de bereikbaarheid en de bestrijdbaarheid van incidenten. De externe veiligheid wordt bij het Stroomlijnalternatief afgewend op de interne veiligheid van burgers, operationele en hulpverleningsdiensten. Verzoek om hiermee rekening te houden bij het vaststellen van mitigerende maatregelen. (441)**

Voor beide tunnels loopt een apart traject waarin, in overleg met de brandweer, de GHOR en de gemeenten, de noodzakelijk tunnelveiligheidsplannen, risicoanalyses en scenarioanalyses worden gemaakt. De eerste reeks rapporten, horende bij deze fase van het project, is door de commissie voor de tunnelveiligheid te Gouda inmiddels voorzien van advies.

### 5.5.1 *DEELGEBIED 1: A9 AMSTELVEEN, OUDERKERK aan de AMSTEL*

**Insprekers vinden de vestiging van een tankstation aan de A9 bij Ouder-Amstel ongewenst vanwege de nabijheid van een school en woonwijk, het bijzondere landschap en de verkeerssituatie op dit punt. Voorstel is het bestaande tankstation in westelijke richting te verschuiven. (61, 293)**

De locatie van de A9 en het tankstation is in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving.

### 5.5.2 *DEELGEBIED 2: A9 AMSTERDAM ZUID-OOST*

**Inspreker vraagt welk reddingsplan er bestaat als het transport van gevaarlijke stoffen op de A9 Gaasperdammerweg toeneemt met een factor 2 of 2,5? (107)**

Er wordt niet voorbij gegaan aan de problematiek in tunnels. Dit is een parallel traject aan de Trajectnota/MER beschreven in een tunnelveiligheidsplan. Hiervoor zijn scenario's opgesteld en doorgelopen met rijkswaterstaat, bevoegd gezag en de betrokken hulpdiensten. Zodra er een keuze voor een alternatief is gemaakt wordt het tunnelveiligheidsplan (inclusief scenario's en bereikbaarheid opnieuw aangescherpt).

Het 'reddingsplan' voor gevaarlijke stoffen blijft zoals deze nu is. Dit is niet afhankelijk van de intensiteit van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het is een van de scenario's die kan optreden.

**Insprekers vragen welke risico's omwonenden lopen door een toename van transport van gevaarlijke stoffen over de A9 Gaasperdammerweg door het verbod op de A10. Is het groepsrisico wel berekend? (108, 109, 111)**

Over de A10 wordt één categorie gevaarlijke stoffen uitgesloten, de overige blijven over de A10 gaan. De effecten voor de Gaasperdammerweg zijn in deze studie uitgerekend. Omdat de Gaasperdammerweg ter hoogte van het bewoonde gebied grotendeels wordt ondertunneld, is sprake van een sterke daling van het plaatsgebonden- en het groepsrisico. De tunnel schermt de omgeving namelijk af van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A9.

**Inspreker meent dat er ten onrechte geen PR 10<sup>-6</sup> contour is vastgesteld bij de Gaasperdammerweg voor het Locatiespecifieke alternatief omdat ook bij dit alternatief het verkeer over de A9 toeneemt. (283)**

De verschuiving van gevaarlijke stoffen en hoe dat naar verwachting plaats zal vinden is opgenomen in de Trajectnota/MER. Dit staat meer in detail in het bijlagenrapport externe veiligheid.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen groeit niet evenredig met het overige verkeersaanbod. Hiervoor worden aparte tellingen gedaan en zijn ook per categorie verschillende groeipercentages bekend. Dit op basis van de CPB- scenario's. Dat het overige verkeersaanbod groeit, betekent daarmee niet per definitie dat het vervoer van gevaarlijke stoffen ook toeneemt. Ook voor het Locatiespecifieke alternatief is het Groepsrisico berekend.

5.5.3

*DEELGEBIED 3: A10 oost en A1 DUIVENDRECHT, DIEMEN, OOST/WGR.MEER*

**In verband met het toekomstig verbod van transport van gevaarlijke stoffen over de A10 verplaatst dit transport zich naar de A9 (verdubbeling). Inspreker stelt voor het externe risico te spreiden door het verbod van transport van gevaarlijke stoffen op de A10 niet in te stellen. De snelheidsverlaging naar 80 km/u op de A10 zorgt er immers al voor dat de verkeersveiligheid en dus ook externe veiligheid toeneemt. (104)**

Het weren van vervoer gevaarlijke stoffen over de A10-zuid houdt verband met het zogenaamde dokmodel dat voor de Zuidas is ontwikkeld. Daarbij is voorzien dat de A10-zuid en de sporen in een tunnel worden gelegd die wordt bebouwd met hoogbouw. De bouw van 'kwetsbare objecten' op daken van tunnels mag alleen indien deze gesloten worden verklaard voor vervoer gevaarlijke stoffen. Dit omdat indien het tunneldak instort na een explosie, het gebouw dat hierop staat eveneens zou kunnen instorten.

Zolang dit dokmodel niet wordt gerealiseerd, blijft vervoer van gevaarlijke stoffen over de A10-zuid mogelijk.

5.5.4

*DEELGEBIED 4: A1 MUIDEN, WEESP, MUIDERBERG*

Geen specifieke opmerkingen.



5.5.5 *DEELGEBIED 5: A6 MUIDERBERG, ALMERE*

**Inspreker stelt op basis van de Trajectnota/MER dat er geen knelpunten te verwachten zijn met het persoonsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) in Flevoland. Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen nabij de weg moet wel een verantwoording van het GR plaatsvinden. (306)**

Aan het punt van externe veiligheid zal zeker aandacht worden besteed. Waar nodig zal de brandweer daarbij worden betrokken.

5.6 **Ruimtelijke ordening**

**Inspreker is van mening dat bij een majeure ruimtelijke ingreep als onderhavige, het verminderen van nadelige effecten te mager is. Er dient nadrukkelijk ook gezocht te worden naar mogelijkheden tot synergie met de bestaande ruimtelijke inrichtingen en andere nieuwe ontwikkelingen in het gebied. (332)**

In de fase van het Ontwerp Tracébesluit wordt naast een pakket aan compenserende en mitigerende maatregelen een landschapsplan opgesteld waarin de inpassing van de weg in haar omgeving wordt uitgewerkt. Daarbij vindt afstemming plaats met de bestaande ruimtelijke inrichting en nieuwe ontwikkelingen.

5.6.1 *DEELGEBIED 1: A9 AMSTELVEEN, OUDERKERK aan de AMSTEL*

Geen specifieke opmerkingen.

5.6.2 *DEELGEBIED 2: A9 AMSTERDAM ZUID-OOST*

**De verbindingsboog tussen de A1 en de A9 levert een nieuwe doorsnijding van het landschap met als effecten areaalverlies voor andere functies, doorsnijding, barrièrewerking, aantasting van actuele natuur- en cultuurwaarden en een groter gebied dat blootstaat aan versturende werking. In de uitwerkingsfase van het plan dient een aanvullend pakket van maatregelen voor dit deelgebied opgesteld te worden. De verbindingsboog levert in combinatie met de verlegging van de A1 in zuidelijke richting een aanzienlijk oppervlak nieuw asfalt op. Dit biedt een kans om het bestaande stedelijk gebied en de nieuwbouw in de Bloemendalerpolder te voorzien van warmte uit asfalt. (332)**

In de fase van het Ontwerp Tracébesluit wordt een pakket aan compenserende en mitigerende maatregelen opgesteld om negatieve effecten te voorkomen of te beperken. Over de warmtewinning uit asfalt wordt niet binnen het kader van de Tracéwetprocedure beslist. Rijkswaterstaat volgt de ontwikkelingen en mogelijkheden op dit gebied.

**Inspreker vraagt wat er gebeurd met de loop / fietstunnels die onder de A9 doorlopen en Kralenbeek verbinden met de Gaasperplas en Nellestein. (429)**

De bestaande wandel en fietspaden passeren de A9 in de nieuwe situatie via het tunneldak.

**Onjuiste situatieschetsen. Op de kaarten wordt de wijk Nieuw Kempering in Amsterdam Zuidoost vaak niet aangegeven dan wel als toekomstige bebouwing terwijl deze wijk in 2007 al voor een groot deel af is en bewoond. (437)**

Bij het samenstellen van de kaartbladen is gebruik gemaakt van de meest actueel en beschikbare digitale data, waarbij als ijk jaar is uitgegaan van de situatie 2005. Het kan echter voorkomen dat dit ijk jaar in een aantal gevallen inmiddels is achterhaald door de actualiteit, waardoor het kaartbeeld niet altijd klopt met de werkelijke situatie in het veld. Een voorbeeld hiervan is deze specifieke situatie. Bij het milieuonderzoek is echter uitgegaan van de toekomstige situatie in 2020 resp. 2030 bij geluid. Dat betekent dat in het milieuonderzoek in alle gevallen rekening is gehouden met de wijk Nieuw Kempering omdat verondersteld is dat deze locatie in 2020 volledig is gerealiseerd.

**Inspreker stelt dat de uitbreiding van de A9 gevolgen kan hebben voor de bewoners en bedrijven, die langs de Stammerdijk zijn gevestigd. Inspreker vindt dat snel duidelijk moet worden wat de gevolgen zijn en dat overleg noodzakelijk is. (456)**

Met het nemen van het standpunt en het nader uitwerken van het gekozen alternatief tijdens de Ontwerp Tracébesluit fase zal steeds duidelijker worden wat de gevolgen voor de omwonenden kunnen zijn. Op dat moment zullen de bewoners en bedrijven zeker betrokken worden bij de nadere detaillering en inpassing van de verbredingsplannen.

**Inspreker is van mening dat de variant waarbij een tunnel op maaiveld wordt gerealiseerd negatief is voor de kruisende langzaam verkeersverbindingen. (457)**

Dit wordt onderschreven en is ook zo opgenomen in Deel A-III: De effecten in deelgebied 2 van de Trajectnota/MER fase 2 Schiphol – Amsterdam – Almere.

5.6.3

*DEELGEBIED 3: A10 oost en A1 DUIVENDRECHT, DIEMEN, OOST/WGR.MEER*

**Inspreker maakt zich zorgen om het feit dat in zijn ogen onzorgvuldig is omgesprongen met de inrichting en toekenning van functies en bestemmingen aan de Diemen- en de (Over)Diempolder. Eerder voorgestelde natuurbestemmingen zijn nooit uitgevoerd en het heeft er alle schijn van dat agrarische functie wordt versterkt. Hierbij heeft het volgens inspreker tevens schijn dat de functie weidevogelgebied hier aan bijdraagt. Volgens inspreker is deze functie juridisch niet toegekend en wordt hier in de praktijk ook geen uitvoering aan gegeven ten gunste van de agrarische bedrijfsvoering. Conform het bestemmingsplan is er alleen sprake van een recreatieve bestemming. (448)**

In het kader van de Trajectnota/MER is ten aanzien van de inrichting en functies van de Diemen- en de (Over)Diempolder gekeken naar de meest actueel juridisch toegekende functies en bestemmingen. Voor wat betreft de aanwijzing "weidevogelgebied" het volgende: het feit dat deze functie in de praktijk nu volgens inspreker niet wordt ingevuld wil niet zeggen dat deze functie in de toekomst niet wordt ingevuld. Of en hoe invulling wordt gegeven is niet aan Rijkswaterstaat. Om

deze reden kan in de Trajectnota/MER de functie weidevogelgebied dan ook niet worden genegeerd.

5.6.4 *DEELGEBIED 4: A1 MUIDEN, WEESP, MUIDERBERG*

**Inspreker stelt dat wanneer de oude A1 blijft liggen voor lokaal verkeer, er een loze ruimte wordt gecreëerd die vrijwel nergens voor kan worden gebruikt. (226)**

Van een loze ruimte zal geen sprake zijn. Er komt een nieuwe brug over de Vecht voor lokaal verkeer. De beide bruggen in de huidige A1 worden gesloopt en de toeleidende grondlichamen worden verwijderd.

**Volgens inspreker kan uit de trajectnota onvoldoende worden afgeleid wat de gevolgen zijn van de voorgenomen ontwikkeling voor het tankstation op de verzorgingsplaats Honswijck. Zo is onduidelijk in hoeverre het tankstation kan blijven op de plaats waar het ligt en of de zichtbaarheid en bereikbaarheid van het station op het huidige niveau gehandhaafd kan blijven. Inspreker geeft voorkeur aan handhaving van het tankstation op de huidige locatie. Bij verplaatsing dient gewaarborgd te worden dat de nieuwe locatie o.a. wat inrichting, bereikbaarheid en zichtbaarheid vanaf de A1 betreft tenminste gelijkwaardig is aan de huidige locatie. Inspreker vraagt zicht af waar het tankstation naar toe verplaatst wordt als het niet op de huidige plaats kan blijven. (298)**

Door de aanleg van een aquaduct onder de Vecht en de daarmee samenhangende verlegging van de A1 kan de verzorgingsplaats Honswijck niet gehandhaafd worden op de huidige locatie en zal deze mee verschuiven in zuidelijke richting. Het gaat om een verschuiving van ca. 100 tot 200 meter. Uitgangspunt bij de verplaatsing is dat de nieuwe verzorgingsplaats gelijkwaardig is aan de toekomstige.

**Inspreker vraagt zich af of de busbaan uit het MMA is geprojecteerd aan de Noord- of aan de Zuidzijde van de A1. (298)**

De busbaan is geprojecteerd aan de noordzijde van de A1.

5.6.5 *DEELGEBIED 5: A6 MUIDERBERG, ALMERE*

**Insprekers geven aan dat de gasleiding die tussen het Kromslootpark en de huidige A6 ligt en die door de verbreding van de A6 moet worden verlegd, naar de noordzijde van de A6 verplaatst zou moeten worden. (10, 67, 68, 69, 71, 119, 122, 231)**

Verplaatsen naar de noordzijde is niet een goede optie. De strook grond tussen de A6 en Almere Poort is niet beschikbaar voor de gasleiding. Het doel is dat de gasleiding optimaal in het Kromslootpark zal worden ingepast in overleg met de gemeente Almere en Staatsbosbeheer. Het is overigens niet zo dat er geen begroeiing boven een gasleiding kan zijn.

**Insprekers pleiten voor het niet realiseren van de verbinding tussen Almere Haven en Almere Poort door het Kromslootpark, met name niet voor gemotoriseerd verkeer. Dit zal extra hinder veroorzaken voor recreanten en de natuur ernstig aantasten. (10, 67, 68, 69, 71, 84, 119, 215, 219, 231, 237)**

De bedoelde verbinding zal door de gemeente Almere worden gerealiseerd. Rijkswaterstaat maakt de verbinding op verzoek van de gemeente mogelijk. Het bezwaar zal worden doorgegeven aan de gemeente Almere.

**Het is van belang om het extra ruimtegebruik te minimaliseren, met name bij natuurgebieden. De ontwerpen die de gemeente Almere voor de Kromsloot heeft aangeleverd tonen aan dat dit mogelijk is en dus ook voor andere plekken onderzocht moet worden. (332)**

Het ontwerp ter plaatse van het Kromslootpark wordt aangepast. Het totale ontwerp wordt in de fase van het Ontwerp Tracébesluit nader gedetailleerd. Er wordt echter niet verwacht dat hier nog grote ruimtewinsten kunnen worden bereikt.

**Inspreker geeft aan dat hij zich niet kan vinden in de stelling dat de wandelmogelijkheden in het Almeerse niet beperkt worden. (341)**

Met name met de aanleg van de aansluiting van de Hoge Ring op de A6 zal een groot deel van het Kromslootpark worden aangetast. Als gevolg van dit ruimtebeslag zullen de wandelmogelijkheden hier fysiek aangetast c.q. verlegd worden. Het totaal recreatief netwerk van fiets en wandelroutes in het Almeerse zal echter in stand kunnen worden gehouden zij het in aangepaste vorm zo blijft het totaal aantal kruisende verbindingen intact, maar zullen parallel aan de A6 gelegen routes verlegd moeten worden.

In de fase van het Ontwerp Tracébesluit zal de exacte inpassing verder worden uitgewerkt, zodat de afstand van de weg tot de bebouwing exacter dan in de Trajectnota/MER kan worden bepaald.

**Er is een fout opgetreden in de plannen van Rijkswaterstaat en wel op de diverse terreinen waar het gebied rond de A6 in Almere Buiten is ingevuld als industrieel terrein. Dit is niet het geval tussen de vaarten en de A6. Hier is groen ontwikkeling voorzien en eventuele kleinschalige ontwikkeling binnen een groene setting. (450)**

Bij het samenstellen van de kaartbladen is gebruik gemaakt van de meest actuele en beschikbare digitale data. Daarbij kan het echter voorkomen dat in een aantal gevallen deze data inmiddels is achterhaald en is vervangen door nieuwe inzichten en/of plannen. Hierbij is het van belang te weten of deze wijzigingen al wel of niet formeel zijn vastgesteld. Verder kan het zijn dat het detailniveau van de Trajectnota/MER te grof is om dergelijke verbijzonderingen van bestemmingen in het kaartbeeld terug te laten komen. In de fase van het Ontwerp Tracébesluit zal meer in detail op de bestemming worden ingezoomd en zal rekening worden gehouden met nieuwe inzichten in functies en bestemmingen voor zover deze zijn vastgesteld.

**In de Trajectnota/MER fase 2 wordt rekening gehouden met de uitbreidingsplannen zoals vastgelegd in het Streekplan. Volgens inspreker is dit onvoldoende. (450)**

Als basis voor de Trajectnota/MER zijn die plannen aangehouden waarover tot het verschijnen van het MER formeel besluitvorming heeft plaatsgevonden. De houdbaarheid van deze plannen is echter beperkt, de ruimtelijke ontwikkelingen staan niet stil. Dit is ook het geval in Almere. Bij de verdere uitwerking van de A6 in de fase van het Ontwerp Tracébesluit zal daarom ook rekening worden gehouden met de meest recente inzichten en ruimtelijke plannen.

## 5.7 Natuur

### **Inspreker verzoekt zoveel mogelijk de natuur te sparen. (80)**

### **Inspreker verzoekt de schade als gevolg van bypasses en aansluitingen te compenseren (419)**

Wegverbredingen zoals deze leiden onherroepelijk tot ruimtebeslag en derhalve aantasting van natuurwaarden. De Nederlandse wet- en regelgeving is er echter op gericht vernietiging van natuurwaarden zoveel mogelijk te voorkomen. Is dit niet mogelijk dan dient er sprake te zijn van compensatie. In het geval van deze wegverbreding is bij de inpassing zoveel mogelijk rekening gehouden met het sparen van natuurwaarden. Waar dit niet mogelijk bleek, is middels een compensatievisie berekend hoeveel natuurwaarden gecompenseerd moeten worden en waar deze mogelijkheden voor compensatie te vinden zijn. In het Ontwerp Tracébesluit wordt deze visie nader uitgewerkt in een Compensatieplan.

### **Compensatie voor negatieve effecten. De voorgestelde compensaties komen volgens inspreker niet terug in de directe omgeving. (108)**

Het klopt dat de mogelijkheden voor compensatie niet altijd direct uitvoerbaar zijn in de directe omgeving. Hoewel hier wel naar wordt gestreefd kan het voorkomen dat de compensatie elders in het plangebied wordt gerealiseerd. In de fase van het Ontwerp Tracébesluit wordt een Compensatieplan opgesteld. In dit plan wordt de uitvoerbaarheid van de compensatie meer in detail onderzocht. Ook dan zal opnieuw bekeken worden welke mogelijkheden er in de directe omgeving bestaan. Als gevolg van de ondertunneling van de Gaasperdammerweg ontstaan er ook nieuwe kansen voor groen. Omdat bouwen op de tunnel zelf niet is toegestaan bestaan er kansen het dak van de tunnel groen uit te voeren.

### **Inspreker pleit voor voldoende faunamaatregelen in de Natuurboog (ecologische verbindingszone IJmeer-Ronde Hoep). (195)**

Hierin wordt zo veel als mogelijk voorzien, dit komt in de praktijk neer op het revitaliseren en aanpassen van bestaande faunavoorzieningen.

### **Inspreker pleit er voor economische vooruitgang altijd te koppelen aan behoud/stimulering van groen/natuur en het groene hart niet aan te tasten. (255)**

De inspanningen zijn er op gericht de aantasting van groen en natuur optimaal te mitigeren en te compenseren.

### **Inspreker vindt dat de mitigatie en compensatievisie op natuurwaarden degelijk is uitgevoerd. Het is een goede basis voor publieksrechtelijk en privaatrechtelijke compensatie. Inspreker wil bij het compensatietraject worden betrokken. (304)**

Inspreker is inmiddels bij het compensatietraject betrokken.

**Inspreker acht de aanpak van de studie op het aspect natuur consequent, maar er ontbreekt een samenhangend beeld waarbij ecologische gevolgen voor het hele gebied worden bekeken. Er is veel aandacht voor 'wettelijke' soorten en gebieden. Aandacht voor milieuspecifieke of regionale soorten ontbreekt. Ook een gedegen landschapsecologische visie op de gevolgen**

**van de ingreep ontbreekt. Dit zou alsnog in beeld moeten worden gebracht. (304)**

Er is een natuurtoets uitgebracht als bijlage bij het Ontwerp Tracébesluit die ingaat op enerzijds de beschermde flora en fauna maar anderzijds ook in gaat op de effecten van de wegbreiding op beschermde gebieden en op de ecologische hoofdstructuur als zodanig. De mate van verstoring, versnippering en vernietiging bepalen de omvang en aard van mitigerende en compenserende maatregelen, die deels ook weer terug te vinden zijn in het landschapsplan. De natuurtoets in de Trajectnota/MER vormt daarvoor mede een basis maar gaat inderdaad beperkt in op andere zaken dan beschermde flora en fauna.

**Inspreker constateert enkele tekortkomingen in de beschrijving van de Natura 2000 gebieden, waardoor mogelijk significante effecten (nu nog) buiten beeld blijven. Er worden verouderde inventarisatiegegevens gebruikt en de beschrijving van de externe werking is onvolledig (bijvoorbeeld over de aantasting van foerageergebieden van de bruine en blauwe kiekendieven rond de Oostvaardersplassen). Ook wordt op basis van onvolledige gegevens te voorbarig geconstateerd dat rond het Markermeer en IJmeer geen versturende invloed met negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van kwalificerende vogels wordt verwacht. (304)**

De passende beoordeling bedient zich van de meest recente vogelinventarisatiegegevens en is in die zin een verbetering ten opzichte van het gestelde in de Trajectnota/MER. De Trajectnota/MER geeft niet meer dan een aanzet voor een passende beoordeling. In het kader van het Ontwerp Tracébesluit is een uitgebreide en volledige passende beoordeling geschreven. Deze gaat onder meer in op de effecten van foeragerende vogels op de randmeren. Voor de Oostvaardersplassen worden vooralsnog geen effecten verwacht.

**Inspreker wijst op het feit dat in de Trajectnota/MER wordt aangegeven dat in het kader van de Flora- en faunawet beschermde soorten in gevaar zijn. Inspreker gaat er vanuit dat wordt gehandeld conform het voorzorgprincipe en de wet. (306)**

Bij de verdere uitwerking en realisatie zal worden gehandeld conform het voorzorgprincipe en de van toepassing zijnde wet- en regelgeving. Deze principes en bijhorende uitgangspunten zullen verder worden uitgewerkt in het Compensatieplan behorende bij het Ontwerp Tracébesluit.

**Inspreker pleit voor terughoudendheid in de toepassing van transparante schermen. Vogels zouden hier tegenaan vliegen. (448)**

Bij de verdere uitwerking van de landschappelijke inpassing in de fase van het Ontwerp Tracébesluit zal dit als aandachtspunt worden meegenomen.

**Inspreker wijst op het feit dat als gevolg van de wegverbreding een veelheid aan bomen en natuurwaarden verdwijnen. Deze moeten gecompenseerd worden. (448)**

De Nederlandse wet- en regelgeving is gericht op het zoveel mogelijk voorkomen van negatieve milieueffecten. Indien toch effecten optreden moeten deze effecten gemitigeerd (verminderd) dan wel gecompenseerd worden. In dit geval is niet te voorkomen dat natuurwaarden en bomen verdwijnen. Deze waarden en bomen worden in het kader van de Natuurbeschermingswet en Boswet gecompenseerd. In de Trajectnota/MER is berekend hoe groot de vernietiging van natuurwaarden is,

hoe groot de compensatie opgave is en waar deze compensatie zou kunnen worden uitgevoerd (zoekgebieden). De exacte wijze waarop de compensatie wordt uitgevoerd wordt uitgewerkt in het Compensatieplan als onderdeel van het Ontwerp Tracébesluit. Ook worden dan de exacte aantallen te compenseren bomen berekend.

#### 5.7.1

#### *DEELGEBIED 1: A9 AMSTELVEEN, OUDERKERK aan de AMSTEL*

**Inspreker mist de problematiek van het Groengebied Amstelland, dat enorm onder druk staat. Amstelland is van groot belang voor de recreatie in de regio. Hij ondersteunt het standpunt van de gemeente Ouder-Amstel op dit punt. (52)**

Door een goede inpassing van de wegverbredingen worden de effecten op de omgeving gemitigeerd en zo veel mogelijk gecompenseerd. Daarbij is ook aandacht voor de problematiek van Groengebied Amstelland.

**Inspreker vindt dat de landschapsvisie voor de A9 heel eenzijdig uitgaat van de automobilist. Zijn uitzicht wordt verbeterd, terwijl voor omwonenden en recreanten de A9 zichtbaarder wordt. De landschapsvisie zou veel breder door omwonenden en gemeente gedragen moet zijn en niet het product van één landschapsarchitect. (56)**

In de Landschapsplannen die per deeltraject zijn gemaakt en als bijlage bij het Ontwerp Tracébesluit worden gevoegd, wordt ook de beleving vanuit het gebied, in de beschouwingen en de gemaakte keuzes, meegewogen.

Deze plannen zijn met gemeenten besproken. De visie uit de Trajectnota/MER was hier de, soms wat premature, één dimensionale, en te stellige, voorloper van.

**Veel insprekers uiten hun zorg omtrent de aantasting en verstoring van het Amsterdamse bos. Is er wel voldoende aandacht voor dit waardevol bos/natuurgebied. Het mag niet zo zijn dat een verbrede A9 deze structuur zomaar kan doorsnijden zonder compensatie. (157, 322)**

Bij de inpassing van de A9 is wel degelijk rekening gehouden met het Amsterdamse bos. De aantasting wordt zo gering mogelijk gehouden als ontwerptechnisch mogelijk is. Schade aan het Amsterdamse bos is echter niet zonder mee te voorkomen. De Nederlandse wet- en regelgeving is er echter erop gericht vernietiging van natuurwaarden zoveel mogelijk te voorkomen. Is dit niet mogelijk dan dient er sprake te zijn van compensatie. Dit geldt zowel de fysieke aantasting als verstoring als gevolg van geluid. In de Trajectnota/MER is aangegeven hoe groot de compensatietaakstelling is. In de fase van het Ontwerp Tracébesluit zal een Compensatieplan worden opgesteld waarin meer detail de wijze en haalbaarheid van compensatie wordt uitgewerkt. In het standpunt van de minister is verwoord welke extra geluidmaatregelen in het plan worden opgenomen. Daar zitten geen extra schermen voor het Amsterdamse Bos bij.

**Insprekers stellen dat het Amsterdamse Bos van onschatbare waarde is voor de stad en de regio. Zij willen dat het niet verder aangetast wordt en willen dat Rijkswaterstaat verder gaat dan het Meest Milieuvriendelijke Alternatief om de rust terug te brengen in het bos. (168, 187, 247, 256, 261, 359, 361, 362, 364, 368, 371, 372, 377, 379, 381, 383, 385, 416, 439)**

Dit is meegenomen bij de keuze van de Minister. Echter in het standpunt van de Minister is gekozen voor het Stroomlijnalternatief en niet voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief of nog verder gaande milieumaatregelen.

**Inspreker pleit voor instandhouding begroeiing op de taluds van de A9 ter plaatse van de Ronde Hoep. (195)**

Hierin wordt goeddeels voorzien, waarbij de beplanting op de taluds zélf een lager (struweelvormend) karakter heeft.

**Inspreker stelt dat verplaatsen van het benzinestation langs de A9 naar een plek nabij de Ronde Hoep ten koste gaat van de natuur. (227)**

Als het benzinestation zal worden verplaatst zal veel aandacht worden besteed aan de inpassing, zodat de beleving ook vanaf de Ronde Hoep alleszins aanvaardbaar zal zijn.

**Inspreker doet melding van het feit dat in het recente verleden voorkomens van oeverzwaluwen aan de zuidoever van de Oudekerkerplas zijn verdwenen als gevolg van werkzaamheden op de plas. Inspreker stelt dan ook voor de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. (278)**

Bij de werkzaamheden wordt expliciet gekeken naar de mate van verstoringgevoeligheid van soorten. De werkzaamheden worden hier op afgestemd. Dit kan betekenen dat wanneer soorten hiervoor gevoelig zijn, werkzaamheden buiten het broedseizoen dienen plaats te vinden. In de Trajectnota/MER is deze maatregel al opgenomen als mitigerende maatregel

**Inspreker pleit ervoor om werkzaamheden aan de noordzijde van de A9 bij het knooppunt Holendrecht buiten het broedseizoen uit te voeren. (278)**

Bij de uitvoering van de werkzaamheden aan de rijksweg wordt in principe rekening gehouden met het broedseizoen zodat verstoring wordt voorkomen.

**Insprekers wijzen op het uniek plas-drasgebied "Land van Geijssel" ten zuiden van de A9. Dit gebied dient bij de uitbreiding ontzien te worden. (278, 285)**

De uitbreiding van de A9 vindt hier plaats in zuidelijk richting en komt derhalve dichterbij op dit gebied te liggen. Van een fysieke aantasting is echter nog geen sprake. In de fase van het OTB zal de inpassing van de wegverbreding in relatie tot dit gebied bijzondere aandacht krijgen.

**Inspreker pleit er voor het plas-dras gebied het Landje van Geijssel (ten zuiden van de A9) bij de wegbreiding te ontzien. Hier komen in het voorjaar veel Steltlopers en Eenden voor die daar voedsel vinden op hun trekroutes. (278)**

Bij de landschappelijke uitwerking van de verbreding wordt natuurgebied zoveel als dat mogelijk is ontzien en wordt verstoring zoveel als dat mogelijk is voorkomen. Dit geldt ook voor het Landje van Geijssel.

**Inspreker pleit ervoor geen bomen rond de Polderweg en het benzinestation de Ronde Hoep te kappen. Inspreker ziet liever dat de situatie ongemoeid wordt gelaten. (278)**



In de Trajectnota/MER is het benzinestation meegenomen. Bij de landschappelijke inpassing wordt het benzinestation "ingepakt" zodat het vanuit de polder, het omringende landschap en de natuur niet opvalt en de verstoring minimaal is.

**Inspreker is van mening dat de kwalificatie " beperkt" niet van toepassing is op het ruimtebeslag van de polder Ronde Hoep en de Holendrecht- en Bullewijkerpolder. Het ruimtebeslag moet tot een absoluut minimum worden beperkt. Verder is inspreker benieuwd naar de wijze waarop de compensatie wordt uitgewerkt. (285)**

Bij de ontwikkeling van de alternatieven en het ontwerp is terdege rekening gehouden met de wens het ruimtebeslag tot een minimum te beperken. Verkeerskundig en ontwerptechnisch is het ontwerp dat er nu ligt het minimaal noodzakelijk voor het goed en veilig functioneren van de weg. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp in de fase van het Ontwerp Tracébesluit zal de inpassing van de weg en het ruimtebeslag opnieuw specifiek aandacht hebben als het gaat om onnodig ruimtebeslag.

De kwalificatie beperkt is gegeven gezien het feit dat de fysieke aantasting van de polders een geringe en smalle strook betreft. Het functioneren van de polders als waardevol landschappelijk en ecologisch gebied komt niet te vervallen als gevolg van de uitbreiding. Toch wordt de mening gedeeld dat de aantasting tot een minimum dient te worden beperkt. Dit zal in de fase van het Ontwerp Tracébesluit bijzondere aandacht krijgen. Dit betreft ook zeker de mate van verstoring van het areaal weidevogelgebied.

**Inspreker verzoekt om het in natuurkringen zeer populaire "Landje van Geijsel" zodanig in te richten dat de natuurwaarde hiervan niet in gevaar wordt gebracht. (285, 303)**

Er zal aandacht gegeven worden aan het "Landje van Geijsel". Mocht de natuurwaarde verstoord worden dan wordt deze voor zover mogelijk hersteld. Bij aantasting als gevolg van verbreding van de A9 zal de natuur die verloren gaat elders worden gecompenseerd.

**Inspreker is van mening dat het geplande benzinestation langs de A9 een verdere aantasting betekent van het groene karakter van de polder en van het woongenot. (287)**

Het kappen van de bomen zal in eerste instantie het gevolg zijn van de verbreding van de A9 in zuidelijke richting. De overlast c.q. aanslag van de rust wordt door Rijkswaterstaat niet gedeeld. Het benzinestation zal omsloten worden door groen zodat vanaf de polder De Ronde Hoep nagenoeg geen horizonvervuiling zal plaatsvinden. Vanaf de polderkant zal het benzinestation niet toegankelijk worden, alleen van de snelweg kan gebruik gemaakt worden van deze voorziening.

**Inspreker stelt dat het vreemd is dat er wordt gekozen voor de automobilist en dat die mooi om zich heen kan kijken, waarvoor bomen worden weggehaald. (291)**

Bij de uitwerking van het landschapsplan wordt gezocht naar een evenwicht tussen het belang van de automobilist, die zich moet kunnen oriënteren op de omgeving, en het belang van de omgeving, waarbij de rijksweg zoveel als dat mogelijk is op een landschappelijk verantwoorde manier wordt ingepast. Zo kan het zijn dat op plaatsen waar sprake is van veel kantoorbebouwing gekozen wordt voor

transparante geluidsschermen zonder beplanting zodat de automobilist kan zien langs bedrijventerreinen te rijden. Voor de kantoren is sprake van een zichtlocatie. In het geval van een landschappelijke omgeving wordt juist wel gekozen voor een groene invulling (geluidsschermen, die beplant zijn en veel beplanting achter de rijksweg).

**Inspreker is eigenlijk tegen de wegbreidingen. Ze gaan ten koste van de natuur. Toch stemt inspreker vóór het Meest Milieuvriendelijke Alternatief, mits het Amsterdamse Bos nog meer wordt ontzien dan daar in staat en er ter compensatie extra hectares worden toegevoegd. (360)**

Waar grondoppervlakte verloren gaat in het Amsterdamse Bos, wordt die elders in het gebied gecompenseerd.

**Inspreker is tegen de verbreding van de A9, omdat het groen in deze stedelijke omgeving te belangrijk is. (414)**

De inspanning is er op gericht de aantasting van het groen te beperken en waar nodig te compenseren.

**Inspreker stelt dat terecht wordt opgemerkt dat de Ronde Hoep een zeer waardevol en historisch uniek gebied is. Het is bovendien een stiltegebied en een weidevogelgebied. Redenen om voorzichtig met het gebied om te gaan. Hetzelfde geldt voor de rivieren Amstel en Bullewijk. Het bevreemdt inspreker daarom dat de afscherpende begroeiing aan de noordzijde van de A9 tussen Amstelveen en knooppunt Holendrecht zal verdwijnen. Er wordt verder expliciet gemeld dat langs het Amsterdamse Bos aan weerszijden van de weg geluidsschermen zullen worden geplaatst, terwijl dat voor de Ronde Hoep van even groot belang is. Inspreker verzoekt dan ook aan de zuidzijde van de A9 op dit trajectgedeelte een geluidsscherm te plaatsen dat recht doet het stiltegebied. (442)**

Het in beeld brengen van de geluideffecten bij de Ronde Hoep maakt onderdeel uit van het onderzoek naar de effecten van de wegaanpassing op natuurgebieden. Deze onderzoeken zijn thans nog niet afgerond. Onbekend is of uit deze onderzoeken volgt dat geluidmaatregelen voor de Ronde Hoep nodig zijn. Verder worden de geluidsschermen die zijn weergegeven in de MMA variant van de MER niet overgenomen in het Ontwerp Tracébesluit. In het standpunt van de minister is dat besloten. Geluidsschermen en/of dubbellaags ZOAB aan de zuidzijde van de A9 kunnen wel noodzakelijk zijn voor de woonkern langs de rivier. Hiervan profiteert de Ronde Hoep mee. Wat nodig is wordt thans onderzocht.

**Ten aanzien van het aspect natuur verzoekt inspreker de Minister om in overleg te treden over de wijze van inrichting van het gebied ten zuiden van de A9 tussen de afslag Amstelveen/Ouderkerk aan de Amstel en de passage van de Amstel. Daarnaast verzoekt de inspreker aan te geven op welke wijze groencompensatie plaats vindt ter hoogte van het Amsterdamse bos. (458)**

Beide aspecten zullen onderwerp van gesprek zijn in ontwerpateliers die voor het tracédeel A9 Badhoevedorp – Holendrecht en hun beslag vinden in een landschapsplan dat als bijlage bij het Ontwerp Tracébesluit zal worden gepubliceerd.

**Inspreker acht het wenselijk dat met het oog op de dubbeldoelstelling van het project, verbeteren van de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving, naast een recreatieve verbinding over de A9 ook een recreatieve verbinding parallel aan de A9 over de Gaasp wordt gerealiseerd. (304)**

Verbreding van de brug over de Gaasp aan de zuidzijde is inmiddels uitgangspunt. De realisatie van een parallelle fietsverbinding is afhankelijk van externe financiering.

5.7.3 *DEELGEBIED 3: A10 oost en A1 DUIVENDRECHT, DIEMEN, OOST/WGR.MEER*

**Inspreker wijst op het behoud van de ruimtelijke kwaliteit van de berm van de A10 en de afspraken die in dit kader zijn gemaakt tussen Rijkswaterstaat en Gemeente Amsterdam. (333)**

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. Bij de verdere uitwerking wordt hiermee zoveel mogelijk rekening gehouden.

5.7.4 *DEELGEBIED 4: A1 MUIDEN, WEESP, MUIDERBERG*

**Inspreker acht de uitbreiding van het aquaduct naar een eco-aquaduct bij Muiden een absolute vereiste. (304)**

Het eco-aquaduct is in oktober 2008 door de Minister opgenomen in het standpunt ten aanzien van de wegbuitbreidingen.

5.7.5 *DEELGEBIED 5: A6 MUIDERBERG, ALMERE*

**Insprekers zijn van mening dat er door de uitbreiding van de A6 in Almere veel natuur verloren gaat, met name in het Kromslootpark en het Beginbos. Zij vragen te onderzoeken of de aantasting verminderd kan worden en daarbij de voorstellen van de gemeente te betrekken en tevens te overwegen de A6 naar de noordzijde uit te breiden. (10, 20, 35, 36, 44, 67, 68, 69, 71, 72, 75, 76, 77, 83, 84, 88, 89, 96, 98, 99, 119, 213, 215, 219, 229, 231, 232, 233, 234, 236, 237, 249, 279, 411)**

Rijkswaterstaat heeft in overleg met de gemeente een alternatief ontwerp voor de aansluiting van de A6 op de Hoge Ring en voor de aansluitende wegvakken (waar mogelijk smallere tussenbermen) gemaakt, waardoor het ruimtebeslag aanzienlijk kleiner kon worden. Dit alternatief zal in het Ontwerp Tracébesluit worden opgenomen. Uitbreiding van de A6 naar de noordzijde is in verband met o.a. de ontwikkeling van Almere Poort niet wenselijk.

**Inspreker noemt het verdwijnen van het Kromslootpark onoverkomelijk. (10)**

Het verdwijnen van het Kromslootpark is niet aan de orde. Er wordt een smalle strook van het park afgehaald. De verloren gegane oppervlakte natuur wordt elders, bij voorkeur in de A6-zone, gecompenseerd. Met de gemeente en Staatsbosbeheer wordt naar goede locaties gezocht. In het Ontwerp Tracébesluit wordt aangegeven waar de compensatie zal plaatsvinden.

**Inspreker heeft bezwaar tegen de oprit/afrit A6 in Almere Haven dwars door Beginbos. Waarom niet via het bestaand fietspad bij Termen la Mer? (17)**

Het aansluiten van de Havendreef op de toekomstige parallelbanen van de A6 leidt niet tot nieuwe doorsnijdingen. Wel zal door het verbreden van de A6 een strook bos verdwijnen dat elders wordt gecompenseerd. Er wordt veel aandacht besteed aan een goede inpassing van de A6.

**Inspreker stelt voor eventuele natuurcompensatie voor de hectares die verloren gaan in het Kromslootpark te plaatsen in het Wierdenpark inclusief de groene wig naar de Hoven, waar dan de geplande bebouwing kan vervallen. (12, 33, 67, 68, 69, 71, 119, 231)**

In het kader van de Natuurcompensatie zijn in de Trajectnota/MER verschillende zoekgebieden gedefinieerd waar natuurcompensatie op voorhand zinvol en haalbaar zou zijn. In het kader van het Ontwerp Tracébesluit zal een gedetailleerd Natuurcompensatieplan worden opgesteld waarbij de voorgestelde zoekgebieden nader worden onderzocht op hun haalbaarheid. Op basis van de binnengekomen inspraakreacties zal tevens bekeken worden in hoeverre binnengekomen suggesties zoals deze realistisch en haalbaar zijn.

**Inspreker vraagt de aantasting van het Buitenhout bij de kruising met de A27 te voorkomen. Bij de aanleg van de A27 is er al een strook verdwenen. Nu zou er opnieuw een stuk af gaan. Hij vraagt te bezien of er andere mogelijkheden zijn. (32)**

Inderdaad zal er een smalle strook van het Buitenhout verdwijnen. In beginsel kan dit alleen voorkomen worden indien het knooppunt Almere geheel gereconstrueerd zou worden. Dit levert hoge kosten en problemen elders. Het oppervlak te kappen bos wordt zo klein mogelijk gehouden en zal bovendien worden gecompenseerd op een met de gemeente nog te bepalen plaats.

**Inspreker verzoekt de gemeente Almere om geen beplanting en bomen te kappen. (45)**

Dit verzoek is aan de gemeente Almere overgebracht.

**Inspreker vreest dat de rust in de wijk De Velden in Almere verdwijnt na verbreding van de A6. Ook de natuur lijdt eronder. In het Kromslootpark zijn rode lijst soorten aangetroffen volgens de Trajectnota/MER. Door de wegverbreding kunnen die verdwijnen en dan zouden ook de voorgestelde maatregelen voor herinrichting en versterking van de Ecologische Hoofd Structuur overbodig zijn. Inspreker pleit voor voorrang voor de natuur. (215)**

Rijkswaterstaat en gemeente streven naar een zo beperkt mogelijk ruimtegebruik binnen de wettelijke regels. Dit heeft inmiddels geleid tot een aanpassing van de wegbreedingsplannen ter hoogte van het Kromslootpark en het Beginbos. Het ruimtebeslag is aanzienlijk kleiner geworden.

**Inspreker pleit voor het sparen van zoveel mogelijk volwassen bomen en het minimaliseren van de werkruimte voor de verbreding van de A6. Volwassen bomen reduceren geluid meer dan jonge bomen. Waar het**

**sparen van bomen niet mogelijk is graag zo groot mogelijke bomen terug planten. (215)**

Samen met de gemeente Almere wordt een plan gemaakt voor de inpassing van de A6 in het Kromslootpark. Het voorstel zal in dat kader worden afgewogen.

**Inspreker is van mening dat in de Trajectnota/MER alleen maar aandacht wordt besteed aan korte termijn schade aan het Kromslootpark. (221)**

De schade beschreven in de Trajectnota/MER betreft permanente schade als gevolg van ruimtebeslag en verstoring. In het kader van mitigatie en compensatie wordt getracht deze schade te minimaliseren dan wel elders te compenseren.

**Inspreker is tegen nieuwe doorsnijdingen van het Kromslootpark en het Beginbos. Daarmee wordt de nu nog aaneengesloten long te veel doorsneden. (17, 229)**

De nieuwe dwarsverbindingen maken deel uit van het stedelijk wegennet. De gemeente acht nieuwe verbindingen tussen Almere Haven en Poort wenselijk. Met de mogelijk nieuwe dwarsverbindingen wordt rekening gehouden, maar maken niet deel uit van de verbreding van de A6.

**Inspreker is voorstander van aanleg van de in het Meest Milieuvriendelijke Alternatief genoemde uitbreiding van ecologische stapstenen in Almere. De barrière, die de A6 nu al vormt voor niet-vliegende fauna, zal alleen maar groter worden. (280)**

Met de gemeente Almere en Staatsbosbeheer wordt gewerkt aan een plan voor inpassing van de A6, waarbij aandacht wordt besteed aan de natuur en ecologische verbindingen.

**Inspreker stelt vast dat voor de compensatie van bos, natuur en water slechts globaal gebieden worden aangewezen en stelt voor bij verdere uitwerking de compensatie bij voorkeur binnen de A6-zone zelf te realiseren. De inspreker wil graag meewerken aan het tot stand komen van het op te stellen compensatieplan. Men vraagt de plannen voor de verbreding van de A6 ook goed af te stemmen met de plannen voor een ecoduct juist ten oosten van Almere. (297)**

Het Rijk zal graag de gemeente Almere, maar ook andere belanghebbenden, betrekken bij de uitwerking van de compensatiemaatregelen.

**Inspreker constateert dat ten gevolge van de wegwitbreiding in het Kromslootpark, maar ook elders in de Ecologische Hoofd Structuur van Flevoland sprake is van vernietiging van natuurwaarden. Inspreker kan pas definitief instemmen met de plannen als compensatie conform het provinciaal beleid goed is geregeld. Inspreker is verheugd over de reeds getroffen mitigerende maatregelen. Men gaat er van uit dat bij verdere uitwerking ook gehandeld zal worden conform de Flora & Faunawet. Overigens had ook de Natuurbeschermingswet en de Boswet een plaats in het hoofdrapport moeten hebben. (306)**

Bij de verdere uitwerking van de plannen zal zeker worden gehandeld conform de genoemde wetten en zal rekening worden gehouden met het provinciale beleid.

**Inspreker maakt zich o.a. zorgen om de impact van de wegverbreding op de natuurwaarden bij de Hollandse brug en het Kromslootpark. Verder wijst inspreker op de voorkomens van beschermde soorten langs de A6. (341)**

Met name de aansluiting van de Hoge Ring op de A6 kent een aanzienlijk ruimtebeslag op natuurwaarden in het Kromslootpark. In het kader van het Ontwerp Tracébesluit is een aansluitingsvorm ontworpen met een kleiner ruimtebeslag en dus een geringere aantasting van natuurwaarden. Hierover zijn afspraken gemaakt met de gemeente.

Conform de Nederlandse wet- en regelgeving dienen waardevolle natuurwaarden zoals het Kromslootpark gecompenseerd te worden. In het MER is aangegeven hoe groot de aantasting is en in welke mate deze gecompenseerd dient te worden. In het kader van het Ontwerp Tracébesluit wordt een Compensatieplan opgesteld waarin de compensatie nader wordt uitgewerkt.

Naast de wettelijke compensatie worden tevens extra ecologische voorzieningen getroffen die de totstandkoming van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) ten goede moeten komen. Een concreet voorbeeld in dit deelgebied betreft de versterking van de ecologische verbindingzone langs het Guilmetpad.

In het kader van het Ontwerp Tracébesluit zal er aanvullend veldwerk naar de voorkomens van flora en fauna verricht worden. De door de inspreker verstrekte gegevens zullen in het Ontwerp Tracébesluit meegenomen worden.

**Inspreker is van mening dat natuurcompensatie in de directe nabijheid van de plek waar natuur wordt aangetast moet plaats vinden. Bijvoorbeeld het Oostvaarderswold is al te ver weg. (447)**

In overleg met gemeente Almere en Staatsbosbeheer wordt gezocht naar goede locaties voor natuurcompensatie in de nabijheid.

**Inspreker stelt voor de natuurcompensatie uit te voeren vooruitlopend op de wegbreiding. (447)**

Deze suggestie wordt in verdere planvorming meegenomen.

**Inspreker stelt voor de natuurcompensatie voor het Kromslootpark aansluitend aan het park buitendijks te laten plaatsvinden. (447)**

Het bedoelde gebied is al als natuur aangemerkt en kan om die reden niet worden benut als compensatiegebied.

**Inspreker stelt voor te kiezen voor een zo groen mogelijke inrichting van de A6 ter plaatse van De Velden. (447)**

Met de gemeente Almere en Staatsbosbeheer wordt een zo goed mogelijke inpassing van de A6 in het Kromslootpark en omgeving uitgewerkt, waarbij het groene karakter van het park zo veel mogelijk behouden zal blijven.

**Inspreker stelt voor te onderzoeken of het dwarsprofiel van de A6 ter plaatse van de Havendreef beperkt kan worden teneinde het Beginbos zoveel mogelijk te sparen. Voorgesteld wordt daarvoor de ingang van de wisselstrook te verplaatsen. (447)**

Het ontwerp van de A6 tussen de Hollandse Brug en de Almere Haven is inmiddels zodanig aangepast dat het ruimtebeslag van de weg en het knooppunt met de Hoge Ring is geminimaliseerd met behoud van de verkeerskundige functionaliteit.

**Inspreker noemt de werkzaamheden die in het kader van de Stuurgroep A6-zone zijn verricht om de A6 in Almere optimaal in te passen. Inspreker ondersteunt de reactie van de gemeente Almere ten aanzien van de wens knoop A6/Hoge Ring te verkleinen en pleit er voor de natuur die toch nog gecompenseerd moet worden te compenseren in het gebied tussen Almere Buiten en Almere Oost. (450)**

Met de gemeente Almere, provincie Flevoland en Staatsbosbeheer wordt gewerkt aan een plan voor de inpassing van de A6. Genoemde suggestie wordt in dat overleg meegenomen.

## 5.8 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

**Insprekers kunnen zich niet vinden in het voorstel de bosschages langs de A9 Ronde Hoep te verwijderen. (272, 286, 291)**

De in de Trajectnota/MER gepresenteerde landschapsvisie bevat een reflectie van enkele tijdens omgevingsinventarisaties verzamelde visies en gedachten en is zeker niet bindend. In de fase van het Ontwerp Tracébesluit zal een landschapsplan worden opgesteld, waarbij de visie meer in detail zal worden uitgewerkt. De inspraakreacties op de Trajectnota/MER zullen bij deze uitwerking worden betrokken. De visie om de bosschages te verwijderen zal in dit plan ook opnieuw worden beoordeeld o.a. op basis van deze binnengekomen inspraakreactie.

**Inspreker vraagt aandacht voor inpassing van het traject ter voorkoming van verdere aantasting van het landschap en de belevingsmogelijkheden ervan, voor maatregelen ter voorkoming - en liefst vermindering - van verdere overlast voor omwonenden, voor compensatie van verlies aan natuur- en recreatiegebieden, voor mitigatie van negatieve effecten op bestaande en nog te realiseren natuurwaarden. (307)**

**Inspreker vraagt om flexibiliteit in de maatregelen. (419)**

In de fase van het Ontwerp Tracébesluit wordt naast een pakket aan compenserende en mitigerende maatregelen een landschapsplan opgesteld waarin de inpassing van de weg in haar omgeving wordt uitgewerkt. Daarbij vindt afstemming plaats met de bestaande ruimtelijke inrichting en nieuwe ontwikkelingen.

**Er wordt geen juist beeld geschetst van de huidige groenstroken langs de snelweg. De groenstrook wordt ook zeker niet als een barrière beschouwd. (437)**

De waarde van de groenstrook wordt zeker niet onderkend. Het hebben en in stand houden van groen in de stad blijft ook bij de verdere inpassing van de A9 een bijzonder aandachtspunt. In de fase van het Ontwerp Tracébesluit zal de landschappelijke inpassing verder worden uitgewerkt.

In het geval van barrièrewerking wordt hier met name bedoeld op het feit dat er weinig mogelijkheden zijn de A9 over te steken en dat de fysieke ligging en dus niet het groen als barrière wordt beschouwd.

Het ondertunnelen van de Gaasperdammerweg biedt juist significante kansen voor een verdere groene inrichting van de plaats waar de A9 nu nog bovengronds ligt.

**Er wordt gesteld dat de landschapsvisie eenzijdig is opgesteld vanuit de visie van de automobilist. De toepassing van glazen schermen wordt ontraden. Het woongenot van omwonenden zou moet prevaleren boven het uitzicht van de automobilist. Transparante schermen dragen niet bij aan het woongenot. (448)**

De in de Trajectnota/MER gepresenteerde landschapsvisie bevat een reflectie van enkele tijdens omgevingsinventarisaties verzamelde visies en gedachten en is zeker niet bindend. In de fase van het Ontwerp Tracébesluit zal een landschapsplan worden opgesteld, waarbij de visie meer in detail zal worden uitgewerkt. De inspraakreacties op de trajectnota/MER zullen bij deze uitwerking worden betrokken.

**Inspreker doet suggesties ten aanzien van een betere inpassing omtrent de Diemen en de aansluiting Diemen. (448)**

In de fase van het Ontwerp Tracébesluit wordt een landschapsplan opgesteld. Dit landschapsplan is een verdere uitwerking van de wijze waarop de inpassing van de weg in het landschap vorm moet worden gegeven. De in de Trajectnota/MER gepresenteerde inpassingvisie vormt de basis van dit landschapsplan. Echter deze visie is niet bindend en bevat een breed scala van geïnventariseerde wensen en ideeën. De door de insprekers gedane suggesties zullen meegenomen worden in de fase van het Ontwerp Tracébesluit en beoordeeld worden op hun haalbaarheid.

## 5.9 Bodem en water

**Inspreker mist in de presentaties van Rijkswaterstaat de aandacht voor de waterberging. (54)**

In de fase van het Ontwerp Tracébesluit wordt in overleg met de gemeenten en de betrokken waterschappen een uitgebreid watercompensatieplan opgesteld.

**In de wijk Nieuw Kempering (gelegen nabij de A9, Gaasperdammerweg) komt open water voor in de vorm van waterbekkens en een ecologische waterstrook. De wijk kent een vrij hoge grondwaterstand. Dit zorgt al voor overlast in de wijk. Insprekers menen dat de verbreding van de A9, de tunnel en demping van oppervlaktewater de grondwaterstand verder verhoogt en woningen kunnen verzakken. Tijdens de aanleg- en beheersfase is rekening te houden met ernstige problemen met de beheersing van het (grond)waterpeil in de wijk Nieuw Kempering en de bemaling van het gebied. (104, 200, 390, 429, 437)**

Het genoemde open water in de wijk Nieuw Kempering zal door de aanleg van de tunnel versmald moeten worden. Dit is echter niet zodanig dat dit van invloed is op de grondwaterstand, aangezien de afvoermogelijkheid van het grondwater hierdoor vrijwel niet beïnvloed wordt.

De mogelijke versmalling van de waterloop zal een permanent karakter hebben. Hoe de vermindering van dit open water elders gecompenseerd wordt, wordt nader uitgewerkt.



Tijdens de aanlegfase zal geen grootschalige bemaling toegepast hoeven te worden, waardoor hierdoor geen invloed op het grondwater te verwachten is. Wel is het mogelijk dat door tijdelijke demping van sloten nabij de wijk de grondwaterstand beïnvloed wordt. Hierover is echter nog niets in het ontwerp vastgelegd, waardoor hier vooralsnog geen uitspraken over gedaan kunnen worden. Indien tijdelijke demping plaatsvindt, kunnen compenserende maatregelen zoals drainage of aanleg van open water genomen worden om de grondwaterstand niet te laten stijgen.

**Er wordt niet gesproken over vervuild afvalwater afkomstig van de snelweg, hetgeen in de poldersloten terechtkomt en directe gevolgen heeft als drinkwater voor het vee. (291)**

Op dat deel van het traject (Polder de Ronde Hoep, landelijk gebied) wordt afstromend hemelwater geloosd via een lange berm op de omgeving. Veel van het hemelwater zal via infiltratie in de bodem afgevoerd worden. Op plaatsen waar wegwater rechtstreeks op oppervlaktewater geloosd wordt, kan vervuiling optreden. Dit is het geval bij brugdekken, tunneltaluds en verdiept liggende wegdelen. Dit komt op dit deel van het tracé niet voor. Toepassing van ZOAB in plaats van het huidige DAB kan zelfs leiden tot een lagere vervuilingsgraad dan nu het geval is.

**In het deelrapport A-VI (deelgebied 5) staat dat de A6 een secundaire waterkering is. Inspreker geeft aan dat in Flevoland de A6 echter geen functie heeft als waterkering. (306)**

Dit wordt ter kennisname aangenomen. Voor het plan zelf en de besluitvorming hierover heeft dit geen consequenties.

**Inspreker attendeert het Rijk op de bijzondere bodemopbouw van het Kromslootpark. Het gaat met name om holocene zandafzettingen in het zuidwestelijk deel en om kattekleiruggen. (306)**

Bij de verdere uitwerking van de plannen zal hier zoveel mogelijk rekening mee worden gehouden.

**Inspreker vraagt aandacht voor de indirecte secundaire waterkering langs de A9/Gaasperdammerweg. In het ontwerp wordt de tunnel op de plaats van het huidige dijklichaam de waterkering. Inspreker heeft bedenkingen m.b.t. veiligheid, beheer en toekomstbestendigheid en vraagt overleg om voor dit probleem een oplossing te vinden samen met gemeente Amsterdam en het Hoogheemraadschap. (309)**

Gedurende de Ontwerp Tracébesluit fase zal overleg plaats vinden met onder meer de gemeente Amsterdam en Waternet over de indirecte secundaire waterkering langs de A9/Gaasperdammerweg.

**Inspreker stelt dat het kwelwater omhoog komt en dat een extra meer aanleggen niet helpt, want nu staan we ook al vaak onderwater, laat staan met zo'n tunnelbak. (390)**

Er zullen maatregelen genomen worden om te voorkomen dat het grondwater tijdens de aanleg en na realisatie van de tunnelbak stijgt.

**5.10 Bouw- en verkeershinder tijdens uitvoering**

**De verbreding heeft gevolgen voor de woningen aan de zuidkant van de A9 in het Oude Dorp. Deze woningen hoeven niet te worden gesloopt, maar tijdens de aanlegfase is de bouwhinder zo ernstig, dat bij verschillende woningen bewoning tijdens de aanleg niet mogelijk is. Deze bewoners zullen tijdelijk geherhuisvest worden. Bezwaar van inspreker: Rijkswaterstaat gaat ervan uit dat de wettelijke normen voor geluidshinder worden overschreden. Volgens de wet Milieubeheer dient Rijkswaterstaat afdoende maatregelen te nemen die onder andere de geluidsoverlast en bouwhinder tegen gaat. Rijkswaterstaat beperkt zich tot een straal van 50 meter rondom de bouwput terwijl het geluid en trilverplaatsing verder reikt tot 50 meter. Berekeningen geven aan dat bijvoorbeeld het gebruik van heistelling, die maximaal ongeveer 125 dBA produceert, het geluid niet onder de wettelijke gewenste norm komt nabij mijn woning. Hier maakt inspreker ernstig bezwaar tegen. (31)**

De realisatie van de wegaanpassingen op de A9 leidt tot hinder. Deze hinder wordt veroorzaakt door verschillende bronnen. Bij de bouw van wegaanpassing dienen de werkzaamheden te voldoen aan alle wettelijke voorschriften. De maximaal toelaatbare geluidsbelasting bij werkzaamheden moet voldoen aan de voorwaarden die door het Ministerie van VROM zijn gesteld in de Circulaire Bouwlawaai 1991. Voorafgaand aan de bouw worden afspraken gemaakt over de bouwwijze en de invloed die dat heeft op de omgeving. Daar waar nodig worden maatregelen getroffen om ervoor te zorgen dat de invloed van bijvoorbeeld het aspect geluid en trillingen binnen de wettelijke voorschriften blijft. Maatregelen die getroffen kunnen worden zijn bijvoorbeeld de inzet van geluid- en trillingarme apparatuur, vermijden van zeer versturende activiteiten tijdens de nachtperiode, communicatie met bewoners en afscherming van versturende activiteiten.

**Inspreker vraagt welke aanvullende eisen aan aannemers worden gesteld om hinder en overlast tijdens de bouw te beperken. (104, 200)**

De maximaal toelaatbare geluidsbelasting bij werkzaamheden moet voldoen aan de voorwaarden die door het Ministerie van VROM zijn gesteld in de Circulaire Bouwlawaai 1991. In de contracten met de aannemers zal worden opgenomen dat overschrijding van eisen uit deze richtlijn alleen is toegestaan indien de opdrachtnemer met bewoners of gebruikers van panden waar een geluidsoverschrijding kan optreden, voorafgaand aan de werkzaamheden een compensatieregeling heeft getroffen.

**Insprekers vragen hoe de leefbaarheid van de omliggende wijken tijdens de bouw wordt gegarandeerd. (107, 109, 111, 419, 429, 437)**

De maximaal toelaatbare geluidsbelasting bij werkzaamheden moet voldoen aan de voorwaarden die door het Ministerie van VROM zijn gesteld in de Circulaire Bouwlawaai 1991. In de contracten met de aannemers zal worden opgenomen dat overschrijding van eisen uit deze richtlijn alleen is toegestaan indien de opdrachtnemer met bewoners of gebruikers van panden waar een geluidsoverschrijding kan optreden, voorafgaand aan de werkzaamheden een compensatieregeling heeft getroffen.

**Insprekers geven aan in een bouwput te zullen wonen en vragen hoeveel overlast zij zullen ondervinden. Een inspreker vraagt in dat verband hoe de schadevergoeding is geregeld. (100, 108)**

De maximaal toelaatbare geluidsbelasting bij werkzaamheden moet voldoen aan de voorwaarden die door het Ministerie van VROM zijn gesteld in de Circulaire Bouwlawaaai 1991. In de contracten met de aannemers zal worden opgenomen dat overschrijding van eisen uit deze richtlijn alleen is toegestaan indien de opdrachtnemer met bewoners of gebruikers van panden waar een geluidsoverschrijding kan optreden, voorafgaand aan de werkzaamheden een compensatieregeling heeft getroffen.

Op grond van de Tracéwet kan een belanghebbende, die ten gevolge van een Tracébesluit schade lijdt of zal lijden een verzoek tot schadevergoeding indienen. Deze schade valt onder de nadeelcompensatieregeling. Verzoek tot nadeelcompensatie kan worden ingediend bij de regionale dienst van Rijkswaterstaat te Haarlem. Een commissie van externe deskundigen brengt advies uit waarna de minister een besluit neemt. Tegen dit besluit is bezwaar en beroep mogelijk.

**Inspreker wil graag beroep doen op planschade. (143)**

Het Rijk houdt zich bij het uitkeren van de planschade aan de daarvoor geldende wetgeving. Indien van toepassing zal het Rijk contact opnemen met de bewoners die in aanmerking komen voor planschade, en hier een passende regeling mee proberen te treffen.

**Inspreker pleit voor het ontmoedigen van verkeer tussen 24.00 uur en 06.00 uur in verband met de nachtrust. (161)**

Bij de uitvoering van het project wordt gezocht naar een manier van bouwen waarbij zowel de weggebruiker als de bewoners achter de rijksweg zo min mogelijk overlast ervaren. Er zijn dan verschillende mogelijkheden zoals: overdag werken en files en overlast op de dag, werken in de nacht of werken in het weekend. Welke methode wordt gekozen is nog niet bekend. Er wordt hierbij wel een zorgvuldige afweging gemaakt.

**Inspreker pleit voor het zo min mogelijk verstoren van bestaande recreatieve structuren tijdens de aanleg. (195)**

Eén van de uitgangspunten tijdens de aanleg is dat de hinder zo gering mogelijk is en dat bestaande verbindingen niet gedurende de hele aanlegperiode zullen zijn afgesloten.

**Inspreker geeft aan dat uit de Trajectnota/MER niet duidelijk wordt op welke wijze het verkeer ten tijde van de uitvoering over de Gaasperdammerweg wordt geleid. (281)**

De wijze waarop verkeer tijdens de bouw wordt omgeleid zal worden beschreven in faseringsplannen. Deze worden door de aannemer gemaakt. De uitgangspunten voor de faseringsplannen worden door Rijkswaterstaat in overleg met de gemeente in de volgende fases van het project vastgelegd.

**Inspreker geeft aan dat in de Trajectnota/MER niet is ingegaan op de ongunstige effecten van geluid en luchtverontreiniging door extra overlast van extra werkverkeer, bouwwerkzaamheden, e.d. (281)**

De maximaal toelaatbare geluidsbelasting bij werkzaamheden moet voldoen aan de voorwaarden die door het Ministerie van VROM zijn gesteld in de Circulaire Bouwlawaaai 1991. In de contracten met de aannemers zal worden opgenomen dat overschrijding van eisen uit deze richtlijn alleen is toegestaan indien de

opdrachtnemer met bewoners of gebruikers van panden waar een geluidsoverschrijding kan optreden, voorafgaand aan de werkzaamheden een compensatieregeling heeft getroffen.

**Inspreker geeft aan dat in de Trajectnota/MER niet gerept wordt over de aanlegplanning ten opzichte van andere projecten in directe relatie met het traject A9 en vraagt zich af of er straks vier rijen auto's richting het Gooi als file en vaak stilstaand het milieu verontreinigen terwijl de A1 de komende jaren door zandlopereffecten nog dagelijks verstopt blijft. (281)**

De Trajectnota/MER Fase 2 Schiphol – Amsterdam – Almere geeft de onderzoeksresultaten van het onderzoek naar de verbreding van de A6 tussen de aansluiting Almere Buiten-Oost en knooppunt Muiderberg, de A1 van knooppunt Muiderberg tot knooppunt Watergraafsmeer, de A10-oost tussen knooppunt Watergraafsmeer en knooppunt Amstel en de A9 van knooppunt Diemen tot knooppunt Badhoevedorp en sluit aan op het project A10-zuidas, het project omlegging A9 Badhoevedorp, de verbreding van de A2 Holendrecht – Oudenrijn naar 2x5 rijstroken, de verkenning A10-noord en de verkenning A27/A1/A28. De planstudie Schiphol – Amsterdam – Almere onderzoekt de A1 door het Gooi niet omdat de verkeerstoename op de A6 van en naar Almere veel groter is. De verkenning A27/A1/A28 en de préverkenning Almere-Gooi-Utrecht zullen inzicht geven in de problemen op de A1 door het Gooi en de termijn waarop deze aangepakt moeten worden. Er wordt met de onderlinge afhankelijkheid rekening gehouden. Ook zal de uitvoeringsplanning van de genoemde projecten zodanig op elkaar worden afgestemd dat de verkeershinder wordt geminimaliseerd.

**Inspreker geeft aan dat de onderzoeken weinig informatie bevatten over de effecten van maatregelen tijdens de bouw. (283)**

De wijze waarop verkeer tijdens de bouw wordt omgeleid zal worden beschreven in faseringsplannen. Deze worden door de aannemer gemaakt. De uitgangspunten voor de faseringsplannen worden door Rijkswaterstaat in overleg met de gemeente in de volgende fases van het project vastgelegd.

De maximaal toelaatbare geluidsbelasting bij werkzaamheden moet voldoen aan de voorwaarden die door het Ministerie van VROM zijn gesteld in de Circulaire Bouwlawaai 1991. In de contracten met de aannemers zal worden opgenomen dat overschrijding van eisen uit deze richtlijn alleen is toegestaan indien de opdrachtnemer met bewoners of gebruikers van panden waar een geluidsoverschrijding kan optreden, voorafgaand aan de werkzaamheden een compensatieregeling heeft getroffen.

**Inspreker stelt dat de verbreding gevolgen heeft voor de woningen aan de zuidkant van de A9 in het Oude Dorp (Roemerdorpstraat, Smedemanplein en Middeldorpstraat). Deze woningen hoeven niet te worden gesloopt maar tijdens de aanlegfase is bouwhinder zo ernstig, dat het beter is de bewoners tijdelijk te herhuisvesten. Inspreker maakt bezwaar tegen het feit dat gekeken is tot op een afstand van 50 meter terwijl een heistelling maximaal 125 dBA kan produceren. Woning van de inspreker ligt op 200m en inspreker stelt dat er maatregelen nodig zijn om geluids- en bouwoverlast te beperken. Inspreker stelt dat in 2007 een bewoner van de Middeldorpstraat is uitgekocht. Inspreker vraagt om een gelijke behandeling en wil graag gesprek over uitkopen of tijdelijk ergens anders huisvesten. (31)**

De woning bevindt zich niet direct aan de toekomstige bouwput. Zodoende is het niet waarschijnlijk dat de woning in het kader van de verbreding wordt aangekocht. Of er sprake is van tijdelijke huisvesting kan nog niet worden gezegd. Dit moet blijken uit de nadere uitwerking van de plannen in het Ontwerp Tracébesluit en de uitvoeringsmethode, die de aannemer kiest en die nu nog niet bekend is. De aannemer dient zich in ieder geval te houden aan wettelijke bepalingen ten aanzien van bouwoverlast, geluidsoverlast etc.

**Inspreker doet het verzoek de overlast en milieueffecten ten gevolge van de bouw van de tunnel zoveel mogelijk te beperken. (293)**

Het Rijk hoopt de overlast en milieueffecten tijdens de uitvoering van de verbreding van het rijkswegennet tot een minimum te beperken. Dit geldt ook voor de bouw van de tunnel in de A9 ter hoogte van Amstelveen.

**Inspreker stelt dat na het gereedkomen van de verbreding van de A1 en A10 oost zal worden gestart met de verbreding van de A9. Tijdens deze 3 jaar durende bouwtijd zal veel verkeer van de A9 gebruik gaan maken van de A1 en A10 oost. Deze verkeerstoename is niet meegenomen in de Trajectnota/MER. (299)**

Bouwfaseringsen maken geen deel uit van de TN/MER

**Inspreker is van mening dat de bouwwerkzaamheden gepaard gaan met een jarenlange verstoring van het woongenot van de bewoners langs de Gaasperdammerweg. (413)**

Tijdens de bouwwerkzaamheden worden afspraken gemaakt met de gemeente om ervoor te zorgen dat voldaan wordt aan alle geldende normen voor lucht en geluid. Daar is thans geen concrete invulling aangegeven omdat de bouwmethode en de in te zetten maatregelen pas na afronding van het Tracébesluit bepaald worden.

**Inspreker verwacht tijdens de werkzaamheden voor de wegbreedingen rond Amsterdam extra verkeershinder bij Ouderkerk, ook op het onderliggend wegennet en vraagt om creatieve oplossingen en budget om de overlast te beperken. (427)**

In de voorbereiding van de uitvoering van de wegbreedingen zal veel aandacht worden besteed aan verkeersmanagementmaatregelen om tijdens de bouw het verkeer enerzijds te beperken door gerichte maatregelen en anderzijds met zo weinig mogelijk overlast voor omwonenden door te laten gaan.

**Inspreker doet het verzoek om bij aanvang van de fase van het Ontwerp Tracébesluit gezamenlijk te onderzoeken welke faseringsvariant het meest gewenst is. De gemeente wijst voorts op de noodzaak tot het maken van afspraken over de begrenzing van verantwoordelijkheden. (457)**

Tijdens de fase van het Ontwerp Tracébesluit worden alle relevante voor- en nadelen van de faseringsvarianten  $\frac{3}{4}$   $\frac{1}{4}$  versus  $\frac{1}{2}$   $\frac{1}{2}$  onderzocht, besproken en aangevuld. Dit moet een heldere bestuurlijke keuze voor één van beide varianten mogelijk maken.

De begrenzing van verantwoordelijkheden zal in een uitgangspuntendocument dat in overleg met de gemeente Amsterdam tot stand wordt gebracht, worden opgenomen.

**Inspreker stelt dat de uitvoering van de verbredingen een aantal jaren in beslag zal nemen. Hoe wordt gegarandeerd dat na elke fase zal worden voldaan aan de geldende normen van geluidsoverlast en andere milieunormen? Hoe wordt gegarandeerd dat tijdens de werkzaamheden wordt voldaan aan de geldende normen voor lucht en geluid? (422)**

Op dit moment wordt er bij de beoordeling van de varianten gekeken naar het geluid in de eindsituatie. Tijdens de bouwwerkzaamheden worden afspraken gemaakt met de gemeente om ervoor te zorgen dat voldaan wordt aan alle geldende normen voor lucht en geluid. Daar is thans geen concrete invulling aangegeven omdat de bouwmethode en de in te zetten maatregelen pas na afronding van het Tracébesluit bepaald worden.

**Inspreker is van mening dat tijdens de bouw van de A9-tunnel geen negatief effect zal mogen plaatsvinden op de continuïteit in de dienstuitvoering van openbaar vervoer, zoals de Zuidtangent en de Amstelveenlijn. (458)**

Dit wordt onderschreven, met die kanttekening dat niet gegarandeerd kan worden dat tijdens de uitvoering hinder te allen tijde kan worden voorkomen. Wel zal bij de uitwerking van de faseringsplannen het voorkomen en zoveel mogelijk beperken van hinder voor openbaar vervoer uitgangspunt zijn. Om dit te waarborgen, zal de gemeente Amstelveen bij het tot stand brengen van de faseringsplannen worden betrokken.

**Inspreker verzoekt de milieueffecten/overlast voor omwonenden, als gevolg van de bouw van de tunnel, tot het verst mogelijke minimum te beperken. (458)**

Uiteraard zullen maatregelen genomen worden om overlast als gevolg van de bouw tegen te gaan. In de komende fases van het project zal over de aard en vorm van deze maatregelen meer duidelijkheid ontstaan.

## 5.11 Overige effecten

**Inspreker woont in een appartement direct aan het Voorlandpark en de A10 en pleit voor planschade. (78)**

Op basis van de Tracéwet is er geen sprake van planschadevergoeding, maar van nadeelcompensatie. Indien men schade lijdt ten gevolge van de Tracéwet kan men een verzoek tot schadevergoeding indienen op basis van de nadeelcompensatieregeling.

**Inspreker is bang voor waardevermindering van zijn woning na realisatie van de uitbreiding. (136, 286, 326)**

De inspreker heeft het recht indien hij of zij van mening is dat zijn of haar woning in waarde vermindert ten gevolge van de Tracéwet, een verzoek tot schadevergoeding op grond van de nadeelcompensatieregeling in te dienen.

**Inspreker gaat in op een groot aantal aspecten die betrekking hebben op de bereikbaarheid van het AMC. (283)**

Over deze aspecten in Rijkswaterstaat in gesprek met de gemeente en het AMC.

**Inspreker stelt dat indien haar benzinestation gehandhaafd kan worden op de bestaande verzorgingsplaats, dan dient vast te staan dat eventuele nadelige gevolgen ongedaan worden gemaakt. Mocht dit niet mogelijk blijken, zal naar alternatieven moeten worden gezocht die de rentabiliteit van het tankstation garanderen. Eventueel te treffen maatregelen zullen voor rekening en risico van Rijkswaterstaat zijn, doch dienen steeds in overeenstemming met de eisen van inspreker te worden uitgevoerd. Inspreker is bereid mee te werken aan een gelijkwaardige verplaatsing van haar benzinestation indien aantoonbaar vaststaat dat handhaving op de bestaande verzorgingsplaats onmogelijk is. Kosten die daarmee gemoeid zijn, zullen dan voor rekening en risico van Rijkswaterstaat zijn, inclusief de kosten van desinvesteringen en nieuwbouw. Te derven inkomsten dienen te worden vergoed en bij uitvoering van de werkzaamheden zullen alle maatregelen getroffen moeten worden die de continuïteit van de bedrijfsvoering garanderen. Eventuele andere schade, veroorzaakt door effectuering van de planvorming van Rijkswaterstaat, dient voor vergoeding in aanmerking te komen. Inspreker huurt concessierechten van een particulier en verzoekt dat bij nadere informatieverstrekking deze partij eveneens rechtstreeks wordt benaderd. (284)**

Door de aanleg van een aquaduct onder de Vecht en de daarmee samenhangende verlegging van de A1 kan de verzorgingsplaats Honswijck niet gehandhaafd worden op de huidige locatie en zal deze mee verschuiven in zuidelijke richting. Het gaat om een verschuiving van ca. 100 tot 200 meter. Schadevergoedingen worden overeenkomstig de gangbare juridische kaders vastgesteld en afgewikkeld.

**Inspreker geeft aan dat nu reeds waarneembaar is dat vanwege infrastructurele plannen huizen moeilijk verkoopbaar zijn en in waarde zakken en vraagt wat ter compensatie van de overlast van het project en de waardedaling van de huizen wordt geboden. (295)**

Op grond van de Tracéwet kan een belanghebbende, die ten gevolge van een Tracébesluit schade lijdt of zal lijden een verzoek tot schadevergoeding indienen. Deze schade valt onder de nadeelcompensatieregeling. Verzoek tot nadeelcompensatie kan worden ingediend bij de regionale dienst van Rijkswaterstaat te Haarlem. Een commissie van externe deskundigen brengt advies uit waarna de Minister een besluit neemt. Tegen dit besluit is bezwaar en beroep mogelijk.

**Inspreker plaatst vraagtekens bij de aanname dat toename van de mobiliteit goed is voor de Nederlandse economie. (299)**

Door de wegen te verbreden nemen de files af waardoor ook de jaarlijkse kosten voor de files afnemen. Dit heeft een positief effect op de economie.

**Inspreker stelt dat door de verbreding van de A10 de waarde van woningen vermindert en stelt recht te hebben op schadevergoeding. (354, 421)**

Op basis van de Tracéwet is er geen sprake van planschadevergoeding, maar van nadeelcompensatie. Indien men schade lijdt ten gevolge van de Tracéwet kan men een verzoek tot schade vergoeding indienen op basis van de nadeelcompensatieregeling.

**Inspreker vraagt of in de begroting van het Stroomlijnalternatief rekening is gehouden met alle schadeclaims die men kan verwachten vanwege de vele koopwoningen langs de A9. (429)**

In de begroting is rekening gehouden met uit te keren nadeelcompensatie. Zie ook het antwoord bij inspraakreactie **295**.

**Inspreker zal zich tot het uiterste verzetten tegen het voornemen het benzinestation aan de zuidzijde van de A9 te verplaatsen naar de locatie bij de Ronde Hoep. (442)**

Hiervan wordt kennis genomen.

**Inspreker mist een specifieke studie naar mogelijkheden van opvang en zuivering van verontreinigd wegdekwater en mogelijkheden van energie (terug)winning. (446)**

De praktijk wijst uit dat het huidige systeem van afwatering van regenwater van de weg bijna altijd afdoende is. Water vloeit af naar de berm, infiltreert daar en wordt enigszins voorgezuiverd, voordat het de bermsloot bereikt en wordt afgevoerd. Naar de mogelijkheden van energie(terug)winning wordt tijdens de voorbereiding van het Ontwerp Tracébesluit een verkennende studie uitgevoerd.



## 6 Inhoud en kwaliteit MER

### **Welke instanties hebben de Trajectnota/MER opgesteld en welke instanties hebben de neutraliteit van de Trajectnota/MER getoetst. (23)**

De Trajectnota/MER is opgesteld door een onafhankelijk adviesbureau. Toetsing van de Trajectnota/MER vindt plaats via diverse sporen. Allereerst is daar de commissie voor m.e.r., een onafhankelijk toetsingsorgaan dat de kwaliteit van de Milieu-effectrapportages bewaakt. Dit is ook de instantie die aangeeft welke milieueffecten in beeld moeten worden gebracht en met welke diepgang (de Advies Richtlijnen).

Daarnaast hebben de regionale overheden, waterschappen en de verschillende regionale vertegenwoordigers van diverse rijksoverheden (waaronder LNV en RACM) een rol als wettelijk adviseur. Ook zij adviseren inzake de gehanteerde onderzoeksmethoden, diepgang en volledigheid van het MER.

### **Welke bandbreedte t.a.v. verschillende milieuparameters wordt gehanteerd binnen het MER. (23)**

Er is geen standaard bandbreedte. Het milieuonderzoek is zo nauwkeurig als de beschikbare data. Dit betekent dat er altijd sprake is van een zekere bandbreedte. Dit past ook binnen de fase van het MER. Het belangrijkste doel van het MER is namelijk het bieden van een duidelijk afwegingskader tussen alternatieven onderling. Als voor ieder alternatief gerekend wordt met dezelfde bandbreedte, heeft dit geen effect op de onderlinge vergelijking.

Voor wat betreft de gehanteerde methoden en technieken in dit MER is gerekend met de best bekende en meest actuele. Een verantwoording van de gehanteerde methoden en technieken is te vinden in de delen B van het MER. De eerder genoemde commissie voor de m.e.r. toetst deze en beoordeelt of het MER voldoende diepgang heeft.

### **Hoe zien de diverse MER plaatjes eruit in het slechtste geval, het realistische geval en het beste geval? (23)**

Deze vraag is niet zondermeer te beantwoorden. Wat het slechtste, meest realistische en beste is, is een subjectieve beoordeling. Wel zijn in het MER verschillende scenario's doorgerekend. Bekeken is of deze scenario's leiden tot andere milieueffecten. Deze scenario's variëren van meer wonen en werken in Almere, de introductie van tol en/of beprijzen en het aanwezig zijn van een IJmeer-verbinding.

### **Het MER-onderzoek geeft geen inzicht in de werkelijke milieugevolgen van de verkeerstoename. (26, 170, 266, 274, 276, 301, 305, 308, 329, 354, 421, 431, 449, 452)**

Het MER-onderzoek is uitgevoerd volgens de hiervoor geldende meet- en regelvoorschriften en voldoet in zijn geheel aan de eisen die gesteld worden aan dit type onderzoek. Alle door de wet verplichte en door de Commissie voor de m.e.r. geëiste milieueffecten zijn in beeld gebracht in de Trajectnota/MER. De milieugevolgen worden met goedgekeurde modellen berekend en geven dus het best mogelijke inzicht in de effecten. Er is getoetst aan de vigerende wetgevingen met de daarbij behorende normen en grenswaarden voor bijvoorbeeld de

luchtkwaliteit en geluidhinder. Onder deze grenswaarden stelt de wetgever geen verdere eisen.

**Insprekers zijn van mening dat de schatting- en berekeningsmethoden tendentiekus zijn en gericht zijn op het doorzetten van de wegverbreding. (26, 170, 266, 274, 276, 301, 305, 308, 329, 354, 421, 431, 449, 452)**

Het MER-onderzoek is uitgevoerd volgens de hiervoor geldende meet- en regelvoorschriften en voldoet in zijn geheel aan de eisen die gesteld worden aan dit type onderzoek. Alle schatting- en berekeningsmethoden zijn gedaan met goedgekeurde modellen. Aan deze modellen liggen zeer uitgebreide analyses ten grondslag over de ontwikkeling van het autoverkeer, maar ook het Openbaar Vervoer.

Het uitblijven van wegplossingen zal leiden tot een toename van files en hiervan afgeleide milieuproblemen. De beeldvorming dat sec wordt toegewerkt naar wegverbreding is niet correct. In samenhang met de wegverbreding wordt geïnvesteerd in het Openbaar Vervoer en generieke maatregelen gericht op het terugdringen van het autoverkeer. Ondanks deze maatregelen blijft een wegverbreding onvermijdelijk.

**De uitgangspunten van het MER zijn gebaseerd op nog niet vastgestelde plannen. (26, 170, 266, 274, 276, 301, 305, 308, 329, 354, 421, 431, 449, 452)**

In de Trajectnota/MER is rekening gehouden met vastgestelde plannen, dat wil zeggen plannen waarover inmiddels besluitvorming heeft plaatsgevonden. Het betreft in deze ruimtelijke plannen, nieuwe infrastructuur. Deze plannen staan als "autonome ontwikkeling" beschreven in de delen B.

Voor wat betreft enkele rijksinfrastructurele werken is het correct dat hier formeel nog geen besluitvorming over heeft plaatsgevonden. Uitgangspunt hier is dat indien deze plannen zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport deze plannen van voldoende hardheid zijn (o.a. in de vorm van beschikbaar gestelde budgetten) dat realisatie als zeer waarschijnlijk wordt gezien. Om te voorkomen dat deze studie een onderschatting geeft van de effecten zijn deze plannen meegenomen als autonome ontwikkeling.

**Inspreker is van mening dat de verwachtingen gebaseerd zijn op verkeerde cijfers en dat het er allen maar om gaat de groei van Schiphol en van het wegverkeer mogelijk te maken, terwijl mobiliteit juist geremd moet worden. (52)**

Prognose van het CPB ten aanzien van groei en bevolkingssamenstelling vormen de basis van de gebruikte rekenmodellen. In de studie is dus gebruik gemaakt van de op dit moment beste uitgangspunten. Bevorderen van de groei van Schiphol is geen doelstelling van het project.

De opmerking van inspreker kan gezien het vele serieuze werk niet geplaatst worden.

**Inspreker acht het blauwe en groene element in de plannen van Rijkswaterstaat onderbelicht en mist elke groene promotie bij Rijkswaterstaat. Zo dreigt de 'groene rugdekking' van de recreatie weggehaald te worden. (54)**

Rijkswaterstaat houdt bij de uitwerking van de plannen sterk rekening met bestaande natuur. Waar natuur wordt aangetast wordt compensatie gerealiseerd.

**Inspreker geeft aan dat er in de Trajectnota/MER wordt vermeld dat het Stroomlijnalternatief slecht één tegenstander kent namelijk de AGG en vindt het ongelooflijk dat er zulke misleidende teksten in de Trajectnota/MER voorkomen. (108)**

Het is onjuist dat in de Trajectnota/MER deze suggestie zou worden gewekt. De belangrijkste voor- en tegenstanders worden genoemd, maar het mag duidelijk zijn dat deze lijst niet limitatief is.

**Inspreker geeft aan dat in de Trajectnota/MER onjuiste situatieschetsen zijn opgenomen. De kaartenbijlage voor het deelgebied 2-3-4 gaat uit van een onjuiste situatie. Op de kaarten wordt de wijk Nieuw Kempering in Amsterdam Zuid-Oost, gelegen aan de noordzijde van de A9 vlak bij de afrit S113 vaak niet aangegeven dan wel als toekomstige bebouwing, terwijl deze wijk in 2007 reeds voor een groot deel af is en bewoond. De weg komt op 50 meter afstand te liggen van de Kerriestraat. (109, 111)**

Het kaartmateriaal zal het behoeve van het Ontwerp Tracébesluit worden geactualiseerd.

**Inspreker stelt dat de verbreding van de A10 eerder wordt opengesteld (naar verwachting 2012) dan in de berekeningen (2018) is aangenomen. (143, 164)**

In de Trajectnota/MER zijn voor het gehele wegennet dezelfde planjaren en zichtjaren gehanteerd. Zo kunnen de effecten van de verbredingen in samenhang worden gezien.

**Inspreker is opgefallen dat er nauwelijks rekening wordt gehouden met de voorgenomen bouw van woningen in de Bloemendalerpolder. (220)**

De planvorming voor woningen in de Bloemendalerpolder bevond zich ten tijde van de Trajectnota/MER nog in een vroeg stadium. Hierdoor is in de Trajectnota/MER met deze plannen nog geen rekening gehouden. In de fase van het Ontwerp Tracébesluit wordt wel rekening gehouden met de bouw van woningen in de Bloemendalerpolder. Concreet betekent dit o.a. dat gekeken wordt naar de geluidmaatregelen die langs de A1 nodig zijn om de geluidhinder ter plaatse van toekomstige woningen te beperken.

**Insprekers zijn van mening dat de in de Trajectnota/MER gebruikte informatie van beschermde soorten niet actueel is. (246, 448)**

Voor wat betreft de kaartbeelden zijn niet alle individuele voorkomens gepresenteerd. De kaartbeelden dienen meer ter illustratie van de voorkomens van meest kenmerkende en beschermde soorten. In deel B is een meer uitgebreide beschrijving van de soortvoorkomens opgenomen.

Voor de Trajectnota/MER is gebruik gemaakt van zo actueel mogelijke verspreidingsgegevens van soorten. Alhoewel de data van voldoende niveau en omvang is om een keuze te maken voor een alternatief blijkt in de praktijk dat deze informatie niet altijd volledig dan wel meest actueel is voor de fase van het Ontwerp Tracébesluit. In het kader van het Ontwerp Tracébesluit wordt dan ook nog specifiek veldonderzoek uitgevoerd. De info verkregen uit de inspraakreacties zal hierin betrokken worden.

**Inspreker doet de suggestie ook een overzicht van positieve effecten en kansen op te nemen in de rapportage ten einde meer evenwicht in de rapportage te brengen. (263)**

De suggestie zal worden meegegeven aan toekomstige projecten.

**Inspreker is van mening dat besluitvorming op basis van de thans ter inzage gelegde Trajectnota/MER nu niet aan de orde kan zijn. (264)**

De Trajectnota/MER en de aanvullingen die hierop zijn gemaakt, verschaffen voldoende informatie voor zorgvuldige besluitvorming.

**De commissie voor de m.e.r. heeft ten aanzien van de eerste MER met betrekking tot de A1/A6/A9 problematiek geadviseerd om in fase twee een verdergaande kwalificering en waardering van de verschillende landschappen mee te nemen in de beoordeling en inpassing van de tracévarianten. Inspreker constateert dat bij het opstellen van deze MER dit advies van de commissie is genegeerd. (264)**

In de Trajectnota/MER en het onderliggende landschapsplan is in voldoende mate rekening gehouden met het advies van de Commissie voor de m.e.r.

**Inspreker is van mening dat in het MER geen rekening is gehouden met de verbreding van de A2. (266)**

Alle vastgestelde plannen (waarvan de verbreding van de A2 er één is) worden in het verkeersmodel meegenomen. De effecten hiervan zijn dus meegenomen.

**Inspreker geeft aan dat de schrijfwijze en tekeningen van de Trajectnota/MER te technisch zijn weergegeven en voor een leek onvoldoende te begrijpen zijn. (281)**

In de volgende fases van het project zal nog meer aandacht aan de leesbaarheid en begrijpelijkheid van de informatie worden besteed. Een aantal van de gegeven reacties is daarvoor zeer nuttig.

**Inspreker geeft aan dat de wegcapaciteit in de autonome situatie tot uitgangspunt wordt genomen. (283)**

De door inspreker voorgestelde wijze van doorrekenen van de autonome situatie is inderdaad uitgevoerd in de Trajectnota/MER. Uitgangspunt is de huidige wegcapaciteit, aangevuld met projecten waarvan de verwezenlijking tussen nu en 2020 is voorgenomen. De spitsstroken op de A9, de verdubbeling van de wisselstrook op de A1 en de verbreding van de A2 naar 2x5 rijstroken tussen Utrecht en het knooppunt Holendrecht zijn daar voorbeelden van.

**Inspreker wijst op het feit dat mitigatie en compensatie in het MER zoveel mogelijk geconcretiseerd dienen te worden. (283)**

In het MER vindt op hoofdlijnen een afweging plaats van de alternatieven. In het MER moet duidelijk aantoonbaar worden gemaakt dat er een brede afweging mogelijk is. Ook de maakbaarheid van de alternatieven en bijhorende mitigerende en compenserende maatregelen dient aangetoond te worden zonder deze in detail uit te hoeven werken. De geïnventariseerde waarden en berekende effecten zijn van voldoende omvang om deze afweging mogelijk te maken. Ook de maakbaarheid van de alternatieven en bijhorende mitigerende en compenserende maatregelen is voldoende aangetoond. De uitwerking en verdere detaillering vinden plaats in de fase van het Ontwerp Tracébesluit.

**Inspreker stelt dat in de beschreven alternatieven een reservering ontbreekt voor het trein tracé Diemen - Muiderberg parallel aan de A1. (289)**

Aanpassingen aan het spoor en de realisatie van een eventueel trein tracé Diemen - Muiderberg parallel aan de A1 komen in een ander planologisch traject aan de orde. Hiervoor loopt inmiddels de planstudie OV-SAAL. In deze studie wordt onderzoek gedaan naar de capaciteitsproblemen en mogelijke oplossingen voor het openbaar vervoer op het traject Schiphol-Amsterdam- Almere-Lelystad.

**Inspreker vindt het opmerkelijk dat het MER is gebaseerd op schattingen, modellen en rekenmethoden. (299)**

Modellen die gebruikt zijn in de Trajectnota/MER zijn alle gekalibreerd op de werkelijkheid en hebben een grote verklarende en dus voorspellende waarde. De verkeersmodellen worden bv. gekalibreerd op basis van telcijfers in de huidige situatie. Op die manier worden cijfers van de huidige situatie meegenomen in de studie.

**Het MER doet voorstellen over technologische verbeteringen die niet bewezen en speculatief zijn. (299)**

In de Trajectnota/MER worden zekere aannames gehanteerd. Deze aannames zijn echter in alle gevallen te herleiden tot vastgesteld beleid. Er mag derhalve in deze Trajectnota/MER van worden uitgegaan dat voor de toekomst deze beleidsdoelstellingen en maatregelen zijn geëffectueerd.

**Inspreker maakt het verwijt dat AGG wordt afgeschilderd als 'slechts' één tegenstander (van het Verbindingsalternatief) terwijl het gaat om een collectief dat 15 bewonersverenigingen vertegenwoordigd en daarmee bijna 30.000 inwoners. (300)**

Het is onjuist dat in de Trajectnota/MER deze suggestie zou worden gewekt. De belangrijkste voor- en tegenstanders worden genoemd, maar het mag duidelijk zijn dat deze lijst niet limitatief is.

**Inspreker maakt het verwijt dat een vergelijking met een nulalternatief wordt gemaakt met spitsstroken waarvoor nog geen toestemming is verkregen. (109, 111, 300)**

In verband met een goede vergelijkbaarheid van onderzoeksresultaten is landelijk overeengekomen dat MIRT (Meerjaren programma Infrastructuur Ruimte en Transport) categorie 0 en 1 projecten worden meegenomen in de autonome situatie. De spitsstroken behoren daar ook toe.

**Inspreker acht de aanpak van de studie op het aspect natuur consequent, maar er ontbreekt een samenhangend beeld waarbij ecologische gevolgen voor het hele gebied worden bekeken. Er is veel aandacht voor 'wettelijke' soorten en gebieden. Aandacht voor milieuspecifieke of regionale soorten ontbreekt. Ook een gedegen landschapsecologische visie op de gevolgen van de ingreep ontbreekt. Dit zou alsnog in beeld moeten worden gebracht. (304)**

In de natuurtoets bij het Ontwerp Tracébesluit wordt naast aandacht voor de effecten op beschermde soorten ook aandacht besteed aan de effecten van de toename van verstoring door verkeerslawaaai op weidevogelgebieden. De

beschrijving in de natuurtoets richt zich ook in meer algemene zin op de effecten van de ingreep op met name vogels (in de zin van vernietiging van vaste verblijfplaatsen).

Daarnaast wordt in het compensatie- en mitigatieontwerp dat bij het Ontwerp Tracébesluit wordt gevoegd, expliciet aandacht gegeven aan voorstellen tot het doen van mitigerende maatregelen. Deze maatregelen richten zich in eerste instantie op de beschermde soorten (vanwege voorzienbare wettelijke verplichtingen i.k.v. de Flora- en Faunawet) maar vele andere soorten profiteren er van mee. Opgemerkt dient te worden dat een veelheid aan soorten een bepaalde mate van bescherming volgens de Flora- en faunawet geniet. Onder deze maatregelen vallen natuurvriendelijke afwerking van slootprofielen, benutting van bermen en taluds voor natuurwaarden (met name soortgericht en met name gericht op migratie mogelijkheden) en ontsnipperende maatregelen.

De landschapsecologische benadering richt zich met name op het opheffen van versnippering en het versterken van verbindingen. Hier is in het kader van deze studie inderdaad geen uitvoerige analyse gemaakt, evenwel is bij de totstandkoming van de natuurtoets en het compensatie- en mitigatieontwerp, geput uit reeds beschikbare informatie.

Deze is deels in de regio afgestemd, tevens in het kader van de bij het OTB als bijlage te voegen landschapsplannen.

**Inspreker constateert enkele tekortkomingen in de beschrijving van de Natura 2000 gebieden, waardoor mogelijk significante effecten (nu nog) buiten beeld blijven. Er worden verouderde inventarisatiegegevens gebruikt en de beschrijving van de externe werking is onvolledig (bijv. over de aantasting van foerageergebieden van de bruine en blauwe kiekendieven rond de Oostvaardersplassen. Ook wordt op basis van onvolledige gegevens te voorbarig geconstateerd dat rond het Markermeer en IJmeer geen versturende invloed met negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van kwalificerende vogels wordt verwacht. (304)**

Gezien geen fysieke aantasting plaats vindt van de Natura 2000 gebieden zélf, richt de beoordeling zich louter op de mogelijke externe werking. In het kader van het Ontwerp Tracébesluit wordt de passende beoordeling voor Oostvaardersplassen, Markermeer/IJmeer en Naardermeer geactualiseerd op basis van de meest recente verspreidingsgegevens van kwalificerende soorten, en geactualiseerde verkeersdata. Vooruitlopend op meer definitieve uitkomsten kan al worden geconstateerd dat er weliswaar effecten zijn te verwachten op de hoeveelheden pleisterende (kwalificerende) soorten op Markermeer/IJmeer, maar dat die niet significant zullen zijn. Als onderbouwing kan worden aangevoerd de relatief beperkte reikwijdte van de toename van het geluidbelast oppervlakte op genoemde gebieden, de populatiegroottes van de aanwezige pleisterende soorten, en de reikwijdte van de totale oppervlakte, binnen de begrenzing van Markermeer/IJmeer, die door deze soorten gebruikt wordt. Het effect kan vervolgens worden gemitigeerd.

De externe werking nabij de Oostvaarderplassen wordt nog nader uitgezocht.

Ook wordt nader onderzocht of er effect op de kiekendiefpopulaties zal zijn en indien ja, significant is. Dit is impliciet onderdeel van nader onderzoek van effecten op Natura 2000 gebieden i.k.v. het Ontwerp Tracébesluit.

**Inspreker mist in de beoordeling de onderwerpen Natuurbeschermingswet en Boswet. (306)**

In de beoordeling is ruimtebeslag op statusgebieden en verstoring expliciet meegenomen. De gebieden met status betreffen in deze gebieden die vallen onder bijvoorbeeld de werking van de Natuurbeschermingswet. De Boswet wordt meegenomen in het kader van de Natuurcompensatie. In het Compensatieplan behorende bij het Ontwerp Tracébesluit zal de exacte boscompensatie in het kader van de Boswet verder worden uitgezocht.

**Inspreker geeft aan dat er nu keuzes worden gemaakt op basis van verouderde uitgangspunten of nog niet uitgewerkte uitgangspunten. Inspreker geeft aan dat er sinds fase 1 vele grote veranderingen plaatsgevonden hebben en dat er eerst een nieuwe MER/fase 1 dient te worden op gesteld en aan de Minister te worden voorgelegd. (321)**

Met deze Trajectnota/MER wordt inzichtelijk gemaakt welke alternatieven er mogelijk zijn om de files op de corridor Schiphol Amsterdam Almere te bestrijden. Het betreft een uitwerking op hoofdlijnen om tot een goede principe keuze te kunnen komen.

Het MER onderzoek ten behoeve van de 2<sup>e</sup> fase is uitgevoerd volgens de hiervoor geldende meet- en regelvoorschriften en voldoet in zijn geheel aan de eisen die gesteld worden aan dit type onderzoek. Alle door de wet verplichte en door de Commissie voor de m.e.r. geëiste milieueffecten zijn in beeld gebracht in het MER. De milieugevolgen worden met goedgekeurde modellen berekend en geven dus het best mogelijke inzicht in de effecten. Er is getoetst aan de vigerende wetgevingen met de daarbij behorende normen en grenswaarden voor bijvoorbeeld de luchtkwaliteit en geluidhinder.

**Inspreker geeft aan dat het detailniveau van de planstudie nog te grof is om een goede inschatting van de gevolgen van de verbreding te kunnen maken en zich geen goed beeld kan vormen van de inpassing van de verbreding van de A10 Oost ter hoogte van Betondorp. (333)**

Met deze Trajectnota/MER wordt inzichtelijk gemaakt welke alternatieven er mogelijk zijn om de files op de corridor Schiphol Amsterdam Almere te bestrijden. Het betreft een uitwerking op hoofdlijnen om tot een goede principekeuze te kunnen komen. Het Ontwerp Tracébesluit is veel meer het document om nader in te zoomen op allerlei inpassingkwesties die spelen bij het realiseren van een verbreding van de rijksweg in dicht bebouwd gebied. Bij het opstellen van dit document wordt gekeken naar de gevolgen van de verbreding en de inpassingkwesties, die daar uit volgen.

**Inspreker meent dat door het opnemen van luifels in plaats van een lichte overkapping het Meest Milieuvriendelijke Alternatief niet voldoet aan artikel 7.10 lid 3 van de Wet Milieubeheer. (333)**

**Inspreker stelt dat de bewoners rond A10 en A1 terecht bezorgd zijn over de uitbreiding van de wegen, zonder dat al over afdoende maatregelen is beslist, (419)**

In aanloop naar het standpunt is tussen Rijk en gemeenten overeengekomen dat bij de inpassing van de verbreding van de rijkswegen rond Diemen voor de geluidsbelasting zal worden uitgegaan van Stand Still 2008. Dit betekent dat omwonenden en bedrijven in 2030 (ruim na verbreding van de rijkswegen) niet meer geluidsdruk zullen ervaren dan in 2008 het geval was. Tevens is overeengekomen dat de inpassingsmaatregelen op een zorgvuldige en ruimtelijk aansprekende manier zullen worden ingepast. Ook duurzame energie kan hierbij een item zijn. Tijdens de uitwerking van het Ontwerp Tracébesluit zal dit een belangrijk punt van onderling overleg zijn.

**Inspreker geeft aan moeilijk een beeld te krijgen van de werkelijke impact van de alternatieven in het Almeerse. (341)**

Het fysiek ruimtebeslag van de A6 is beperkt. In zijn huidige opzet is de A6 opgezet met ruimte midden- en zijbermen. De zijbermen functioneren als een groenbuffer tussen de weg en de stedelijke omgeving. Het voorkeursalternatief gaat uit van een zogenaamd systeem met hoofd- en parallelbanen. De uitbreiding zal in zuidelijke richting plaatsvinden. De huidige Noordbaan blijft hierbij op zijn plek liggen. De fysieke uitbreiding naar het noorden is nihil. Pas vanaf de aansluiting met de A29 is er richting Lelystad sprake van een symmetrische verbreding, dat wil zeggen aan weerszijden 2 extra rijstroken erbij. Het ruimtebeslag is op de kaartbeelden gevisualiseerd middels een rode plangrens. In het Ontwerp Tracébesluit zal het ontwerp verder worden geoptimaliseerd.

**Inspreker stelt dat geen rekening is gehouden met de woningbouwplannen in de Bloemendalerpolder. Een verdieping van de weg zou hier mogelijk wat soelaas kunnen bieden. (389)**

De planvorming voor woningen in de Bloemendalerpolder bevond zich ten tijde van de Trajectnota/MER nog in een vroeg stadium. Hierdoor is in de Trajectnota/MER met deze plannen nog geen rekening gehouden. In de fase van het Ontwerp Tracébesluit wordt wel rekening gehouden met de bouw van woningen in de Bloemendalerpolder. Concreet betekent dit o.a. dat gekeken wordt naar de geluidmaatregelen die langs de A1 nodig zijn om de geluidhinder ter plaatse van toekomstige woningen te beperken.

**Inspreker vindt de informatie over de verbreding van de A9 tot nu toe onvoldoende. De informatieavond in zijn woonplaats Ouderkerk was te generaliserend en bood geen ruimte voor inhoudelijke vragen. (417)**

Rijkswaterstaat probeert bewoners optimaal te informeren op vele manieren. Tijdens informatieavonden waren altijd voldoende deskundigen aanwezig, juist om inhoudelijke vragen goed te kunnen beantwoorden. Rijkswaterstaat betreurt het dat inspreker desondanks dit gevoel heeft.

**Inspreker stelt dat het luchtonderzoek niet compleet is en alleen de gevolgen in het jaar 2018 in beeld brengt. Hierdoor is de Trajectnota/MER onvolledig. (424)**

Het jaar 2018 is voor luchtkwaliteit als maatgevend jaar te beschouwen. Daarmee is dit jaar ook maatgevend en voldoende om voor het aspect luchtkwaliteit een vergelijking tussen de verschillende alternatieven te maken.

**Inspreker vindt de effecten van de wegutbreidingen op het onderliggende wegennet onvoldoende onderzocht. Effecten op lucht en geluid ontbreken op dit punt. (424)**

De effecten op het onderliggende wegennet zijn wel degelijk in beeld gebracht voor die wegen, waarvoor dat op grond van wet- en regelgeving noodzakelijk is. Dat betreft alle wegen waar significant effect te verwachten is.

**Inspreker merkt op dat de ligging van de tunnel op de kaart achter in de samenvatting niet geheel juist is weergegeven en dat de Amstelveenlijn op deze kaart ontbreekt. (458)**

Deze opmerkingen zijn terecht.







## 7 Relatie andere projecten of beleid

### **BLOEMENDALERPOLDER**

**Insprekers hebben met verbazing kennis genomen van het gegeven dat de Trajectnota/MER geen rekening houdt met toekomstige woningbouw in de Bloemendalerpolder en op het KNSF-terrein. Conclusies in de trajectnota (met name ten aanzien van geluid en externe veiligheid) hebben in de ogen van insprekers dan ook zeer weinig waarde. Insprekers achten het gepast dat inmiddels een aanvullend onderzoek wordt verricht waarbij rekening wordt gehouden met genoemde woningbouwontwikkelingen. Het doet echter niet af aan het feit dat dit aanvullend onderzoek geen onderdeel uitmaakt van de Trajectnota/MER. Insprekers constateren dat zij zicht moeten richten op een Trajectnota/MER dat een onvolledig en onjuist beeld geeft voor de gevolgen van het woonklimaat van huidige en toekomstige bewoners. (264)**

Zolang er nog geen concrete besluitvorming heeft plaats gevonden met betrekking tot de door insprekers aangevoerde ontwikkelingen, hoeft geen rekening te worden gehouden met eventuele effecten van deze ontwikkelingen. Inmiddels is echter afgesproken dat het onderzoek in de Ontwerp Tracébesluit -fase wel rekening houdt met de toekomstige woningbouw in de Bloemendalerpolder en op het KNSF-terrein. Hierover zijn tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de regionale overheden afspraken gemaakt.

#### **Inspreker heeft als standpunt dat:**

**de A1 zodanig dient te worden ingepast dat maximaal recht wordt gedaan aan de doelstellingen zoals vastgelegd in de op 14 februari 2007 door de Minister van Verkeer en Waterstaat ondertekende anticipatieovereenkomst Bloemendalerpolder. Ook de plankwaliteit zoals verankerd in de daarna ontwikkelde ruimtelijke visie (4 juli 2007) dient door die inpassing te worden gerespecteerd.**

**de A1 zodanig dient te worden ingepast dat maximaal recht wordt gedaan aan de doelstellingen zoals vastgelegd in de intentieverklaring KNSF-terrein Muiden tussen de Minister van VROM, GS van Noord-Holland, Koninklijke Nederlandse Springstoffenfabriek NV en KNSF Vastgoed II BV van december 2002.**

**de A1 zodanig dient te worden ingepast dat de bebouwing binnen de grenzen van de rode contour, zoals vastgelegd in de herziene streekplanuitwerking (19 december 2006) valt binnen de grenzen van de 48dB contour.**

**een ecopassage ten westen van het aquaduct bij de Vecht onderdeel vormt van de inpassing van de A1.**

**in de Trajectnota/MER geen rekening wordt gehouden met bebouwing van de Bloemendalerpolder en het KNSF-terrein. Op verzoek van inspreker is nader geluidonderzoek uitgevoerd waaruit blijkt dat omvangrijke geluidwerende maatregelen nodig zijn. uit de resultaten van het nader geluidonderzoek moet de conclusie worden getrokken dat de in de Trajectnota/MER opgenomen**

**gegevens ten aanzien van geluid onbruikbaar zijn voor de standpuntbepaling door de verantwoordelijke Ministers. een studie verricht kan worden gericht op de mogelijkheden om op innovatieve manieren de geluidbelasting ter plaatse van de eerder genoemde rode contour terug te brengen tot 48dB met maximaal behoud van de plankwaliteit, leefbaarheid en kwaliteit van de gebieden aan beide zijden van de A1. het rijk de volle verantwoordelijkheid draagt voor de kosten van geluidbeperkende maatregelen. (296, 309)**

Inmiddels zijn met de provincie Noord-Holland en de gemeenten Muiden en Weesp afspraken gemaakt inzake de inpassing. Verwezen wordt naar het Standpunt van 27 oktober 2008 en de "Aanvullende overeenkomst Stroomlijnalternatief planstudie weg Schiphol - Amsterdam - Almere" van januari 2009.

### **SPITSSTROKEN GAASPERDAMMERWEG**

**Inspreker wil op korte termijn nadere informatie over de spitsstroken Gaasperdammerweg met vermelding van de gebruikte bronnen, alsmede definitieve planningstekeningen. (136)**

Informatie over de spoedwetprojecten kunt u vinden op [www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl) onder thema's wegen projectenoverzicht. De spitsstroken Gaasperdammerweg staan bij Noord-Holland onder de A1.

**Inspreker geeft aan dat men binnenkort met de spitsstrook gaat beginnen en vraagt waarom niet direct met de ondertunneling wordt begonnen? (139)**

Met de aanleg van de tunnel in de Gaasperdammerweg kan pas worden begonnen nadat er een onherroepelijk Tracébesluit is. In gebruik name van deze tunnel is qua planning niet eerder mogelijk dan in 2017. Met de spitsstroken kan op korte termijn tegen relatief weinig kosten een verlichting van de fileproblematiek worden bereikt. Vandaar dat in de Spoedwet wegverbreding de keuze is gemaakt voor aanleg van spitsstroken op de Gaasperdammerweg.

**Inspreker vermeldt liever te zien dat er vaart gemaakt wordt met de verbreding van de weg, maar dan wel met de juiste milieu en geluidsmaatregelen (volledige ondertunneling is eigenlijk de enige afdoende optie), dan dat er getreuzeld wordt en we straks met een spitsstrook zitten zonder enige bescherming. (337)**

Met de aanleg van de tunnel in de Gaasperdammerweg kan pas worden begonnen nadat er een onherroepelijk Tracébesluit is. In gebruik name van deze tunnel is qua planning niet eerder mogelijk dan in 2017. Met de spitsstroken kan op korte termijn tegen relatief weinig kosten een verlichting van de fileproblematiek worden bereikt. Vandaar dat in de Spoedwet wegverbreding de keuze is gemaakt voor aanleg van spitsstroken op de Gaasperdammerweg.

**Inspreker dient bezwaar in tegen de verbreding van spitsstroken die starten in 2009. Bovendien is het geld verspillen, want als de kamelenvariant er moet komen dan kan dat geld geïnvesteerd worden om de tunnel verder door te trekken. (390)**

Met de spitsstroken kan op korte termijn tegen relatief weinig kosten een verlichting van de fileproblematiek worden bereikt. Vandaar dat in de Spoedwet wegverbreding de keuze is gemaakt voor aanleg van spitsstroken op de Gaasperdammerweg.

#### **WEGAANPASSINGSBESLUIT A1/A6**

**Inspreekers attenderen op het feit dat er een wegaanpassingsbesluit A1/A6 in voorbereiding is. Volgens de Wet geluidhinder moeten er bij een wegaanpassing maatregelen worden genomen als de toename gelijk of meer bedraagt dan 1,5 dB. De maatregelen van beide wegaanpassingen samen zullen leiden tot meer verplichte aanpassingen in het kader van de Wet geluidhinder dan verspreid over twee besluitvormingstrajecten. Inspreekers gaan ervan uit dat de minister hier verantwoordelijkheid neemt en zorgt voor maatregelen als ware het één integraal besluit.. (264)**

Over de te nemen geluidmaatregelen zijn inmiddels met insprekers nadere afspraken gemaakt. Bij het dimensioneren van de geluidwerende voorzieningen bij bestaande bebouwing langs de A1/A6 is "Stand Still 2008" het uitgangspunt. Onder "Stand Still 2008" wordt verstaan het geluidsniveau zoals dat voor het jaar 2008 is berekend of de hogere waarden, die anno 2008 zijn vastgesteld of de geluidbelasting die op grond van de Spoedwet wegverbreding wordt vastgesteld. Het laagste geluidsniveau is hierbij maatgevend. Er kunnen situaties zijn waar "Stand Still 2008" naar verwachting enkel mogelijk is tegen relatief hoge kosten. Voor deze situaties kan de voorgenomen geluidswerende voorziening niet altijd voldoende zijn om "Stand Still 2008" te bereiken.

#### **ONTWIKKELINGEN ALMERE E.O.**

**Inspreker stelt vast dat in de Trajectnota/MER is uitgegaan van een groei van Almere als vastgelegd in het streekplan Flevoland. Zo zou onvoldoende rekening worden gehouden met de concrete uitbreidingsplannen voor bijvoorbeeld Hout-Noord en met toekomstige plannen in het kader van de Schaalsprong (Almere Oost en Pampus), zoals vastgelegd in de Noordvleugelbrief en het Randstad Urgent contract. In het standpunt en in het Ontwerp Tracébesluit zal de Minister hier wel rekening mee moeten houden. (297)**

In voorbereiding van de Trajectnota/MER is rekening gehouden met het aantal woningen en arbeidsplaatsen als aangegeven in de Noordvleugelbrief. De exacte locatie van die extra woningen en arbeidsplaatsen is op dit moment nog niet vastgelegd. Waar mogelijk wordt in de verdere planvorming hierop geanticipeerd.

**Inspreker dringt aan op het tot stand komen van nadere afspraken met de Minister vóór het Standpunt over een aantal voorstellen in de gemeentelijke nota "Almere A6", die onderwerp van gesprek zijn de stuurgroep A6-zone. (297)**

Hierin is voorzien.

**Inspreker is van mening dat met het oog op de aan te leggen ecopassage ten behoeve van de robuuste ecologische verbinding Oostvaarderswold de aansluiting Almere Buiten-Oost zodanig dient te worden vormgegeven dat de op- en afritten niet aan de noordoostzijde van de Buitenring, maar aan de zuidwestzijde worden aangelegd, teneinde meer fysieke ruimte voor de**

**ecopassage te creëren. Besluitvorming over de ecopassage dient in besluitvorming over SAA te worden meegenomen. (306)**

Met de projectorganisatie Oostvaarderswold zal vóór het Ontwerp Tracébesluit van SAA een gezamenlijk ontwerp worden gemaakt van de ecopassage in relatie tot de A6 en de aansluiting Almere Buiten-Oost. Dit ontwerp vormt dan de basis voor verdere besluitvorming voor beide projecten.

**Inspreker vraagt aandacht voor de ontwikkeling van de werklocatie A6/A27 die te zijner tijd ook op het grondgebied van de gemeente Zeewolde zal plaats vinden. Hieraan is geen aandacht besteed in de Trajectnota/MER. Inspreker zal contact opnemen zodra verdere planvorming ter hand wordt genomen. (453).**

De plannen zijn op dit moment zo weinig concreet dat er in de Trajectnota/MER geen rekening mee gehouden kon worden. Het Rijk wordt te zijner tijd graag gekend in verdere planvorming.

**OMLEGGING N201+**

**Inspreker wil de aandacht vestigen op de omlegging van de N201, en de aansluiting A9. Inspreker constateert dat de zuidelijke afrit in de dagelijkse praktijk op piekmomenten reeds onvoldoende capaciteit heeft. Een aanpassing van deze aansluiting lijkt de gemeente gewenst om verdere terugslag op het rijkswegennet te voorkomen. (335)**

In de Ontwerp Tracébesluit fase zal worden ingezoomd op alle aansluitingen. Indien nodig zullen de kruispunten van toe- en afritten met het onderliggende wegennet als onderdeel van de planstudie Schiphol - Amsterdam – Almere worden herontworpen. Dit zal uiteraard in overleg met de voor het onderliggend wegennet verantwoordelijke wegbeheerder worden gedaan.

**OMLEGGING KNOOPPUNT BADHOEVEDORP**

**Inspreker wil de aandacht vestigen op de omlegging A9 Badhoevedorp. Bij de omlegging Badhoevedorp geeft de inspreker aan dat de reconstructie van het knooppunt Badhoevedorp onderdeel uitmaakt van deze planstudie, terwijl dit knooppunt tevens is opgenomen in het plangebied van de planstudie Schiphol – Amsterdam – Almere. (335)**

Het ontwerp voor de planstudie Schiphol – Amsterdam – Almere begint op de plek waar de Zuidtangent invoegt op de A9 en sluit daar aan op het ontwerp van de omlegging Badhoevedorp. In het kader van de planstudie Schiphol – Amsterdam – Almere wordt dus niet naar het knooppunt Badhoevedorp gekeken. De effecten van de groei van het verkeer als gevolg van de verbreding van de A9 tussen de knooppunten Badhoevedorp en Holendrecht worden in het kader van de planstudie Schiphol – Amsterdam – Almere wel voor minimaal het gehele plangebied in beeld gebracht.

**WEGSTUDIE IJBURG**

**Inspreker geeft aan dat het van belang is om bij de uitwerking van het Ontwerp Tracébesluit goed af te stemmen met de wegstudie IJburg. (456)**

Tijdens de uitwerking van het Ontwerp Tracébesluit wordt hier invulling aan gegeven.

### **ONTSLUITINGSWEG SCIENCE PARK AMSTERDAM**

#### **Inspreker verzoekt om de ontsluiting van het Sciencepark zoals overeengekomen tussen rijk en gemeente op te nemen in het Ministersstandpunt. (457)ar**

Het overeengekomen ontwerp van de Sciencepark ontsluitingsweg is uitgangspunt voor de nadere uitwerking van het ontwerp in de Ontwerp Tracébesluit fase.

#### **Inspreker geeft aan bij het kopen van een nieuwbouwapartement geen weet te hebben gehad van aanpassing van de A10 en aanpassing van de MacGillavrylaan tot ontsluitingsweg van de A10. Inspreker heeft dit bij kopen van het appartement nagevraagd maar geen informatie over nieuwe plannen gehad. Inspreker ervaart nu de dreiging van het opgesloten raken tussen drukke ontsluitingsweg van de A10 en spoor met meer treinverkeer aan de andere kant. Inspreker zou graag bezwaar tegen deze aanpassing willen indienen. (128)**

De nieuwe ontsluiting voor het bedrijvenpark Scienceparkweg wordt gerealiseerd binnen het bestaande bestemmingsplan. Voor de communicatie over dit project kan men zich wenden tot de gemeente Amsterdam. Voor de aanpassing van de A1 en de A10 is een Tracébesluit nodig, dat naar verwachting in 2009 wordt genomen. In aanloop naar dit Tracébesluit zijn in een Trajectnota/MER verschillende alternatieven onderzocht waar breed over gecommuniceerd is. Dit traject is in 2005 begonnen en met het ter visie leggen van de Trajectnota/MER voorjaar 2008 en met het nemen van het standpunt oktober 2008 geëindigd.

#### **Inspreker stelt dat de woningen in Park de Nieuwe Meer mede zijn verkocht door de aanwezigheid van een groen gebied tussen de wijk en de A10. Dit gebied dreigt nu te worden aangetast door de aanleg van de Sciencepark Ontsluitingsweg en de verbreding van de A10. (354)**

De groene zone tussen de A10 en de wijk Park de Nieuwe Meer zal worden aangepast. In deze zone zal de Sciencepark ontsluitingsweg worden aangelegd. Het is niet zo dat de groene zone in zijn geheel verdwijnt. Alhoewel een nieuwe weg wordt toegevoegd zal ook een groene zone aanwezig blijven. Die zal er wel anders uitzien dan nu het geval is.

### **WONINGBOUW GAASPERDAMMERWEG**

#### **Inspreker doet het verzoek om gezamenlijk een integrale ontwerpogave te formuleren voor de Gaasperdammerweg en omgeving waarbij integraal wordt gekeken naar de realisatie van de infrastructuur en de realisatie van het woningbouwprogramma. (457)**

De fysieke samenhang tussen planstudie en woningbouwopgave heeft nog niet geresulteerd in een integrale ontwerpogave voor de Gaasperdammerweg en omgeving, maar wordt in de overleggen tussen de gemeente en Rijkswaterstaat wel als zodanig benaderd. De uitgangspunten worden gezamenlijk gedefinieerd en in een uitgangspuntendocument vastgelegd.

## 8 Procedure

**Inspreker acht de inspraak te versnipperd. Avonden worden per (deel)gemeente georganiseerd, waardoor inzicht in de knelpunten ontbreekt. De presentatie is te veel een show. (52).**

Er is voor gekozen in de presentatie van de plannen zo dicht mogelijk bij bewoners te brengen en daarbij te focussen op de problematiek rond de locatie van de inspraakavond. Dit wordt in het algemeen zeer gewaardeerd. Er is voldoende ruimte in te gaan op de knelpunten in een grotere regio.

**Inspreker betreurt het dat bij de inspraakavonden niet is gewerkt met opnameapparatuur, waardoor niet vastligt wat is gezegd en Rijkswaterstaat zelf kan bepalen wat meegenomen wordt in het huidige traject. (54)**

Van alle mondelinge reactie is wel degelijk kennis genomen. Zij zijn samen met de schriftelijke reacties gebruikt om de te komen tot het Ministeriele standpunt.

**Inspreker stelt dat Rijkswaterstaat-medewerkers in functie anders reageren dan als vader of moeder. (54)**

Er mag van worden uitgegaan dat Rijkswaterstaat-medewerkers professioneel en gewetensvol omgaan met hun rol.

**Inspreker spreekt zich uit tegen de gevolgde procedure op de inspraakavonden. Inspreker vindt dat er te weinig gelegenheid is geboden om publiekelijk een standpunt naar voren te brengen. Inspreker stelt dat zo een drempel wordt opgeworpen in de inspraakprocedure (66, 146, 164).**

Tijdens de inspraakavonden was sprake van een plenair gedeelte met presentaties en een deel van de avond waar de bezoekers de keuze werd geboden om te luisteren naar publiekelijk naar voren te brengen standpunten of een bezoek aan de informatieborden.

**Inspreker wil graag op de hoogte gehouden worden van de ontwikkelingen. (130)**

Er wordt naar gestreefd direct betrokken omwonenden en bedrijven goed op de hoogte te houden. Daarvoor worden zoveel mogelijke media gebruikt.

**Inspreker geeft aan dat hij onvoldoende of geen informatie heeft gekregen en vraagt wanneer het definitieve plan komt en wanneer de definitieve plannen uitgevoerd gaan worden. (136)**

Er zijn inmiddels een aantal informatieavonden over de planstudie Schiphol – Amsterdam – Almere georganiseerd. Tijdens deze avonden wordt ook altijd ingegaan op de procedure. Het plan is definitief zodra er een onherroepelijk Tracébesluit ligt. Wanneer het Tracébesluit onherroepelijk is hangt af van de behandeltermijn van de ingediende beroepschriften bij de Raad van State, maar verwacht wordt dat dit in de 2<sup>e</sup> helft van 2010 zal zijn. De uitvoering staat gepland voor de periode 2011 – 2017.



**Inspreker wenst op de hoogte te worden gehouden van de voortgang en wil worden uitgenodigd voor de bijeenkomsten die hierop betrekking hebben. (136)**

Er zullen nog een aantal informatieavonden worden georganiseerd. Deze worden in de lokale dagbladen bekend gemaakt. Voorts kunt u op de hoogte blijven via de website [www.schiphol-amsterdam-almere.nl](http://www.schiphol-amsterdam-almere.nl).

**Inspreker geeft aan als knelpunt te ervaren dat elke keer over de omwonenden wordt gesproken alsof het hinderlijk is dat zij er wonen en dat men de indruk wekte niet op de hoogte te zijn van de wijk Kantershof met ruim 600 woningen. Dit tot ongenoegen bij de bewoners. (136)**

Mocht deze indruk zijn gewekt, dan wordt dat door de projectorganisatie betreurd. Aangeraden wordt om bij volgende bijeenkomsten na afloop van een presentatie vooral ook in gesprek te gaan met de medewerkers van Rijkswaterstaat. Daarvoor zijn zij aanwezig en het voorkomt misverstanden.

**Inspreker heeft een brief ontvangen dat hij weg zou moeten met zijn woonboot. Inspreker hoort op de inspraakbijeenkomst dat dit niet nodig is. Inspreker vindt dat deze gang van zaken getuigt van weinig respect in omgang met burgers. (151)**

Rijkswaterstaat betreurt dat een foute brief is verzonden. Er is een brief verzonden waarin werd aangekondigd dat onderzocht zou worden of het perceel waarvan inspreker rechthebbende is, door de wegbuitbreidingen wordt geraakt. Deze brief is ten onrechte verzonden. Rijkswaterstaat heeft aan inspreker per brief aan inspreker excuses aangeboden voor de gemaakte fout.

**Inspreker vraagt waarom zijn brieven aan Rijkswaterstaat en inspraakreacties op andere bijeenkomsten nooit zijn beantwoord. De brieven betroffen de verbreding van de A1 en dat er tientallen woningen te weinig in de berekeningen zijn meegenomen. De enige reactie dateert van 7 april 2008. Hierin werd vermeld dat inspreker niet meer in bezwaar kon gaan, behalve via de Raad van State. (153)**

De opmerking van inspreker heeft geen betrekking op het project Schiphol-Amsterdam-Almere, maar op het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en MER A1/A6 Diemen - Muiderberg - Almere. De beantwoording van deze inspraakreactie dient dan ook in een nota van antwoord in het kader van dat project te worden beantwoord.

**Inspreker pleit voor een informatiebijeenkomst over de A10 en de ontsluiting Science Park (164).**

Het Rijk en de gemeente Amsterdam hebben het voornemen om thema-avonden op locatie te organiseren. Op de thema-avond in Oost Watergraafsmeer zullen het Rijk en de gemeente Amsterdam samen optrekken en de plannen ook in samenhang presenteren.

**Inspreker acht het van groot belang dat het project binnen de in de Trajectnota gestelde termijnen wordt uitgevoerd. Een nauwe samenwerking met het bedrijfsleven kan daar aan bijdragen. (263)**

Het is nadrukkelijk de bedoeling dit project binnen de gestelde termijnen te realiseren en daarbij optimaal het bedrijfsleven in te schakelen.

**Inspreker vraagt of de werkzaamheden aan de Gaasperdammerweg eerder kunnen worden uitgevoerd. (282)**

Gepland is de A10-oost eerst te verbreden zodat een deel van het verkeer tijdens de uitvoering van de Gaasperdammerweg via de A10-oost kan omrijden.

**Inspreker stelt dat er tijdens de inspraakavond op 28 mei 2008 in Diemen onvoldoende gelegenheid werd gegeven aan sprekers om in het openbaar te kunnen spreken. (299)**

Tijdens de inspraakavonden is gekozen voor een procedure waarbij het Rijk eerst de plannen toelichtte en daarna vragen konden worden gesteld. Ook is de gelegenheid gegeven aan sprekers om hun standpunten naar voren te brengen. Echter door dit niet plenair te doen maar hier aparte gelegenheden voor te creëren is de bezoekers de mogelijkheid geboden om een keuze te kunnen maken tussen het aanhoren van verschillende standpunten van sprekers of gesprekken in klein verband met vertegenwoordigers van het Rijk of andere deelnemers.

**Inspreker maakt het verwijt dat tijdens inspraakavond inspreken éézijdig is veranderd in inschrijven. (300)**

Uit deze inspraakreactie en diverse tijdens de inspraakavond ontvangen reacties blijkt dat behoefte bestaat aan mondeling inspreken. Procedureel komt beide op exact hetzelfde neer. Gekozen is voor schriftelijke inspraak om ook mensen die minder behoefte hebben aan publieke stelling name de gelegenheid te geven tijdens de avond in te spreken.

**Inspreker maakt het verwijt dat anderen die op zo'n vijf kilometer afstand wonen en opereren en die daar volkomen terecht opkomen voor hun eigen belangen maar die met de Gaasperdammerweg niets te maken hebben, als dat zo uitkomt (tot in de Kamer toe) naar voren worden geschoven als onze vertegenwoordig(st)ers. Wij zijn mans genoeg om zelf te bepalen wie namens ons mag spreken en we zijn in dat opzicht heel tevreden over de AGG. (300)**

Dit is goed geregistreerd.

**Inspreker maakt het verwijt dat de weg tot buitenstedelijke weg wordt verklaard om zo de bijbehorende soepeler regelgeving te kunnen toepassen. (300)**

Het is de projectorganisatie niet duidelijk wat hiermee wordt bedoeld. De A9 is en blijft een autosnelweg. Van soepeler regelgeving is daarbij in geen geval sprake.

**Inspreker is blij dat het traject naar het zoeken van een oplossing voor de bereikbaarheidsproblemen in de oostflank van de Metropoolregio Amsterdam voortvarend en volgens planning verloopt en dat de regio betrokken is in het proces. (309)**

Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

**Inspreker stelt dat de daling van de waarde van de huizen in Diemen ten gevolge van het uitbreiden van de rijksweg niet is meegenomen in de Trajectnota/MER. (319)**

Het berekenen van waardevermindering of waardetoename van huizen ten gevolge van een verbreding is geen onderdeel van de Trajectnota/MER of een Ontwerp

Tracébesluit. Indien u schade denkt te leiden dan kunt u dit kenbaar maken aan het Rijk. In het Ontwerp Tracébesluit zult u ook iets kunnen lezen over schaderegelingen.

**Inspreker verbaast zich dat woonarken qua geluid- en vervuilingsoverlast niet gelijk behandeld worden als vaste huizen. (325)**

Woonarken zijn niet opgenomen in de bij de Wet geluidhinder opgenomen lijst van gevoelige bestemmingen. Desondanks wordt bij het op te stellen Ontwerp Tracébesluit wel bekeken of en zo ja welke maatregelen genomen kunnen worden om de geluidsoverlast ter plaatse van woonarken te beperken.

**Inspreker stelt dat als geen rekening wordt gehouden met verstoring van woongenot, de ontwaarding van woningen gecompenseerd moet worden. (357)**

Bij waardevermindering van woningen als gevolg van het te zijner tijd vast te stellen Tracébesluit kan men een verzoek tot schadevergoeding doen op basis van de nadeelcompensatieregeling. Een beslissing op een verzoek tot schadevergoeding wordt pas genomen nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden..

**Inspreker maakt bezwaar tegen de Trajectnota/MER, omdat hierin niet een beprijzingsalternatief is meegenomen, terwijl dit wel in de Startnotitie stond. Het Locatiespecifieke alternatief dat daar niet in stond is wel meegenomen. (424)**

Het beprijzingsalternatief is na de eerste fase van de planstudie afgefallen, omdat het verkeerskundig als zelfstandig alternatief niet effectief is. Het Locatiespecifieke alternatief leek dat op dat moment gecombineerd met beprijzen wel te kunnen zijn. In de loop van de tweede fase van de planstudie bleek dat het Stroomlijnalternatief toch beter scoorde. Reden waarom de Minister in zijn standpunt hiervoor heeft gekozen.

**Inspreker vraagt een schriftelijke garantie dat er geen grond van de Golfbaan Hoge Dijk verloren gaat als gevolg van de wegverbredingen. (401)**

Het verzoek is aan betrokkenen doorgegeven.

**Inspreker geeft aan dat tijdens de voorlichting geen aandacht is besteed aan hoe de tunnel eruit zal komen te zien vanaf de woonwijk. (429)**

Tijdens de voorlichting op het Ontwerp Tracébesluit zal aandacht worden besteed aan hoe de tunnel eruit zal komen te zien vanaf de woonwijk.

**Inspreker is teleurgesteld dat de bewoners in Almere niet op de hoogte zijn gesteld van de afspraken tussen het Rijk en de regio van 29 oktober 2007 en niet bij de planvorming betrokken zijn. Gemeente Almere wel, waardoor zij in de inspraak een volledig uitgewerkt alternatief plan kan presenteren zonder inspraak van de bewoners. (450)**

De afspraken van 29 oktober 2007 hadden bij bewoners bekend kunnen zijn. Het betreft openbare informatie. Bovendien is bij diverse informatieavonden in Almere aan deze afspraken gerefereerd. Ten aanzien van het alternatieve ontwerp van de gemeente Almere kan worden opgemerkt dat ook dit diverse keren in het openbaar is toegelicht. Formele inspraak zal t.z.t. mogelijk zijn in een formele (gemeentelijke) procedure.

**Het bevreemdt inspreker dat de gemeente Almere na het verschijnen van de Trajectnota/MER een uitgewerkt alternatief inpassingsplan kan indienen, terwijl inspreker zijn ideeën in de beschikbare tijd en met een gering budget niet op datzelfde niveau kan uitwerken. Het gemeentelijke plan is bovendien niet bij bewoners getoetst. (450)**

Gemeente Almere heeft bedoeld plan op correcte wijze als inspraakreactie ingediend en zich er van bewust dat bij nadere uitwerking de procedures van de Wet Ruimtelijk Ordening moeten worden gevolgd. Overigens is de mate van uitwerking van een idee niet maatgevend voor het al dan niet meenemen in het vervolg van de studie. Er wordt vooral beoordeeld op realiteitswaarde.

**Inspreker geeft formele (niet inhoudelijke) reactie en kondigt aan deze nader te zullen aanvullen. (454)**

Voor zover bekend heeft inspreker geen nadere reactie ingediend.

**Inspreker geeft aan dat het van belang is om bij de uitwerking van het Ontwerp Tracébesluit bewoners en belangengroepen tijdig te betrekken. (456)**

Tijdens de uitwerking van het Ontwerp Tracébesluit wordt hier invulling aan gegeven.

**Inspreker wijst op het belang van een evaluatieprogramma met harde afspraken over maatregelen bij overschrijdingen. (456)**

Binnen de herziening van de Tracéwet en in het verlengde van de aanbevelingen van de commissie Elverding ligt het in de bedoeling een oplevertoets in de Wet op te nemen. Dit komt tegemoet aan de wens om vast te stellen of lucht- en geluidsmaatregelen wel voldoende effect hebben. De herziening van de Tracéwet is echter nog in voorbereiding.

**Inspreker pleit ervoor een zorgvuldig proces te doorlopen ten aanzien van de eigenaars en gebruiker(s) van de omliggende bebouwing van de tunnel, met name in de omgeving Oude Dorp. (458)**

Dit wordt onderschreven.

Index gesorteerd op briefnummer

Registratienummer	Naam/Organisatie	naam	
1	13	Horbach	mevrouw A.E.M.
2	13	Leschot	de heer N.J.
3	11, 25, 37, 122	Denninger	mevrouw A.M.M.
4	37	Nederlands Genootschap van Insprekers	de heer J. Haije
5	51, 104, 112, 127	Brand	mevrouw C.
6	58	Grid Consult	de heer Ir. J. Bovenlander
7	18/19, 21	Linden	de heer W. van der
8	132	Allard	de heer R.H.B.
9	18/19, 20	Alles	de heer N.H.
10	32, 63, 139, 139/140, 147	Lunenburg	mevrouw Drs. M. van
11	37, 51	Visser	mevrouw H.
12	17, 23, 63, 64, 147, 148	Bemt	de heer P.J.M. van den
13	9, 23	Bemt	mevrouw K.C. van den
14	9, 17	Bemt	de heer J.M. van den
15	11	Keulen	mevrouw M.M. van
16	51, 58, 127/128	Boonstra	mevrouw W.
17	132, 148, 149	Geijs	de heer J.H.
18	24, 134	Lubbers-Emmerink	mevrouw G.E.
19	132	Lubbers	de heer G.J.M.
20	63, 64, 69, 147	Cornelissen-Steevens	mevrouw M.E.
21	9, 51	Waal	mevrouw O. de
22	9	Blokland	mevrouw H.A.
23	23, 37, 37/38, 38, 42, 76, 76/77, 161	Speijer	de heer K.E.
24	18/19	Hoogeveen	mevrouw B.C.
25	13, 51	Blok	mevrouw C.
26	24, 38, 94, 94/95, 97, 104, 119, 161/162, 162	Kleinendorst	mevrouw P.M.
27	9	Kalmthout	de heer A.L.J. van
28	19, 20	Struys	de heer F.A.
29	115, 132	Spil	de heer F.
30	132	Goenee	de heer M.
31	97, 104, 154, 156	Hasenbos	de heer, mevrouw H.
32	63, 64, 93, 148	Koopman	de heer H.C.
33	148	IJsendijk	mevrouw J.
34	65, 72	Rooij	de heer M. van
35	65, 93, 147	Jager	de heer M. de
36	65, 147	IJsendijk	de heer A.
37	65	Peffer	mevrouw N.M.J.
38	65	Graauw	mevrouw M.A.M.
39	65	Oskamp	de heer G.H.
40	65	Noom	de heer D.
41	65	Thermen La Mer	mevrouw E. van Bergen
42	65, 118	Ferrand	de heer L.
43	65/66	SAAP Projectontwikkeling bv	de heer Ing. C.J. Segers
44	65, 147	Hodenpijl	de heer M.G.
45	132, 148	Weerdenburg	de heer A.W. van
46	42, 48, 58, 66	Kamminga	de heer E.
47	132	Wees	de heer J.W. van
48	104, 122	Bruijn	de heer P. de
49	122	Bohncker	de heer G.
50	38, 105, 122	Bouma	de heer B.J.
51	38/39, 42, 104, 105	Wicherink	de heer S.
52	24, 42, 143, 162, 176	Polman	de heer R.

53	39	Vries	de heer J. de
54	26, 152, 162, 176	Hoogland	mevrouw J.
55	98	Kuijer	de heer P.
56	105, 143	Geijssel	de heer J.
57	105	Balkema	de heer G.
58	105, 122	Spaans	de heer H.
59	42/43, 122	Renes Kaptein	mevrouw P.
60	88	Scholte	de heer G.A.
61	104, 122, 135	Verheijen	de heer A.
62	52	Bongers	mevrouw Y.
63	132	Vodegel	mevrouw M.I.C.
64	132	Blekemolen	de heer J.R.M.
65	51/52	Tingen	mevrouw K.
66	51/52, 90, 96, 112, 122/113, 176	Claas	mevrouw A.M.H.
67	32, 132/133, 139, 139/140, 147, 148	Leeuw	de heer Mr. R.G.J. de
68	32,139, 139/140, 147, 148	Veenstra	mevrouw C.H.A.
69	32,139, 139/140, 147, 148	Bewonersgroep develden-Almere.nl	
69	32,139, 139/140, 147, 148	Pijldesign Producties	mevrouw M.A. Gijsberti Hodenpijl
70	132	Zutphen	de heer R.A. van
71	32,139, 139/140, 147, 148	Schipper	mevrouw S.
71	32,139, 139/140, 147, 148	Knispel	de heer S.
71	32,139, 139/140, 147, 148	Wier	mevrouw F. van
71	32,139, 139/140, 147, 148	Honing	de heer P.
72	147	Geuther-Heerema	mevrouw M.C.E.
73	132, 133	Schipper	de heer H.
74	51	Deuling	mevrouw A.M.N.
75	147	Gooijer	mevrouw J.C. de
76	147	Kapinga	mevrouw H.
77	147	Reimert-Meijer	mevrouw H.M.C.
78	104, 127/128, 158	Stammer	mevrouw R.
79	52, 128	Bloem	mevrouw B.R.B.
80	140	Giezeman	de heer W.A.G.
81	51, 54	Kamer	de heer, mevrouw van
82	132	Pleij	de heer A.S.M.
83	147	Jonge	de heer N.E. de
84	32, 139/140, 147	Zanden	de heer Drs. W. van der
85	127	Anrooij	mevrouw G. van
86	104, 132	Brouwer	mevrouw S.M. de
87	105	Oudercommissie BSO (Buitenschoolse Kinderopvang) Catalpa - Panda Beren	de heer P.C. de Bruijne
88	147	Haeck-Lemmen	mevrouw K.K.I.E.J.
89	147	Koenders	de heer W.E.
90	113		2 eensluitende reacties ontvangen
90	113	Janssen	mevrouw E.J.J.
91	115, 132	Viersen	mevrouw F.C. van
92	66	Brinkhuis	de heer A.M.
93	132	Gijp	mevrouw E.J. van der
94	115, 132	Teunenbroek	mevrouw M.J. van
95	13, 92, 115, 132	Oorschot	mevrouw A.L. van
96	147	Bosscher	de heer R.
97	52	Verhofstad	de heer K.
98	147	Dijk	mevrouw C. van
99	147		2 eensluitende reacties ontvangen
99	147	Bergen	de heer K. van
100	154/155	Koning	de heer M.P.J. de

101	132	Jeurissen	mevrouw J.M.M.G.
102	51	Veen	mevrouw K. van
103	11, 42/43, 122, 123	Renes	de heer, mevrouw Mr. J.F.
104	21, 32, 108, 136, 152/153, 154	Kantershof Bewonersbelangenvereniging	de heer, mevrouw W.T. Emmelkamp
105	21, 48, 126	Bewoners Belangenvereniging Kelbergen	de heer, mevrouw P. Wiersma-Acda
106	21, 89	Bewonersplatform H-buurt	de heer A.W. Pezaro
107	49, 96, 96/97, 108, 126, 135/136, 154	Bewonersvereniging Dellestein	de heer, mevrouw A. v.d. Paverd
108	21, 109, 136, 141, 154/155, 163	Bewonersvereniging Huntum	mevrouw A.C.M. Wesseling-van der Kleij
	11, 17/18, 19, 33, 74, 89, 98, 108, 136, 154,	AGG Aktie Gezondheid	
109	163, 165	Gaasperdammerweg	de heer L. Hovens
110	51, 52	Louppen	de heer M.M.W.
	11, 17/18, 19, 33, 74, 89, 98, 108, 136, 154,	Bewonersbelangengroep Holendrecht	
111	163, 165	West	mevrouw I.J. Groen
112	21/22	Nieuwenhuis	de heer, mevrouw J.C.A.
113	116, 132	Haas	de heer R. de
114	12, 89	Actiecomité N 236	de heer W. Glansbeek
115	13, 129	Schill	mevrouw N.
116	19, 20	Martelaere	de heer R.A.F.W. de
117	20	Fieten	de heer J.
118	132	Koten	mevrouw Drs. E.M. van
119	32, 132, 139, 139/140, 147, 148	Bouwmeester	de heer Mr. J.M.
120	22	Koopman	de heer V.M.
121	20, 22	Wilt	mevrouw K. van der
122	139	Soedarso	de heer P.
123	39	Overgoor	de heer A.G.
124	20, 39, 77	Robberse	de heer E.J.
125	-		Inspraakreactie vervallen
126	77	Vries	de heer R. de
127	-	Bastinck-Ernstig	mevrouw A.M.C.
128	175	Wijnen-Verbugt	mevrouw A.M.P.C.
129	20, 113	Berge	de heer M.G.B. ten
		Stichting Electriche Museumtramlijn	
130	175	Amsterdam	de heer, mevrouw A. Everaarts
131	13	Diemer	mevrouw T.
132	66, 132	Hettinga	de heer D.
133	19	Boswinkel	de heer B.
134	13, 20	Wees	mevrouw E.A.A. van
135	126	Woudstra	mevrouw A.C.
136	9, 24, 33, 98, 109, 158, 172, 176, 177	Water	de heer van de
137	33/34, 34, 126	Ronde	de heer F. de
138	19, 89, 98/99	Spreij	mevrouw H.
139	89, 171	Kooi	mevrouw M.
140	13/14, 34, 89	Haan	mevrouw T. de
141	20	Ronde	mevrouw N. de
142	26, 49, 77	Gelderen	mevrouw H. van
143	52, 128, 155, 163	Deelen	de heer R.E. van
144	77	Streppel	de heer J.
145	52	Rosenberg	de heer F.
146	176	Maa	mevrouw J. de
147	115, 132	Bewoners van de Purperreiger 22 t/m 34	de heer F. Spil
148	115, 132	Kam	de heer T.
149	132	Dassen	mevrouw C.
150	66, 92, 132	Vlaming	mevrouw L.
151	58, 177	Santbrink	de heer van
152	14, 132	Vlaanderen	de heer



153	58, 177	Wees	mevrouw H. van
154	43	Jacobs	mevrouw E.
155	118	Boer	de heer R.J.
156	11, 39, 43, 122	Potharst	de heer J.
157	35, 143	Jong	de heer de
158	113	Tak	de heer J.A.
159	127/128	Hardenberg	mevrouw P.J.T.
160	90	Groot	de heer J.
161	52, 119, 155	Wiegman	de heer A.
162	99, 119	Ruijter	de heer, mevrouw R.J. de
163	52, 90/91	Vloeimans	de heer P.
164	19, 91, 163, 176, 177	Oude Ophuis	de heer A.
165	109/110, 126	Leine	mevrouw E.
166	39, 91	Kerkman	de heer R.
167	39, 43	Bouwman	mevrouw A.
168	143, 144		2 eensluitende reacties ontvangen
168	143, 144	Rours	mevrouw M.H.M.
169	24	Take-It-Over B.V.	de heer J. Dekker
170	24, 38, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 163	HDICT	2 eensluitende reacties ontvangen
170	24, 38, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 163	Wiegerinck	mevrouw C.M.C.
171	15	Gabriner	de heer P.J.
172	14	Heckscher	mevrouw K.M.
173	104	Helmer	mevrouw E.A.M.
174	132	Schenk	mevrouw K.E.
175	43	Schulkes	mevrouw C.C.G.M.
176	43	Verbraak	de heer F.D.
177	24	Zwartbol	de heer E.
178	13, 43	Hengeveld	mevrouw E.
179	72	Servaas	mevrouw J.
180	43	Tollenaar	de heer W.
181	39	Motorrijkschool v.d. Weij	de heer H. v.d. Weij
182	24	UPC	mevrouw J. van der Meer
183	22	Bisschops	de heer C.
184	24	Riemersma	de heer J.
185	43	Leeman	de heer A.P.F.
186	43	Maesschalck	mevrouw A.A.
186	43	Rijkenberg	de heer P.T.
186	43	Schaffers	de heer E.F.
186	43	Wall	mevrouw M. van de
186	43	Grooteman	mevrouw F.C.M.
186	43	Hattum	mevrouw S.T. van
186	43	Tollenaar	mevrouw V.
186	43	Elizen	mevrouw C.S.W.
186	43	Kock	de heer, mevrouw P. de
186	43	Ettes	mevrouw B.G.A.M.
186	43	Griffioen	mevrouw H.A.
186	43	Smit	mevrouw C.
186	43	Heintze	mevrouw M.
186	43	Blokzijl	mevrouw J.W.
186	43	Baas	mevrouw C.
187	143/144	Hox	mevrouw A.M.O.A.
188	24	Moussli	de heer A.
189	43	Mesland	mevrouw D.J.A.
190	39, 43	Daniels	mevrouw H.
191	20	Kuiper	de heer E.

192	18/19, 93	Reijmerink	de heer M.
193	22, 26, 58/59	Schoep	de heer T.A.
193	22, 26, 58/59	Snel	de heer D.K.
193	22, 26, 58/59	Stuivenberg	de heer H.
194	34	Paffen-Visch	mevrouw S.
195	43, 44, 52, 123, 141, 144, 155	Groengebied Amstelland	mevrouw F. van der Heide
196	24	Houtum	de heer J.C. van
197	24	Management Media	de heer H. Geels
198	43	Butter	mevrouw J.W.A. den
199	24	Reijmers	mevrouw R.
200	34, 152/153, 154	Emanuel	mevrouw M.H.
201	43	Buijs	mevrouw P.C.
202	43	Tol	mevrouw L. van
203	24	Vree	de heer J.H. de
204	43	Ageproof, experts in leeftijdbeleid	mevrouw M.A. Ziekemeyer
205	24	Boonen	de heer A.W.
206	132	Mutsaers	mevrouw A.L.M.
207	66	Numan	mevrouw
208	24	Boersma	de heer W.
209	26, 34, 49, 89/90, 110	Schouten-Kars	mevrouw G.H.R.A.
210	34	Kremer	mevrouw J.
211	66	Galiart	mevrouw J.
212	41	Coesel-Wouda	mevrouw Dr. M.J.
213	147	Brand	de heer J.L.
214	19	Bruining	mevrouw H.F.
215	32, 139/140, 147, 148, 148/149	Samsom	mevrouw M.
216	132	Heutink	mevrouw J.E.
217	99	Kohinor	de heer P.
218	22, 115, 132	Muis	de heer Drs. S.
219	139/140, 147	Pool	de heer H.R.
220	13, 59, 163	Vischer	de heer H.
221	67, 118/119, 149	Vink	de heer Th.
222	24	Hasselt	de heer J.A. van
223	119	Vogelwerkgroep Amsterdam	de heer A.A.G. Verweij
224	28	Hoekstra	de heer T.E.
225	132	Anröchte	de heer H.A.
226	129, 139	Steenwinkel	mevrouw W.E.
227	106, 144	Abcouwer	mevrouw A.C.A.
228	13	Jonkhoff	mevrouw B.
229	67, 147, 149	Terburg	de heer R.
230	14	George	mevrouw P.
231	32, 139, 139/140, 147, 148	Roon	mevrouw M.C.J. van
232	147	Stiekema - Poelman	mevrouw M.J.
232	147	Stiekema	de heer P.A.H.
233	32, 67, 116, 133, 147	Middelkoop	mevrouw M.
234	147	Nederhuys-Swart	mevrouw C.M.
235	39, 43	Damen	mevrouw E.M.J.
236	24, 66, 147	Slingerland	de heer M.G.P.
237	139/140, 147	Westhoff	mevrouw A.M.W. van
238	116, 133	Groen	de heer J.C.F.
239	43	Karthus	de heer P.P.M.
240	13	Emmerik	mevrouw W.A.M. van
241	43	Udema	mevrouw J.B.
242	13	Weerd	de heer J. van de
243	43	Veraart	mevrouw C.U.

244	43	Huijssen	mevrouw C.H.J.
245	59	Schnitker	de heer R.
246	72, 163	Rooij	de heer M. van
247	143/144	Kranenburg	de heer B.
248	43	Ettes	mevrouw M.J.G.
249	147	Gebhard-Lubsen	mevrouw L.
250	127/128	Schouten	mevrouw A.H.
251	24	Tang	de heer, mevrouw B.M. van der
252	61	Lam	de heer S.F.
253	24	Meulblok	de heer N.
254	43	Blokzijl	mevrouw W.
255	141	Oosterwijk	de heer M.
256	143/144	Bokma	de heer D.
257	43	Bresser	de heer P.W.H.
258	43	Brugge	mevrouw N.B. v.d.
259	43	Prent	de heer J.
260	43	Wensen	mevrouw C.E.M. van
261	143/144	Willemse	mevrouw M.P.
262	43	Smit	mevrouw J.P.
263	9, 14, 32, 35, 35/36, 67, 164, 177	VNO NCW West	de heer, mevrouw M.U. Coronel
264	14/15, 17, 59/60, 60, 119/120, 120, 120/121, 121, 129/130, 132, 164, 171, 173	Gemeente Weesp	de heer, mevrouw M. Tromp
265	130	Hovenier	de heer, mevrouw J.W.
266	24, 28, 52/53, 77, 78, 91/92, 92, 94, 94/95, 97, 110, 119, 127/128, 161/162, 162, 164	Neering	de heer C.Th.
267	19, 19/20, 99, 110	Rhee-Baggelaar	mevrouw A.B. van de
268	52	Oosterhuis	mevrouw A.
269	19	Bewoners van Holendrecht Oost	mevrouw J. Koridon
270	15, 39/40, 42/43, 44, 122, 123	Vonk	de heer, mevrouw D.
271	109	Chappell-Stroosnijder	mevrouw M.T.
272	39/40, 46, 99, 151	Coherente	de heer, mevrouw D. Vonk
273	17, 25, 26, 77, 86	Möllers	de heer P.
274	24, 38, 92, 94, 94/95, 97, 99, 100, 119, 161/162, 162	Vallentin	de heer R.
275	-		Inspraakreactie vervallen
276	91, 94, 94/95, 97, 115, 119, 127/128, 161/162, 162	Bewonersvereniging Buitenlust	de heer, mevrouw J.J. van Veen
277	40	Bewonersvereniging "De Mirandabuurt"	de heer E. van der Burg
278	15, 44, 105/106, 123/124, 144, 144/145	Vogelwerkgroep Ouderkerk	de heer G.J. Robersen
279	25, 67, 116, 147	Bewonersvereniging "De Kronkel"	de heer, mevrouw T. Lukkien
280	133, 149	Stichting Flevo-landschap	de heer, mevrouw Drs. M.J.H. Rijs
281	15, 109, 155, 155/156, 156, 164	Reilink	de heer, mevrouw Ing. G.J.
282	178	Haanstra	de heer, mevrouw J.
283	26/27, 44/45, 109, 110, 111, 126, 135, 136, 156, 158, 164	Grinten	de heer J.H.A. van der
284	159	BP Nederland B.V.	de heer, mevrouw A. Zonderop
285	44, 124, 144, 145	Stichting Beschermers Amstelland	mevrouw H. Brummelhuis
286	45, 46, 106, 122, 124, 151, 158	Achmea Rechtsbijstand	mevrouw Mr. J. Zwiers
287	40, 45, 78, 122, 123, 130, 145	Achmea Rechtsbijstand	mevrouw Mr. J. Zwiers
288	45/46, 46, 106	LTO Noord, Afdeling Amstelstreek, Abcoude, Baambrugge	de heer, mevrouw H. de Wildt
289	164	Nederlandse Spoorwegen	mevrouw S. Steenbergen
290	92, 132	Bewonersvereniging Muiden/Muiderberg	mevrouw J. Boog
291	46, 66, 106, 122, 124, 145/146, 151, 153	Kroon	de heer, mevrouw J.A.H. van der

292	19, 100, 110	Haagen	mevrouw W. van
293	46/47, 47, 53, 78, 78/79, 88, 124, 135, 157	Gemeente Ouder-Amstel	de heer, mevrouw A.J.M. Jansen
294	-		inspraakreactie vervallen
295	19, 90, 111, 159	Wesseling	de heer Dr. J.A.M.
296	171/172	Publiek -private stuurgroep Bloemendalerpolder	de heer Ir. M.G. Reissenweber
297	9/10, 15, 32, 67, 67/68, 68, 69, 74, 149, 173	Gemeente Almere	de heer, mevrouw B.M. Arnold
298	139	Barents Krans	de heer, mevrouw Mr. J.A.N. Baas
299	16, 22/23, 79, 94, 95, 95/96, 100, 101, 119, 157, 159, 165, 178	Stichting A1-A10 oost Beter Opgelost	de heer J.L.P. Piet
300	19, 20, 118, 165, 178	Bewonersvereniging Huntum	de heer, mevrouw Drs. J. Verhoef
301	24, 38, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162		2 eensluitende reacties ontvangen
301	24, 38, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Pieke	de heer E.
302	10, 11/12, 23	Schiphol Group	de heer, mevrouw M.M.H. van Boxtel
303	145	Landschap Noord - Holland	de heer D. Tanger
304	15, 53, 59, 69, 121, 130, 141, 141/142, 142, 147, 156/157, 157	Staatsbosbeheer	de heer K. Holland
305	24, 38, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Hogenboom	mevrouw K.
306	10, 27, 54, 60, 67, 69, 69/70, 70, 101/102, 137, 142, 149, 153, 166/167, 173/174	Gedeputeerde Staten van de Provincie Flevoland	de heer, mevrouw Mr. drs. T. van der Wal
307	130/131, 151	Natuurmonumenten	de heer K.J. Provoost
308	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Romijn	de heer, mevrouw M.
309	15/16, 27, 54, 60, 60/61, 133, 153, 171/172, 178	Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord - Holland	de heer, mevrouw J.C.A. Floor
310	29	Aben	mevrouw E.
311	70	Camping Waterhout Almere	de heer R.H. Fokkens
312	102, 116, 133, 134	Koekkoek	de heer M.A.
313	61	Wijk	de heer J.M. van der
314	70	Kos	de heer, mevrouw A.
315	17, 42/43, 46, 125	Bosman	de heer C.P.
316	54	Vrieze	de heer M. de
317	132	Flieger	mevrouw I.
318	40, 55, 131	Muller	mevrouw Drs. J.M.
319	77, 79, 178/179	Hollink	mevrouw V.
319	77, 79, 178/179	Moor	mevrouw M.H.M. de
319	77, 79, 178/179	Linden	mevrouw M. van der
319	77, 79, 178/179	Vries	de heer B.J. de
319	77, 79, 178/179	Schmid	de heer M.W.I.
320	55, 99, 100, 102, 113, 113/114, 114, 127/128	Verhoef - Popma	familie
321	17, 42/43, 46, 122, 125, 167	Comité Holendrechteweg ten zuiden van A9	de heer C.P. Bosman
322	143	Vereniging Vrienden van het Rembrandtpark	
323	43	Straman - Mes	mevrouw A.H.
324	43	Wandel organisatie	mevrouw J. ten Haaft - de Wit
325	179	Rondhuis	mevrouw A.J.M.
326	77, 79, 158	Wiel	mevrouw J. van der
327	40	Schonenberg	de heer K. van
328	104, 105	Medezeggenschapsraad Jan Hekmanschool	mevrouw L.C. Ruttenberg
329	59, 79, 79/80, 97, 161/162, 162	Groenlinks afdeling Diemen	de heer A.F. Heerma van Heerma van Voss
330	80, 81, 82, 83, 84, 85	Milieudefensie	de heer K. Kodde
331	-	LTO Noord provincie Noord-Holland	de heer, mevrouw Ing. J.C. Ghijsels

332	12, 18, 27, 28, 55, 59, 74, 85, 85/86, 86, 86/87, 93, 102, 137, 140	Milieufederatie Noord-Holland	de heer, mevrouw Ir. E. Briët
333	10, 53, 53/54, 54, 102, 147, 167	Gemeente Amsterdam Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer, dagelijks bestuur	de heer, mevrouw G. Sluimer
334	16	Gewest Gooi en Vechtstreek	de heer R. Uijtjes
335	173	Gemeente Haarlemmermeer	de heer, mevrouw E.R. van Rijn
336	55, 121, 128	Vereniging Woonboten Groene Staart Watergraafsmeer	de heer P. Broekhuizen
337	19, 172	Hospers	mevrouw J.
338	43	Wilde Anderson	mevrouw H.G. de
339	115, 132	Wieten	de heer Dr. J.
340	24	Westen	de heer G.J.P. van
341	140, 150, 168	Vosman	de heer H.
342	25	Thijssen	de heer W.
343	17	Swierts	de heer T.
344	24	Suiskens	de heer W.T.
345	61	Schot	mevrouw R.W.
346	54	Rozelaar	mevrouw H.M. van
347	24	Repkes	de heer C.D.
348	25, 107	Nobel	de heer, mevrouw R.
349	43	Paris	de heer F.P.
350	52	Muntz	mevrouw Q.
351	77	Haarman	mevrouw A.B.M.
352	24	Duuren	de heer I.M. van
353	134	Deppe	mevrouw I.C.J.
354	20, 97, 102/103, 159, 161/162, 162, 175	Boekschooten	de heer P.
355	10, 28, 49, 70/71, 87	Steevens	de heer J.B.
356	20	Zutphen	de heer R.M. van
357	28, 40/41, 59, 61, 62, 131, 179	VVE Heemraadweg Weesp	de heer K. Kaldenburg
358	12	Kok - de Vries	mevrouw M.
359	143/144	Jong	mevrouw M.L. de
360	146	Winter	de heer F.M. de
361	143/144	Visser	mevrouw J.
362	143/144	Timár - Chrispijn	mevrouw T.L.
363	39, 43	Smeenk	de heer C.G.T.
364	143/144	Slokker	mevrouw A.D.
365	43	Sietsma	mevrouw K.A.
366	39, 43	Scheuten	mevrouw C.
367	43	Sanders - Bootsma	mevrouw M.W.
368	143/144	Sam	de heer F.W.G.M.
369	43	Roosink	mevrouw M.M.
370	43	Rijn	de heer E.J.M. van
371	143/144	Peek	mevrouw G.M.
372	143/144	Omtzigt	de heer W.T.M.
373	43	Lutz - Langezaal	mevrouw E.C.M.
374	43	Martens	mevrouw L.
375	13, 63	Langerhorst	mevrouw C.T.
376	43	Klinkhamer	mevrouw C.H.
377	143/144	Klinkhamer	de heer P. Th.
378	43	Helsloot	de heer W.H.G.J.
379	143/144	Grooteman	mevrouw M.G.M.
380	43	Faber	mevrouw C.J.
381	143/144	End - Kranenburg	mevrouw C. van den
382	43	Eigeman	de heer J.E.
383	143/144	Bosma	mevrouw T.

384	-	Boomsma	de heer J.
385	143/144	Bakker	mevrouw M.F.
386	43	Bewonersplatform Zuidas	mevrouw M.M. Gay - Balmaz
387	43	Wisman	mevrouw M.
388	43	Weerdenburg	de heer A. van
389	23, 168	Koremans	de heer J.
390	20, 87, 103, 126/127, 152/153, 153, 172/173	Landman	de heer A.
391	52	Boer	mevrouw D.L.
392	12, 16	Bruggen	mevrouw N.A. ter
393	25, 67, 93, 134	Buijs	de heer B.M.
394	28	Dokter	de heer A.
395	114	Douma	de heer D.J.
396	59, 61, 62, 93, 131	Doorn	mevrouw M.
397	20, 20/21, 55/56, 99, 103, 114	Etten	de heer M.C.H. van
398	87, 103, 114	Faber	mevrouw N.C.
399	61	Faber	de heer R.E.J.
400	61	Geerlings	de heer L.P.A.
401	179	Golfbaan de Hoge Dijk	de heer R.H. Dommanschet
402	43	Hogendoorn	de heer J.F.R.
403	39, 43	Meter	mevrouw B.
404	132	Schnitger	de heer B.W.
405	127/128	Schuringa	mevrouw M.
406	134	Selamat	mevrouw N.B.
407	12, 107	Stein	mevrouw S.
408	18	Tijen	mevrouw A.P. van
409	121/122	Ent	mevrouw A.N. van der
410	24	Vermeer	de heer J.J.C.P.
411	147	Bergsma	de heer S.
412	43	Beusekom	de heer H.P. van
413	34, 111, 157	Blom	de heer R.L.
414	146	Bosch	de heer E.J.
415	107, 107/108	Stop A9.nl	de heer J.A. Castelijns
416	25, 143/144	Martijn	de heer J.W.
417	88/89, 168	Katz	de heer J.J.
418	63	Karsenbarg	de heer, mevrouw S.
419	12, 13, 29, 53, 101, 107, 141, 151, 154, 167	Stichting Wijkoverleg Gaasperdam	mevrouw W. Meyer Ricard
420	122, 125	Riebandt	de heer G.K.
421	24, 29, 94, 94/95, 97, 103, 119, 159, 161/162, 162	Kupers	de heer R.H.
422	56, 127/128, 128, 128/129, 158	Goverse	de heer M.
423	131	Vereniging Woonarbeigenaren Gooi- en Vechtstreek	2 eensluitende reacties ontvangen
423	131	Smith	de heer, mevrouw W.S.
424	47, 49, 56, 168, 179	Haffmans	de heer R.
425	47, 47/48, 108	Nijdam	mevrouw T.
426	41, 59, 79/80, 114	Werf	mevrouw S.H. van der
427	48, 89, 157	Brink	mevrouw J.A.M. ten
428	43	Janse	de heer B.J.
429	12/13, 29, 49, 138, 152/153, 154, 160, 179	Langendijk - Cissé	mevrouw I.
430	40, 131	Beek	mevrouw Mr. M.W. van
431	24, 38, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Jong	mevrouw M.L. de
432	71	Verdel	de heer D.H.
433	90/91	Veen	de heer W.J. van der

434	61	Sijll	de heer M.P. van
435	43	Wolterman	de heer C.J.N.
436	43	Wolvekamp	mevrouw H.
437	29, 33/34, 35, 41, 49/50, 50, 90, 109, 111, 111/112, 112, 138, 151/152, 152/153, 154	Belangenvereniging Nieuw Kempering	de heer Mr. ing. M.H. Reuderink
438	43	BeBusiness	mevrouw M. Brackel
439	143/144	Heemskerk	mevrouw T.
440	43	Willemsen	de heer G.J.
441	135	Brandweer Amsterdam - Amstelland	de heer, mevrouw Mr. A. Dorland
442	125/126, 126, 146, 160	Nagel	mevrouw A.M.
443	61/62	Griffioen	de heer T.
444	20, 62, 75	Wijtmans	de heer, mevrouw M.
445	131	Bosch	de heer, mevrouw P.J. van den
446	41, 160	Lapidaire	de heer M.F.M.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Burgerwerkgroep A6 Almere Haven	de heer drs. R. Reijnders
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Kreymborg	de heer, mevrouw Drs. M.R.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Bakker	de heer Drs. H.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Plante	de heer Drs. L.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Blokhuizen	mevrouw Drs. E.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Boelhouwer	de heer Drs. D.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Traarbach	de heer Drs. H.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Bakker-Faber	mevrouw Drs. E.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Boelhouwer	mevrouw Drs. N.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Lucassen	de heer Drs. E.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Galiart	mevrouw Drs. L.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Geijs	de heer Drs. J.H.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Lucassen	mevrouw Drs. S.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Akkerman	familie
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Plante	mevrouw Drs. K.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Galiart	mevrouw Drs. J.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Galiart	de heer Drs. J.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Hoogeveen-Hulkenberg	mevrouw Drs. M.L.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Hoogeveen	de heer, mevrouw Drs. J.C.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Bloodshoofd	de heer, mevrouw Drs. M.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Tulp	de heer, mevrouw Drs. H.C.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Rensenbrink	de heer Drs. G.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Stallmann	mevrouw Drs. M.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Crevels	mevrouw Drs. C.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Weegberg	de heer Drs. K. van
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Fleisher	de heer, mevrouw Drs. R.S.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Hellemons	de heer, mevrouw Drs. M.J.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Dijk	de heer, mevrouw Drs. I.J. van
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Dijk	de heer, mevrouw Drs. L. van
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Berg	de heer, mevrouw Drs. G. van den
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Butter	de heer, mevrouw Drs. A.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Broeder	de heer Drs. J.W. den
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Berg-Witteveld	de heer, mevrouw Drs. L. van den
448	56, 56/57, 57, 138/139, 142/143, 152, 163	Visser	de heer, mevrouw G.
449	24, 38, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Stichting Stedelijke Initiatieven	de heer, mevrouw S. Boerlage
450	72, 134, 140, 151, 179, 180	A6 Almere Buiten	de heer, mevrouw M.G.J.H. van Rooij MBA
451	132, 133	Jonges	RM
451	132, 133	Vormijk	J.
451	132, 133	Hollander	de heer, mevrouw M.M.
451	132, 133	Bakken	mevrouw R.
451	132, 133	Bakken	familie

451	132, 133	Scheepers	mevrouw L.
451	132, 133	Willems	familie
451	132, 133	Beek	mevrouw J.C. ter
451	132, 133	Blaas	de heer G.
451	132, 133	Pimble	de heer D.R.
451	132, 133	Jong	de heer J. de
451	132, 133	Scholten	mevrouw J.
451	132, 133	Bédorf-de Vries	mevrouw D.
451	132, 133	Lunteren	mevrouw I. van
451	132, 133	Bosboom	de heer, mevrouw A.
451	132, 133	Heerde	de heer, mevrouw R. van
451	132, 133	Lubbers	familie
451	132, 133	Teerds	de heer, mevrouw E.
451	132, 133	Beer	de heer B. de
451	132, 133	Meulen	mevrouw S. van de
451	132, 133	Bosch	de heer, mevrouw P.
451	132, 133	Linnenbank	mevrouw J.
451	132, 133	Kuyl	de heer en mevrouw R.
451	132, 133	Pool	de heer M.
451	132, 133	Hemmerlé	mevrouw M.
451	132, 133	Colijn	mevrouw A.
451	132, 133	Consult	de heer, mevrouw M.J.
451	132, 133	Leeuw	de heer, mevrouw M.G. de
451	132, 133	Veldhuizen	mevrouw J.
451	132, 133	Donders	de heer L.K.
451	132, 133	Kempers	de heer, mevrouw F.
451	132, 133	Krugt	de heer, mevrouw B. de
451	132, 133	Bos-Hildering	de heer, mevrouw G.
451	132, 133	Meyden	de heer, mevrouw A. van de
451	132, 133	Maat	de heer, mevrouw M.A.
451	132, 133	Ruyper	de heer, mevrouw P.
451	132, 133	Butter	de heer, mevrouw J.H.
451	132, 133	Hoetmer	mevrouw A.
451	132, 133	Vendelbos-Hoetmer	de heer, mevrouw M.
451	132, 133	Alblas	de heer, mevrouw S.
451	132, 133	Vries	mevrouw P. de
451	132, 133	Hennus	de heer, mevrouw T.
451	132, 133	Haagen	de heer, mevrouw H. van
451	132, 133	Staal-Roussou	de heer, mevrouw H.
451	132, 133	Biallosterski-ten Hoop	mevrouw J.
451	132, 133	Teerhuis	de heer, mevrouw C.
451	132, 133	Dalmulder	mevrouw N.
451	132, 133	Sanstra	de heer, mevrouw P.
451	132, 133	Pruik	mevrouw A.
451	132, 133	Praktijk voor Counselling Muiderberg	
451	132, 133	Haagen	de heer, mevrouw A. van der
451	132, 133	Tuijl	de heer, mevrouw P.A. van
451	132, 133	Krook-Alkemade	mevrouw G.J.M.
451	132, 133	Kamma-Kriek	de heer, mevrouw E.J.
451	132, 133	Klomp	mevrouw E.
451	132, 133	Heijden-Snijders	familie van de
451	132, 133	Troelstra	de heer en mevrouw A.S.
451	132, 133	Pleizier	de heer, mevrouw R.
451	132, 133	Straaten	de heer B. van
451	132, 133	Boer	de heer, mevrouw T. de



451	132, 133	Schouten	mevrouw M.
451	132, 133	Teerhuis- Cornelisse	mevrouw J.J.
451	132, 133	Jansen	de heer J.
451	132, 133	Boer	de heer T. de
451	132, 133	Schuur	de heer, mevrouw J.C.
451	132, 133	MacKay	de heer en mevrouw M.
451	132, 133	Donker	de heer, mevrouw D.
451	132, 133	Mos	de heer, mevrouw M.
451	132, 133	Stroband	de heer en mevrouw J.
451	132, 133	Kremer	de heer, mevrouw C.
451	132, 133	Louden	de heer, mevrouw J.
451	132, 133	Tilborg	mevrouw C. van
451	132, 133	Kielman	de heer, mevrouw E.
451	132, 133	Schipper	familie
451	132, 133	Keuning	de heer, mevrouw J.
451	132, 133	Nontehaas	de heer, mevrouw A.
451	132, 133	Siesling	de heer, mevrouw M.
451	132, 133	Santen	de heer, mevrouw J. van
451	132, 133	Juffermans-Gijzen	mevrouw D.
451	132, 133	Spaan	mevrouw K.
451	132, 133	Park	de heer, mevrouw D. van de
451	132, 133	Manasse	de heer, mevrouw F.R.
451	132, 133	Verheijen	de heer, mevrouw R.
451	132, 133	Schouwenaar	de heer, mevrouw C.
451	132, 133	Zutphen	de heer, mevrouw R.A. van
451	132, 133	Duin	de heer, mevrouw B. van de
451	132, 133	Bobeldijk	mevrouw M.
451	132, 133	Symons	familie
451	132, 133	Span	de heer, mevrouw K. van de
451	132, 133	Drees	de heer, mevrouw M.
451	132, 133	Lips	de heer B.
451	132, 133	Kouwenhoren	de heer, mevrouw M.
451	132, 133	Warnars	de heer, mevrouw P.
451	132, 133	Verbrugge	de heer, mevrouw G.
451	132, 133	Oorschot	de heer, mevrouw M. van
451	132, 133	Toxopeus-Fijn van Draat	de heer, mevrouw N.
451	132, 133	Beek	familie Ter
451	132, 133	Schippers	de heer, mevrouw K.
451	132, 133	Out	de heer en mevrouw J.P.
451	132, 133	Nicolai	de heer V.
451	132, 133	Stevens	de heer M.
451	132, 133	Boer	de heer, mevrouw D.
451	132, 133	Bongers	de heer E.
451	132, 133	Ouweelen	familie van den
451	132, 133	Tonen	de heer en mevrouw T.
451	132, 133	Hendriks	de heer P.
451	132, 133	Jong	de heer W.A. de
451	132, 133	Arenelre	de heer, mevrouw W.
451	132, 133	Jong	de heer, mevrouw D.J. de
451	132, 133	Rossum-Willems	mevrouw B.M.Th. Van
451	132, 133	Appel	de heer, mevrouw H.
451	132, 133	Zendra -van den Velde	de heer, mevrouw B.O.
451	132, 133	Paiket	familie
451	132, 133	Vries	de heer, mevrouw J.G. de
451	132, 133	Nieuwöhner	de heer, mevrouw M.J.

451	132, 133	Steenhoff	mevrouw L.
451	132, 133	Labbé	de heer T.
451	132, 133	Vetter	de heer, mevrouw B.
451	132, 133	Hagens	de heer M.
451	132, 133	Keuchenius	de heer, mevrouw B.
451	132, 133	Holt-van Emmenes	mevrouw V.
451	132, 133	Stecher	familie
451	132, 133	Bom	de heer, mevrouw J.C.
451	132, 133	Noort	de heer en mevrouw R. op ten
451	132, 133	Rietveld-Tempelman	de heer, mevrouw T.L.
451	132, 133	Dirksen	de heer, mevrouw W.B.
451	132, 133	Lagerweij	de heer, mevrouw J.A.R.
451	132, 133	Strous	de heer, mevrouw W.
451	132, 133	Keulen van S.	de heer en mevrouw
451	132, 133	Bakker	de heer, mevrouw R.
451	132, 133	Jut	de heer en mevrouw M.
451	132, 133	Wolters	de heer, mevrouw D.
451	132, 133	Vinkhuizen	de heer B.
451	132, 133	Snoek-van Nes	de heer, mevrouw A.H.
451	132, 133	Broek	de heer J. van den
451	132, 133	Braak	de heer, mevrouw M. ten
451	132, 133	Pels	de heer, mevrouw W.W.
451	132, 133	Heijde	de heer en mevrouw G.L. van der
451	132, 133	Bos	de heer, mevrouw C.
451	132, 133	Berk	de heer en mevrouw J. van den
451	132, 133	Rietveld	de heer, mevrouw G.A.
451	132, 133	Orlé	de heer, mevrouw M. van
451	132, 133	Wieten	familie
451	132, 133	Doberitz	de heer, mevrouw J.
451	132, 133	Beek	de heer, mevrouw P.J. ter
451	132, 133	As	de heer, mevrouw R.J. van
451	132, 133	Kok	de heer, mevrouw M. de
451	132, 133	Wevers	de heer T.
451	132, 133	Bakerman	familie
451	132, 133	Tomaszeska	mevrouw A.
451	132, 133	Riemers	de heer, mevrouw C.
451	132, 133	Kamperman	de heer, mevrouw E.J.
451	132, 133	Nieuwhof	de heer, mevrouw S.
451	132, 133	Rusch	de heer, mevrouw H.A.C.
451	132, 133	Gijzen	de heer, mevrouw H.W.H.
451	132, 133	Schnitzler	de heer R.
451	132, 133	Bouwman	de heer, mevrouw G.
451	132, 133	Brugman	de heer, mevrouw J.
451	132, 133	Dijkstra	de heer, mevrouw L.
451	132, 133	Heijnen	de heer J.
451	132, 133	Velden	de heer, mevrouw R. van der
451	132, 133	Scheer	de heer, mevrouw V. van der
451	132, 133	Gaemers	mevrouw A.
451	132, 133	Ettekoven	de heer, mevrouw C. van
451	132, 133	Coesel	de heer en mevrouw P.
451	132, 133	Hogers	de heer, mevrouw D.
451	132, 133	Heemskerk	de heer J.
451	132, 133	Grijzenhout	de heer, mevrouw C.H.
451	132, 133	Harreman	de heer, mevrouw S.
451	132, 133	Hoekstra	familie

451	132, 133	Meer	de heer, mevrouw M. ter
451	132, 133	Broekhoff	familie
451	132, 133	Verwey	de heer, mevrouw J.D.
451	132, 133	Galen-Last van R.	mevrouw
451	132, 133	Ouwens	de heer, mevrouw J.P.
451	132, 133	Schutten	de heer E.
451	132, 133	Slijpe-Bolten	mevrouw A. van
451	132, 133	Bijrank	de heer O.
451	132, 133	Slageren	de heer, mevrouw I. van
451	132, 133	Mock	de heer H.
451	132, 133	Rootsaent	de heer, mevrouw A.
451	132, 133	Visser	de heer J.R.E.
451	132, 133	Wagenaar	mevrouw M.
451	132, 133	Smit	de heer H.
451	132, 133	Rooyen	familie van
451	132, 133	Steen	de heer, mevrouw B.G.C
451	132, 133	Roessel	familie van
451	132, 133	Vries	de heer, mevrouw K. de
451	132, 133	Gijzen	de heer en mevrouw A.
451	132, 133	Schuwer	de heer, mevrouw R.
451	132, 133	Gregoire	familie
451	132, 133	Kreuger	de heer J.T.
451	132, 133	Nagel-Endenburg	mevrouw A.M.W.
451	132, 133	Vlaming	de heer en mevrouw R.
451	132, 133	Akker	de heer en mevrouw H. van den
451	132, 133	Tanis	familie J.F.
451	132, 133	Labbers	de heer, mevrouw G.
451	132, 133	Veenboer	familie
451	132, 133	Biere	de heer N.
451	132, 133	Wouters	mevrouw A.G.
451	132, 133	Beukeboom	de heer S.M.C.
451	132, 133	Nagelhout	mevrouw L.
451	132, 133	Beem	de heer, mevrouw R. van
451	132, 133	Heemstra	de heer G.J. van
451	132, 133	Jager	de heer en mevrouw D.G. de
451	132, 133	Sloten	de heer B. van
451	132, 133	Kook	de heer, mevrouw W.
451	132, 133	Kolk	de heer A.H.J.
451	132, 133	Dunnen	de heer, mevrouw E. den
451	132, 133	Meer	de heer, mevrouw M. van der
451	132, 133	Andriessen	de heer, mevrouw D.
451	132, 133	Post	mevrouw M.
451	132, 133	Nordermeer-Moes	mevrouw E.J.
451	132, 133	Kwakernoot	de heer F.
451	132, 133	Luff	de heer C.
451	132, 133	Sachs	mevrouw L.
451	132, 133	Witte	mevrouw H. de
451	132, 133	Brink	de heer, mevrouw E.J.M. van den
451	132, 133	Oudshoorn	de heer en mevrouw A.
451	132, 133	Oosterveen	de heer, mevrouw
451	132, 133	Tiktak	de heer, mevrouw J.
451	132, 133	Coenen	de heer, mevrouw M.
451	132, 133	Unen-van de Werf	mevrouw U.S. van
451	132, 133	Aupers	mevrouw L.
451	132, 133	Beer	de heer, mevrouw J. de

451	132, 133	Bergkamp	de heer J.
451	132, 133	Bot	de heer, mevrouw R.
451	132, 133	Vodegel	de heer, mevrouw M.
451	132, 133	Hengst	de heer J. den
451	132, 133	Kempen	de heer, mevrouw G.
451	132, 133	Pernot	mevrouw A.
451	132, 133	Schipper	de heer, mevrouw H.
451	132, 133	Janssen	de heer, mevrouw P.
451	132, 133	Koen	de heer en mevrouw G.
451	132, 133	Ruyzenaars	de heer, mevrouw D.
451	132, 133	Bolte	de heer en mevrouw J.F.W.
451	132, 133	Reyndorp	de heer, mevrouw J.
451	132, 133	Verbeek	de heer, mevrouw J.W.
451	132, 133	Zeeman	de heer, mevrouw J.
451	132, 133	Duyts	de heer, mevrouw N.
451	132, 133	Papping	mevrouw M.
451	132, 133	Reinders	de heer H.
451	132, 133	Hoogaarspel	de heer, mevrouw J.
451	132, 133	Woude	de heer, mevrouw A.C.M. van der
451	132, 133	Hoek	de heer en mevrouw W.
451	132, 133	Harmsen	de heer, mevrouw T.
451	132, 133	Weijde	de heer B. van de
451	132, 133	Haan	de heer, mevrouw H. de
451	132, 133	Hoetmer	de heer, mevrouw P.
451	132, 133	Jansen-Verduyn	mevrouw H.
451	132, 133	Firet	de heer, mevrouw P.
451	132, 133	Dijk	de heer R. van
451	132, 133	Nederhoed	de heer, mevrouw A.
451	132, 133	Ham	mevrouw K. van der
451	132, 133	Postma	mevrouw M.
451	132, 133	Rosenthal	de heer, mevrouw N.
451	132, 133	Veldman	de heer, mevrouw R.
451	132, 133	Veenendaal	mevrouw A.
451	132, 133	Veldhuisen	de heer M.
451	132, 133	Haarsma	de heer, mevrouw S.
451	132, 133	Burgers	de heer, mevrouw L.J.
451	132, 133	Portengen	de heer, mevrouw A.
451	132, 133	Gooijer	de heer, mevrouw W.H. de
451	132, 133	Juffermans-Mooiveer	mevrouw H.
451	132, 133	Rens	familie
451	132, 133	Bergh Weerman	de heer, mevrouw M.A. van der
451	132, 133	Kuiper	de heer, mevrouw R.
451	132, 133	Vossen	de heer, mevrouw J.
451	132, 133	Ballast	de heer en mevrouw N.H.J.
451	132, 133	Elshof	de heer, mevrouw A.J.
451	132, 133	Dreissen	de heer en mevrouw R.
451	132, 133	Vlann	de heer G.E.
451	132, 133	Wouters	de heer en mevrouw J.
451	132, 133	Braak	de heer, mevrouw K. ter
451	132, 133	Biallosterski	de heer, mevrouw F.
451	132, 133	Bruin	mevrouw A.
451	132, 133	Jut	de heer, mevrouw B.
451	132, 133	Versteegh	de heer, mevrouw H.
451	132, 133	Mars	de heer, mevrouw W.J.
451	132, 133	Mager	de heer en mevrouw M.T.

451	132, 133	Haan-van Meereren	de heer, mevrouw K. de
451	132, 133	Parma	de heer, mevrouw E.
451	132, 133	Tulder-Blitz	de heer en mevrouw R. van
451	132, 133	Meijer	de heer, mevrouw M. de
451	132, 133	Hettinga-Kok	de heer, mevrouw H.J.M.
451	132, 133	Hooiveld	de heer, mevrouw M.
451	132, 133	Veen-Karsten	de heer, mevrouw S.J. van der
451	132, 133	Beek	mevrouw M. ter
451	132, 133	Korevaar	de heer, mevrouw K.
451	132, 133	Aalderen	mevrouw H. van
451	132, 133	Hartog	de heer, mevrouw V. den
451	132, 133	Matheij	de heer, mevrouw J.
451	132, 133	Buitenkamp	de heer, mevrouw U.
451	132, 133	Boog-Huigsloot	mevrouw H.
451	132, 133	Stal	familie
451	132, 133	Gorter-Meessen	mevrouw C.
451	132, 133	Klaverstijn	de heer, mevrouw M.
451	132, 133	Beelt-Boog	familie R.
451	132, 133	Soeter	de heer, mevrouw C.
451	132, 133	Male	de heer, mevrouw M. van
451	132, 133	Dongelmans	de heer en mevrouw A.M.
451	132, 133	Paardt	de heer, mevrouw M.S. van de
451	132, 133	Wegman	familie
451	132, 133	Doorn	de heer, mevrouw V.
451	132, 133	Butter	de heer, mevrouw A.
451	132, 133	Schulte	de heer, mevrouw J.
451	132, 133	Hartley	de heer, mevrouw N.
451	132, 133	Goenee	de heer, mevrouw M.
451	132, 133	Burvalda	de heer en mevrouw J.
451	132, 133	Haug	de heer, mevrouw M.
451	132, 133	Bolinde	de heer, mevrouw W.
451	132, 133	Krijnen	de heer, mevrouw P.P. van den
451	132, 133	Pol	de heer, mevrouw J.
451	132, 133	Heers	de heer, mevrouw A.
451	132, 133	Weers	mevrouw S.
451	132, 133	Deuling-Mathijssen	de heer, mevrouw C.A.E. van
451	132, 133	Rossem	de heer, mevrouw H.S.
451	132, 133	Bouloyne	de heer, mevrouw T.
451	132, 133	Driessen	de heer, mevrouw M.
451	132, 133	Kessler	de heer, mevrouw J.E.
451	132, 133	Stofkoper	de heer, mevrouw M. van der
451	132, 133	Bogaardt	de heer, mevrouw J.
451	132, 133	Hazelaar	de heer, mevrouw H.
451	132, 133	Ceha	de heer, mevrouw H.
451	132, 133	Sierksma-Vlaanderen Oldenzeel	de heer, mevrouw B.
451	132, 133	Hensbergen	de heer, mevrouw R.A.M. van den
451	132, 133	Brink	de heer en mevrouw R.
451	132, 133	Slockers	mevrouw J.A.
451	132, 133	Hoexter-Haneveld	mevrouw J.
451	132, 133	Guijs	de heer A. van
451	132, 133	Zon	de heer, mevrouw M.J.B.
451	132, 133	Veling	mevrouw G.H. van der
451	132, 133	Meer-de Jong	de heer en mevrouw
451	132, 133	Kessler	de heer en mevrouw J.T.
451	132, 133	Barnhoorn	

451	132, 133	Thole	de heer, mevrouw E.
451	132, 133	Staal	de heer en mevrouw C.P.
451	132, 133	Schouten	de heer, mevrouw J.
451	132, 133	Lampe	de heer, mevrouw Z.W.A.
451	132, 133	Campioni-Metselaar	mevrouw E.
451	132, 133	Garcia-Martinez	mevrouw R.
451	132, 133	Gosselaar	de heer, mevrouw E.
451	132, 133	Raaijen	de heer, mevrouw H.F. van
451	132, 133	Reestman	de heer, mevrouw J.B.H.
451	132, 133	Gaay-Fortman	de heer, mevrouw B. de
451	132, 133	Groenewegen	de heer, mevrouw V.J.
451	132, 133	Gijzen	de heer, mevrouw G.C.
451	132, 133	Noël	de heer, mevrouw M.F.
451	132, 133	Crijns	mevrouw C.
451	132, 133	Umans	de heer, mevrouw
451	132, 133	Heynekamp	de heer, mevrouw C.
451	132, 133	Berg	de heer, mevrouw C. van den
451	132, 133	Eck-Heikamp	mevrouw C.W. van
451	132, 133	Kouwen	de heer, mevrouw R.G. van
451	132, 133	Rebel	de heer en mevrouw B.
451	132, 133	Bolsch	mevrouw C.
451	132, 133	Anröchte	de heer en mevrouw H.A.
451	132, 133	Meyer	de heer, mevrouw C.
451	132, 133	Brand	de heer, mevrouw L.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Dalen	de heer, mevrouw W. van
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Baten	de heer, mevrouw
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Ridder	de heer, mevrouw M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Zuurbier	de heer, mevrouw M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Blesgraaf	de heer, mevrouw B.C.A.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Stok	de heer, mevrouw T.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Hippe	de heer, mevrouw P.L.C.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Oswald	de heer, mevrouw H.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Kuilen	de heer, mevrouw K. van de
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Messbauer	de heer J.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Vos	mevrouw M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Cromwell	de heer, mevrouw R.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Kooyman - van der Hulst	mevrouw T.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Weij-Floor	mevrouw H.J.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Marreveld	de heer, mevrouw
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Schoot	de heer, mevrouw I. van der
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Lucassen	de heer, mevrouw C.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Ottjes-Kleyn	de heer, mevrouw A.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Slagboom	de heer, mevrouw K.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Breuker	de heer, mevrouw D.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Heringa	de heer D.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Vrijland	de heer, mevrouw A.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Hatenboer	de heer M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Vinke	de heer en mevrouw L.A.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Admiraal-Roos	de heer, mevrouw M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Odijk	de heer, mevrouw C.P.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Plevier	mevrouw C.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Asselman	de heer, mevrouw C.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Beveven	de heer, mevrouw F.J. van
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Gelder	de heer B.M van
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Oort	de heer W.P. van

452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Bohnen	de heer, mevrouw N.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Tuinman - Koster	mevrouw M.E.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Elmahraoui	de heer, mevrouw A.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Daalen	mevrouw W. van
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Simis	de heer, mevrouw C.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Bosch v. Rossum	de heer, mevrouw F.C.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Schot	de heer, mevrouw van der
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Heuruis	de heer, mevrouw M.J.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Eikijen	de heer, mevrouw E.O.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Baan	de heer, mevrouw M.E.M. van der
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Blanes	de heer, mevrouw
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Onvlee	mevrouw S.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Kouwets	de heer, mevrouw E.A.M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Gildemacher	de heer, mevrouw J.B.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Ruijter	de heer, mevrouw R.J. de
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Riebandt	de heer S.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Röben	de heer, mevrouw L.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Boonstra	de heer, mevrouw W.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Schepel	mevrouw S.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Plas	de heer, mevrouw A.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Kamtasing	de heer, mevrouw N.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Sieuwentsew	de heer, mevrouw C.S.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Weggelaar	mevrouw N.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Stammer	de heer, mevrouw R.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Nekeman	de heer, mevrouw D.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Kloosterman-Neering	de heer, mevrouw M.E.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Raeven	de heer, mevrouw J.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Kruiswijk	de heer, mevrouw L.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Pals	mevrouw F.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Couwenbergh	de heer, mevrouw A.M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Randt	de heer, mevrouw M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Schouten	de heer J.H.S.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Uitermark	de heer J.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Strikwerda	de heer, mevrouw Y.I.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Dalderufs	de heer, mevrouw W.H.A.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Deckers	de heer F.H.C.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Verhofstad	de heer, mevrouw K.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Kolk	de heer, mevrouw L.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Pilat	de heer D.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Wels	de heer, mevrouw H.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Blok	de heer, mevrouw W.J.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Boerlage	de heer, mevrouw S.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Seventer	mevrouw M. van
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Salon	de heer, mevrouw M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Balk	de heer, mevrouw J.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Westernerg	de heer, mevrouw M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Laan	de heer, mevrouw J. van der
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Vinke	de heer, mevrouw H.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Kip	de heer, mevrouw C.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Haarman	de heer, mevrouw A.B.M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Jonkers	de heer, mevrouw S.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Slagboom	de heer, mevrouw R.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Stauttener	de heer L.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Tulkkun-Lampe	de heer, mevrouw C.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Sluis	de heer, mevrouw K.

452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Woudia	de heer, mevrouw C.A.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Jong	de heer, mevrouw K. de
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Naaraat	de heer, mevrouw G.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Ostendorf	de heer, mevrouw B.A.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Halvers	de heer, mevrouw H.M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Nooij	de heer, mevrouw P. de
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Verbugt	de heer en mevrouw H.A.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Khein	de heer B.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Leenders-Post	de heer, mevrouw J.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Koppen	de heer, mevrouw A.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Ashraf	de heer, mevrouw
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Tak	de heer, mevrouw J.A.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Buis	de heer, mevrouw P.J.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Hardenberg	de heer, mevrouw P.J.T.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Cate-van der Horst	mevrouw H.A. ten
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Vermeulen	de heer, mevrouw C.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Schoegje	de heer, mevrouw W.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Popma	de heer, mevrouw P.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Nijdam	de heer, mevrouw T.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Leijnse	de heer, mevrouw L.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Maa	mevrouw J. de
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Zwaan	de heer, mevrouw M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Vereniging Ouderen Adviesraad Oost/Watergraafsmeer	mevrouw W. van Daalen
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Lups	mevrouw D.A.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Ho-Schager	mevrouw P.
453	32, 72, 174	Gemeente Zeewolde, College van B en W	de heer, mevrouw L. Oldewarris
454	180	Falticeanu	de heer V.D.
455	30	Timmermans	de heer O.T.
456	19, 29, 50, 57, 62, 87/88, 88, 114/115, 118, 129, 137, 174/175, 180	Gemeente Diemen, College van B en W	
457	10, 30, 41, 42, 50, 88, 138, 157, 175	Gemeente Amsterdam, College van B en W	
458	11, 16, 29/30, 74, 108, 146, 158, 168, 180	Gemeente Amstelveen, College van B en W	



Index gesorteerd op naam

Registratienummer	Naam/Organisatie	naam
450	72, 134, 140, 151, 179, 180	A6 Almere Buiten
451	132, 133	Aalderen
227	106, 144	Abcouwer
310	29	Aben
286	45, 46, 106, 122, 124, 151, 158	Achmea Rechtsbijstand
287	40, 45, 78, 122, 123, 130, 145	Achmea Rechtsbijstand
114	12, 89	Actiecomité N 236
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Admiraal-Roos
204	43	Ageproof, experts in leeftijdbeleid
109	11, 17/18, 19, 33, 74, 89, 98, 108, 136, 154, 163, 165	AGG Aktie Gezondheid Gaasperdammerweg
451	132, 133	Akker
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Akkerman
451	132, 133	Alblas
8	132	Allard
9	18/19, 20	Alles
451	132, 133	Andriessen
225	132	Anröchte
451	132, 133	Anröchte
85	127	Anrooij
451	132, 133	Appel
451	132, 133	Arenelre
451	132, 133	As
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Ashraf
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Asselman
451	132, 133	Aupers
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Baan
186	43	Baas
451	132, 133	Bakerman
451	132, 133	Bakken
385	143/144	Bakker
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Bakker
451	132, 133	Bakker
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Bakker-Faber
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Balk
57	105	Balkema
451	132, 133	Ballast
298	139	Barents Krans
451	132, 133	Barnhoorn
127	-	Bastinck-Ernstig
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Baten
438	43	BeBusiness
451	132, 133	Bédorf-de Vries
430	40, 131	Beek
451	132, 133	Beek
451	132, 133	Beek
451	132, 133	Beek
451	132, 133	Beek
451	132, 133	Beek
451	132, 133	Beelt-Boog
		de heer, mevrouw M.G.J.H. van Rooij MBA RM
		mevrouw H. van
		mevrouw A.C.A.
		mevrouw E.
		mevrouw Mr. J. Zwiers
		mevrouw Mr. J. Zwiers
		de heer W. Glansbeek
		de heer, mevrouw M.
		mevrouw M.A. Ziekemeyer
		de heer L. Hovens
		de heer en mevrouw H. van den familie
		de heer, mevrouw S.
		de heer R.H.B.
		de heer N.H.
		de heer, mevrouw D.
		de heer H.A.
		de heer en mevrouw H.A.
		mevrouw G. van
		de heer, mevrouw H.
		de heer, mevrouw W.
		de heer, mevrouw R.J. van
		de heer, mevrouw
		de heer, mevrouw C.
		mevrouw L.
		de heer, mevrouw M.E.M. van der mevrouw C.
		familie
		familie
		mevrouw M.F.
		de heer Drs. H.
		de heer, mevrouw R.
		mevrouw Drs. E.
		de heer, mevrouw J.
		de heer G.
		de heer en mevrouw N.H.J.
		de heer, mevrouw Mr. J.A.N. Baas
		de heer en mevrouw J.T.
		mevrouw A.M.C.
		de heer, mevrouw
		mevrouw M. Brackel
		mevrouw D.
		mevrouw Mr. M.W. van
		mevrouw J.C. ter
		familie Ter
		de heer, mevrouw P.J. ter
		mevrouw M. ter
		familie R.

451	132, 133	Beem	de heer, mevrouw R. van
451	132, 133	Beer	de heer B. de
451	132, 133	Beer	de heer, mevrouw J. de
437	29, 33/34, 35, 41, 49/50, 50, 90, 109, 111, 111/112, 112, 138, 151/152, 152/153, 154	Belangenvereniging Nieuw Kempering	de heer Mr. ing. M.H. Reuderink
12	17, 23, 63, 64, 147, 148	Bemt	de heer P.J.M. van den
13	9, 23	Bemt	mevrouw K.C. van den
14	9, 17	Bemt	de heer J.M. van den
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Berg	de heer, mevrouw Drs. G. van den
451	132, 133	Berg	de heer, mevrouw C. van den
129	20, 113	Berge	de heer M.G.B. ten
99	147	Bergen	de heer K. van
451	132, 133	Bergh Weerman	de heer, mevrouw M.A. van der
451	132, 133	Bergkamp	de heer J.
411	147	Bergsma	de heer S.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Berg-Witteveld	de heer, mevrouw Drs. L. van den
451	132, 133	Berk	de heer en mevrouw J. van den
451	132, 133	Beukeboom	de heer S.M.C.
412	43	Beusekom	de heer H.P. van
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Beveven	de heer, mevrouw F.J. van
105	21, 48, 126	Bewoners Belangenvereniging Kelbergen	de heer, mevrouw P. Wiersma-Acda
147	115, 132	Bewoners van de Purperreiger 22 t/m 34	de heer F. Spil
269	19	Bewoners van Holendrecht Oost	mevrouw J. Koridon
111	11, 17/18, 19, 33, 74, 89, 98, 108, 136, 154, 163, 165	Bewonersbelangengroep Holendrecht West	mevrouw I.J. Groen
69	32,139, 139/140, 147, 148	Bewonersgroep develden-Almere.nl	
106	21, 89	Bewonersplatform H-buurt	de heer A.W. Pezaro
386	43	Bewonersplatform Zuidas	mevrouw M.M. Gay - Balmaz
279	25, 67, 116, 147	Bewonersvereniging "De Kronkel"	de heer, mevrouw T. Lukkien
277	40	Bewonersvereniging "De Mirandabuurt"	de heer E. van der Burg
276	91, 94, 94/95, 97, 115, 119, 127/128, 161/162, 162	Bewonersvereniging Buitenlust	de heer, mevrouw J.J. van Veen
107	49, 96, 96/97, 108, 126, 135/136, 154	Bewonersvereniging Dellestein	de heer, mevrouw A. v.d. Paverd
108	21, 109, 136, 141, 154/155, 163	Bewonersvereniging Huntum	mevrouw A.C.M. Wesseling-van der Kleij
300	19, 20, 118, 165, 178	Bewonersvereniging Huntum	de heer, mevrouw Drs. J. Verhoef
290	92, 132	Bewonersvereniging Muiden/Muiderberg	mevrouw J. Boog
451	132, 133	Biallosterski	de heer, mevrouw F.
451	132, 133	Biallosterski-ten Hoop	mevrouw J.
451	132, 133	Biere	de heer N.
451	132, 133	Bijrank	de heer O.
183	22	Bisschops	de heer C.
451	132, 133	Blaas	de heer G.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Blanes	de heer, mevrouw
64	132	Blekemolen	de heer J.R.M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Blesgraaf	de heer, mevrouw B.C.A.
79	52, 128	Bloem	mevrouw B.R.B.
25	13, 51	Blok	mevrouw C.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Blok	de heer, mevrouw W.J.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Blokhuizen	mevrouw Drs. E.
22	9	Blokland	mevrouw H.A.
186	43	Blokzijl	mevrouw J.W.
254	43	Blokzijl	mevrouw W.
413	34, 111, 157	Blom	de heer R.L.

447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Bloodshoofd	de heer, mevrouw Drs. M.
451	132, 133	Bobeldijk	mevrouw M.
354	20, 97, 102/103, 159, 161/162, 162, 175	Boekschooten	de heer P.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Boelhouwer	de heer Drs. D.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Boelhouwer	mevrouw Drs. N.
155	118	Boer	de heer R.J.
391	52	Boer	mevrouw D.L.
451	132, 133	Boer	de heer, mevrouw T. de
451	132, 133	Boer	de heer T. de
451	132, 133	Boer	de heer, mevrouw D.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Boerlage	de heer, mevrouw S.
208	24	Boersma	de heer W.
451	132, 133	Bogaardt	de heer, mevrouw M. van der
49	122	Bohncker	de heer G.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Bohnen	de heer, mevrouw N.
256	143/144	Bokma	de heer D.
451	132, 133	Bolinde	de heer, mevrouw M.
451	132, 133	Bolsch	mevrouw C.
451	132, 133	Bolte	de heer en mevrouw J.F.W.
451	132, 133	Bom	de heer, mevrouw J.C.
62	52	Bongers	mevrouw Y.
451	132, 133	Bongers	de heer E.
451	132, 133	Boog-Huigsloot	mevrouw H.
384	-	Boomsma	de heer J.
205	24	Boonen	de heer A.W.
16	51, 58, 127/128	Boonstra	mevrouw W.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Boonstra	de heer, mevrouw W.
451	132, 133	Bos	de heer, mevrouw C.
451	132, 133	Bosboom	de heer, mevrouw A.
414	146	Bosch	de heer E.J.
445	131	Bosch	de heer, mevrouw P.J. van den
451	132, 133	Bosch	de heer, mevrouw P.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Bosch v. Rossum	de heer, mevrouw F.C.
451	132, 133	Bos-Hildering	de heer, mevrouw G.
383	143/144	Bosma	mevrouw T.
315	17, 42/43, 46, 125	Bosman	de heer C.P.
96	147	Bosscher	de heer R.
133	19	Boswinkel	de heer B.
451	132, 133	Bot	de heer, mevrouw R.
451	132, 133	Bouloyne	de heer, mevrouw H.S.
50	38, 105, 122	Bouma	de heer B.J.
167	39, 43	Bouwman	mevrouw A.
451	132, 133	Bouwman	de heer, mevrouw G.
119	32, 132, 139, 139/140, 147, 148	Bouwmeester	de heer Mr. J.M.
284	159	BP Nederland B.V.	de heer, mevrouw A. Zonderop
451	132, 133	Braak	de heer, mevrouw M. ten
451	132, 133	Braak	de heer, mevrouw K. ter
5	51, 104, 112, 127	Brand	mevrouw C.
213	147	Brand	de heer J.L.
451	132, 133	Brand	de heer, mevrouw L.
441	135	Brandweer Amsterdam - Amstelland	de heer, mevrouw Mr. A. Dorland
257	43	Bresser	de heer P.W.H.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Breuker	de heer, mevrouw D.
427	48, 89, 157	Brink	mevrouw J.A.M. ten
451	132, 133	Brink	de heer, mevrouw E.J.M. van den

451	132, 133	Brink	de heer, mevrouw R.A.M. van den
92	66	Brinkhuis	de heer A.M.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Broeder	de heer Drs. J.W. den
451	132, 133	Broek	de heer J. van den
451	132, 133	Broekhoff	familie
86	104, 132	Brouwer	mevrouw S.M. de
258	43	Brugge	mevrouw N.B. v.d.
392	12, 16	Bruggen	mevrouw N.A. ter
451	132, 133	Brugman	de heer, mevrouw J.
48	104, 122	Bruijn	de heer P. de
451	132, 133	Bruin	mevrouw A.
214	19	Bruining	mevrouw H.F.
201	43	Buijs	mevrouw P.C.
393	25, 67, 93, 134	Buijs	de heer B.M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Buis	de heer, mevrouw P.J.
451	132, 133	Buitenkamp	de heer, mevrouw U.
451	132, 133	Burgers	de heer, mevrouw L.J.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Burgerwerkgroep A6 Almere Haven	de heer drs. R. Reijnders
451	132, 133	Burvalda	de heer, mevrouw G.
198	43	Butter	mevrouw J.W.A. den
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Butter	de heer, mevrouw Drs. A.
451	132, 133	Butter	de heer, mevrouw J.H.
451	132, 133	Butter	de heer, mevrouw A.
311	70	Camping Waterhout Almere	de heer R.H. Fokkens
451	132, 133	Campioni-Metselaar	mevrouw E.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Cate-van der Horst	mevrouw H.A. ten
451	132, 133	Ceha	de heer, mevrouw M.
271	109	Chappell-Stroosnijder	mevrouw M.T.
66	51/52, 90, 96, 112, 122/113, 176	Claas	mevrouw A.M.H.
451	132, 133	Coenen	de heer, mevrouw M.
451	132, 133	Coesel	de heer en mevrouw P.
212	41	Coesel-Wouda	mevrouw Dr. M.J.
272	39/40, 46, 99, 151	Coherente	de heer, mevrouw D. Vonk
451	132, 133	Colijn	mevrouw A.
321	17, 42/43, 46, 122, 125, 167	Comité Holendrechteweg ten zuiden van A9	de heer C.P. Bosman
451	132, 133	Consult	de heer, mevrouw M.J.
20	63, 64, 69, 147	Cornelissen-Steevens	mevrouw M.E.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Couwenbergh	de heer, mevrouw A.M.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Crevels	mevrouw Drs. C.
451	132, 133	Crijns	mevrouw C.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Cromwell	de heer, mevrouw R.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Daalen	mevrouw W. van
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Dalderufs	de heer, mevrouw W.H.A.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Dalen	de heer, mevrouw W. van
451	132, 133	Dalmulder	mevrouw N.
235	39, 43	Damen	mevrouw E.M.J.
190	39, 43	Daniels	mevrouw H.
149	132	Dassen	mevrouw C.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Deckers	de heer F.H.C.
143	52, 128, 155, 163	Deelen	de heer R.E. van
3	11, 25, 37, 122	Denninger	mevrouw A.M.M.
353	134	Deppe	mevrouw I.C.J.
74	51	Deuling	mevrouw A.M.N.
451	132, 133	Deuling-Mathijssen	mevrouw S.

131	13	Diemer	mevrouw T.
98	147	Dijk	mevrouw C. van
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Dijk	de heer, mevrouw Drs. I.J. van
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Dijk	de heer, mevrouw Drs. L. van
451	132, 133	Dijk	de heer R. van
451	132, 133	Dijkstra	de heer, mevrouw L.
451	132, 133	Dirksen	de heer, mevrouw W.B.
451	132, 133	Doberitz	de heer, mevrouw J.
394	28	Dokter	de heer A.
451	132, 133	Donders	de heer L.K.
451	132, 133	Dongelmans	de heer en mevrouw A.M.
451	132, 133	Donker	de heer, mevrouw D.
396	59, 61, 62, 93, 131	Doorn	mevrouw M.
451	132, 133	Doorn	de heer, mevrouw V.
395	114	Douma	de heer D.J.
451	132, 133	Drees	de heer, mevrouw M.
451	132, 133	Dreissen	de heer en mevrouw R.
451	132, 133	Driessen	de heer, mevrouw T.
451	132, 133	Duin	de heer, mevrouw B. van de
451	132, 133	Dunnen	de heer, mevrouw E. den
352	24	Duuren	de heer I.M. van
451	132, 133	Duyts	de heer, mevrouw N.
451	132, 133	Eck-Heikamp	mevrouw C.W. van
382	43	Eigeman	de heer J.E.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Eikijen	de heer, mevrouw E.O.
186	43	Elizen	mevrouw C.S.W.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Elmahraoui	de heer, mevrouw A.
451	132, 133	Elshof	de heer, mevrouw A.J.
200	34, 152/153, 154	Emanuel	mevrouw M.H.
240	13	Emmerik	mevrouw W.A.M. van
381	143/144	End - Kranenburg	mevrouw C. van den
409	121/122	Ent	mevrouw A.N. van der
451	132, 133	Ettekoven	de heer, mevrouw C. van
397	20, 20/21, 55/56, 99, 103, 114	Etten	de heer M.C.H. van
186	43	Ettes	mevrouw B.G.A.M.
248	43	Ettes	mevrouw M.J.G.
380	43	Faber	mevrouw C.J.
398	87, 103, 114	Faber	mevrouw N.C.
399	61	Faber	de heer R.E.J.
454	180	Falticeanu	de heer V.D.
42	65, 118	Ferrand	de heer L.
117	20	Fieten	de heer J.
451	132, 133	Firet	de heer, mevrouw P.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Fleisher	de heer, mevrouw Drs. R.S.
317	132	Flieger	mevrouw I.
451	132, 133	Gaay-Fortman	de heer, mevrouw B. de
171	15	Gabriner	de heer P.J.
451	132, 133	Gaemers	mevrouw A.
451	132, 133	Galen-Last van R.	mevrouw
211	66	Galiart	mevrouw J.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Galiart	mevrouw Drs. L.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Galiart	mevrouw Drs. J.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Galiart	de heer Drs. J.
451	132, 133	Garcia-Martinez	mevrouw R.
249	147	Gebhard-Lubsen	mevrouw L.

306	10, 27, 54, 60, 67, 69, 69/70, 70, 101/102, 137, 142, 149, 153, 166/167, 173/174	Gedeputeerde Staten van de Provincie Flevoland	de heer, mevrouw Mr. drs. T. van der Wal
309	15/16, 27, 54, 60, 60/61, 133, 153, 171/172, 178	Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord - Holland	de heer, mevrouw J.C.A. Floor
400	61	Geerlings	de heer L.P.A.
17	132, 148, 149	Geijs	de heer J.H.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Geijs	de heer Drs. J.H.
56	105, 143	Geijssel	de heer J.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Gelder	de heer B.M van
142	26, 49, 77	Gelderen	mevrouw H. van
297	9/10, 15, 32, 67, 67/68, 68, 69, 74, 149, 173	Gemeente Almere	de heer, mevrouw B.M. Arnold
458	11, 16, 29/30, 74, 108, 146, 158, 168, 180	Gemeente Amstelveen, College van B en W	
333	10, 53, 53/54, 54, 102, 147, 167	Gemeente Amsterdam Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer, dagelijks bestuur	de heer, mevrouw G. Sluimer
457	10, 30, 41, 42, 50, 88, 138, 157, 175	Gemeente Amsterdam, College van B en W	
456	19, 29, 50, 57, 62, 87/88, 88, 114/115, 118, 129, 137, 174/175, 180	Gemeente Diemen, College van B en W	
335	173	Gemeente Haarlemmermeer	de heer, mevrouw E.R. van Rijn
293	46/47, 47, 53, 78, 78/79, 88, 124, 135, 157	Gemeente Ouder-Amstel	de heer, mevrouw A.J.M. Jansen
264	14/15, 17, 59/60, 60, 119/120, 120, 120/121, 121, 129/130, 132, 164, 171, 173	Gemeente Weesp	de heer, mevrouw M. Tromp
453	32, 72, 174	Gemeente Zeewolde, College van B en W	de heer, mevrouw L. Oldewarris
230	14	George	mevrouw P.
72	147	Geuther-Heerema	mevrouw M.C.E.
334	16	Gewest Gooi en Vechtstreek	de heer R. Uijtjes
80	140	Giezeman	de heer W.A.G.
93	132	Gijp	mevrouw E.J. van der
451	132, 133	Gijzen	de heer, mevrouw H.W.H.
451	132, 133	Gijzen	de heer en mevrouw A.
451	132, 133	Gijzen	de heer, mevrouw G.C.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Gildemacher	de heer, mevrouw J.B.
30	132	Goenee	de heer M.
451	132, 133	Goenee	de heer, mevrouw M.
401	179	Golfbaan de Hoge Dijk	de heer R.H. Dommanschet
75	147	Gooijer	mevrouw J.C. de
451	132, 133	Gooijer	de heer, mevrouw W.H. de
451	132, 133	Gorter-Meessen	mevrouw C.
451	132, 133	Gosselaar	de heer, mevrouw E.
422	56, 127/128, 128, 128/129, 158	Goverse	de heer M.
38	65	Graauw	mevrouw M.A.M.
451	132, 133	Gregoire	familie
6	58	Grid Consult	de heer Ir. J. Bovenlander
186	43	Griffioen	mevrouw H.A.
443	61/62	Griffioen	de heer T.
451	132, 133	Grijzenhout	de heer, mevrouw C.H.
283	26/27, 44/45, 109, 110, 111, 126, 135, 136, 156, 158, 164	Grinten	de heer J.H.A. van der
238	116, 133	Groen	de heer J.C.F.
451	132, 133	Groenewegen	de heer, mevrouw V.J.

195	43, 44, 52, 123, 141, 144, 155	Groengebied Amstelland	mevrouw F. van der Heide
329	59, 79, 79/80, 97, 161/162, 162	Groenlinks afdeling Diemen	de heer A.F. Heerma van Heerma van Voss
160	90	Groot	de heer J.
186	43	Grooteman	mevrouw F.C.M.
379	143/144	Grooteman	mevrouw M.G.M.
451	132, 133	Guijs	mevrouw J.
292	19, 100, 110	Haagen	mevrouw W. van
451	132, 133	Haagen	de heer, mevrouw A. van der
451	132, 133	Haagen	de heer, mevrouw H. van
140	13/14, 34, 89	Haan	mevrouw T. de
451	132, 133	Haan	de heer, mevrouw H. de
282	178	Haanstra	de heer, mevrouw J.
451	132, 133	Haan-van Meereren	de heer, mevrouw K. de
351	77	Haarman	mevrouw A.B.M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Haarman	de heer, mevrouw A.B.M.
451	132, 133	Haarsma	de heer, mevrouw S.
113	116, 132	Haas	de heer R. de
88	147	Haeck-Lemmen	mevrouw K.K.I.E.J.
424	47, 49, 56, 168, 179	Haffmans	de heer R.
451	132, 133	Hagens	de heer M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Halvers	de heer, mevrouw H.M.
451	132, 133	Ham	mevrouw K. van der
159	127/128	Hardenberg	mevrouw P.J.T.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Hardenberg	de heer, mevrouw P.J.T.
451	132, 133	Harmsen	de heer, mevrouw T.
451	132, 133	Harreman	de heer, mevrouw S.
451	132, 133	Hartley	de heer, mevrouw N.
451	132, 133	Hartog	de heer, mevrouw V. den
31	97, 104, 154, 156	Hasenbos	de heer, mevrouw H.
222	24	Hasselt	de heer J.A. van
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Hatenboer	de heer M.
186	43	Hattum	mevrouw S.T. van
451	132, 133	Haug	de heer en mevrouw J.
451	132, 133	Hazelaar	de heer, mevrouw J.
170	24, 38, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 163	HDICT	2 eensluitende reacties ontvangen
172	14	Heckscher	mevrouw K.M.
439	143/144	Heemskerk	mevrouw T.
451	132, 133	Heemskerk	de heer J.
451	132, 133	Heemstra	de heer G.J. van
451	132, 133	Heerde	de heer, mevrouw R. van
451	132, 133	Heers	de heer, mevrouw J.
451	132, 133	Heijde	de heer en mevrouw G.L. van der
451	132, 133	Heijden-Snijders	familie van de
451	132, 133	Heijnen	de heer J.
186	43	Heintze	mevrouw M.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Hellemons	de heer, mevrouw Drs. M.J.
173	104	Helmer	mevrouw E.A.M.
378	43	Helsloot	de heer W.H.G.J.
451	132, 133	Hemmerlé	mevrouw M.
451	132, 133	Hendriks	de heer P.
178	13, 43	Hengeveld	mevrouw E.
451	132, 133	Hengst	de heer J. den
451	132, 133	Hennus	de heer, mevrouw T.
451	132, 133	Hensbergen	de heer, mevrouw B.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Heringa	de heer D.



132	66, 132	Hettinga	de heer D.
451	132, 133	Hettinga-Kok	de heer, mevrouw H.J.M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Heuruis	de heer, mevrouw M.J.
216	132	Heutink	mevrouw J.E.
451	132, 133	Heynekamp	de heer, mevrouw C.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Hippe	de heer, mevrouw P.L.C.
44	65, 147	Hodenpijl	de heer M.G.
451	132, 133	Hoek	de heer en mevrouw W.
224	28	Hoekstra	de heer T.E.
451	132, 133	Hoekstra	familie
451	132, 133	Hoetmer	mevrouw A.
451	132, 133	Hoetmer	de heer, mevrouw P.
451	132, 133	Hoexter-Haneveld	mevrouw J.A.
305	24, 38, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Hogenboom	mevrouw K.
402	43	Hogendoorn	de heer J.F.R.
451	132, 133	Hogers	de heer, mevrouw D.
451	132, 133	Hollander	mevrouw R.
319	77, 79, 178/179	Hollink	mevrouw V.
451	132, 133	Holt-van Emmenes	mevrouw V.
71	32, 139, 139/140, 147, 148	Honing	de heer P.
451	132, 133	Hoogaarspel	de heer, mevrouw J.
24	18/19	Hoogeveen	mevrouw B.C.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Hoogeveen	de heer, mevrouw Drs. J.C.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Hoogeveen-Hulkenberg	mevrouw Drs. M.L.
54	26, 152, 162, 176	Hoogland	mevrouw J.
451	132, 133	Hooiveld	de heer, mevrouw M.
1	13	Horbach	mevrouw A.E.M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Ho-Schager	mevrouw P.
337	19, 172	Hospers	mevrouw J.
196	24	Houtum	de heer J.C. van
265	130	Hovenier	de heer, mevrouw J.W.
187	143/144	Hox	mevrouw A.M.O.A.
244	43	Huijssen	mevrouw C.H.J.
33	148	IJsendijk	mevrouw J.
36	65, 147	IJsendijk	de heer A.
154	43	Jacobs	mevrouw E.
35	65, 93, 147	Jager	de heer M. de
451	132, 133	Jager	de heer en mevrouw D.G. de
428	43	Janse	de heer B.J.
451	132, 133	Jansen	de heer J.
451	132, 133	Jansen-Verduyn	mevrouw H.
90	113	Janssen	mevrouw E.J.J.
451	132, 133	Janssen	de heer, mevrouw P.
101	132	Jeurissen	mevrouw J.M.M.G.
157	35, 143	Jong	de heer de
359	143/144	Jong	mevrouw M.L. de
431	24, 38, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Jong	mevrouw M.L. de
451	132, 133	Jong	de heer J. de
451	132, 133	Jong	de heer W.A. de
451	132, 133	Jong	de heer, mevrouw D.J. de
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Jong	de heer, mevrouw K. de
83	147	Jonge	de heer N.E. de
451	132, 133	Jonges	J.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Jonkers	de heer, mevrouw S.
228	13	Jonkhoff	mevrouw B.

451	132, 133	Juffermans-Gijzen	mevrouw D.
451	132, 133	Juffermans-Mooiveer	mevrouw H.
451	132, 133	Jut	de heer en mevrouw M.
451	132, 133	Jut	de heer, mevrouw B.
27	9	Kalmthout	de heer A.L.J. van
148	115, 132	Kam	de heer T.
81	51, 54	Kamer	de heer, mevrouw van
451	132, 133	Kamma-Kriek	de heer, mevrouw E.J.
46	42, 48, 58, 66	Kammainga	de heer E.
451	132, 133	Kamperman	de heer, mevrouw E.J.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Kamtasing	de heer, mevrouw N.
104	21, 32, 108, 136, 152/153, 154	Kantershof Bewonersbelangenvereniging	de heer, mevrouw W.T. Emmelkamp
76	147	Kapinga	mevrouw H.
418	63	Karsenburg	de heer, mevrouw S.
239	43	Karthus	de heer P.P.M.
417	88/89, 168	Katz	de heer J.J.
451	132, 133	Kempen	de heer, mevrouw G.
451	132, 133	Kempers	de heer, mevrouw F.
166	39, 91	Kerkman	de heer R.
451	132, 133	Kesseler	de heer, mevrouw M.
451	132, 133	Kesseler	de heer en mevrouw
451	132, 133	Keuchenius	de heer, mevrouw B.
15	11	Keulen	mevrouw M.M. van
451	132, 133	Keulen van S.	de heer en mevrouw
451	132, 133	Keuning	de heer, mevrouw J.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Khein	de heer B.
451	132, 133	Kielman	de heer, mevrouw E.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Kip	de heer, mevrouw C.
451	132, 133	Klaverstijn	de heer, mevrouw M.
26	24, 38, 94, 94/95, 97, 104, 119, 161/162, 162	Kleinendorst	mevrouw P.M.
376	43	Klinkhamer	mevrouw C.H.
377	143/144	Klinkhamer	de heer P. Th.
451	132, 133	Klomp	mevrouw E.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Kloosterman-Neering	de heer, mevrouw M.E.
71	32, 139, 139/140, 147, 148	Knispel	de heer S.
186	43	Kock	de heer, mevrouw P. de
312	102, 116, 133, 134	Koekkoek	de heer M.A.
451	132, 133	Koen	de heer en mevrouw G.
89	147	Koenders	de heer W.E.
217	99	Kohinor	de heer P.
451	132, 133	Kok	de heer, mevrouw M. de
358	12	Kok - de Vries	mevrouw M.
451	132, 133	Kolk	de heer A.H.J.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Kolk	de heer, mevrouw L.
100	154/155	Koning	de heer M.P.J. de
139	89, 171	Kooi	mevrouw M.
451	132, 133	Kook	de heer, mevrouw W.
32	63, 64, 93, 148	Koopman	de heer H.C.
120	22	Koopman	de heer V.M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Kooyman - van der Hulst	mevrouw T.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Koppen	de heer, mevrouw A.
389	23, 168	Koremans	de heer J.
451	132, 133	Korevaar	de heer, mevrouw K.
314	70	Kos	de heer, mevrouw A.

118	132	Koten	mevrouw Drs. E.M. van
451	132, 133	Kouwen	de heer, mevrouw R.G. van
451	132, 133	Kouwenhoren	de heer, mevrouw M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Kouwets	de heer, mevrouw E.A.M.
247	143/144	Kranenburg	de heer B.
210	34	Kremer	mevrouw J.
451	132, 133	Kremer	de heer, mevrouw C.
451	132, 133	Kreuger	de heer J.T.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Kreymborg	de heer, mevrouw Drs. M.R.
451	132, 133	Krijnen	de heer, mevrouw W.
451	132, 133	Krook-Alkemade	mevrouw G.J.M.
291	46, 66, 106, 122, 124, 145/146, 151, 153	Kroon	de heer, mevrouw J.A.H. van der
451	132, 133	Krugt	de heer, mevrouw B. de
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Kruiswijk	de heer, mevrouw L.
55	98	Kuijer	de heer P.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Kuilen	de heer, mevrouw K. van de
191	20	Kuiper	de heer E.
451	132, 133	Kuiper	de heer, mevrouw R.
421	24, 29, 94, 94/95, 97, 103, 119, 159, 161/162, 162	Kupers	de heer R.H.
451	132, 133	Kuyl	de heer en mevrouw R.
451	132, 133	Kwakernoot	de heer F.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Laan	de heer, mevrouw J. van der
451	132, 133	Labbé	de heer T.
451	132, 133	Labbers	de heer, mevrouw G.
451	132, 133	Lagerweij	de heer, mevrouw J.A.R.
252	61	Lam	de heer S.F.
451	132, 133	Lampe	de heer, mevrouw Z.W.A.
390	20, 87, 103, 126/127, 152/153, 153, 172/173	Landman	de heer A.
303	145	Landschap Noord - Holland	de heer D. Tanger
429	12/13, 29, 49, 138, 152/153, 154, 160, 179	Langendijk - Cissé	mevrouw I.
375	13, 63	Langerhorst	mevrouw C.T.
446	41, 160	Lapidaire	de heer M.F.M.
185	43	Leeman	de heer A.P.F.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Leenders-Post	de heer, mevrouw J.
67	32, 132/133, 139, 139/140, 147, 148	Leeuw	de heer Mr. R.G.J. de
451	132, 133	Leeuw	de heer, mevrouw M.G. de
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Leijnse	de heer, mevrouw L.
165	109/110, 126	Leine	mevrouw E.
2	13	Leschot	de heer N.J.
7	18/19, 21	Linden	de heer W. van der
319	77, 79, 178/179	Linden	mevrouw M. van der
451	132, 133	Linnenbank	mevrouw J.
451	132, 133	Lips	de heer B.
451	132, 133	Louden	de heer, mevrouw J.
110	51, 52	Louppen	de heer M.M.W.
331	-	LTO Noord provincie Noord-Holland	de heer, mevrouw Ing. J.C. Ghijsels
288	45/46, 46, 106	LTO Noord, Afdeling Amstelstreek, Abcoude, Baambrugge	de heer, mevrouw H. de Wildt
19	132	Lubbers	de heer G.J.M.
451	132, 133	Lubbers	familie
18	24, 134	Lubbers-Emmerink	mevrouw G.E.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Lucassen	de heer Drs. E.



234	147	Nederhuys-Swart	mevrouw C.M.
4	37	Nederlands Genootschap van Insprekers	de heer J. Haije
289	164	Nederlandse Spoorwegen	mevrouw S. Steenbergen
266	24, 28, 52/53, 77, 78, 91/92, 92, 94, 94/95, 97, 110, 119, 127/128, 161/162, 162, 164	Neering	de heer C.Th.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Nekeman	de heer, mevrouw D.
451	132, 133	Nicolai	de heer V.
451	132, 133	Nieuwhof	de heer, mevrouw S.
451	132, 133	Nieuwöhner	de heer, mevrouw M.J.
112	21/22	Niewenhuis	de heer, mevrouw J.C.A.
425	47, 47/48, 108	Nijdam	mevrouw T.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Nijdam	de heer, mevrouw T.
348	25, 107	Nobel	de heer, mevrouw R.
451	132, 133	Noël	de heer, mevrouw M.F.
451	132, 133	Nontehaas	de heer, mevrouw A.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Nooij	de heer, mevrouw P. de
40	65	Noom	de heer D.
451	132, 133	Noort	de heer en mevrouw R. op ten
451	132, 133	Nordermeer-Moes	mevrouw E.J.
207	66	Numan	mevrouw
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Odijk	de heer, mevrouw C.P.
372	143/144	Omtzigt	de heer W.T.M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Onvlee	mevrouw S.
95	13, 92, 115, 132	Oorschot	mevrouw A.L. van
451	132, 133	Oorschot	de heer, mevrouw M. van
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Oort	de heer W.P. van
268	52	Oosterhuis	mevrouw A.
451	132, 133	Oosterveen	de heer, mevrouw
255	141	Oosterwijk	de heer M.
451	132, 133	Orlé	de heer, mevrouw M. van
39	65	Oskamp	de heer G.H.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Ostendorf	de heer, mevrouw B.A.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Oswald	de heer, mevrouw H.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Ottjes-Kleyn	de heer, mevrouw A.
164	19, 91, 163, 176, 177	Oude Ophuis	de heer A.
87	105	Oudercommissie BSO (Buitenschoolse Kinderopvang) Catalpa - Panda Beren	de heer P.C. de Bruijne
451	132, 133	Oudshoorn	de heer en mevrouw A.
451	132, 133	Out	de heer en mevrouw J.P.
451	132, 133	Ouweelen	familie van den
451	132, 133	Ouwens	de heer, mevrouw J.P.
123	39	Overgoor	de heer A.G.
451	132, 133	Paardt	de heer, mevrouw M.S. van de
194	34	Paffen-Visch	mevrouw S.
451	132, 133	Paiket	familie
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Pals	mevrouw F.
451	132, 133	Papping	mevrouw M.
349	43	Paris	de heer F.P.
451	132, 133	Park	de heer, mevrouw D. van de
451	132, 133	Parma	de heer, mevrouw E.
371	143/144	Peek	mevrouw G.M.
37	65	Peffer	mevrouw N.M.J.
451	132, 133	Pels	de heer, mevrouw W.W.
451	132, 133	Pernot	mevrouw A.

301	24, 38, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Pieke	de heer E.
69	32, 139, 139/140, 147, 148	Pijldesign Producties	mevrouw M.A. Gijsberti Hodenpijl
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Pilat	de heer D.
451	132, 133	Pimble	de heer D.R.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Plante	de heer Drs. L.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Plante	mevrouw Drs. K.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Plas	de heer, mevrouw A.
82	132	Pleij	de heer A.S.M.
451	132, 133	Pleizier	de heer, mevrouw R.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Plevier	mevrouw C.
451	132, 133	Pol	de heer, mevrouw P.P. van den
52	24, 42, 143, 162, 176	Polman	de heer R.
219	139/140, 147	Pool	de heer H.R.
451	132, 133	Pool	de heer M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Popma	de heer, mevrouw P.
451	132, 133	Portengen	de heer, mevrouw A.
451	132, 133	Post	mevrouw M.
451	132, 133	Postma	mevrouw M.
156	11, 39, 43, 122	Potharst	de heer J.
451	132, 133	Praktijk voor Counselling Muiderberg	
259	43	Prent	de heer J.
451	132, 133	Pruik	mevrouw A.
		Publiek -private stuurgroep	
296	171/172	Bloemendalerpolder	de heer Ir. M.G. Reissenweber
451	132, 133	Raaijen	de heer, mevrouw H.F. van
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Raeven	de heer, mevrouw J.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Randt	de heer, mevrouw M.
451	132, 133	Rebel	de heer en mevrouw B.
451	132, 133	Reestman	de heer, mevrouw J.B.H.
192	18/19, 93	Reijmerink	de heer M.
199	24	Reijmers	mevrouw R.
281	15, 109, 155, 155/156, 156, 164	Reilink	de heer, mevrouw Ing. G.J.
77	147	Reimert-Meijer	mevrouw H.M.C.
451	132, 133	Reinders	de heer H.
103	11, 42/43, 122, 123	Renes	de heer, mevrouw Mr. J.F.
59	42/43, 122	Renes Kaptein	mevrouw P.
451	132, 133	Rens	familie
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Rensenbrink	de heer Drs. G.
347	24	Repkes	de heer C.D.
451	132, 133	Reyndorp	de heer, mevrouw J.
267	19, 19/20, 99, 110	Rhee-Baggelaar	mevrouw A.B. van de
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Ridder	de heer, mevrouw M.
420	122, 125	Riebandt	de heer G.K.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Riebandt	de heer S.
451	132, 133	Riemers	de heer, mevrouw C.
184	24	Riemersma	de heer J.
451	132, 133	Rietveld	de heer, mevrouw G.A.
451	132, 133	Rietveld-Tempelman	de heer, mevrouw T.L.
186	43	Rijkenberg	de heer P.T.
370	43	Rijn	de heer E.J.M. van
124	20, 39, 77	Robberse	de heer E.J.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Röben	de heer, mevrouw L.
451	132, 133	Roessel	familie van
308	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Romijn	de heer, mevrouw M.
137	33/34, 34, 126	Ronde	de heer F. de

141	20	Ronde	mevrouw N. de
325	179	Rondhuis	mevrouw A.J.M.
34	65, 72	Rooij	de heer M. van
246	72, 163	Rooij	de heer M. van
231	32, 139, 139/140, 147, 148	Roon	mevrouw M.C.J. van
369	43	Roosink	mevrouw M.M.
451	132, 133	Rootsaent	de heer, mevrouw A.
451	132, 133	Rooyen	familie van
145	52	Rosenberg	de heer F.
451	132, 133	Rosenthal	de heer, mevrouw N.
451	132, 133	Rossem	de heer, mevrouw C.A.E. van
451	132, 133	Rossum-Willems	mevrouw B.M.Th. Van
168	143, 144	Rours	mevrouw M.H.M.
346	54	Rozelaar	mevrouw H.M. van
162	99, 119	Ruijter	de heer, mevrouw R.J. de
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Ruijter	de heer, mevrouw R.J. de
451	132, 133	Rusch	de heer, mevrouw H.A.C.
451	132, 133	Ruyper	de heer, mevrouw P.
451	132, 133	Ruyzenaars	de heer, mevrouw D.
43	65/66	SAAP Projectontwikkeling bv	de heer Ing. C.J. Segers
451	132, 133	Sachs	mevrouw L.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Salon	de heer, mevrouw M.
368	143/144	Sam	de heer F.W.G.M.
215	32, 139/140, 147, 148, 148/149	Samsom	mevrouw M.
367	43	Sanders - Bootsma	mevrouw M.W.
451	132, 133	Sanstra	de heer, mevrouw P.
151	58, 177	Santbrink	de heer van
451	132, 133	Santen	de heer, mevrouw J. van
186	43	Schaffers	de heer E.F.
451	132, 133	Scheepers	mevrouw L.
451	132, 133	Scheer	de heer, mevrouw V. van der
174	132	Schenk	mevrouw K.E.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Schepel	mevrouw S.
366	39, 43	Scheuten	mevrouw C.
115	13, 129	Schill	mevrouw N.
302	10, 11/12, 23	Schiphol Group	de heer, mevrouw M.M.H. van Boxtel
71	32, 139, 139/140, 147, 148	Schipper	mevrouw S.
73	132, 133	Schipper	de heer H.
451	132, 133	Schipper	familie
451	132, 133	Schipper	de heer, mevrouw H.
451	132, 133	Schippers	de heer, mevrouw K.
319	77, 79, 178/179	Schmid	de heer M.W.I.
404	132	Schnitger	de heer B.W.
245	59	Schnitker	de heer R.
451	132, 133	Schnitzler	de heer R.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Schoegje	de heer, mevrouw W.
193	22, 26, 58/59	Schoep	de heer T.A.
60	88	Scholte	de heer G.A.
451	132, 133	Scholten	mevrouw J.
327	40	Schonenberg	de heer K. van
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Schoot	de heer, mevrouw I. van der
345	61	Schot	mevrouw R.W.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Schot	de heer, mevrouw van der
250	127/128	Schouten	mevrouw A.H.
451	132, 133	Schouten	mevrouw M.

451	132, 133	Schouten	de heer, mevrouw J.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Schouten	de heer J.H.S.
209	26, 34, 49, 89/90, 110	Schouten-Kars	mevrouw G.H.R.A.
451	132, 133	Schouwenaar	de heer, mevrouw C.
175	43	Schulkes	mevrouw C.C.G.M.
451	132, 133	Schulte	de heer, mevrouw J.
405	127/128	Schuringa	mevrouw M.
451	132, 133	Schutten	de heer E.
451	132, 133	Schuur	de heer, mevrouw J.C.
451	132, 133	Schuwer	de heer, mevrouw R.
406	134	Selamat	mevrouw N.B.
179	72	Servaas	mevrouw J.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Seventer	mevrouw M. van
451	132, 133	Sierksma-Vlaanderen Oldenzeel	de heer, mevrouw H.
451	132, 133	Siesling	de heer, mevrouw M.
365	43	Sietsma	mevrouw K.A.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Sieuwentsew	de heer, mevrouw C.S.
434	61	Sijll	de heer M.P. van
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Simis	de heer, mevrouw C.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Slagboom	de heer, mevrouw K.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Slagboom	de heer, mevrouw R.
451	132, 133	Slageren	de heer, mevrouw I. van
451	132, 133	Slijpe-Bolten	mevrouw A. van
236	24, 66, 147	Slingerland	de heer M.G.P.
451	132, 133	Slockers	de heer en mevrouw R.
364	143/144	Slokker	mevrouw A.D.
451	132, 133	Sloten	de heer B. van
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Sluis	de heer, mevrouw K.
363	39, 43	Smeenk	de heer C.G.T.
186	43	Smit	mevrouw C.
262	43	Smit	mevrouw J.P.
451	132, 133	Smit	de heer H.
423	131	Smith	de heer, mevrouw W.S.
193	22, 26, 58/59	Snel	de heer D.K.
451	132, 133	Snoek-van Nes	de heer, mevrouw A.H.
122	139	Soedarso	de heer P.
451	132, 133	Soeter	de heer, mevrouw C.
451	132, 133	Spaan	mevrouw K.
58	105, 122	Spaans	de heer H.
451	132, 133	Span	de heer, mevrouw K. van de
23	23, 37, 37/38, 38, 42, 76, 76/77, 161	Speijer	de heer K.E.
29	115, 132	Spil	de heer F.
138	19, 89, 98/99	Spreij	mevrouw H.
451	132, 133	Staal	de heer en mevrouw C.P.
451	132, 133	Staal-Roussou	de heer, mevrouw H.
	15, 53, 59, 69, 121, 130, 141, 141/142, 142,	Staatsbosbeheer	de heer K. Holland
304	147, 156/157, 157	Stal	familie
451	132, 133	Stallmann	mevrouw Drs. M.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Stammer	mevrouw R.
78	104, 127/128, 158	Stammer	de heer, mevrouw R.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Stauttener	de heer L.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Stecher	familie
451	132, 133	Steen	de heer, mevrouw B.G.C
451	132, 133	Steenhoff	mevrouw L.



226	129, 139	Steenwinkel	mevrouw W.E.
355	10, 28, 49, 70/71, 87	Steevens	de heer J.B.
407	12, 107	Stein	mevrouw S.
451	132, 133	Stevens	de heer M.
299	16, 22/23, 79, 94, 95, 95/96, 100, 101, 119, 157, 159, 165, 178	Stichting A1-A10 oost Beter Opgelost	de heer J.L.P. Piet
285	44, 124, 144, 145	Stichting Beschermers Amstelland	mevrouw H. Brummelhuis
130	175	Stichting Electriche Museumtramlijn Amsterdam	de heer, mevrouw A. Everaarts
280	133, 149	Stichting Flevo-landschap	de heer, mevrouw Drs. M.J.H. Rijs
449	24, 38, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Stichting Stedelijke Initiatieven	de heer, mevrouw S. Boerlage
419	12, 13, 29, 53, 101, 107, 141, 151, 154, 167	Stichting Wijkoverleg Gaasperdam	mevrouw W. Meyer Ricard
232	147	Stiekema	de heer P.A.H.
232	147	Stiekema - Poelman	mevrouw M.J.
451	132, 133	Stofkoper	de heer, mevrouw J.E.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Stok	de heer, mevrouw T.
415	107, 107/108	Stop A9.nl	de heer J.A. Castelijns
451	132, 133	Straaten	de heer B. van
323	43	Straman - Mes	mevrouw A.H.
144	77	Streppel	de heer J.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Strikwerda	de heer, mevrouw Y.I.
451	132, 133	Stroband	de heer en mevrouw J.
451	132, 133	Strous	de heer, mevrouw W.
28	19, 20	Struys	de heer F.A.
193	22, 26, 58/59	Stuivenberg	de heer H.
344	24	Suiskens	de heer W.T.
343	17	Swierts	de heer T.
451	132, 133	Symons	familie
158	113	Tak	de heer J.A.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Tak	de heer, mevrouw J.A.
169	24	Take-It-Over B.V.	de heer J. Dekker
251	24	Tang	de heer, mevrouw B.M. van der
451	132, 133	Tanis	familie J.F.
451	132, 133	Teerds	de heer, mevrouw E.
451	132, 133	Teerhuis	de heer, mevrouw C.
451	132, 133	Teerhuis- Cornelisse	mevrouw J.J.
229	67, 147, 149	Terburg	de heer R.
94	115, 132	Teunenbroek	mevrouw M.J. van
41	65	Thermen La Mer	mevrouw E. van Bergen
342	25	Thijssen	de heer W.
451	132, 133	Thole	de heer, mevrouw E.
408	18	Tijen	mevrouw A.P. van
451	132, 133	Tiktak	de heer, mevrouw J.
451	132, 133	Tilborg	mevrouw C. van
362	143/144	Timár - Chrispijn	mevrouw T.L.
455	30	Timmermans	de heer O.T.
65	51/52	Tingen	mevrouw K.
202	43	Tol	mevrouw L. van
180	43	Tollenaar	de heer W.
186	43	Tollenaar	mevrouw V.
451	132, 133	Tomaszeska	mevrouw A.
451	132, 133	Tonen	de heer en mevrouw T.
451	132, 133	Toxopeus-Fijn van Draat	de heer, mevrouw N.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Traarbach	de heer Drs. H.

451	132, 133	Troelstra	de heer en mevrouw A.S.
451	132, 133	Tuijl	de heer, mevrouw P.A. van
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Tuinman - Koster	mevrouw M.E.
451	132, 133	Tulder-Blitz	de heer en mevrouw R. van
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Tulkun-Lampe	de heer, mevrouw C.
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Tulp	de heer, mevrouw Drs. H.C.
241	43	Udema	mevrouw J.B.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Uitermark	de heer J.
451	132, 133	Umans	de heer, mevrouw
451	132, 133	Unen-van de Werf	mevrouw U.S. van
182	24	UPC	mevrouw J. van der Meer
274	24, 38, 92, 94, 94/95, 97, 99, 100, 119, 161/162, 162	Vallentin	de heer R.
102	51	Veen	mevrouw K. van
433	90/91	Veen	de heer W.J. van der
451	132, 133	Veenboer	familie
451	132, 133	Veenendaal	mevrouw A.
451	132, 133	Veen-Karsten	de heer, mevrouw S.J. van der
68	32, 139, 139/140, 147, 148	Veenstra	mevrouw C.H.A.
451	132, 133	Velden	de heer, mevrouw R. van der
451	132, 133	Veldhuisen	de heer M.
451	132, 133	Veldhuizen	mevrouw J.
451	132, 133	Veldman	de heer, mevrouw R.
451	132, 133	Veling	de heer, mevrouw M.J.B.
451	132, 133	Vendelbos-Hoetmer	de heer, mevrouw M.
243	43	Veraart	mevrouw C.U.
451	132, 133	Verbeek	de heer, mevrouw J.W.
176	43	Verbraak	de heer F.D.
451	132, 133	Verbrugge	de heer, mevrouw G.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Verbugt	de heer en mevrouw H.A.
432	71	Verdel	de heer D.H.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Vereniging Ouderen Adviesraad	
322	143	Oost/Watergraafsmeer	mevrouw W. van Daalen
423	131	Vereniging Vrienden van het Rembrandtpark	
336	55, 121, 128	Vereniging Woonarbeiders Gooi- en	
61	104, 122, 135	Vechtstreek	2 eensluitende reacties ontvangen
451	132, 133	Vereniging Woonboten Groene Staart	
320	55, 99, 100, 102, 113, 113/114, 114, 127/128	Watergraafsmeer	de heer P. Broekhuizen
97	52	Verheijen	de heer A.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Verheijen	de heer, mevrouw R.
410	24	Verhoef - Popma	familie
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Verhofstad	de heer K.
410	24	Verhofstad	de heer, mevrouw K.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Vermeer	de heer J.J.C.P.
451	132, 133	Vermeulen	de heer, mevrouw C.
451	132, 133	Versteegh	de heer, mevrouw H.
451	132, 133	Verwey	de heer, mevrouw J.D.
451	132, 133	Vetter	de heer, mevrouw B.
91	115, 132	Viersen	mevrouw F.C. van
221	67, 118/119, 149	Vink	de heer Th.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Vinke	de heer en mevrouw L.A.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Vinke	de heer, mevrouw H.
451	132, 133	Vinkhuizen	de heer B.
220	13, 59, 163	Vischer	de heer H.

11	37, 51	Visser	mevrouw H.
361	143/144	Visser	mevrouw J.
448	56, 56/57, 57, 138/139, 142/143, 152, 163	Visser	de heer, mevrouw G.
451	132, 133	Visser	de heer J.R.E.
152	14, 132	Vlaanderen	de heer
150	66, 92, 132	Vlaming	mevrouw L.
451	132, 133	Vlaming	de heer en mevrouw R.
451	132, 133	Vlann	de heer G.E.
163	52, 90/91	Vloeimans	de heer P.
263	9, 14, 32, 35, 35/36, 67, 164, 177	VNO NCW West	de heer, mevrouw M.U. Coronel
63	132	Vodegel	mevrouw M.I.C.
451	132, 133	Vodegel	de heer, mevrouw M.
223	119	Vogelwerkgroep Amsterdam	de heer A.A.G. Verweij
278	15, 44, 105/106, 123/124, 144, 144/145	Vogelwerkgroep Ouderkerk	de heer G.J. Robersen
270	15, 39/40, 42/43, 44, 122, 123	Vonk	de heer, mevrouw D.
451	132, 133	Vormijk	de heer, mevrouw M.M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Vos	mevrouw M.
341	140, 150, 168	Vosman	de heer H.
451	132, 133	Vossen	de heer, mevrouw J.
203	24	Vree	de heer J.H. de
53	39	Vries	de heer J. de
126	77	Vries	de heer R. de
319	77, 79, 178/179	Vries	de heer B.J. de
451	132, 133	Vries	mevrouw P. de
451	132, 133	Vries	de heer, mevrouw J.G. de
451	132, 133	Vries	de heer, mevrouw K. de
316	54	Vrieze	de heer M. de
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Vrijland	de heer, mevrouw A.
357	28, 40/41, 59, 61, 62, 131, 179	VVE Heemraadweg Weesp	de heer K. Kaldenburg
21	9, 51	Waal	mevrouw O. de
451	132, 133	Wagenaar	mevrouw M.
186	43	Wall	mevrouw M. van de
324	43	Wandel organisatie	mevrouw J. ten Haaft - de Wit
451	132, 133	Warnars	de heer, mevrouw P.
136	9, 24, 33, 98, 109, 158, 172, 176, 177	Water	de heer van de
447	67, 71, 71/72, 94, 118, 134, 150	Weegberg	de heer Drs. K. van
242	13	Weerd	de heer J. van de
45	132, 148	Weerdenburg	de heer A.W. van
388	43	Weerdenburg	de heer A. van
451	132, 133	Weers	de heer, mevrouw A.
47	132	Wees	de heer J.W. van
134	13, 20	Wees	mevrouw E.A.A. van
153	58, 177	Wees	mevrouw H. van
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Weggelaar	mevrouw N.
451	132, 133	Wegman	familie
451	132, 133	Weijde	de heer B. van de
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Weij-Floor	mevrouw H.J.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Wels	de heer, mevrouw H.
260	43	Wensen	mevrouw C.E.M. van
426	41, 59, 79/80, 114	Werf	mevrouw S.H. van der
295	19, 90, 111, 159	Wesseling	de heer Dr. J.A.M.
340	24	Westen	de heer G.J.P. van
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Westernerg	de heer, mevrouw M.
237	139/140, 147	Westhoff	mevrouw A.M.W. van
451	132, 133	Wevers	de heer T.

51	38/39, 42, 104, 105	Wicherink	de heer S.
170	24, 38, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 163	Wiegerinck	mevrouw C.M.C.
161	52, 119, 155	Wiegman	de heer A.
326	77, 79, 158	Wiel	mevrouw J. van der
71	32,139, 139/140, 147, 148	Wier	mevrouw F. van
339	115, 132	Wieten	de heer Dr. J.
451	132, 133	Wieten	familie
313	61	Wijk	de heer J.M. van der
128	175	Wijnen-Verbugt	mevrouw A.M.P.C.
444	20, 62, 75	Wijtmans	de heer, mevrouw M.
338	43	Wilde Anderson	mevrouw H.G. de
451	132, 133	Willems	familie
261	143/144	Willemse	mevrouw M.P.
440	43	Willemsen	de heer G.J.
121	20, 22	Wilt	mevrouw K. van der
360	146	Winter	de heer F.M. de
387	43	Wisman	mevrouw M.
451	132, 133	Witte	mevrouw H. de
435	43	Wolterman	de heer C.J.N.
451	132, 133	Wolters	de heer, mevrouw D.
436	43	Wolvekamp	mevrouw H.
451	132, 133	Woude	de heer, mevrouw A.C.M. van der
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Woudia	de heer, mevrouw C.A.
135	126	Woudstra	mevrouw A.C.
451	132, 133	Wouters	mevrouw A.G.
451	132, 133	Wouters	de heer en mevrouw J.
84	32, 139/140, 147	Zanden	de heer Drs. W. van der
451	132, 133	Zeeman	de heer, mevrouw J.
451	132, 133	Zendra -van den Velde	de heer, mevrouw B.O.
451	132, 133	Zon	de heer A. van
70	132	Zutphen	de heer R.A. van
356	20	Zutphen	de heer R.M. van
451	132, 133	Zutphen	de heer, mevrouw R.A. van
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Zuurbier	de heer, mevrouw M.
452	24, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162	Zwaan	de heer, mevrouw M.
177	24	Zwartbol	de heer E.
90	113		2 eensluitende reacties ontvangen
99	147		2 eensluitende reacties ontvangen
125	-		Inspraakreactie vervallen
168	143, 144		2 eensluitende reacties ontvangen
275	-		Inspraakreactie vervallen
294	-		inspraakreactie vervallen
301	24, 38, 94, 94/95, 97, 119, 161/162, 162		2 eensluitende reacties ontvangen



