



Tracébesluit wegwitbreiding  
Schiphol-Amsterdam-Almere (2014)

Nota van antwoord

Bijlage 6

September 2014



## Inhoud

1. Inleiding
2. Wijzigen van de spoorbrug
3. Geluid
4. Trillingen
5. Natuurbeschermingswet/EHS
6. Flora en fauna
7. Landschap
8. Bouwhinder
9. Procedure
10. Overig



## 1. Inleiding

Voor u ligt de Nota van Antwoord "Ontwerp-Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2014)". Gedurende de periode van 12 juni tot en met 23 juli 2014 heeft het ontwerp-tracébesluit ter inzage gelegen. In deze periode heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden om een ieder in de gelegenheid te stellen zich nader te informeren over het ontwerp-tracébesluit.

Gedurende zes weken konden zienswijzen worden ingediend op de inhoud van het ontwerp-tracébesluit. Ook de diverse bestuurlijke organen, zoals de waterschappen, gemeenten en provincies, konden schriftelijk reageren. De zienswijzen zijn beantwoord in hoofdstuk 2 tot en met hoofdstuk 10. De ontvangen zienswijzen hebben op enkele punten aanleiding gegeven om in het tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2014) aanpassingen op te nemen.

Tijdens de inspraakperiode zijn er twee soorten inspraakreacties ontvangen:

- Schriftelijke inspraakreacties per post of
- digitaal via [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl);

Er was tevens de mogelijkheid om mondeling een zienswijze in te dienen. Van deze mogelijkheid is geen gebruik gemaakt.

Wat is de inhoud van deze nota?

In deze nota vindt u een reactie op de ontvangen zienswijzen. Voorliggende nota verschijnt tegelijkertijd met het Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2014.

Sommige inspraakreacties hebben geleid tot wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit. Waar dat het geval is, is dat in de nota aangegeven. Ook zijn deze onderdelen opgenomen in Hoofdstuk 10 Wijzigingen van de Toelichting op het Tracébesluit.

Hoe vindt u het antwoord op uw vraag?

Tijdens de inspraaktermijn van het ontwerp-tracébesluit zijn in totaal 64 zienswijzen ingediend.

Iedere inspraakreactie heeft een uniek nummer gekregen (1 t/m 64).

Vanwege het aantal schriftelijke inspraakreacties is er in deze nota niet voor gekozen om elke reactie afzonderlijk te beantwoorden. In veel brieven zijn namelijk dezelfde of nagenoeg dezelfde opmerkingen gemaakt. Deze zijn samengevoegd tot algemene zienswijzen om te voorkomen dat dezelfde vraag vele keren wordt beantwoord. De overige reacties zijn individueel behandeld. Met behulp van de unieke nummers van de inspraakreacties is bij elke zienswijze in de hoofdtekst aangegeven welke insprekers deze reactie hebben gegeven.

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van insprekers en hun zienswijze op het ontwerp-tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere. In dit overzicht kan iedere inspreker de plaats in de nota vinden waar zijn of haar reactie is beantwoord.



#### Leeswijzer

De nota sluit wat betreft structuur, thema's en terminologie zoveel mogelijk aan op het Ontwerp-Tracébesluit. Dit betekent dat deze nota een thematische indeling heeft.

In deze nota wordt het onderhavige tracébesluit Schiphol – Amsterdam - Almere (2014) aangehaald als "het tracébesluit 2014".

Het onherroepelijke tracébesluit wegbreiding Schiphol – Amsterdam – Almere van 21 maart 2011 en gewijzigd bij de onherroepelijke tracébesluiten van 14 september 2011 en 21 maart 2013, wordt in deze nota aangehaald als "het TB SAA 2011".

Het tracébesluit 2014 betreft een wijziging van het TB SAA 2011.



## 2. Wijzigen van de spoorbrug

### 2.1 Zienswijze

Insprekers 1-4-15-24-30-36-37-42-49-55-61

*Insprekers willen geen staal-betonnen boogspoorbrug maar een lage betonnen spoorbrug. In de toelichting op het ontwerp-besluit staat dat dit technisch niet mogelijk is. Insprekers zijn van mening dat het wel mogelijk is om een lage (betonnen) brug te plaatsen. Ook zonder dat het verkeer op de A1 hier last van heeft.*

Antwoord:

In hoofdstuk 2 van de Toelichting bij het tracébesluit 2014 is toegelicht waarom is gekozen voor een staal-betonnen boogbrug en niet voor een betonnen brug. Daarbij is aangegeven dat verschillende oplossingen zijn bekeken.

Het TB SAA 2011 voorzag in aanpassing van de bestaande brug. Dit TB SAA 2011 wordt juist gewijzigd omdat verlenging van de bestaande brug technisch onmogelijk is. De fundatie van het bestaande landhoofd is daarvoor te groot en de tussensteunpunten van de huidige brug zitten op de verkeerde plaats.

Er is gekeken of de bestaande betonnen brug behouden kon worden, door het bouwen van een aparte losstaande constructie in het verlengde van de bestaande brug. Daarvoor zijn twee varianten onderzocht, de zogenoemde S-variant en de KRUL-variant. Bij de weging van deze varianten moet rekening worden gehouden met de bestaande pijlers en landhoofden van de brug, waardoor beide varianten leiden tot een aanzienlijke verbreding van de A1 (met circa 12 meter) over een grote lengte (circa 1 km).

Een verbreding van de A1 over grote lengte heeft tot gevolg dat de samenvoeging van de A1/A6 op de noordbaan (richting Amsterdam) en de splitsing van de A1/A6 op de zuidbaan (richting Hilversum/Almere) opschuiven richting Amsterdam. Dit heeft grote consequenties voor vrijwel alle verbindingen in het knooppunt Muiderberg. In de KRUL-variant zijn de consequenties in het knooppunt zelfs zo groot dat een extra niveau moet worden gebouwd, dus niet twee maar drie rijbanen boven elkaar. Dit heeft bovendien nadelige gevolgen voor het geluid in Muiderberg en rond het Naardermeer.

Bijkomend probleem is dat het wegontwerp van beide varianten onveilig bleek te zijn (schuin aanrijden op pijlers met grote kans op flankaanrijdingen door uitwijken).

Tot slot werd duidelijk dat in beide varianten de verzorgingsplaatsen Honswijk en Hackelaar niet meer veilig bereikbaar konden worden gemaakt voor alle rijrichtingen. Er blijven te korte weeflengten over tussen het punt waar de A1 en de A6 samenvoegen (richting Amsterdam) en de afrit naar de verzorgingsplaats Hackelaar. Ook in de andere richting (Hilversum/Almere) blijven te korte weeflengten over tussen de toerit vanaf de verzorgingsplaats Honswijk (richting A1/A6 Hilversum/Almere en het punt waar de A1 en de A6 splitsen). Vanwege deze onveilige verkeerssituatie kunnen deze verzorgingsplaatsen niet vanuit alle richtingen benaderd worden. Hiermee



voldoen de ontwerpen niet aan het beleid van Rijkswaterstaat dat er om de circa 20 km een verzorgingsplaats moet zijn.

Tenslotte is een geheel nieuwe betonnen brug geen mogelijkheid. Een nieuwe betonnen brug kan door de vereiste overspanning van circa 253 meter niet zonder steunpunten gebouwd worden. De wegingdeling komt in die oplossing nagenoeg overeen met de varianten waarbij de bestaande brug behouden blijft en een aparte, losstaande constructie wordt bijgebouwd en heeft daarom dezelfde bezwaren.

Een staal-betonnen boogbrug kan in een keer de overspanning van circa 253 meter maken, zonder steunpunten. Doordat er geen steunpunten nodig zijn, vergt deze brug geen verbreding van de A1 en dus ook geen ingrijpende aanpassing van het knooppunt Muiderberg ten opzichte van het TB SAA 2011. De totale A1 wordt na de samenvoeging van de A1 en de A6 (richting Amsterdam) en de splitsing van de A1 en de A6 (richting Hilversum/Almere) compact onder de brug doorgeleid. De verzorgingsplaatsen Honswijck en Hackelaar blijven vanuit alle richtingen bereikbaar.

Onderdelen van de brug worden elders gefabriceerd en behoeven ter plaatse alleen te worden geassembleerd. De brug wordt daarna eerst over de snelweg gereden en in een latere fase dwars over de weg geschoven op de plaats van de spoorbaan, nadat de oude spoorbrug is gesloopt. De bouw hinder voor het weg- en spoorverkeer wordt beperkt tot enkele dagen. Ter vergelijking, een betonnen brug zou een bouw tijd hebben van 4 à 5 jaar.

De Minister heeft dan ook in alle redelijkheid voor deze oplossing kunnen kiezen.

## 2.2 Zienswijze

Inspreker 23-37-39-42-49-53-59-62

*De aanleg van de boogbrug is verspilling van overheids geld. De kosten van een dergelijke brug zijn te hoog.*

Antwoord:

Op het tracé van de A1 nabij Muiderberg kruist de weg met het spoor. Om de wegverbreding waarin het TB SAA 2011 voorziet mogelijk te maken, is het noodzakelijk dat de bestaande betonnen spoorbrug wordt vervangen door een staal-betonnen spoorbrug. Het tracébesluit 2014 voorziet daarin. De benodigde financiële middelen voor het project zijn gereserveerd op de (meerjarige) begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De kosten van de nieuwe boogbrug maken onderdeel uit van de totale aannemings som van het gehele SAA-project A1/A6.

## 2.3 Zienswijze

Inspreker 8-58

*Inspreker wil in plaats van een spoorbrug een spoortunnel.*

Antwoord:

De kosten van een spoortunnel zijn vele malen hoger dan de kosten van een brug. Bij de besluitvorming over het tracébesluit 2014 worden de kostenraming en de beschikbaarheid van financiële middelen expliciet



meegenomen. Vaststellen van het besluit is alleen mogelijk als er voldoende middelen voor handen zijn om de uitvoering van het project te kunnen garanderen. Dat is niet het geval bij de realisatie van een spoortunnel omdat de kosten daarvan te hoog zijn. Bovendien is de realisatie van een tunnel niet nodig. De spoorbrug voldoet aan alle wettelijke (milieu)eisen. De benodigde financiële middelen voor het project zijn gereserveerd op de (meerjarige) begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

#### 2.4 Zienswijze

Inspreker 8

*De onderhoudskosten van een stalen brug zijn hoger dan die van een betonnen spoorbrug.*

Antwoord:

De onderhoudskosten zijn opgenomen in de totale begroting van de staal-betonnen spoorbrug.

#### 2.5 Zienswijze

Inspreker 57

*Waarom wordt het nu pas duidelijk dat er een staal-betonnen boogspoorbrug komt in plaats van een betonnen brug.*

Antwoord:

Het tracébesluit 2014 is geen solitair besluit, het is een wijziging op het onherroepelijke Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere van 21 maart 2011 (TB SAA 2011). Dit TB SAA maakt de verbreding van de A1 bij knooppunt Muiderberg mogelijk. Dat betekent dat de spoorbrug van de Flevolijn (Weesp – Lelystad) over de A1 een grotere lengte moet overbruggen. In het TB SAA 2011 is voorzien dat dit gerealiseerd wordt door de aanpassing van de bestaande betonnen spoorbrug. Bij nadere uitwerking van het ontwerp is gebleken dat de noodzakelijke lengte van de overspanning niet met (een aanpassing van) de bestaande betonnen brug kan worden overbrugd. Dat kan wel met een nieuwe staal-betonnen boogbrug.

Verder wordt verwezen naar het antwoord op zienswijze 2.1.

#### 2.6 Zienswijze

Inspreker 63

*Naar de mening van inspreker is de enige en meest afdoende oplossing om de locatie van de nieuwe spoorbrug te veranderen naar een meer oostelijke ligging, in ieder geval niet op 200 meter afstand van onze woningen aan de Hakkelaarsbrug vandaan.*

Antwoord:

De plaats van de spoorbrug wordt bepaald door de ligging van het spoor. Het verplaatsen van het spoor is niet aan de orde en niet nodig. De spoorbrug voldoet aan alle wettelijke (milieu)eisen.



## 2.7 Zienswijze

Inspreker 61

*Er is in het besluit niet voldoende gemotiveerd waarom een betonnen brug niet mogelijk is.*

Antwoord:

Verwezen wordt naar het antwoord op zienswijze 2.1.

## 2.8 Zienswijze

Inspreker 59-61

*Er zijn geen alternatieven onderzocht voor de staal-betonnen boogbrug. Deze alternatieven waren wellicht minder belastend geweest voor de woningen in Hakkelaarsbrug.*

Antwoord:

Er zijn verschillende alternatieven onderzocht voor de staal-betonnen boogbrug. De alternatieven bleken niet tot een veilig wegontwerp te leiden, enorme consequenties te hebben voor het knooppunt Muiderberg en de verzorgingsplaatsen Hackelaar en Honswijck deels onbereikbaar te maken. Verwezen wordt verder naar het antwoord op zienswijze 2.1.

## 2.9 Zienswijze

Inspreker 61

*Een andere situering van de verzorgingsplaatsen had het wellicht wel mogelijk gemaakt om een betonnen brug te kunnen realiseren.*

Antwoord:

Er was geen ruimte om de verzorgingsplaatsen zodanig te situeren dat voldoende lange weeflengten konden worden gerealiseerd. Tussen de toerit verzorgingsplaats Honswijck en splitsingspunt van de A1 en de A6 (richting Hilversum/Almere) blijkt bij een betonnen brug 750 meter weeflengte beschikbaar te zijn terwijl 900 meter nodig is voor een veilige verkeerssituatie. Tussen de verzorgingsplaats Hackelaar en het samenvoegingspunt van de A1 en de A6 (richting Amsterdam) is bij een betonnen brug maar 350 meter beschikbaar en dus 550 meter te kort.

## 2.10 Zienswijze

Inspreker 59

*Waarom worden tegengestelde rijbanen met een middenberm van elkaar gescheiden? Er had een steunpunt in deze middenberm kunnen staan. Als er gekozen was voor een stalen brug met een steunpunt, dan had de brug niet zo hoog geworden.*

Antwoord:

Een betonnen brug zou gezien de overspanning die gerealiseerd moet worden van circa 253 niet genoeg hebben aan één steunpunt in de middenberm. De overspanningen tussen de landhoofden en het steunpunt zouden daarmee te groot worden. Voor een betonnen overspanning zijn minimaal vier steunpunten nodig waarvan twee op de rijbanen van de A1. Om de weg hier omheen te leiden komt men op ongeveer dezelfde wegconfiguratie – en





daarmee dezelfde problemen – als bij de varianten waarbij de bestaande betonnen brug behouden blijft en een aparte, losstaande constructie wordt bijgebouwd.



### 3. Geluid

#### 3.1 Zienswijze

Insprekers 1-2-3-4-5-6-7-8-10-11-13-14-16-17-18-19-20-21-22-24-25-29-30-31-32-33-34-35-37-38-39-40-41-42-43-44-45-46-47-48-49-50-51-52-53-54-55-56-57-59-61-62-63

*Insprekers vinden dat de staal-betonnen spoorbrug te veel geluid veroorzaakt. Zij verzoeken om maatregelen te nemen om het geluid te weren.*

Antwoord:

In het Akoestisch Onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit 2014 zijn de geluidseffecten van de realisatie van de nieuwe spoorbrug op de omgeving onderzocht. Uit dat onderzoek bleek dat de bouw van twee geluidschermen langs het spoor doelmatig was. Met die schermen kan worden voldaan aan de eisen van de Wet milieubeheer. Naar aanleiding van de zienswijzen is een extra absorberend geluidscherm langs de busbaan/A1 in het tracébesluit 2014 toegevoegd. Dit scherm is niet vereist uit een oogpunt van de Wet milieubeheer. Besloten is om het scherm toch te plaatsen omdat het voor een groot aantal geluidgevoelige objecten op deze locatie Hakkelaarsbrug een groot positief effect heeft op de geluidbelasting vanwege dit project. Het geluidscherm wordt geplaatst langs de naast de A1 gelegen busbaan en heeft een hoogte van ca. 10 meter. Het scherm heeft een lengte van 230 meter, waarvan het de laatste 40 meter aflopend is. Dit betekent dat waar het scherm alleen nog langs de busbaan loopt, het in hoogte wordt afgebouwd. Het scherm sluit aan op het 2 meter hoge geluidscherm dat als doelmatige maatregel geplaatst wordt langs het spoor aan de noordzijde van km 4,15 tot 4,60. Omdat het 2 meter hoge geluidscherm op het talud van het spoor staat heeft het nieuwe scherm een hoogte van 10,0m ten opzichte van NAP, en eveneens ca. 10 meter ten opzichte van het maaiveld bij de A1. Het scherm sluit daarmee tevens in hoogte aan op het 2 meter hoge geluidscherm. Langs de A1 loopt dit scherm van ca. km 14,73 – km 14,90.

Met het pakket aan geluidmaatregelen in het tracébesluit 2014 wordt de wettelijke toetswaarde voor de woningen van deze insprekers in Hakkelaarsbrug niet meer overschreden. Bij slechts 1 woning in Hakkelaarsbrug wordt de toetswaarde overschreden, met slechts 1 dB, op de tweede verdieping van de woning. De geluidbelasting blijft hier met 56,02 dB ver onder de maximumwaarde van 70 dB.

#### 3.2 Zienswijze

Insprekers 2-3-14-24-39-41-42-49-53-55-57-59-62

*Insprekers vragen of de nieuwe stalen spoorbrug als bron van het geluid wordt gezien. En waarom er geen maatregelen aan deze bron worden getroffen om het geluid te verminderen.*

Antwoord:

Het spoor en de spoorbrug worden beschouwd als een bron van het geluid. Aan de spoorbrug zijn wel maatregelen getroffen om het geluid bij de bron te bestrijden. De brug wordt niet geheel in staal uitgevoerd, maar in staal-beton. Daarnaast wordt een afschermende rand aangebracht. Tot slot worden ballast



en ballastmatten aangebracht. Hiermee is de geluidsproductie van de staal-betonnen spoorbrug gelijk aan de geluidproductie van de aarden baan (de staal-betonnen spoorbrug heeft een brugtoeslag van 0 dB). De brugtoeslag van deze staal-betonnen brug is dus 0 dB(A), waar een stille stalen brug een brugtoeslag heeft van 4 dB(A).

### 3.3 Zienswijze

Inspreker 61

*Volgens inspreker doet het ontwerp-tracébesluit 2014 voorkomen alsof het gaat om een solitair Tracébesluit dat uitsluitend betrekking heeft op geluidhinder van een spoorweg. In het besluit is slechts getoetst aan de normen van spoor. Omdat het hier een Tracébesluit van de weg betreft, had getoetst moeten worden aan de weg normen.*

Antwoord:

Het tracébesluit 2014 is geen solitair besluit, het is een wijziging op het onherroepelijke Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere van 21 maart 2011 (TB SAA 2011). Dit TB SAA maakt de verbreding van de A1 bij knooppunt Muiderberg mogelijk. Dat betekent dat de spoorbrug van de Flevolijn (Weesp – Lelystad) over de A1 een grotere lengte moet overbruggen. In het TB SAA 2011 is voorzien dat dit gerealiseerd wordt door de aanpassing van de bestaande betonnen spoorbrug. Bij nadere uitwerking van het ontwerp is gebleken dat de noodzakelijke lengte van de overspanning niet met (een aanpassing van) de bestaande betonnen brug kan worden overbrugd. Dat kan wel met een nieuwe staal-betonnen boogbrug. Met dit tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2014) wordt het TB SAA 2011 gewijzigd, zodat een staal-betonnen boogbrug gerealiseerd kan worden. Het tracébesluit 2014 leidt door het vervangen van de spoorbrug tot een andere geluidbelasting door spoorgeluid. Het akoestisch onderzoek voor het onderdeel spoor is uitgevoerd met de geluidregelgeving voor spoor. Het tracébesluit 2014 wijzigt niet de weg, daarom zijn er geen nieuwe geluidberekeningen voor de weg gemaakt. De koppeling tussen weg (die niet wijzigt in dit Tracébesluit 2014) en het spoor (dat wel wijzigt in dit Tracébesluit 2014) is gemaakt in de cumulatieberekeningen.

### 3.4 Zienswijze

Inspreker 2-4-18-24-41-42-47-49

*Insprekers willen graag geluidsmetingen, niet gebaseerd op rekenmodellen. Doordat de feitelijke situatie afhankelijk is van o.a. windrichting en kracht van de wind hebben insprekers geen vertrouwen in modellen.*

Antwoord:

Wettelijk is voorgeschreven dat het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012" moet worden gebruikt om de geluidsbelasting te bepalen. De geluidberekeningen zijn overeenkomstig dit voorschrift uitgevoerd.

De geluidniveaus zijn bepaald met berekeningen en niet met metingen. Daarvoor zijn de volgende redenen:

- De Wet milieubeheer schrijft voor dat de geluidbelasting ná de voorgenomen aanpassing van de spoorweg en met de toekomstige treinintensiteiten bepaald moet worden. Dat is in 2020. Deze



geluidbelasting is enkel met berekeningen te voorspellen. Deze situatie is immers nog niet gerealiseerd.

- De Wet milieubeheer schrijft verder voor dat de te beoordelen geluidsniveaus:
  - betrekking hebben op jaargemiddelde treinintensiteiten;
  - gemiddeld zijn over het hele etmaal, waarbij voor de avond en de nacht een straftoeslag wordt meegenomen;
  - enkel betrekking hebben op het geluid van het verkeer op de te wijzigen spoorweg. Het geluid door andere geluidsbronnen zoals wegverkeer, industrie, luchtvaart en overige geluidsbronnen zoals bijvoorbeeld ruisende wind of blaffende honden, dient buiten beschouwing gelaten te worden.

Het direct meten van het geluid is daardoor zelfs voor de huidige situatie niet mogelijk. Om uit metingen het geluidsniveau te bepalen, dat nodig is voor toetsing aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder, is daarom altijd een rekenslag nodig.

De gebruikte rekenmethode is gebaseerd op de theoretische kennis over geluid en aangevuld met en geïkkt aan een zeer grote hoeveelheid metingen die in opdracht van het Ministerie van VROM (nu Infrastructuur en Milieu) jaarlijks zijn uitgevoerd langs het spoor en de (rijks)wegen. In 2012 is het Reken- en meetvoorschrift geluid gewijzigd, waarvoor eveneens aparte meetsessies zijn gedaan. Uit de metingen blijkt dat voor geluid door spoor- en wegverkeer, tot op afstanden die relevant zijn voor dit onderzoek, berekeningen en metingen goed overeen komen. De windrichting is inderdaad van invloed op het geluidsniveau en het rekenmodel houdt hier rekening mee. Een lokale ijking is daarom niet nodig of vereist. Zie ook het antwoord op zienswijze 3.7.

### 3.5 Zienswijze

Inspreker 18-22

*Insprekers willen dat er geluidsschermen komen vanaf de Hollandse brug, kant van Almere, op de brug, tot oprit A1, waar de schermen van Muiden beginnen om zo het geluid van de weg te weren.*

Antwoord:

Het tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere 2014 waarop inspraak in de periode 12 juni tot en met 23 juli 2014 mogelijk was, betreft een wijziging van het onherroepelijke TB SAA voor een beperkt onderdeel, namelijk het gebied rond de spoorbrug over de A1 bij het knooppunt Muiderberg. De maatregelen die insprekers voorstellen, vallen niet in het gebied dat door het tracébesluit van 2014 wordt gedekt, maar in het gebied van het reeds onherroepelijke TB SAA. Dit valt niet binnen dit tracébesluit 2014.



### 3.6 Zienswijze

Inspreker 1-24-30-33-34-36-39-41-42-47-49-50-51-52-53-57-63  
*Insprekers willen ook met grote regelmaat buiten hun woning kunnen verblijven, als er buiten veel geluidsoverlast is dan is dat niet prettig. Het binnenwaardeonderzoek moet nu plaats vinden in plaats van na het onherroepelijk tracébesluit.*

Antwoord:

In het akoestisch onderzoek wordt in eerste instantie het geluidsniveau getoetst aan de buitenzijde van de woning. De wettelijke geluidnormen zijn daarop afgestemd. Daarbij is de geluidsbelasting het hoogste geluidsniveau op de verschillende gevelzijden en gevelhoogtes bij een woning. In het algemeen is dit de gevel op de bovenste etage. Het geluidsniveau op de begane grond, en daarmee in de tuin, is doorgaans lager zijn de gerapporteerde geluidbelasting. Met het pakket aan geluidmaatregelen in het tracébesluit 2014 wordt de wettelijke toetswaarde voor vrijwel alle woningen van deze insprekers in Hakkelaarsbrug niet meer overschreden. Bij slechts 1 woning in Hakkelaarsbrug wordt de toetswaarde overschreden, met slechts 1 dB. De geluidbelasting blijft hier met 56,02 dB ver onder de maximumgrenswaarde van 70 dB.

Als het geluidsniveau aan de buitenzijde van de woning niet kan voldoen aan de toetswaarde, wordt een aanvullend geluidonderzoek uitgevoerd over de binnenwaarde. De vereiste geluidreductie van de gevel om te kunnen voldoen aan de binnenwaarde wordt bepaald door de uitgangspunten en geluidreducerende maatregelen uit het TB. Daarom vindt dit binnenwaarde onderzoek plaats na het onherroepelijk worden van het TB.

### 3.7 Zienswijze

Inspreker 24-30

*Wat gebeurt er als de geluidsoverlast erger wordt dan in het akoestisch onderzoek wordt berekend?*

Antwoord:

In artikel 5 van het tracébesluit 2014 is bepaald dat een opleveringstoets uitgevoerd wordt voor het aspect geluid en het aspect trillingen. De opleveringstoets dient ertoe te controleren dat ook (direct) na uitvoering van het tracébesluit 2014 aan de geldende milieunormen wordt voldaan. Tegelijk met de eerstvolgende halfjaarlijkse voortgangsrapportage voor alle lopende wegenprojecten worden de onderzoeksresultaten van de opleveringstoets aan de Tweede Kamer en de betrokken bestuursorganen gecommuniceerd.

Daarnaast worden de geluidproductieplafonds (GPP's) in dit tracébesluit 2014 gewijzigd. ProRail is verplicht deze GPP's na te leven, door jaarlijks te toetsen of deze GPP's niet overschreden (dreigen te) worden. Deze naleving wordt in een publiek toegankelijk verslag gerapporteerd. In het geval van een (dreigende) overschrijding, moet ProRail een nieuw akoestisch onderzoek uitvoeren om aanvullende maatregelen af te wegen om deze overschrijdingen te voorkomen.



### 3.8 Zienswijze

Inspreker 53-62

*Insprekers stellen dat zij zich verdiept hebben in het TB SAA 2011, en dat zij daar uit konden opmaken dat ze kunnen rekenen op een geluidbelasting van 48dB.*

Antwoord:

Insprekers wonen aan de Googweg 22 respectievelijk de Zuidpolderweg 10. In bijlage 3 van het onherroepelijke TB SAA 2011 staat per woning de vastgestelde hogere waarde vermeld. Voor de woning Googweg 22 is een hogere waarde van (maximaal) 57 dB vastgesteld. Voor Zuidpolderweg 10 is een hogere waarde van (maximaal) 59 dB vastgesteld. Insprekers kunnen hiermee niet rekenen op een geluidbelasting van 48 dB.

### 3.9 Zienswijze

Inspreker 33

*Op de A1 wordt als geluidmaatregel ZOAB aangelegd. ZOAB is onderhevig aan slijtage en zal naar verloop van tijd niet meer voldoende geluid dempen, waardoor het geluid boven de norm uit zal komen.*

Antwoord:

De verbreding van de A1/A6, en daarmee de geluidwerende voorzieningen die daarvoor worden aangebracht, zijn opgenomen in de Tracébesluiten Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere van 21 maart 2011 en 21 maart 2013 (TB SAA), die onherroepelijk zijn en waarover u niet meer kunt inspreken.

Ten overvloede wordt nog het volgende opgemerkt. Rijkswaterstaat legt standaard enkellaags ZOAB aan op snelwegen. Bij geluidknelpunten kan tweelaags ZOAB worden aangelegd als geluidsreducerende maatregel.

Tweelaags ZOAB wordt toegepast op vrijwel alle rijbanen van de snelwegen rondom Hakkelaarsbrug.

Het is correct dat de kwaliteit van tweelaags ZOAB na verloop van tijd sneller achteruit gaat dan van enkellaags ZOAB. Tweelaags ZOAB wordt daarom eerder vervangen dan enkellaags ZOAB, waardoor ook naar de toekomst toe voor geluidreductie gezorgd wordt.

### 3.10 Zienswijze

Inspreker 39-61-63

*Insprekers maken zich zorgen of de woning wel voldoende geïsoleerd zal worden, om zo binnen in de woning een goed geluidniveau te hebben.*

Antwoord:

Na het onherroepelijk worden van het tracébesluit 2014 wordt een onderzoek uitgevoerd naar de vereiste isolatie van de woningen, de 7 woningen die hiervoor in aanmerking komen staan in bijlage 5 van de toelichting op het tracébesluit 2014. Hierbij worden de eisen uit de Wet milieubeheer in acht genomen. De bewoners van woningen waarbij niet kan worden voldaan aan de geluidnorm aan de buitenzijde van de woning, krijgen een aanbod voor een gevelisolatiepakket waarmee voldaan kan worden aan de wettelijke binnenwaarde.

De woningen van deze insprekers staan niet op de lijst voor een onderzoek



omdat ten aanzien van deze woningen voldaan wordt aan de wettelijke toetswaarde.

### 3.11 Zienswijze

Inspreker 61

*De geluidsisolatie van het binnenniveau van het TB SAA 2011 is nog niet afgerond*

Antwoord:

Het klopt dat die nog niet afgerond is. Dit moet afgerond zijn tegelijk met, of direct navolgend aan de in gebruik name van de gewijzigde weg. Dit staat gepland voor 2020.

### 3.12 Zienswijze

Inspreker 41-47-57-61-63

*Insprekers maken zich ernstige zorgen over de werkelijke overlast van het cumulatief geluid van snelweg, busbaan, trein en vliegverkeer. De juistheid van de tabel, bijlage 1 bij het ontwerp- tracébesluit wordt bestreden. Er lijkt naar de maximumnorm van 70 dB voor cumulatie toegerekend te zijn.*

Antwoord:

Met het pakket aan maatregelen blijft de geluidbelasting vanwege het railverkeer bij bijna alle woningen in de omgeving onder de toetswaarde. Voor de 7 woningen waar de toetswaarde wordt overschreden is, conform de Wet milieubeheer, onderzocht of de geluidbelasting door cumulatie met andere relevante bronnen aanvaardbaar blijft. De berekeningen zijn allen uitgevoerd volgens het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Er is daarbij rekening gehouden met de geprognosticeerde toekomstige verkeersintensiteiten van het wegverkeer op de snelwegen, de busbaan, de lokale wegen en het vliegverkeer. Van luchtvaart zijn de wettelijke geluidcontouren van Schiphol gebruikt. Voor zover woningen binnen de 50 dB contour van Schiphol liggen, is het geluid van luchtvaart meegenomen. Het gecumuleerde geluidsniveau is vergeleken met het wettelijke maximale geluidsniveau dat toelaatbaar is vanwege alleen railverkeer. Bij geen van de woningen in het plangebied is het gecumuleerde geluidsniveau hoger dan de wettelijke maximale waarde voor alleen railverkeer van 70 dB (A) (zie par. 5.8 van het Akoestisch Onderzoek).

Er is daarmee bij geen enkele woning sprake van een wettelijk onaanvaardbaar geluidniveau.

In bijlage 1 bij het ontwerp-tracébesluit 2014 zijn de referentiepunten opgenomen waarvoor de in de bijlage genoemde gewijzigde geluidproductieplafonds worden vastgesteld. De geluidproductieplafonds worden bepaald op referentiepunten die op 50 meter van het spoor liggen. Voor geluidproductieplafonds zijn geen maximale waarden in de wet opgenomen.



### 3.13 Zienswijze

Inspreker 61

*De juistheid van de tabel, bijlage 1 bij het ontwerp-tracébesluit wordt bestreden. Er lijkt naar de maximumnorm van 70 dB voor cumulatie toegerekend te zijn.*

Antwoord:

Zie het antwoord onder 3.12.

### 3.14 Zienswijze

Inspreker 15-41-53-61-62

*Er zijn nog niet veel van dergelijke bruggen geplaatst in Nederland. Hierdoor kunnen er geen waterdichte voorspellingen worden gedaan over de werkelijke geluidsoverlast.*

Antwoord:

In het contract dat Rijkswaterstaat met de aannemer heeft gesloten, is een verplichting opgenomen dat de brug een 0 dB(A) toeslag heeft. Dat betekent dat de brug dezelfde geluidproductie heeft als de aarden baan.

Na oplevering van de nieuwe brug is echter een verplichting opgenomen om met metingen en berekeningen te controleren of daadwerkelijk aan de eis van een brugtoeslag van 0 dB(A) wordt voldaan. Mocht dat onverhoopt niet zo zijn dan moet de aannemer extra maatregelen aan de brug nemen om te kunnen voldoen aan de eis.

Zie verder het antwoord bij zienswijze 3.30.

### 3.15 Zienswijze

Inspreker 48

*Inspreker is van mening dat er erg veel invullingsruimte genomen in het plan. bv "de boog van de brug wordt 55 tot 60 meter hoog". Inspreker hoopt dat de hinder die wij ondervinden preciezer wordt onderzocht.*

Antwoord:

De onderzoeken zijn gebaseerd op de juiste gegevens. In het akoestisch onderzoek wordt het geluid van de trein die over het spoor rijdt onderzocht. De hoogte van het spoor staat precies vast in het akoestisch onderzoek. De trein rijdt niet over de boog van de brug heen. De aangegeven hoogte van de boog van de brug is relevant voor de landschappelijke inpassing. Om dit effect te bepalen zijn de genoemde maten voldoende nauwkeurig.

### 3.16 Zienswijze

Inspreker 49

*Inspreker wil geluidschermen op de spoorbrug en niet langs de weg vanwege de schaduwwerking op zijn grasland.*

Antwoord:

Een scherm op de brug plaatsen is veel ingrijpender en duurder dan langs de weg. Het draagvermogen van de brug moet hiervoor aanzienlijk vergroot worden en de kosten daarvan zijn erg hoog.

Ten behoeve van het zoveel mogelijk beperken van de impact van de grote





boogconstructie op de omgeving is deze zo rank en slank mogelijk gedimensioneerd en heeft een lichte, witgrijze kleur. Hierdoor zal de boogconstructie visueel zoveel mogelijk wegvallen tegen hemelkoepel. Met geluidschermen wordt de brug veel minder rank en slank. Om bovenstaande redenen is niet gekozen voor een geluidscherm op de spoorbrug.

### 3.17 Zienswijze

Inspreker 60

*Inspreker verwacht dat met het tracébesluit binnen de wettelijke normen wordt gebleven, daar waar het gaat om geluidoverlast van snelwegen, spoor en vliegverkeer.*

Antwoord:

Het tracébesluit 2014 voldoet aan alle wettelijke normen.

### 3.18 Zienswijze

Inspreker 63

*Het RIVM kwalificeert de geluidkwaliteit in de leefomgeving van Hakkelaarsbrug als 'slecht' (Lden in dBA: 61-65, bron: geluid.rivm.nl). Door de spoorbrug zal het dus MAXIMAAL slecht zijn. Dit vindt inspreker een onacceptabel effect van de plannen.*

Antwoord:

Bij het geluidonderzoek is getoetst aan de wettelijke eisen uit de Wet milieubeheer. In deze wet is voor railgeluid een voorkeurswaarde van 55 dB(A) (tenzij de huidige geluidbelasting al hoger is) en een maximumwaarde van 70 dB(A) vastgelegd. Met het plaatsen van het scherm van 10 meter langs de A1 (zie zienswijze 3.1) wordt de wettelijke toetswaarde voor bijna alle woningen in Hakkelaarsbrug niet meer overschreden. Bij slechts 1 woning in Hakkelaarsbrug wordt de toetswaarde overschreden, met slechts 1 dB. De geluidbelasting blijft ook hier, met 56 dB, ver onder de maximumgrenswaarde van 70 dB (A).

Tevens is onderzocht wat het gecumuleerde geluidsniveau is. Het gecumuleerde geluidsniveau is lager dan het maximale geluidsniveau dat geldt voor alleen het railverkeersgeluid. Daarmee is het gecumuleerde geluidsniveau bij de woningen in Hakkelaarsbrug niet onaanvaardbaar hoog.

### 3.19 Zienswijze

Inspreker 63

*Er wordt in het akoestisch onderzoek geen rekening gehouden met woningen waarin mensen thuis werken. Een aantal woningen is tevens werkplek, bijvoorbeeld kantoor aan huis.*

Antwoord:

Woningen zijn geluidgevoelige objecten. In het akoestisch onderzoek wordt daarom rekening gehouden met alle woningen. Als mensen hun woning gebruiken als werkplek, dan geniet deze woning dezelfde status als een andere woning. Voor niet-geluidgevoelige bestemmingen, zoals kantoren, gelden geen vastgestelde geluideisen, maar deze zijn wel in het akoestisch onderzoek



meegenomen in Bijlage B in de tabel met niet-geluidgevoelige bestemmingen. Daarbij wordt beoordeeld of er in de toekomst geen onaanvaardbare geluidssituatie ontstaat. Er is ook ter plaatse van de niet-geluidgevoelige bestemmingen geen sprake van een onaanvaardbare toename van het geluid.

### 3.20 Zienswijze

#### Inspreker 63

*Voor alle woningen in Hakkelaarsbrug moet uitgegaan worden van de geluidsnormen voor wegen en niet voor spoorwegen omdat het hier een tracébesluit voor de wijziging van wegen betreft. Uitgangspunt is dat bij een wijziging van één of meer geluidproductieplafonds artikel 11.30 lid 3 Wet milieubeheer (Wm) van toepassing is en niet 11.2 lid 1 Wm.*

*Er blijkt ook niet dat gebruik gemaakt is van artikel 11.30 lid 5 Wm.*

Antwoord:

Het akoestisch onderzoek voor het onderdeel spoor is uitgevoerd met de geluidregelgeving voor spoor. Het tracébesluit 2014 wijzigt namelijk het spoor en niet de weg. Het geluid dat beoordeeld wordt, is het geluid van railverkeer. Daarom zijn de geluidnormen voor railverkeer van toepassing en niet van wegverkeer.

Zowel artikel 11.30 als artikel 11.2 zijn van toepassing op dit TB. Artikel 11.30 regelt in lid 2 dat bij een wijziging van de geluidproductieplafonds de geluidsbelasting bij een geluidsgevoelig object vanwege de spoorweg niet hoger mag worden dan de toetswaarde. De toetswaarde is de geluidsbelasting die de betrokken geluidsgevoelige objecten vanwege die spoorweg ondervinden bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond. In lid 3 staat dat een geluidsbelasting van 55 dB (de voorkeurswaarde) altijd is toegestaan.

In lid 4 en lid 6 wordt vervolgens aangegeven dat een toename van de geluidsbelasting tot boven de toetswaarde bij de geluidsgevoelige objecten wel mag plaatsvinden als geluidreducerende maatregelen niet doelmatig zijn.

Daarbij mag echter de maximale waarde uit artikel 11.2 (70 dB voor spoorwegen) niet wordt overschreden.

Het tracébesluit 2014 voldoet aan die bepaling. In Bijlage B van het akoestisch onderzoek blijkt dat er geen woningen zijn waarbij de geluidbelasting hoger is dan 70 dB.

Artikel 11.30 lid 5 geeft een extra mogelijkheid om hogere geluidbelastingen bij geluidgevoelige objecten toe te staan dan de toetswaarde, namelijk als er vanwege andere geluidbronnen ook geluidniveaus boven de voorkeurswaarde optreden. Van dit artikel is, ten gunste van bewoners, geen gebruik gemaakt.

### 3.21 Zienswijze

#### Inspreker 61

*De verdiepte ligging van de busbaan is niet meegenomen in het akoestisch onderzoek.*

Antwoord:

In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de toekomstige ligging van de snelweg en de busbaan. Voor de referentiesituatie (de huidige situatie in 2007 voor spoor en 2010 voor wegverkeer) is de huidige ligging gebruikt.



### 3.22 Zienswijze

Inspreker 61

*De berekening van het aantal reductiepunten en maatregelpunten klopt niet.*

Antwoord:

De reductiepunten en de maatregelpunten zijn bepaald volgens de wettelijk voorgeschreven methode en kloppen daarmee wel. In Bijlage A van het akoestisch onderzoek is de systematiek van de reductiepunten en de maatregelpunten toegelicht.

### 3.23 Zienswijze

Inspreker 61

*De woning aan de Goog 2 wordt in het akoestisch onderzoek in bijlage B aangemerkt als niet geluidgevoelig en in bijlage C als wel geluidgevoelig, dat klopt niet.*

Antwoord:

In de Basisregistraties adressen en gebouwen (BAG) is voor elk adres een functie opgenomen. Het is mogelijk dat er meerdere functies per adres bestaan. Op de Goog 2 is er zowel een "woonfunctie" als een "industriefunctie" aanwezig. Bijlage B bestaat uit twee series met tabellen. De eerste serie geeft per gemeente de geluidbelastingen van de geluidgevoelige objecten. In de tweede serie staan de geluidbelastingen van de niet-geluidgevoelige objecten. In Bijlage B is De Goog 2 daarom zowel in de tabellen met geluidgevoelige objecten opgenomen (in de tabel opgenomen als bestemmingstype 1: woning) als in de tabellen met niet-geluidgevoelige bestemmingen (bestemmingstype 54: industrie). In Bijlage C staan alleen de geluidbelastingen van woningen met een overschrijding van de toetswaarde. Dat kunnen alleen geluidgevoelige objecten zijn, omdat er voor niet-geluidgevoelige objecten geen toetswaarde in de wet is opgenomen. De Goog 2 wordt daarom in Bijlage C slechts een keer genoemd.

### 3.24 Zienswijze

Inspreker 61

*Gezien de specifieke en unieke situatie van Hakkelaarsbrug hadden meer geluidmaatregelen doelmatig geweest. Bij het wijzigen van het geluidproductieplafond mag het geluid niet hoger zijn dan de geldende toetswaarde.*

Antwoord:

Uit artikel 11.30, lid 4 en 6 van de Wet milieubeheer volgt dat een hogere geluidbelasting dan de toetswaarde bij geluidgevoelige objecten mag plaatsvinden als geluidreducerende maatregelen niet doelmatig zijn. Daarbij geldt als maximum voor railgeluid 70 dB. Met de geluidmaatregelen in het ontwerp-tracébesluit 2014 werd aan deze wettelijke eisen voldaan. Naar aanleiding van de zienswijzen is een extra absorberend geluidsscherm langs de busbaan/A1 in het tracébesluit 2014 toegevoegd. Dit scherm is niet vereist uit een oogpunt van de Wet milieubeheer. Besloten is om het scherm toch te plaatsen omdat het voor een groot aantal geluidgevoelige objecten een groot



positief effect heeft op de geluidbelasting.

Met het pakket aan geluidmaatregelen in het tracébesluit 2014 wordt de wettelijke toetswaarde voor bijna alle woningen in Hakkelaarsbrug niet meer overschreden. Bij slechts 1 woning in Hakkelaarsbrug wordt de toetswaarde overschreden, met slechts 1 dB. De geluidbelasting blijft hier ver onder de maximumgrenswaarde.

### 3.25 Zienswijze

Inspreker 61

*Omdat de geluidsmetingen van het TB SAA 2011 nog niet zijn afgerond is de definitieve verslechtering ten aanzien van geluid nog niet vastgesteld. Het onderhavige tracébesluit 2014 wordt daarmee gebaseerd op cijfers die niet definitief zijn.*

Antwoord:

Het Akoestisch Onderzoek voor het tracébesluit 2014 is niet gebaseerd op metingen maar op berekeningen van de geluidbelasting. Dat kan ook niet anders, omdat het gaat om geluidbelasting die zich in de toekomst voordoet. Dit is in overeenstemming met het Reken- en meetvoorschrift geluid. In bijlage A van het Akoestisch Onderzoek is nader toegelicht waarom wordt uitgegaan van berekeningen en niet van metingen.

Zie ook het antwoord op zienswijze 3.4.

### 3.26 Zienswijze

Inspreker 59

*In het ontwerp-tracébesluit 2014 wordt 2,3 mln euro uitgetrokken voor geluidmaatregelen. Hiervan komt 1,76 mln euro ten goede aan Hakkelaarsbrug, 0,78 mln euro wordt niet besteedt. Daarnaast wordt het bedrag ondoelmatig ingezet. In ieder geval niet aan het weren van het geluid aan de nieuwe spoorbrug.*

Antwoord:

Er is gekozen om een staal-betonnen spoorbrug te bouwen, in plaats van een stalen spoorbrug. De geluidreductie van de staal-betonnen spoorbrug ten opzichte van een stalen spoorbrug is 4 dB. De meerkosten van de staal-betonnen spoorbrug ten opzichte van de stalen spoorbrug zijn, ten gunste van de omwonenden, niet verwerkt in maatregelpunten.

De reductiepunten zijn bepaald op basis van een stalen brug. Omdat de stalen brug meer geluid maakt dan de staal-betonnen brug, zijn er meer reductiepunten beschikbaar om in te zetten voor geluidmaatregelen.

Vervolgens zijn in het ontwerp-tracébesluit 2014 deze reductiepunten voor een groot deel ingezet om het geluidsniveau extra te reduceren door schermen op te nemen langs de aarden baan.

In het ontwerp-tracébesluit 2014 is daarna onderzocht welke extra maatregelen nog mogelijk zijn binnen het nog resterende budget van beschikbare reductiepunten en welke extra geluidreductie deze geven. Daaruit volgt dat de extra geluidreductie van deze extra maatregelen zeer gering is en niet opweegt tegen de extra kosten. Dit is conform het wettelijke geldende doelmatigheidscriterium, waarin is voorgeschreven dat niet alle reductiepunten ingezet moeten worden als de extra maatregelen nauwelijks extra



geluidreductie geven. Dit wettelijk kader is in het ontwerp-tracébesluit 2014 daarmee gevolgd.

Overigens wordt in het tracébesluit 2014, naar aanleiding van de zienswijzen, een bovendoelmatig scherm gerealiseerd ten behoeve van de woningen in Hakkelaarsbrug.

### 3.27 Zienswijze

Inspreker 59

*Hoe maakt het systeem van reductiepunten en maatregelpunten deel uit van het Doelmatigheids criterium?*

Antwoord:

Het doelmatigheids criterium en het systeem van maatregelpunten en reductiepunten wordt uitgelegd in Bijlage A van het akoestisch onderzoek bij het TB.

### 3.28 Zienswijze

Inspreker 59

*Prevaleert financiële doelmatigheid boven landschappelijke aanvaardbaarheid? Met welke overheidsbepaling heeft RWS de doelmatigheid vastgesteld?*

Antwoord:

De doelmatigheid van de maatregelen is bepaald op basis van de regelgeving in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 11), de Regeling geluid milieubeheer en het Besluit geluid milieubeheer. In Bijlage A van het akoestisch onderzoek is deze regelgeving toegelicht.

Bij de doelmatigheidsafweging wordt in de eerste plaats alleen onderzocht welke maatregelen financieel doelmatig zijn. Nadat deze maatregelen zijn bepaald, wordt beoordeeld of deze maatregelen stuiten op bezwaren van landschappelijke inpassing. In dit tracébesluit 2014 zijn er geen financieel doelmatige maatregelen afgevallen of gewijzigd op grond van landschappelijke inpassing.

### 3.29 Zienswijze

Inspreker 59

*Gaat op de plaats waar de geluidsschermen zijn voorzien (dwz het aarden spoorwegtalud) de geluidsproductie omhoog ten gevolge van de nieuwe stalen spoorbrug? Zo ja, wilt u daar een verklaring voor geven?*

Antwoord:

De toename van het geluid ten opzichte van de huidige situatie (2007) komt enerzijds door de nieuwe spoorbrug en anderzijds vanwege de groei van het aantal treinen. Het geluid in de omgeving van het spoor is een optelling van het geluid van treinverkeer op de brug en op de aardenbaan. Door extra maatregelen aan te brengen op de aardenbaan wordt het omgevingsgeluid toch verminderd.



### 3.30 Zienswijze

Inspreker 59

*Op welke wijze is het gedeelte van de berekeningen wat de nieuwe stalen spoorbrug betreft getoetst met metingen? Is in de berekeningen meegenomen dat de boog en tuien van de brug (bij storm) geluid produceren? Kan gegarandeerd worden dat wind geen enkel geluidseffect heeft op de boog en tuien van de brug?*

Antwoord:

De berekeningen zijn geverifieerd door middel van geluidmetingen aan de bestaande vergelijkbare brug over de IJssel te Zwolle. De berekeningen van de geluidafstraling van de nieuwe brug zijn gebaseerd op deze verificatie. In rapport VC 1118-2-RA-004 van 7 maart 2014 zijn de resultaten van de metingen en berekeningen opgenomen. Aan de nieuwe brug worden na realisatie geluidmetingen en berekeningen worden verricht om te controleren of hij aan de eigenschappen voldoet waar in het Akoestisch Onderzoek van uit is gegaan.

In de berekeningen zijn geen effecten van de geluidproductie van de boog en tuien van de brug bij storm meegenomen. Van een dergelijke geluidproductie door bruggen zijn ons geen hindersituaties bekend, terwijl in Nederland een groot aantal boogbruggen zijn gerealiseerd. Uiteraard zal er bij storm een geluidseffect optreden ter plaatse van de brug. Naar verwachting zullen de optredende geluidniveaus vanwege de afstand tot de woningen verwaarloosbaar zijn ten opzichte van de geluidseffecten van de wind rond de eigen woningen en gebouwen en beplanting in de directe omgeving van de woningen.

Overigens is er bij de spoorbrug over de A1 te Muiderberg geen sprake van tuien, maar van hangers. De hangers zijn stalen buizen met een diameter van 610 mm en een wanddikte van 65 mm.

Eén van de eisen aan de brug, zoals gesteld door RWS, is dat de brug geen hinderlijke trillingen mag veroorzaken. Het ontwerp is daarom getoetst op alle voorkomende winddynamische effecten. Voor de diagonalen (hangers) van de brug is aangetoond dat geen zogenaamde vortex-excitatie zal voorkomen (een probleem waar recent gebouwde boogbruggen mee te kampen hadden).

Bovendien zijn in het ontwerp van de brug voorzieningen opgenomen die het mogelijk maken om dempers aan de diagonalen te bevestigen, mocht in de praktijk blijken dat deze toch te veel gaan trillen. Overigens zijn dergelijke winddynamische trillingen van een dusdanige frequentie dat deze geen geluidhinder zullen veroorzaken.

### 3.31 Zienswijze

Inspreker 59

*De hoogste overschrijding van de toetswaarde is 11 dB aan de Naarderstraatweg 3. Is het RWS bekend dat genoemde woning geen extra geluid van de nieuwe brug gaat krijgen en de overschrijding nu al plaatsvindt?*

Antwoord:

In vergelijking met de huidige situatie (2007) zal het geluid op de Naarderstraatweg 3 vooral toenemen als gevolg van een verwachte stijging van het aantal treinen. Het geluid van de brug over de Naardervaart is hier



dominant, maar in mindere mate zal ook het geluid vanaf de nieuwe spoorbrug over de A1 een rol spelen in de toename.

### 3.32 Zienswijze

Inspreker 59

*Is er bij de berekening van het geluid voor de woningen Zuidpolderweg 8 en 10 mee rekening gehouden dat het talud, dat nu naar het bestaande lokale viaduct leidt, 2 meter wordt verlaagd ten behoeve van het nieuwe lokale viaduct?*

Antwoord:

In het akoestisch onderzoek naar het geluidsniveau in de toekomstige situatie is rekening gehouden met de toekomstige ligging en hoogte van de snelweg en de busbaan en de taluds. Voor de referentiesituatie (de huidige situatie in 2007 voor spoor en 2010 voor wegverkeer) is de huidige ligging gebruikt.

### 3.33 Zienswijze

Inspreker 6

*Inspreker verzoekt SAA/Rijkswaterstaat/Prorail om de geluidswal over de volle lengte langs de A6 en de spoorlijn op dezelfde hoogte te brengen waardoor geluidsoverlast fors wordt beperkt.*

Antwoord:

De verbreding van de A1/A6, en daarmee de geluidwerende voorzieningen die daarvoor worden aangebracht langs het spoor, zijn opgenomen in de Tracébesluiten Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere van 21 maart 2011 en 21-maart 2013 (TB SAA) en het Tracébesluit Spooruitbreiding Schiphol – Amsterdam – Almere –Lelystad, maatregelen korte termijn Traject Weesp – Lelystad (OV-SAAL) van 15-december 2011. Deze Tracébesluiten zijn onherroepelijk, u kunt hierover niet meer inspreken.

In het huidige tracébesluit 2014 wordt de invloed van de nieuwe spoorbrug onderzocht en de gevolgen voor het geluid vanwege de nieuwe spoorbrug. De toename van dit geluid wordt tegengegaan met schermen nabij Hakkelaarsbrug. Verdere schermverhoging richting Muiderberg zijn niet nodig in dit tracébesluit 2014 om te kunnen voldoen aan de wettelijke toetswaarden.

### 3.34 Zienswijze

Inspreker 36

*Inspreker vreest grote geluidsoverlast van de stalen brug.*

Antwoord:

In het Akoestisch Onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit 2014 zijn de geluidseffecten van de realisatie van de nieuwe spoorbrug op de omgeving onderzocht. Uit dat onderzoek volgde dat de bouw van 2 geluidschermen langs het spoor doelmatig was. Met die schermen kon worden voldaan aan de eisen van de Wet milieubeheer. Naar aanleiding van de zienswijzen is een extra absorberend geluidscherm langs de busbaan/A1 in het tracébesluit 2014 toegevoegd. Dit scherm is niet vereist uit een oogpunt van de Wet milieubeheer. Besloten is om het scherm toch te plaatsen omdat het voor een groot aantal geluidgevoelige objecten een groot positief effect heeft op de



geluidbelasting.

Dit geluidscherm wordt geplaatst langs de naast de A1 gelegen busbaan en heeft een hoogte van ca. 10 meter. Het scherm heeft een lengte van 230 meter, waarvan het de laatste 40 meter aflopend is. Dit betekent dat waar het scherm alleen nog langs de busbaan loopt, het in hoogte wordt afgebouwd. Het scherm sluit aan op het 2 meter hoge geluidscherm dat als doelmatige maatregel geplaatst wordt langs het spoor aan de noordzijde van km 4,15 tot 4,60. Omdat het 2 meter hoge geluidscherm op het talud van het spoor staat heeft dit nieuwe scherm een hoogte van 10,0 meter ten opzichte van NAP, en eveneens ca. 10 meter ten opzichte van het maaiveld bij de A1. Het scherm sluit daarmee tevens in hoogte aan op het 2 meter hoge geluidscherm. Langs de A1 loopt dit scherm van ca. km 14,73 – km 14.90.

Zonder dit extra scherm, maar met de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit 2014 langs de aarden baan, is het geluidsniveau op uw woning aan de zijde van de spoorbrug 58 dB op de 2e etage, 57 dB op de 1e etage en 53 dB op de begane grond. Met deze bovendoelmatige maatregel wordt het geluidsniveau verlaagd tot respectievelijk 56 dB, 54 dB en 51 dB. Er resteert op uw woning op de bovenste etage nog een overschrijding van 1 dB ten opzichte van de voorkeurswaarde van 55 dB. Dat is ver onder de maximumwaarde van 70 dB. Vanwege de overschrijding van de toetswaarde wordt voor uw woning, conform de Wet milieubeheer, een binnenwaarde onderzoek uitgevoerd.

### 3.35 Zienswijze

Inspreker 41

*In de geluidsberekeningen is een voorschot van 2 dB op het stiller wordende verkeer in de toekomst genomen. Inspreker vindt dit dubieus en zeer discutabel. Kan RWS garanderen wanneer het verkeer 2 dB stiller wordt?*

Antwoord:

De geluidsberekeningen in dit tracébesluit 2014 gaan primair over het geluid van railverkeer. Voor railverkeer is geen voorschot van 2 dB genomen omdat het verkeer stiller wordt.

Bij de berekeningen van het geluid van het wegverkeer in het kader van de cumulatieberekeningen is wel rekening gehouden met een aftrek van het geluidsniveau omdat het verkeer in de toekomst stiller wordt. Dit is conform het wettelijk voorgeschreven reken- en meetvoorschrift geluid (2012) waarin is opgenomen dat een aftrek moet worden toegepast om de geluidsniveaus te berekenen. Dit is voornamelijk een gevolg van stiller wordende banden. Bij snelheden vanaf 50 km/uur is het band-wegdek geluid namelijk dominant boven het motorgeluid. Er wordt in de berekeningen daarom ook geen rekening gehouden met elektrische auto's.

Dat het geluidsniveau stiller wordt, wordt ondersteund door nieuwe Europese regelgeving waarbij nieuwe auto's minder band-wegdek geluid mogen maken. Daarnaast zijn de technische mogelijkheden om band wegdek geluid van bestaande voertuigen te reduceren nu ook al aanwezig. Stille banden zijn al enkele jaren te koop bij de reguliere garagebedrijven. De overheid heeft een stimuleringsbeleid dat erop gericht is toepassing van stille banden te vergroten.





### 3.36 Zienswijze

#### Inspreker 17

*Een gedeelte van het traject heeft 3 meter geluidswal en vlak bij de woning van inspreker aan de Breitnerlaan maar 1 meter, terwijl inspreker het dichtst bij het spoor woont. Inspreker begrijpt de logica niet.*

Antwoord:

De verbreding van de A1/A6 en de intensiteitstoename langs het spoor tussen Weesp en Almere, en daarmee de geluidwerende voorzieningen die daarvoor worden aangebracht langs het spoor, zijn opgenomen in de tracébesluiten Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere van 21 maart 2011 en 21 maart 2013 (TB SAA), en het Tracébesluit Spooruitbreiding Schiphol – Amsterdam – Almere –Lelystad, maatregelen korte termijn Traject Weesp –Lelystad (OV-SAAL) van 15-12-2011. In deze besluiten is in het akoestisch onderzoek aangegeven op welke gronden de hoogte van de geluidschermen zijn bepaald. Deze besluiten zijn onherroepelijk, hierover kan niet meer ingesproken worden.

### 3.37 Zienswijze

#### Inspreker 21

*Inspreker kan niet meer met open ramen slapen vanwege de geluidsoverlast, terwijl dit voor zijn gezondheid erg belangrijk is.*

Antwoord:

De geluidmaatregelen zijn erop gericht te kunnen voldoen aan de wettelijk vastgestelde normen. Dat betekent dat voor railverkeer voldaan moet worden aan de voorkeurswaarde van 55 dB, of, als het bestaande geluidsniveau hoger is dan 55 dB, dat het bestaande geluidsniveau niet mag worden overschreden. Bij deze normstelling is rekening gehouden met wetenschappelijk onderzoek naar de hinder en de slaapverstoring die mensen ondervinden bij bepaalde geluidbelastingen. Met het pakket aan geluidmaatregelen in het tracébesluit 2014 wordt ter plaatse van uw woning voldaan aan de voorkeurswaarde van 55 dB.

### 3.38 Zienswijze

#### Inspreker 41

*Inspreker heeft weinig vertrouwen in de geluidberekeningen, het huis van inspreker aan de Googweg zou bijvoorbeeld geen enkele last hebben van het geluid van de spoorbrug, terwijl al de omliggende burens dit wel hebben. Dit is nauwelijks te geloven. En wat kan inspreker doen als later blijkt dat de berekeningen toch niet kloppen?*

Antwoord:

De woning aan de Googweg 11e ligt vanuit de spoorbrug over de A1 gezien achter de woningen aan de Googweg 11a t/m 11d en de daarachter liggende schuur. Deze woningen zorgen voor afscherming van het geluid van de spoorbrug over de A1. Het geluidsniveau is daardoor bij de woning op nummer 11e ca. 3 dB lager dan op de woningen bij de Googweg 11a t/m d. Het geluidsniveau blijft voor alle woningen onder de voorkeurswaarde.

Artikel 23 van de Tracéwet bepaald dat de minister van Infrastructuur en



Milieu in het tracébesluit 2014 aangeven voor welke aspecten een opleveringstoets wordt uitgevoerd. De opleveringstoets dient ertoe te controleren dat ook (direct) na realisatie van de wegaanpassingen aan geldende milieunormen wordt voldaan.

Ten aanzien van het tracébesluit 2014 wordt een opleveringstoets uitgevoerd voor het aspect geluid en het aspect trillingen.

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

### 3.39 Zienswijze

Inspreker 2-14-21-24-26-30-33-41-42-46-47-49-53-55-59-61-62  
*Volgens de "Aanvullende overeenkomst stroomlijnalternatief planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere" moet in Hakkelaarsbrug voldaan worden aan de voorwaarde voor de geluidbelasting van "Stand Still 2008".*

Antwoord:

Volgens de "Aanvullende overeenkomst stroomlijnalternatief planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere" kunnen er situaties zijn waar "Stand Still 2008" enkel mogelijk is tegen relatief hoge kosten. Deze situaties komen voor bij solitaire woningen in het buitengebied. De woonkern Hakkelaarsbrug wordt, anders dan waar inspreker van uit gaat, beschouwd als het buitengebied van Muiderberg. Voor deze situaties kan de voorgenomen geluidswerende voorziening niet altijd voldoende zijn om "Stand Still 2008" te bereiken. Overigens wordt met de in het tracébesluit 2014 opgenomen extra geluidmaatregelen voor het spoor wel voldaan aan "Stand Still 2008".

### 3.40 Zienswijze

Inspreker 2-14-21-24-26-30-41-42-49-53-59-62  
*Er staat een harde eis van maximaal 48 dB ondertekend door Eurlings en burgemeesters. Deze eis wordt door de brug (trein), extra rijbanen en busbaan met 16 dB overschreden.*

Antwoord:

Waarschijnlijk doelen insprekers hiermee op de "Aanvullende overeenkomst stroomlijnalternatief planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere". In artikel 3, lid b staat te lezen dat de 48 dB geldt voor nieuwe bebouwing van woningen en niet voor bestaande woningen. Verder wordt verwezen naar antwoord 3.39.

### 3.41 Zienswijze

Inspreker 33

*Inspreker verwijst naar artikel 4 f van de "Aanvullende overeenkomst stroomlijnalternatief planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere, volgens dit artikel zouden er geluidschermen worden geplaatst aan de westkant van de spoorweg, zodat tevens bescherming wordt geboden tegen het toenemende geluid van de spoorweg vanwege intensiever gebruik.*



Antwoord:

Aan artikel 4 f van de stroomlijnovereenkomst is tegemoet gekomen in het onherroepelijke TB SAA 2011.

### 3.42 Zienswijze

Inspreker 61

*Er wordt niet voldaan aan artikel 3 e van de "Aanvullende overeenkomst stroomlijnalternatief planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere", in die zin dat er geen melding gemaakt wordt in het besluit dat de geluidwerende maatregelen als een innovatieve en duurzaamheidsplichtige opgave worden beschouwd.*

Antwoord:

In artikel 3 e van de "Aanvullende overeenkomst stroomlijnalternatief planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere" is de intentie opgenomen om geluidwerende maatregelen als een innovatieve en duurzaamheidsplichtige opgave te beschouwen. De integratie van voorzieningen zijn denkrichtingen daarbij, b.v. energiewinning, verbeteren luchtkwaliteit.

Het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) heeft in een grootschalig praktijkonderzoek zeven vernieuwende geluidsschermen met extra voorzieningen ter verbetering van de luchtkwaliteit getest. Uit dit onderzoek is gebleken dat geluidsschermen een positief effect hebben op de luchtkwaliteit, maar dat de innovatieve schermen geen significant groter effect op de luchtkwaliteit hebben dan 'gewone' geluidsschermen.

Ten aanzien van dit project zijn er binnen het beschikbare budget verder geen mogelijkheden voor een innovatieve en duurzaamheidsplichtige maatregelen. Uit het oogpunt van de wettelijke milieueisen voor geluid en luchtkwaliteit zijn aanvullende maatregelen overigens ook niet nodig.

### 3.43 Zienswijze

Inspreker 61

*Er wordt niet voldaan aan artikel 4 c van de "Aanvullende overeenkomst stroomlijnalternatief planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere", in die zin dat de woningen in Hakkelaarsbrug geen solitaire woningen in het buitengebied zijn.*

Antwoord:

Bij de vaststelling van de overeenkomst, tijdens het overleg met de partners van de overeenkomst en bij de tot stand koming van het TB SAA 2011 is het altijd duidelijk geweest dat de woningen in woonkern Hakkelaarsbrug worden beschouwd als het buitengebied van Muiderberg.



## 4. Trillingen

### 4.1 Zienswijze

Inspreker 48

*Inspreker constateert dat hij meer last krijgt van trillingen.*

Antwoord:

Het adres Noordpolderkade 4 ligt op 450m vanaf de spoorbaan. Het pand Hakkelaarsbrug 6 waar is gemeten ligt op circa 170m vanaf het spoor. De waarden die hier zijn gemeten en worden berekend liggen ruim onder de streefwaarden voor trillingen. Het is niet aannemelijk dat ter plaatse van Noordpolderkade 4 trillingen ten gevolge van het spoor optreden die de streefwaarden overschrijden.

### 4.2 Zienswijze

Inspreker 61-63

*In het trillingsonderzoek zijn de metingen van de woningen Hakkelaarsbrug slechts gebaseerd op 1 enkele 'representatieve' locatie namelijk Hakkelaarsbrug nr. 6. Deze representativiteit is slechts gebaseerd op de ligging van de locatie, namelijk bij het oostelijk landhoofd binnen een afstand van 200 meter. Het is niet verder gespecificeerd waarom bij de andere woningen die op deze locatie en afstand liggen niet gemeten is. Om met volledige zekerheid uit te sluiten dat er geen trillingsoverschrijding plaatsvindt in de andere woningen, en dus ook niet in de woning aan de Hakkelaarsbrug nr. 7, menen insprekers dat een trillingsonderzoek in alle woningen dient plaats te vinden.*

Antwoord:

Om de trillingssituatie vast te stellen hebben metingen plaatsgevonden in de woning aan de Hakkelaarsbrug 6. Deze zijn vertaald naar een trillingssterkte voor de meest nabij de brug gelegen woning aan de Hakkelaarsbrug 10. Aan de noordzijde van het spoor liggen naast de twee genoemde woningen ook nog andere woningen binnen het invloedsgebied van 200 m ten opzichte van de nieuwe spoorbrug. Metingen zijn verricht aan de woning de Hakkelaarsbrug 6. De andere woningen vielen af omdat deze minder geschikt zijn voor het uitvoeren van metingen. De dichterbij gelegen woningen zijn door hun bijzondere constructie niet representatief voor een trillingsmeting, zie ook paragraaf 6.3 van het Trillingenonderzoek dat als bijlage 2 bij de Toelichting is gevoegd. Uit het onderzoek blijkt dat er ook voor de andere woningen geen aanleiding is om maatregelen te treffen.



## 5. Natuurbeschermingswet/EHS

### 5.1 Zienswijze

Insprekers 2-8-9-11-12-15-16-18-23-26-36

*De spoorbrug verpest verder het mooie landelijke karakter van Muiderberg en zal ook te zien zijn vanuit het Naardermeer. Een fraai natuurgebied. De rust in het natuurgebied voor mens en dier wordt verstoord door de geluidsoverlast van de spoorbrug.*

Antwoord:

Insprekers stellen dat de spoorbrug zichtbaar zou zijn vanuit het natuurgebied. De landschappelijke schoonheid van het Naardermeer wordt echter niet wettelijk beschermd. Overigens zal de spoorbrug zeer beperkt zichtbaar zijn vanuit het Naardermeer. Enerzijds staat er hoog opgaand bos tussen het Naardermeer, de spoorbrug en het knooppunt Muiderberg. Daarnaast is de boogconstructie zo rank en slank mogelijk gedimensioneerd en heeft een lichte, witgrijze kleur. Hierdoor valt de boogconstructie visueel zoveel mogelijk weg tegen hemelkoepel.

Er is ook geen sprake van een toename van de geluidbelasting op het Naardermeer. Uit de Aanvulling Passende Beoordeling d.d. 20 augustus 2014, die als bijlage 3 bij de toelichting van het tracébesluit 2014 is gevoegd, blijkt dat de geluidbelasting op het Naardermeer in de plansituatie, dus met de staal-betonnen boogbrug, lager is dan in de huidige situatie, en eveneens lager is dan in de autonome situatie het geval zou zijn geweest (zie tabel 10 op pagina 22 van de Aanvulling passende beoordeling d.d. 20 augustus 2014).

### 5.2 Zienswijze

Inspreker 61

*in de Passende Beoordeling wordt ten onrechte geconcludeerd dat significante effecten zijn uitgesloten*

Antwoord:

Inspreker stelt dat in de Passende Beoordeling ten onrechte wordt geconcludeerd dat significante effecten zijn uitgesloten. Aangezien dit verder niet wordt gemotiveerd kan op dit punt ook niet gereageerd worden. In de Aanvulling Passende Beoordeling d.d. 20 augustus 2014, die als bijlage 3 bij het tracébesluit 2014 is gevoegd, is op basis van nauwkeurig ecologisch onderzoek geconcludeerd dat significant negatieve effecten op de omliggende Natura 2000-gebieden zijn uitgesloten.

### 5.3 Zienswijze

Inspreker 2-61

*Onderzocht had moeten worden of de boogbrug negatieve effecten heeft op bijvoorbeeld de vogeltrek, omdat er sprake is van een barrière van 250 meter lang en 60 meter hoog.*

Antwoord:

De spoorbrug kan op geen enkele manier een barrière in de vogeltrek vormen. Dergelijke obstakels liggen om te beginnen lager dan de preferente trekhoogte



van vogels. Voor zover vogels wel op de hoogte van de brug zouden vliegen zullen zij door de vliegrichting iets te verleggen of iets hoger te vliegen de brug eenvoudig kunnen ontwijken. Tot slot ligt de brug niet in een trekbaan waar gestuwde trek plaats vindt.



## 6. Flora en fauna

### 6.1 Zienswijze

Insprekers 28-31

*Er is onvoldoende onderzoek gedaan in het kader van de Flora en Fauna. In het bijzonder de ontbossing heeft grote gevolgen gehad voor de vele reigers en unieke purper reigers. Deze zijn nu verjaagd. Ook heeft inspreker daar wel eens een pestvogel waargenomen, daar is onvoldoende rekening mee is gehouden*

Antwoord:

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

Alle stukken van het TB SAA 2011 staan op de website van [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl).

De purperreiger houdt zich zelden of nooit bij bebossing langs de snelweg op. Zij foerageert in ondiepe sloten en zal daarbij zeer incidenteel langs de snelweg opduiken, maar het foerageergebied in de Keverdijkse polder (en nog ver daarbuiten, tot in het Flevolandse Kromslootpark) is dusdanig groot dat geen effecten op de purperreiger worden verwacht. Het broedgebied in het Naardermeer wordt sowieso niet aangetast.

Blaauwe reigers zullen verstoord worden maar dit betreft alleen foeragerende blauwe reigers (geen broedplaatsen) en deze verstoring is per definitie tijdelijk. Na gereed komen van de werkzaamheden aan de A1 is het gebied nóg geschikter voor ook deze, in wezen cultuurvolgende, algemene en niet bedreigde broedvogel.

Pestvogel is een zogeheten invasieve soort: in tijden van voedselschaarste in de op hogere breedtegraad gelegen broedgebieden zakken ze massaal af naar ons gebied. Ze kunnen daarbij overal opduiken. Het tijdelijk afwezig zijn van beplanting op een specifieke plek in een regio waar ze af en toe opduiken, heeft geen enkel effect op de aantallen pestvogels in Nederland tijdens een strenge winter in b.v. Scandinavië. En ook hier geldt; de ontbossing en verstoring zijn tijdelijke effecten.



## 7. Landschap

### 7.1 Zienswijze

Insprekers 1-2-5-7-8-9-11-12-14-15-19-20-21-25-26-30-33-34-35-36-37-41-42-53-59-63

*Insprekers vinden de staal-betonnen spoorbrug lelijk en niet passend bij de landelijke omgeving. Hierdoor gaat het woongenot verloren. Zij verzoeken om door middel van beplanting en/of een geluidsscherm de spoorbrug zo veel mogelijk uit het zicht van de bewoners van de Hakkelaarsbrug te houden.*

Antwoord:

Om de impact van de boogconstructie op de omgeving zo veel mogelijk te beperken is deze zo rank en slank mogelijk gedimensioneerd en krijgt deze een lichte, witgrijze kleur. Hierdoor zal de boogconstructie visueel zoveel mogelijk wegvallen tegen hemelkoepel. Vanuit een goede landschappelijke inpassing wordt de directe omgeving van de spoorbrug inclusief geluidsschermen in overleg met de gemeente Muiden, Natuurmonumenten en de bewoners uit deze omgeving zo veel mogelijk met groen ingepast door middel van bijvoorbeeld beplanting, singelbeplanting, bosvakken, struweel of bomenrijen.

### 7.2 Zienswijze

Insprekers 12-14-21-23-30-31-35-36-37-39-41-43-49-50-53-55-59-61-62

*Er zijn veel bomen en beplanting gekapt, insprekers willen dat deze terug geplaatst worden in de omgeving, om zo de infrastructuur en met name de spoorbrug uit het zicht te houden.*

Antwoord:

Het landschappelijk inpassingsplan bij het TB SAA 2011 wordt nader uitgewerkt in een landschappelijk inrichtingsplan (door uitvoerder SAAone) o.m. in nauwe samenwerking met onder meer de gemeente Muiden en Natuurmonumenten. Deze planuitwerking voorziet in veel meer herplant ter plekke van de ingreep dan in het TB SAA 2011 is gesuggereerd. Over de beplanting rondom Hakkelaarsbrug wordt met de bewoners overleg gepleegd. De nota Landschappelijke inpassing spoorbrug Muiderberg d.d. april 2014 (bijlage 4 van de toelichting van het tracébesluit 2014) heeft geen beplantingsvoorstellen gegenereerd, dat was niet de bedoeling van die analyse. De kernvraag bij die analyse was of de brug inpasbaar was. In de tussentijd heeft SAAone zich met Rijkswaterstaat bezig gehouden met de nadere invulling van de inpassing, inclusief herplant. Volgens diverse betrokkenen is de inpassing gebaat bij meer in plaats van minder beplanting. Definitiever herplantvoorstellen volgen dit najaar. De kap van bomen wordt gecompenseerd door aanplant van nieuwe bomen. Daarbij wordt opgemerkt dat het enige jaren kost voordat deze beplanting voldoende groot is om visuele afscherming te bieden.





### 7.3 Zienswijze

Inspreker 49

*Geen hoge bomen naast ons weiland.*

Antwoord:

Vanuit een goede landschappelijke inpassing wordt de directe omgeving van de spoorbrug, inclusief geluidsschermen, in overleg met de gemeente Muiden, Natuurmonumenten en de bewoners uit deze omgeving zo veel mogelijk met groen ingepast door middel van bijvoorbeeld beplanting, singelbeplanting, bosvakken, struweel of bomenrijen.

### 7.4 Zienswijze

Inspreker 15-16-36-46-47-58-59-61

*Deze boogbrug van zestig meter hoog is overal in de prachtige omgeving zichtbaar is en geeft dus 'zichtbederf'. Bovendien staat in de overweging van de Aanvullende overeenkomst stroomlijnalternatief planstudie weg Schiphol-Amsterdam-Almere dat de leefbaarheid en de toekomstige inrichting van het gebied zo weinig mogelijk hinder van de ingreep ondervinden.*

Antwoord:

Er heeft een landschappelijke analyse plaats gevonden ten aanzien van de landschappelijke inpassing Spoorbrug Muiderberg, de analyse is als bijlage 4 bij de toelichting gevoegd.

Uit deze landschappelijke analyse volgt dat de spoorbrug op zichzelf het landschap ter plaatse zal beïnvloeden. Tegelijkertijd wordt geconstateerd dat het landschap ter plaatse al sterk wordt beïnvloed door de aanwezigheid van de brede autosnelweg met daarin het knooppunt Muiderberg; de invloed van de spoorbrug is daarmee betrekkelijk. Het ontwerp van de spoorbrug doet, met zijn uitdrukkelijk slanke belijning en transparante verschijningsvorm, recht aan de waardering van het omliggende landschap. De brug wordt door zijn transparante ontwerp een visueel waardevolle toevoeging in het landschap.

Al met al leidt het besluit niet tot een aanzienlijke aantasting van de leefbaarheid in Hakkelaarsbrug.

Overigens laat het vigerende bestemmingsplan van de gemeente Muiden: "Landelijk Gebied", vastgesteld 27 juni 2013, ook al bouwwerken, geen gebouwen toe met een hoogte van 50 meter. Dit bestemmingsplan is nog niet onherroepelijk, maar tegen de bouwhoogte is geen beroep ingesteld.

### 7.5 Zienswijze

Inspreker 64

*De wens wordt geuit dat de spoorbrug een fraai uiterlijk zal krijgen. En dat de welstandscommissie van de gemeente bij het ontwerp wordt betrokken.*

Antwoord:

Het ontwerp van de spoorbrug doet, met zijn uitdrukkelijk slanke belijning en transparante verschijningsvorm, recht aan de waardering van het omliggende landschap. De brug wordt door zijn transparante ontwerp een visueel waardevolle toevoeging in het landschap.

De welstandscommissie van de gemeente Muiden heeft de spoorbrug goed gekeurd. Hiervoor wordt naar deze gemeente verwezen.



#### 7.6 Zienswijze

Inspreker 59

*In het landschapsplan wordt de omgeving van Hakkelaarsbrug, Muiderberg en het Naardermeer beschreven als "open landschap". Naar de mening van inspreker zijn er ook beboste en andere componenten in de omgeving.*

Antwoord:

Het klopt dat er ook hogere elementen in het landschap zijn. Maar dit landschap kenmerkt zich overwegend als een open Landschap.

#### 7.7 Zienswijze

Inspreker 59

*Ten behoeve van de gewenste herkenbaarheid van deze landschappelijke eenheid dient de buitenzijde van het knooppunt open gemaakt te worden. In een strook van 10-20m aan de buitenzijde van de rijbanen wordt gras of lage, natuurlijk vegetatie zonder struiken of bomen toegepast. Stond deze aanwijzing al in het masterplan of worden hier masterplan en uitvoering met elkaar verward?*

Antwoord:

De aanwijzing m.b.t. het openmaken van de buitenzijde van het knooppunt Muiderberg door middel van gras of lage natuurlijke vegetatie zonder struiken of bomen is in het Masterplan SAA benoemd.

In het bij het TB SAA 2011 behorende Landschapsplan staat opgenomen dat het bestaande bosplantsoen zoveel mogelijk wordt gehandhaafd. De taluds worden ten behoeve van de oriëntatie weggebruiker met open grasbermen ingericht. De lage gedeeltes tussen de taluds van de aardenbanen in het knooppunt worden met natte natuur ingericht.

#### 7.8 Zienswijze

Inspreker 59

*Inspreker geeft aan dat plaatsing van geluidsschermen op de brug ten koste gaat van transparantie en daarom niet is toegestaan. Er bestaan volgens inspreker tegenwoordig transparante geluidsschermen. Waarom mogen deze niet worden toegepast?*

Antwoord:

Ook transparante schermen op de brug tasten de uitdrukkelijk slanke belijning en transparante verschijningsvorm van de brug aan. Aanvullende schermen bovenop het maatregelenpakket dat nu in het tracébesluit 2014 is opgenomen zijn niet nodig om aan de geluideisen van de Wet milieubeheer te voldoen.

#### 7.9 Zienswijze

Inspreker 59

*Kunt u uitleggen wat wordt bedoeld met 'leesbaarheid van de spoor kruising'?*

Antwoord:

Met de leesbaarheid van de spoor kruising wordt bedoeld het doorzicht voor de weggebruikers, zodat zij voldoende veilig over de snelweg kunnen rijden.



## 8. Bouwhinder

### 8.1 Zienswijze

Inspreker 49

*Inspreker wil weten op welke wijze u overeengekomen bent met de gemeente Muiden om al het vrachtverkeer over de Hakkelaarsbrug te laten rijden. Krijgt de gemeente daar een vergoeding voor?*

Antwoord:

RWS hanteert als uitgangspunt dat het bouwverkeer van en naar de bouwlocaties via de snelweg wordt afgewikkeld. Delen van de bouwterreinen zijn echter niet altijd rechtstreeks via de snelweg te bereiken of te verlaten. Het bouwverkeer wordt in die gevallen over het lokale wegennet afgewikkeld. Gebruikmaking van de openbare weg door bouwverkeer kan op basis van de Wegen- Verkeerswet niet door de gemeente worden verboden, noch hoeft voor gebruikmaking van de openbare weg een vergoeding te worden betaald. Rijkswaterstaat heeft wel met de gemeente afgesproken om de lokale wegen en bruggen waarover bouwverkeer rijdt periodiek te monitoren.

### 8.2 Zienswijze

Inspreker 64

*Tijdens de bouw van het spoorbrug mag er zo min mogelijk overlast voor het spoorverkeer zijn.*

Antwoord:

Bij het ontwerp en de realisatie van de spoorbrug wordt zoveel als mogelijk de overlast voor het spoorverkeer beperkt. De brug wordt op een externe locatie, dus buiten het verkeer, gebouwd. Het inhijzen van de brug zal onvermijdelijk enige hinder voor het spoorverkeer met zich meebrengen.

### 8.3 Zienswijze

Inspreker 63

*Volgens inspreker ontbreekt er bij het ontwerp-tracébesluit een onderzoek 'Bouwlawaai'. In het kader van het tracé besluit gaat er bij ons letterlijk voor de deur worden gewerkt aan de spoorbrug, dag en nacht. Naar de mening van inspreker moet onderzocht worden wat de overlast zal zijn.*

Antwoord:

Tijdens de bouwactiviteiten van de spoorbrug kunnen de omwonenden overlast ondervinden. Dit geldt voor alle bewoners en bedrijven direct gelegen aan het tracé van het tracébesluit 2014. In het contract met de aannemer wordt de verplichting voor de aannemer opgenomen om de overlast tot het minimale terug te brengen. De voorzieningen en bepalingen staan omschreven in het Bouwbesluit en in de Circulaire Bouwlawaai. Daarnaast kan de vergunningverlener (gemeente Muiden) extra eisen voorschrijven. Alvorens de aannemer begint met de werkzaamheden moet er onderzoek gedaan worden waarin naar voren komt wat voor hinder de werkzaamheden teweeg brengen. Daarnaast zal een nulmeting worden verricht om te kunnen vaststellen of als gevolg van de (bouw)werkzaamheden schade wordt toegebracht aan opstallen in de nabijheid van het tracé.



## 9. Procedure

### 9.1 Zienswijze

Insprekers 4

*Het ontwerp-tracébesluit is bekend gemaakt vlak voor de zomervakantie, dat is niet goed omdat dan al veel mensen met vakantie zijn.*

Antwoord:

Inspraak verloopt conform de regels van de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Van 12 juni tot en met 23 juli 2014 heeft het ontwerp-tracébesluit 2014 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode konden belanghebbenden een schriftelijke zienswijze indienen. Daarbij bestond tevens de mogelijkheid om via de website van Rijkswaterstaat via een standaardformulier een digitale zienswijze in te dienen. Daarnaast is er gelegenheid geboden voor het indienen van een mondelinge zienswijze tijdens de informatiebijeenkomst op 19 juni in Muiderberg. Inspreker heeft van de mogelijkheid om een schriftelijke zienswijze via de website naar voren te brengen gebruik gemaakt. Om die reden valt niet in te zien op welke wijze inspreker zou zijn benadeeld.

### 9.2 Zienswijze

Insprekers 14-24-37-41-42-44-49-59

*Er heeft geen communicatie met de omgeving plaats gevonden over de wijziging van de betonnen spoorbrug in een staalbetonnen boogbrug.*

Antwoord:

Rijkswaterstaat heeft de bewoners geïnformeerd en is in gesprek gegaan over het te nemen besluit voor een nieuwe spoorbrug bij Muiderberg en heeft de mogelijkheid geboden tot inspraak.

In de week van 12 september 2013 is er een gesprek geweest met twee vertegenwoordigers van bewoners Hakkelaarsbrug over de spoorbrug.

Op 17 september 2013 was er een informatiebijeenkomst met bewoners van Muiderberg in "Het Rechthuis" over het SAA-project A1/A6. Een uitnodiging hiervoor is in de plaatselijk krant gepubliceerd. Tevens is daar over de spoorbrug gesproken.

Op 4 februari 2014 was Rijkswaterstaat bij een aantal vertegenwoordigers van de bewoners Hakkelaarsbrug om het ontwerp van de spoorbrug te bespreken. Hier is uitgelegd dat er een TB-wijziging nodig is en aangekondigd dat daarop inspraak mogelijk is.

Op 28 maart 2014 heeft Rijkswaterstaat een brief verstuurd naar omwonenden over de aankomende TB-wijziging. In de brief is beschreven waarom de TB-wijziging nodig is en wat de planning is, dat er mogelijkheid is om in te spreken en wat het globaal betekent voor geluid.

Op 7 april 2014 heeft Rijkswaterstaat bij de vertegenwoordigers van de bewoners Hakkelaarsbrug de eerste resultaten van het geluidsonderzoek t.a.v. de spoorbrug besproken. Hier heeft de aannemer ook een presentatie gegeven over de bouw en montage van de spoorbrug en de werkzaamheden.

Op 28 mei 2014 zijn de resultaten van het geluidsonderzoek ook besproken met een aantal andere bewoners van Hakkelaarsbrug. De aannemer heeft dezelfde presentatie gegeven over de bouw en montage van de spoorbrug en de werkzaamheden.

Het ontwerp-tracébesluit 2014 is op verschillende manieren aangekondigd.

Niet alleen op de wettelijk verplichte wijzen, zoals via de Staatscourant en de



website van de Directie Participatie, maar ook via advertenties in huis-aan-huisbladen en websites van Rijkswaterstaat en gemeenten. In de advertentie is de informatieavond op 19 juni 2014 ook aangekondigd. Tevens is eind maart een brief verstuurd aan naar alle omwonenden die in het akoestisch onderzoek zijn meegenomen waarin het ontwerp-tracébesluit 2014 en de mogelijkheid tot inspraak is aangekondigd. Op 10 juni 2014 is er een brief verstuurd naar alle omwonenden die in het akoestisch onderzoek zijn meegenomen dat het tracébesluit 2014 ter inzage ligt tot 23 juli 2014 en dat op 19 juni de informatieavond plaatsvindt. Op 19 juni 2014 vond de informatieavond plaats over het tracébesluit 2014 waar belanghebbenden vragen konden stellen aan Rijkswaterstaat, ProRail, de gemeente Muiden en aannemer SAAone.

### 9.3 Zienswijze

Insprekers 1-7-10-11-13-14-21-24-25-26-30-33-34-38-39-41-42-45-48-49-52-53-57-61-62-63-

*Door de aanleg van de staal-betonnen spoorbrug in plaats van de betonnen spoorbrug zal het woongenot van de bewoners verminderen en zal de woning van insprekers in waarde dalen.*

Antwoord:

Op grond van artikel 7 van het Tracébesluit 2014 kent de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Hierbij is de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kunt u indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld.

### 9.4 Zienswijze

Inspreker 49

*De kolossale boogbrug zal een enorme schaduwwerking geven (lichtverontreiniging). Dat heeft volgens inspreker gevolgen voor zijn weiland (nattere grond en slechte hooiwinning) en daar wil inspreker voor gecompenseerd worden.*

Antwoord:

Op grond van artikel 7 van het Tracébesluit 2014 kent de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Hierbij is de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kunt u indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld.



#### 9.5 Zienswijze

Inspreker 59

*Inspreker vraagt om de termijnen van de in artikel 5 genoemde opleveringstoets aan te passen naar een half jaar.*

Antwoord:

De termijn van 1 jaar is een standaard termijn. Er zijn geen redenen om deze termijn te verminderen.

#### 9.6 Zienswijze

Inspreker 64

*Inspreker vraagt het onderzoek van de in artikel 5 genoemde opleveringstoets.*

Antwoord:

De onderzoeksresultaten worden aan de Tweede Kamer gezonden en zijn daarmee openbaar.

#### 9.7 Zienswijze

Inspreker 61

*In de Aanvullende stroomlijnovereenkomst wordt afgesproken dat er overleg plaats vindt met de gemeente Muiden over de geluidwerende maatregelen.*

Antwoord:

Overleg met de gemeente Muiden over het project Schiphol-Amsterdam-Almere vindt continu plaats.

Tevens heeft specifiek overleg met de gemeente Muiden over de spoorbrug plaats gevonden. De gemeenteraad van Muiden bevestigt dit in de zienswijze d.d. 4 juli 2014 waarin zij aangeeft op een constructieve wijze betrokken te willen blijven in dit traject en de besprekingen, zoals die in het afgelopen jaar hebben plaats gevonden, voort te willen zetten.

#### 9.8 Zienswijze

Inspreker 11-14-61

*In het ontwerp-tracébesluit is geen rekening gehouden met het evenredigheidsbeginsel (artikel 3:4 lid 2 Awb). Omwonenden worden binnen korte tijd geconfronteerd met elkaar opvolgende verslechtingen van hun leefsituatie. Eerst het TB SAA 2011 en vervolgens het onderhavige ontwerp-tracébesluit 2014. Voorts is het Tracébesluit Spooruitbreiding – Amsterdam – Almere – Lelystad, maatregelen op korte termijn I Traject Weesp – Lelystad niet meegenomen in de belangenafweging voor het onderhavige ontwerp-tracébesluit.*

Antwoord:

Door de aanpassing van de spoorbrug over de A1 in combinatie met de geluidmaatregelen die in het tracébesluit 2014 zijn voorzien, verandert de hoogte van de geluidbelasting van het spoor op een deel van de woningen waarvoor in het TB SAA 2011 een hogere waarde is vastgesteld. Voor deze woningen is daarom nogmaals een beoordeling gemaakt van de samenloop (cumulatie) van het geluid. Daaruit blijkt dat de conclusie uit het TB SAA 2011



ongewijzigd blijft: bij de beoordeling van de samenloop van het geluid ontstaat geen onaanvaardbare cumulatie. De belangen van de omwonenden worden niet onevenredig geraakt door het tracébesluit 2014. Dit te meer gezien het grote maatschappelijke belang bij de verbreding van de A1 en daarmee bij de aanpassing van de spoorbrug over de A1 bij Muiderberg. Het tracébesluit 2014 doet recht aan het evenredigheidsbeginsel.

Het TB OV-SAAL, maatregelen korte termijn Traject Weesp –Lelystad, van 3 oktober 2012, is ook meegenomen in de belangenafweging. Het TB OV-SAAL voorziet voor het traject rond de spoorbrug bij Muiderberg niet in aanpassing van de infrastructuur. Wel gaat het uit van een toename van het railverkeer. In het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit 2014 is uitgegaan van de intensiteiten van het railverkeer conform het TB OV-SAAL, maatregelen korte termijn Traject Weesp –Lelystad.

#### 9.9 Zienswijze

Inspreker 28-53

*Inspreker vraagt om publicatie van vooronderzoek.*

Antwoord:

Alle voor het ontwerp-tracébesluit 2014 uitgevoerde onderzoeken hebben van 12 juni tot en met 23 juli 2014 ter inzage gelegen. Ze staan tevens op de website van [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl).



## 10. Overig

### 10.1 Zienswijze

Insprekers 1-11-13-14-18-20-21-24-25-26-30-37-39-41-42-50-55-57-59-63

*Geluidoverlast is schadelijk voor de gezondheid.*

Antwoord:

Het tracébesluit 2014 voldoet aan de vereisten inzake geluid uit de Wet milieubeheer. De maximaal toegestane waarde van 70 dB wordt bij geen enkele woning overschreden. De wettelijke geluidnormen zijn gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek naar gezondheidseffecten en aan de normen wordt voldaan. In dat licht is er geen sprake van een situatie die schadelijk is voor de gezondheid.

In het kader van het onherroepelijke TB SAA is het aspect gezondheid onderzocht conform de aanpak, zoals beschreven in de brief aan de Tweede Kamer van de Minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de Minister van VROM, van 10 juli 2009 (Kamerstukken II, 29 385, nr. 51). Het onderzoek geeft inzicht in de relatieve veranderingen van de gezondheidssituatie, als gevolg van de voorgenomen uitbreiding van de weginfrastructuur ten opzichte van de autonome ontwikkeling, voor de aspecten lucht (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>), geluid en externe veiligheid. Daarbij zijn de gezondheidseffecten van de wegwitbreiding in beeld gebracht met de methode Gezondheidseffectscreening Stad & Milieu (GES). GES geeft informatie over de luchtkwaliteit, geluidsbelasting en externe veiligheid en biedt inzicht in de bronnen van milieuverontreiniging, de hoogte van de milieubelasting voor bewoners ter plaatse, het aantal mensen dat hieraan is blootgesteld en of daar kwetsbare groepen bij zijn, tot welke gezondheidseffecten dit mogelijk kan leiden en hoe tot een gezonde inrichting van een gebied gekomen kan worden.

Naast de individuele projecten worden de gezondheidsbelangen van de burger tevens geborgd met de nationale programma's voor luchtkwaliteit (NSL), geluid (SWUNG) en externe veiligheid (Basisnet). Deze programma's voorzien in regelmatige monitoring, in verplichte naleving van de vigerende normen en in de realisatie van maatregelen voor lucht en geluid.

Uit het gezondheidseffectonderzoek volgt dat door uitvoering van het project Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere - vergeleken met de situatie zonder uitvoering van het project - de gezondheidssituatie ten aanzien van luchtkwaliteit en externe veiligheid in (zeer) beperkte mate verbetert en ten aanzien van geluid in aanzienlijke mate verbetert.

Het project biedt de mogelijkheid om de leefomgevingskwaliteit langs het traject te verbeteren door aanpassingen aan de weg en haar omgeving, waaronder:

- de aanleg van twee tunnels (A9 Gaasperdammerweg en A9 bij Amstelveen, afname geluidhinder en barrièrewerking);
- de aanleg van een aquaduct voor de kruising van de A1 met de Vecht;
- een groot pakket aan geluidmaatregelen, overeengekomen met de provincie en de betrokken gemeenten, dat verder gaat dan de Wet geluidhinder voorschrijft.





Eén en ander neemt niet weg dat het woongenot in individuele gevallen kan afnemen. Ter compensatie van eventuele schade wordt verwezen naar artikel 7 van het Tracébesluit 2014 op basis waarvan de Minister van Infrastructuur en Milieu de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden als gevolg van het tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toekent. De vergoeding wordt toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste behoort te blijven van de belanghebbende en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Ter zake is de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. De Minister neemt een beslissing op het verzoek om schadevergoeding niet eerder dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden.

#### 10.2 Zienswijze

Inspreker 27

*De brug kan een methode van zelfdoding zijn en kan uitlokken tot zelfdoding.*

Antwoord:

Er ligt nu ook al een brug op dit tracé. De nieuwe brug is niet relevant hoger of beter te betreden vanuit de omgeving dan de huidige brug.

#### 10.3 Zienswijze

Inspreker 1

*Langs de gehele A6/A1 dienen er geluidschermen te komen.*

Antwoord:

De geluidmaatregelen voor de wegverbreding van het project Schiphol-Amsterdam-Almere staan in het TB SAA 2011. Dit besluit is onherroepelijk.

#### 10.4 Zienswijze

Inspreker 1

*Inspreker vraagt zich af waarom de gemeente niet veel beter haar best doet voor de belangen van de inwoners?*

Antwoord:

Ten aanzien van het standpunt van de gemeente verwijs ik u naar de gemeente.

#### 10.5 Zienswijze

Inspreker 6-21-26-39-42-43-44-53-63

*De frequentie van het aantal treinen per uur is de laatste tijd al heel erg opgevoerd.*

Antwoord:

Het klopt dat de frequentie van de treinen opgevoerd is. Dit maakt het Tracébesluit OV SAAL 2011 mogelijk (Tracébesluit Spooruitbreiding Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad, maatregelen korte termijn, Traject Weesp –



Lelystad, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 15 december 2011) . Dit besluit is onherroepelijk en wordt uitgevoerd. U kunt hierover niet meer inspreken.

Het ontwerp-tracébesluit van 2014 waarover u een zienswijze kon indienen in de periode 12 juni tot en met 23 juli 2014 betreft de vervanging van de spoorbrug over de A1 bij Muiderberg. In het Akoestisch Onderzoek hierbij is rekening gehouden met de intensiteiten conform het Tracébesluit OV-SAAL.

#### 10.6 Zienswijze

Inspreker 33-34-41-

*Insprekers maken zich zorgen over de toenemende luchtvervuiling.*

Antwoord:

Dit tracébesluit 2014 voorziet in een ander kunstwerk waarmee de Flevolijn over de verbrede A1 wordt geleid dan was voorzien in het TB SAA 2011. Verder voorziet dit tracébesluit 2014 in 3 kleine aanpassingen van de tracégrens. Het tracébesluit 2014 heeft geen gevolgen voor de luchtkwaliteit.

#### 10.7 Zienswijze

Inspreker 36

*Inspreker is van mening dat er ook gekozen had kunnen worden om dit gebied nu eens na 40 jaar te belonen met een station, dan had het gebied ook de lusten gehad. Nu worden alleen de lasten nog verergerd.*

Antwoord:

Het toevoegen van een station levert geen bijdrage aan de doelstelling van het tracébesluit 2014, en is daarom niet overwogen. Voorstellen voor nieuwe stations worden door NS en ProRail beoordeeld op vervoerwaarde, inpassing van het station in de dienstregeling en baten/kostenverhouding van de bediening. Compensatie voor hinder speelt in deze beoordeling geen rol.

#### 10.8 Zienswijze

Inspreker 39

*De aanleg van de busbaan is niet duidelijk gecommuniceerd met de omgeving.*

Antwoord:

De aanleg van de busbaan is opgenomen in het TB SAA 2011. Dit besluit is onherroepelijk, u kunt hierover niet meer inspreken. Het ontwerp-tracébesluit 2014 waarover u een zienswijze kon indienen in de periode 12 juni tot en met 23 juli 2014 betreft de vervanging van de spoorbrug over de A1 bij Muiderberg.

#### 10.9 Zienswijze

Inspreker 53-62

*Insprekers verwijzen naar het MER behorend bij het Wegaanpassingsbesluit spitsstrook A1/A6. In dit MER is aangegeven dat het streven is om de geluidbelasting gelijk te houden of te verminderen.*

Antwoord:

Dit MER behoort bij het Wegaanpassingsbesluit spitsstrook A1/A6. Dit besluit is onherroepelijk en is inmiddels gerealiseerd.



#### 10.10 Zienswijze

Inspreker 57

*Waarom wordt er geen onafhankelijk onderzoek uitgevoerd naar de milieugevolgen van de brug.*

Antwoord:

Alle milieugevolgen van de staal-betonnen boogspoorbrug zijn in beeld gebracht. Alle voor het ontwerp-tracébesluit 2014 uitgevoerde onderzoeken hebben van 12 juni tot en met 23 juli 2014 ter inzage gelegen. Ze staan tevens op de website van [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl).

#### 10.11 Zienswijze

Inspreker 64

*In artikel 3 van het ontwerp-tracébesluit staat een adres zonder plaatsaanduiding.*

Antwoord:

De plaatsaanduiding Muiderberg is in het tracébesluit 2014 aan het artikel toegevoegd.

#### 10.12 Zienswijze

Inspreker 64

*Inspreker is tegen artikel 6 van het OTB.*

Antwoord:

Dit artikel bepaalt dat het TB SAA 2011, afgezien van de wijzigingen in het tracébesluit 2014, ongewijzigd blijft. Het TB SAA 2011 is onherroepelijk. Onduidelijk is wat het bezwaar van inspreker is tegen artikel 6.

#### 10.13 Zienswijze

Inspreker 64

*Inspreker vraagt waarom artikel 8 is toegepast.*

Antwoord:

Dit is een wettelijke bepaling uit de Crisis- en herstelwet.

#### 10.14 Zienswijze

Inspreker 61

*Er had een aanvullend Milieu-effectrapport gemaakt moeten worden.*

Antwoord:

Voor dit tracébesluit 2014 hoeft geen nieuwe m.e.r. te worden gemaakt. De verbreding van de A1 en van de spoorbrug is onderdeel van het project "weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere". Voor dat project is een m.e.r. gemaakt voor het eerste ruimtelijke besluit dat dat project mogelijk maakt, te weten het TB SAA 2011. Uit rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak volgt dat daarmee de m.e.r.-plicht is uitgewerkt. Voor opvolgende besluiten ten aanzien van het project, bestaat geen verplichting een m.e.r. uit te voeren.



Het vervangen van een betonnen spoorbrug door een staal-betonnen boogspoorbrug in dit project is niet een dusdanige wijziging dat het al beschikbare MER redelijkerwijs niet aan het wijzigingsbesluit ten grondslag kan worden gelegd, zeker omdat voor het tracébesluit 2014 de milieueffecten van de nieuwe situatie goed onderzocht zijn.

#### 10.15 Zienswijze

Inspreker 59

*In de stukken van het ontwerp-tracébesluit komt het woord bewoner niet vaak voor. Bewoners lijken niet van belang in dit besluit*

Antwoord:

De wetgeving van de Tracéwet ten aanzien van de uitbreiding van infrastructuur is juist bedoeld om een zo compleet mogelijke afweging te maken voor de aanleg en wijziging van infrastructuur en daarmee de bewoners zo goed mogelijk te beschermen. Het gaat dan bijvoorbeeld om de effecten op geluid en luchtkwaliteit voor de omwonenden.



## Overzicht van insprekers en hun zienswijze

| Registratie-nummer | Zienswijze   |
|--------------------|--|
| 1                  | 2.1; 3.1; 3.6; 7.1; 9.3; 10.1; 10.3; 10.4                |
| 2                  | 3.1; 3.2; 3.4; 3.39; 3.40; 5.1; 5.3; 7.1                 |
| 3                  | 3.1; 3.2   |
| 4                  | 2.1 3.1; 3.4; 9.1  |
| 5                  | 3.1; 7.1   |
| 6                  | 3.1; 3.33; 10.5  |
| 7                  | 3.1; 7.1; 9.3  |
| 8                  | 2.3; 2.4; 3.1; 5.1; 7.1                                  |
| 9                  | 5.1; 7.1   |
| 10                 | 3.1; 9.3   |
| 11                 | 3.1; 5.1; 7.1; 9.3; 9.8; 10.1                            |
| 12                 | 5.1; 7.1; 7.2  |
| 13                 | 3.1; 9.3; 10.1   |
| 14                 | 3.1; 3.2; 3.39; 3.40; 7.1; 7.2; 9.2; 9.3; 9.8; 10.1      |
| 15                 | 2.1; 3.14; 5.1; 7.1; 7.4                                 |
| 16                 | 3.1; 5.1; 7.4  |
| 17                 | 3.1; 3.36;   |
| 18                 | 3.1; 3.4; 3.5; 5.1; 10.1                                 |
| 19                 | 3.1; 7.1   |
| 20                 | 3.1; 10.1  |
| 21                 | 3.1; 3.37; 3.39; 3.40; 7.1; 7.2; 9.3; 10.1; 10.5         |
| 22                 | 3.1; 3.5   |
| 23                 | 2.2; 5.1; 7.2  |
| 24                 | 2.1; 3.1; 3.2; 3.4; 3.6; 3.7; 3.39; 3.40; 9.2; 9.3; 10.1 |
| 25                 | 3.1; 7.1; 9.3; 10.1                                      |
| 26                 | 3.39; 3.40; 5.1; 7.1; 9.3; 10.1; 10.5                    |
| 27                 | 10.2   |
| 28                 | 6.1; 9.9   |
| 29                 | 3.1  |
| 30                 | 2.1; 3.1; 3.6; 3.7; 3.39; 3.40; 7.1; 7.2; 9.3; 10.1      |
| 31                 | 3.1; 6.1; 7.2  |
| 32                 | 3.1  |
| 33                 | 3.1; 3.6; 3.9; 3.39; 3.41; 7.1; 9.3; 10.6                |
| 34                 | 3.1; 3.6; 7.1; 9.3; 10.6                                 |
| 35                 | 3.1; 7.1; 7.2  |



| Registratie-nummer | Zienswijze   |
|--------------------|--|
| 36                 | 2.1; 3.6; 3.34; 5.1; 7.1; 7.2; 7.4; 10.7   |
| 37                 | 2.1; 2.2; 3.1; 7.1; 7.2; 9.2; 10.1   |
| 38                 | 3.1; 9.3   |
| 39                 | 3.1; 3.2; 3.6; 3.10; 7.2; 9.3; 10.1; 10.5; 10.8  |
| 40                 | 3.1  |
| 41                 | 3.1; 3.2; 3.4; 3.6; 3.12; 3.14; 3.35; 3.38; 3.39; 3.40; 7.1; 7.2; 9.2; 9.3; 10.1; 10.6   |
| 42                 | 2.1; 2.2; 3.1; 3.2; 3.4; 3.6; 3.39; 3.40; 7.1; 9.2; 9.3; 10.1; 10.5  |
| 43                 | 3.1; 7.2; 10.5   |
| 44                 | 3.1; 9.2; 10.5   |
| 45                 | 3.1; 9.3   |
| 46                 | 3.1; 3.39; 7.4   |
| 47                 | 3.1; 3.4; 3.6; 3.12; 3.39; 7.4   |
| 48                 | 3.1; 3.15; 4.1; 9.3  |
| 49                 | 2.1; 2.2; 3.1; 3.2; 3.4; 3.6; 3.16; 3.39; 3.40; 7.2; 7.3; 8.1; 9.2; 9.3; 9.4   |
| 50                 | 3.1; 3.6; 7.2; 10.1  |
| 51                 | 3.1; 3.6   |
| 52                 | 3.1; 3.6; 9.3  |
| 53                 | 2.2; 3.1; 3.2; 3.6; 3.8; 3.14; 3.39; 3.40; 7.1; 7.2; 9.3; 10.5; 10.9   |
| 54                 | 3.1  |
| 55                 | 2.1; 3.1; 3.2; 3.39; 7.2; 10.1   |
| 56                 | 3.1  |
| 57                 | 2.5; 3.1; 3.2; 3.6; 3.12; 9.3; 10.1; 10.10   |
| 58                 | 2.3; 7.4   |
| 59                 | 2.2; 2.8; 2.10; 3.1; 3.2; 3.26; 3.27; 3.28; 3.29; 3.30; 3.31; 3.32; 3.39; 3.40; 7.1; 7.2; 7.4; 7.6; 7.7; 7.8; 7.9; 9.2; 9.5; 10.1; 10.15                 |
| 60                 | 3.17   |
| 61                 | 2.1; 2.7; 2.8; 2.9; 3.1; 3.3; 3.10; 3.11; 3.12; 3.13; 3.14; 3.21; 3.22; 3.23; 3.24; 3.25; 3.39; 3.42; 3.43; 4.2 5.2; 5.3; 7.2; 7.4; 9.3; 9.7; 9.8; 10.14 |
| 62                 | 2.2; 3.1; 3.2; 3.8; 3.14; 3.39; 3.40; 7.1; 7.2; 9.3; 10.9  |
| 63                 | 2.6; 3.1; 3.6; 3.10; 3.12; 3.18; 3.19; 3.20; 4.2; 8.3; 9.3; 10.1; 10.5   |
| 64                 | 3.1; 7.5; 8.2; 9.6; 10.11; 10.12; 10.13  |