

Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel - 2008

Wijziging Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding
Coentunnel van 21 februari 2007

Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel - 2008

Wijziging Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding
Coentunnel van 21 februari 2007

Vastgesteld op 13 maart 2008

De Minister van Verkeer en Waterstaat

Ir. Camiel Eurlings

in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke
Ordening en Milieubeheer

Dr. Jacqueline Cramer

Gelet op artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet, stel ik, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel - 2008 vast. Het betreft hier een wijziging van het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 21 februari 2007.

Het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel - 2008 (het TB TCC - 2008) bestaat uit het besluit (deel I) en twee genummerde kaarten (deel II) en gaat vergezeld van een Toelichting (deel III).

De navolgende rapporten en documenten maken, in aanvulling op de bijlagen 6.6a tot en met 6.6f bij de Toelichting op het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 21 februari 2007, deel uit van de Toelichting bij het TB TCC - 2008 (deel III):

- Methodiek Gebiedsafbakening onderzoek luchtkwaliteit.
- Advies Expertteam Gebiedsafbakening Luchtonderzoek, 21 februari 2008.
- Effectbeoordeling luchtkwaliteit rond aanleg Tweede Coentunnel, TNO, februari 2008.
- Effectbeoordeling luchtkwaliteit rond aanleg Westrandweg, TNO, februari 2008.
- Dwarsprofielberekeningen op 50 locaties op snelwegen rond Amsterdam, Witteveen+Bos, 13 december 2007.
- Aanvullende berekeningen t.b.v. effecten van de aanleg van de Tweede Coentunnel en de Westrandweg op het aangrenzend hoofdwegennet, Witteveen+Bos, 28 februari 2008.
- Onderzoek luchtkwaliteit OWN Tweede Coentunnel en Westrandweg, Goudappel Coffeng, maart 2008.
- Integrale weging verbeteringen en verslechtingen in het onderzoeksgebied, 8 maart 2008.
- Nota van Antwoord: samenvatting en reactie zienswijzen.

I BESLUIT

Artikel 1

Artikel 1.5 onder 3 van het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 21 februari 2007 wordt vervangen door een nieuw artikel 1.5 onder 3 dat luidt:

“De luchtschermen die volgens de hieronder aangegeven Tabel 2 worden gerealiseerd zijn, met uitzondering van het luchtscherms langs de A9, als zodanig aangegeven op de bij het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 21 februari 2007 behorende Kaarten. Het luchtscherms langs de A9 is als zodanig aangegeven op de bij het TB TCC - 2008 behorende kaart “Rijksweg 9 (A9)”.

Tabel 2 Locatie en hoogten luchtschermen

Rijksweg A10-west (ten zuiden van de Coentunnel)

Maatregel	Locatie (km)			Hoogte (m)
Luchtscherm	29,400 O	tot	26.890 O	8,00
	26,890 O	tot	26,270 O	6,00*

* Dit betreft een combi bestaand geluids- en nieuw luchtscherm

Rijksweg A10-west toerit zuid Tweede Coentunnel

Maatregel	Locatie (km)			Hoogte (m)
Luchtscherm	29,400 O	tot	ca. 29,630 O	8,00

Rijksweg A10-west toerit noord Tweede Coentunnel

Maatregel	Locatie (km)			Hoogte (m)
Luchtscherm	30,545 O	tot	ca. 30,315 O	8,00

Rijksweg A10/A8 Knooppunt Coenplein

Maatregel	Locatie (km)			Hoogte (m)
Luchtscherm	1,650 NO	tot	0,700 NO	8,00
	31,299s O	tot	31,700s O	8,00
	1,485f W	tot	0,995f W	8,00
	31,100 O	tot	30,545 O	8,00

Rijksweg A8

Maatregel	Locatie (km)			Hoogte (m)
Luchtscherm	1,810 O	tot	1,650 O	6,00

Rijksweg A9

Maatregel	Locatie (km)			Hoogte (m)
Luchtscherm	37.430 NO	tot	38.630 NO	3,00

Artikel 2

In artikel 1.5 onder 4 van het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 21 februari 2007 wordt de zinsnede "in verband met de aanleg van de Tweede Coentunnel" vervangen door "in verband met de realisatie van de Capaciteitsuitbreiding Coentunnel en de aanleg van de Westrandweg" en wordt achter de zinsnede "behorende bij het Tracébesluit" toegevoegd de zinsnede: "en het TB TCC - 2008".

Artikel 3

De tweede en derde volzin van artikel 1.5 onder 6 van het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 21 februari 2007 wordt vervangen door één nieuwe volzin die luidt: "Voor de motivering van de volgens deze paragraaf te nemen luchtmaatregelen wordt verwezen

naar de Toelichting bij het TB TCC - 2008 en de rapporten en documenten die als bijlagen 6.6a tot en met 6.6n onderdeel uitmaken van die Toelichting.”

Artikel 4

Het bepaalde in het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 21 februari 2007 blijft onverminderd van kracht, behoudens het bepaalde in de artikelen 1 tot en met 3 van dit besluit.

II KAARTEN

Kaart schaal 1:15.000: Overzichtstekening A9 Kaartindeling, december 2007.

Kaart schaal 1:2.500: Rijksweg 9 (A9), december 2007.

III TOELICHTING

1 Inleiding

De toelichting bij het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 21 februari 2007 ten aanzien van het onderwerp luchtkwaliteit (in het bijzonder paragraaf 4.2 Luchtkwaliteit) maakt deel uit van deze toelichting. Een en ander met dien verstande dat het onderstaande als aanvulling en op bepaalde punten - hetgeen aldaar expliciet wordt vermeld - als wijziging ten opzichte van de toelichting bij het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 21 februari 2007 moet worden beschouwd. Eenzelfde opmerking is van toepassing op de bijlagen bij het TB TCC - 2008.

Het TB TCC - 2008 beoogt het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 21 februari 2007 te wijzigen voor wat betreft de te nemen luchtmaatregelen, de juridische grondslag en de motivering met betrekking tot het onderwerp luchtkwaliteit.

Het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 21 februari 2007 is tot stand gekomen volgens de besluitvormingsprocedure van de Tracéwet. De basis daarvan wordt gevormd door de Trajectnota/MER Capaciteitsuitbreiding Coentunnel. Hierover hebben de toenmalige ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op 24 oktober 2002 een standpunt ingenomen waarbij de adviezen en inspraakreactie op de Trajectnota/MER zijn betrokken. Dit standpunt is uitgewerkt tot het Ontwerp-Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 2004. In december 2006 is een aantal afwijkingen van het Ontwerp-Tracébesluit vastgelegd in het document “Afwijkingen Ontwerp-Tracébesluit

Capaciteitsuitbreiding Coentunnel” dat vervolgens ter inzage heeft gelegen.

Op 21 februari 2007 is het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel vastgesteld. Gedurende de periode van 19 april tot en met 30 mei 2007 was er voor belanghebbenden gelegenheid beroep in te dienen tegen het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 2007. Tegen het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 2007 zijn 4 beroepschriften ingekomen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Hiervan is één beroep door de Afdeling niet-ontvankelijk verklaard. Op 17 augustus is namens de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een verweerschrift ingediend. Op 20 september heeft de Afdeling de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak ingeschakeld. Op 30 januari 2008 heeft de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak verslag uitgebracht. De beroepen zullen naar verwachting in het eerste halfjaar van 2008 door de Afdeling inhoudelijk worden behandeld.

2 Zienswijzen

Op het Ontwerp-Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel - 2008 (TB TCC – 2008) zijn 16 zienswijzen ontvangen. De samenvatting van deze zienswijzen en de reactie daarop zijn als (bijlage 6.6-o) opgenomen bij deze toelichting.

3 Aanleiding tot het TB TCC - 2008

De aanleiding voor het TB TCC - 2008 vormt de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 25 juli 2007 op de beroepen tegen het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden. De Afdeling vernietigde dat tracébesluit omdat bij de toetsing aan het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) de verkeerde juridische grondslag was gebruikt, namelijk artikel 7 lid 3 aanhef onder a van het Blk 2005, en het luchtkwaliteitonderzoek onvolledig was. Zo was 2020 als toekomstjaar niet volledig onderzocht en was het onderzoeksgebied te klein gekozen waardoor niet alle significante effecten op de luchtkwaliteit in beeld waren gebracht. Daardoor kon geen integrale benadering plaatsvinden met betrekking tot alle locaties waar zich significante gevolgen voor de luchtkwaliteit zullen voordoen en kon ook niet worden beoordeeld welk gewicht toekomt aan de verslechtering op sommige locaties en de verbetering op andere locaties. De overwegingen van de Afdeling in deze uitspraak bleken hun weerslag te hebben op de wijze waarop in het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 2007 was omgegaan met het onderwerp luchtkwaliteit. Zo is in het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 2007 ook getoetst aan artikel 7 lid 3 aanhef onder a van het Blk 2005, terwijl net als bij het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden sprake is van het wegstrepen van een toename van de concentratie in het ene deel van het invloedsgebied tegen een afname van de concentratie elders binnen het invloedsgebied. Verder geldt dat in het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van

2007 voor wat betreft het aangrenzend hoofdwegennet en het onderliggend wegennet naast 2012 alleen 2015 als toekomstjaar in beeld is gebracht. Uit de uitspraak kan worden afgeleid dat bij omvangrijke projecten (ook) een verder toekomstjaar (bijvoorbeeld 2020) moet worden onderzocht. Daarenboven bleek uit een nadere analyse met betrekking tot de afbakening van het onderzoeksgebied dat het onderzoeksgebied uit de eerdere luchtkwaliteitonderzoeken ten behoeve van het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel uit 2007, hoewel al veel groter dan het onderzoeksgebied dat was gehanteerd voor het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden, achteraf bezien mogelijk toch nog iets te krap was gekozen. Dit alles heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat er, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, toe doen besluiten nieuw luchtonderzoek te laten doen dat de basis is voor de saldobenadering op grond van artikel 7, lid 3 onder b van het Blk 2005 zoals inmiddels gewijzigd in artikel 5.16 lid 1 onder b 2° van de Wet milieubeheer.

Het nieuwe onderzoek heeft ten doel in totaliteit alle significante effecten op luchtkwaliteit in beeld te brengen van zowel de realisatie van de Capaciteitsuitbreiding Coentunnel als van de aanleg van de Westrandweg. Dat nieuwe luchtonderzoek is de basis voor een totale saldobenadering van artikel 7, lid 3 aanhef onder b van het Besluit luchtkwaliteit, zoals inmiddels gewijzigd in artikel 5.16 lid 1 onder b 2° van de Wet milieubeheer, ten behoeve van beide Tracébesluiten. Door middel van dit TB TCC - 2008 en het gelijktijdig te nemen Tracébesluit Westrandweg wordt aan beide tracébesluiten hetzelfde luchtkwaliteitonderzoek en dezelfde saldobenadering ten grondslag gelegd.

4 Aard en omvang van de wijziging ten opzichte van het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 21 februari 2007

Met het oog op de mogelijke consequenties van de uitspraak van de Afdeling van 25 juli 2007 inzake het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, besloten het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 21 februari 2007 te wijzigen. De wijziging heeft ten doel op basis van volledig luchtkwaliteitonderzoek en een nieuwe motivering, conform de eisen die daaraan in de regelgeving en de jurisprudentie worden gesteld, de saldobenadering van artikel 7, lid 3 onder b van het Blk 2005 zoals inmiddels gewijzigd in artikel 5.16 lid 1 onder b 2° van de Wet milieubeheer toe te passen.

De wijziging ten opzichte van het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 2007 is beperkt tot:

- het gedeeltelijk wijzigen van artikel 1.5, in het bijzonder door het vervangen van tabel 2 "Maatregelen luchtkwaliteit" door een nieuwe tabel 2;

- het wijzigen van de juridische grondslag voor de toetsing van het aspect luchtkwaliteit van artikel 7 lid 3 aanhef onder a van het Blk 2005 in artikel 7, lid 3 onder b van het Blk 2005 zoals inmiddels gewijzigd in artikel 5.16 lid 1 onder b 2° van de Wet milieubeheer;
- het voorzien van het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 2007 van een nieuwe motivering op het onderwerp luchtkwaliteit.

Voor het overige blijft het bepaalde in het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 21 februari 2007 onverminderd van kracht.

5 Nieuwe afbakening onderzoeksgebied

Ten behoeve van het nieuwe luchtkwaliteitonderzoek is nagegaan of, gelet op de uitspraak van 25 juli 2007 inzake het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden, om alle significante effecten op de luchtkwaliteit van de realisatie van de Capaciteitsuitbreiding Coentunnel en de aanleg van de Westrandweg in beeld te brengen, het oorspronkelijke onderzoeksgebied voor het luchtkwaliteitonderzoek voor het Ontwerp-Tracébesluit Westrandweg en het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 2007 uitbreiding behoefde. Daarbij is als volgt te werk gegaan.

Uitgegaan is van de realisatie van de Capaciteitsuitbreiding Coentunnel en de aanleg van de Westrandweg tezamen. Beide projecten worden weliswaar geregeld in afzonderlijke tracébesluiten, maar als de Capaciteitsuitbreiding Coentunnel wordt gerealiseerd is het voor een adequate verkeersafwikkeling onontbeerlijk dat ook de Westrandweg wordt aangelegd. Om die reden zal de capaciteitsuitbreiding pas worden uitgevoerd als over de aanleg van de Westrandweg planologische zekerheid bestaat.

Voor de luchtkwaliteit langs wegen zijn twee stoffen bepalend: stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Voor beide stoffen is bepaald wat de maximale bijdrage ten gevolge van de realisatie van de Capaciteitsuitbreiding Coentunnel en de aanleg van de Westrandweg is. Die maximale bijdrage bleek voor NO₂ 17 µg/m³. Dit betekende voor NO₂ dat bij een achtergrondwaarde van 23 µg/m³ of meer een overschrijding van de grenswaarde van 40 µg/m³ zal kunnen ontstaan. Uitgaande van deze marge voor NO₂ is een grenswaardenoverschrijding van PM₁₀ ook niet aan de orde. De NO₂-concentraties zijn daarmee maatgevend. Vervolgens is het onderzoeksgebied zo afgebakend dat het omvat:

- het gebied van de fysieke realisatie van de Capaciteitsuitbreiding Coentunnel (aanleg Tweede Coentunnel, aanpassing A8 en A10);

- het gebied van de fysieke aanleg van de Westrandweg (en een deel van de aangrenzende A9 tussen het knooppunt Raasdorp en de aansluiting Badhoevedorp);
- alle aangrenzende wegen van het hoofdwegenet waar de achtergrondwaarde NO₂ 23 µg/m³ of meer bedraagt.

Vervolgens zijn binnen dat gebied alle toeleidende wegen bepaald, dat wil zeggen lokale wegen met een aansluiting op het hoofdwegenet, alsmede de knelpuntwegen van het onderliggende wegennet (wegen met een gelet op de gemeentelijke luchtkwaliteitsplannen (mogelijke) – toekomstige – grenswaardeoverschrijding). Uit die afbakening kwam een iets groter onderzoeksgebied naar voren dan het gebied dat tot uitgangspunt was genomen bij het Ontwerp-tracébesluit Westrandweg en het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 2007. Dit grotere gebied vormt de basis van het nieuwe luchtkwaliteitonderzoek dat ten grondslag is gelegd aan het Ontwerp-TB TCC - 2008.

Bij brief van 15 november 2007 aan de Tweede Kamer heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat een nieuwe algemeen toepasbare methodiek voor gebiedsafbakening bij luchtkwaliteitonderzoek bekend gemaakt. Deze methodiek is beschreven in het document "Significante intensiteitverandering als basis voor een methodiek voor gebiedsafbakening voor luchtonderzoek van Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart, van 15 november 2007 (TK 2007/2008, 29 385, nr. 13, bijlage). In januari 2008 heeft het in de kamerbrief aangekondigde vaste team van deskundigen, het Expertteam Gebiedsafbakening Luchtonderzoek (hierna; het Expertteam), zijn werkzaamheden aangevangen. Het Expertteam heeft de methode voor gebiedsafbakening gebaseerd op de significante intensiteitverandering verfijnd tot de Methodiek Gebiedsafbakening onderzoek luchtkwaliteit. Deze methode leidt voor elk infrastructureel project tot een selectie van de wegen die in beginsel in het luchtkwaliteitonderzoek moeten worden betrokken omdat daar sprake kan zijn van een significante verslechtering van de luchtkwaliteit.

Eind 2007 heeft Rijkswaterstaat de nieuwe methodiek significante intensiteitverandering toegepast op de projecten Westrandweg en Capaciteitsuitbreiding Coentunnel. Vervolgens heeft Rijkswaterstaat het Expertteam verzocht advies uit te brengen. Dit heeft geleid tot een advies van het Expertteam van 21 februari 2008. Naar aanleiding van het advies is het nieuw afgebakende onderzoeksgebied verder uitgebreid met nog een aantal snelwegen en straten van het onderliggend wegennet. Voor die snelwegen en straten zijn na het bekendmaken van het Ontwerp-TB TCC - 2008 alsnog luchtkwaliteitberekeningen uitgevoerd.

Het met toepassing van de nieuwe methodiek afgebakende onderzoeksgebied vormt de basis van het nieuwe luchtonderzoek dat ten grondslag ligt aan het TB TCC – 2008. Het onderzoek heeft betrekking op alle locaties waar zich mogelijk significante effecten op de luchtkwaliteit kunnen voordoen.

Het plangebied omvat het gebied waarop het Tracébesluit Westrandweg betrekking heeft en het gebied waarop het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel betrekking heeft. Het salderingsgebied is gebied waar zich ten gevolge van de aanleg van de Westrandweg en de realisatie van de Capaciteitsuitbreiding Coentunnel ook effecten op de luchtkwaliteit voordoen. Het plangebied en het salderingsgebied vormen samen het effectgebied van beide tracébesluiten en daarmee het totale gebied waarop het luchtkwaliteitonderzoek betrekking heeft. Het plangebied en salderingsgebied hebben een verkeerskundige samenhang, grenzen fysiek aan elkaar en behoren tot dezelfde regio Amsterdam. Er is daarmee sprake van zowel een functionele als een geografische samenhang.

6 Nieuw luchtkwaliteitonderzoek

De resultaten van het nieuwe onderzoek zijn neergelegd in de navolgende rapporten en documenten, te weten:

- Effectbeoordeling luchtkwaliteit rond aanleg Tweede Coentunnel, TNO, februari 2008.
- Effectbeoordeling luchtkwaliteit rond aanleg Westrandweg, TNO, februari 2008.
- Dwarsprofielberekeningen op 50 locaties op snelwegen rond Amsterdam, Witteveen+Bos, 13 december 2007.
- Aanvullende berekeningen t.b.v. effecten van de aanleg van de Tweede Coentunnel en de Westrandweg op het aangrenzend hoofdwegenet, Witteveen+Bos, 28 februari 2008.
- Onderzoek luchtkwaliteit OWN Tweede Coentunnel en Westrandweg, Goudappel Coffeng, maart 2008.
- Integrale weging verbeteringen en verslechtingen in het onderzoeksgebied, 8 maart 2008.

Er zijn twee situaties onderzocht:

- De autonome ontwikkeling: de bestaande situatie voor de A10 en A8 met de daarbij behorende bestaande geluidsschermen wordt gecontinueerd. Er wordt geen Tweede Coentunnel en geen Westrandweg aangelegd.
- Het voorkeursalternatief: de Tweede Coentunnel wordt aangelegd met de daarbij behorende aanpassingen van de A10 en de A8, de Westrandweg wordt aangelegd, de bestaande geluidsschermen worden gehandhaafd, er komen nieuwe geluidsschermen en luchtschermen bij, in de tunnelmonden komen afzuiginstallaties, een en ander als omschreven in artikel 1.5 van het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel uit 2007.

In het TNO-onderzoek naar de effecten op de luchtkwaliteit rond de aanleg van de Westrandweg is een extra scherm langs de A9 meegenomen. Daar is het voorkeursalternatief dus inclusief het A9-schermb. Het A9-schermb is direct al meegenomen omdat uit eerder luchtkwaliteitonderzoek door TNO ten behoeve van het Tracébesluit

Westrandweg was gebleken dat hiermee de extra overschrijding die ontstaat als gevolg van de aanleg van de Westrandweg en de realisatie van de Capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel vrijwel volledig wordt weggenomen. Deze reductie heeft ook een positief effect op in de omgeving gelegen woningen.

Voor het aangrenzend hoofdwegennet is nog een aantal varianten onderzocht met extra schermen langs de A4 en/of de A5.

Bij het nieuwe onderzoek is uitgegaan van de meest recente inzichten omtrent achtergrondconcentraties en emissiefactoren (MNP/RIVM, april 2007). De berekeningen zijn gemaakt voor de jaren 2012, 2015 en 2020 voor de autonome ontwikkeling en het voorkeursalternatief. Voor de berekening van de concentraties nabij de fysieke ingrepen (de Tweede Coentunnel en de daarmee samenhangende aanpassingen van de A8 en de A10 en de Westrandweg en een deel van de A9) is gebruik gemaakt van zogenaamde gridberekeningen (TNO-rapporten, bijlagen 6.6i en 6.6j). De concentraties langs aangrenzende hoofdwegen zijn berekend door middel van dwarsprofielberekeningen (Witteveen+Bos, bijlagen 6.6k en 6.6l). Zowel bij de gridberekeningen als bij de dwarsprofielberekeningen is gebruik gemaakt van het Pluimsnelwegmodel. De luchtkwaliteit langs de toeleidende wegen en de knelpuntwegen van het onderliggend wegennet zijn berekend met CAR II, versie 6.1 (Goudappel Coffeng, bijlage 6.6m).

Voor het nieuwe luchtkwaliteitonderzoek zijn dezelfde verkeersintensiteiten gebruikt als voor de eerdere luchtkwaliteitonderzoeken met dien verstande dat daarin een aantal onvolkomenheden is hersteld, te weten:

- Het gebruik van werkdagintensiteiten in plaats van weekdagintensiteiten in de gridberekeningen voor het jaar 2020.
- Het gebruik van onjuiste achtergrondconcentraties bij de berekening van enkele dwarsprofielen.
- Het gebruik van onjuiste emissiefactoren bij de berekeningen van enkele dwarsprofielen.

Verder is de eerdere set verkeersintensiteiten aangevuld met verkeersprognoses voor de wegvakken en wegen die niet eerder in het onderzoek waren betrokken. De verkeersintensiteiten voor het hoofdwegennet zijn ontleend aan het NRM (versie 2.1). De verkeersintensiteiten voor de wegen van het onderliggend wegennet zijn ontleend aan de in het kader van het nog vast te stellen Nationaal samenwerkingprogramma luchtkwaliteit (NSL) ontwikkelde zogenoemde Saneringstool (versie 2.0, oktober 2007) in combinatie met het NRM (versie 2.1). Ook bij de verkeersprognoses is uiteraard rekening gehouden met zowel de aanleg van de Westrandweg als de realisatie van de Capaciteitsuitbreiding Coentunnel.

Uit het nieuwe onderzoek bleek (opnieuw) dat met de aanleg van de Westrandweg en de realisatie van de Capaciteitsuitbreiding Coentunnel - evenals in de autonome ontwikkeling - niet wordt voldaan aan de grenswaarden. Zowel in de autonome ontwikkeling als met het

voorkeursalternatief treedt overschrijding op van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ en de etmaalwaarde voor PM₁₀. Daarbij is op sommige locaties sprake van verbeteringen en op andere locaties van verslechtingen. Het bepaalde in artikel 7 lid 3 aanhef en onder a van het Blk 2005, zoals inmiddels gewijzigd in artikel 5.16 lid 1 onder b 1° van de Wet milieubeheer, is daarmee niet van toepassing. De verslechtingen zijn op diverse locaties groter dan 1% van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀ van 40 µg/m³ en liggen daarmee boven de niet in betekenende mate (NIBM) grens van het nieuwe artikel 5.16, lid 1 onder c van de Wet milieubeheer. Het NSL is nog niet vastgesteld.

Daarom is de saldobenadering van artikel 7 lid 3 aanhef en onder b van het Blk 2005, zoals inmiddels gewijzigd in artikel 5.16 lid 1 onder b 2° van de Wet milieubeheer, toegepast. De resultaten van het nieuwe luchtonderzoek zijn uitgedrukt in concentraties, overschrijdingsgebieden en -oppervlakken en aantallen blootgesteld, zodat een integrale benadering mogelijk is voor alle locaties waar zich significante effecten voordoen. De integrale weging van de verbeteringen en verslechtingen is neergelegd in het document "Integrale weging verbeteringen en verslechtingen in het onderzoeksgebied", van 8 maart 2008 (bijlage 6.6n).

7 Integrale benadering voor alle locaties waar zich significante effecten voordoen

Beziet men integraal alle locaties waar zich met het voorkeursalternatief significante effecten op de luchtkwaliteit voordoen, dan geldt dat ten opzichte van de autonome ontwikkeling op een aantal locaties een beperkte toename van de jaargemiddelde concentratie NO₂ of de etmaalgemiddelde concentratie PM₁₀ optreedt, maar dat daar zodanige verbeteringen op andere locaties tegenover staan dat per saldo sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit.

Dit is het gevolg van de verbetering van de doorstroming op de A8 en de A10 nabij de Coentunnel en de daarmee verband houdende ontlasting van aangrenzende snelwegen en het onderliggend wegennet en van de te nemen luchtmaatregelen.

De verbeteringen treden zeker en gelijktijdig op met de verslechtingen. De te nemen luchtmaatregelen zijn immers vastgelegd in het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 2007, zoals gewijzigd met het TB TCC - 2008, en de wijzigingen in de verkeersstromen zijn het directe gevolg van de openstelling van de Tweede Coentunnel en de Westrandweg.

Er wordt - kortom - voldaan aan het bepaalde in artikel 7, lid 3 onder b van het Blk 2005 zoals inmiddels gewijzigd in artikel 5.16 lid 1 onder b 2° van de Wet milieubeheer.

In het navolgende wordt deze conclusie aan de hand van de verschillende parameters nader toegelicht.

Concentraties

Tunnels/A8/A10/N200

Bij de tunnels en langs de A8 en de A10 geldt voor NO₂ dat er behoudens verslechtingen in 6 gridcellen (0,06 ha) in alle onderzochte jaren met het voorkeuralternatief ten opzichte van de autonome ontwikkeling alleen maar verbeteringen optreden. In 2020 vindt helemaal geen NO₂-normoverschrijding meer plaats. Voor PM₁₀ geldt dat sprake is van verbeteringen en verslechtingen, waarbij de verbeteringen groter zijn dan de verslechtingen. Langs de N200 (bij de kruising met de A10) nemen voor 2012 met het voorkeursalternatief de concentraties NO₂ af. Voor PM₁₀ is daar voor alle onderzochte jaren noch in de autonome ontwikkeling noch in het voorkeuralternatief sprake van normoverschrijding.

Westrandweg/A9

Langs de Westrandweg nemen de concentraties NO₂ en PM₁₀ toe, maar is geen sprake van overschrijding van de grenswaarden. Langs de A9 tussen het knooppunt Raasdorp en het knooppunt Badhoevedorp treden overwegend verbeteringen op. Voor de NO₂-concentraties nemen de maximale concentraties in 2012 en 2015 af en in 2020 toe (met 0,3 µg/m³). Voor de PM₁₀-concentraties is zowel in de autonome ontwikkeling als met het voorkeuralternatief in geen van de onderzochte jaren sprake van normoverschrijding.

Aangrenzende snelwegen

Voor het aangrenzend hoofdwegennet geldt dat er met het voorkeuralternatief en in de autonome ontwikkeling in alle onderzochte jaren alleen overschrijdingen optreden ten aanzien van de jaargemiddelde NO₂-concentraties. In alle onderzochte jaren treden er met het voorkeuralternatief meer verbeteringen op dan verslechtingen. In totaal gaat het om 11 verbeteringen in 2012, 7 verbeteringen in 2015 en 6 verbeteringen in 2020 en om 4 verslechtingen in 2012, 2 verslechtingen in 2015 en 2 verslechtingen in 2020.

De grootste verbetering treedt op in 2020 langs de A4 tussen aansluiting Sloten en knooppunt Badhoevedorp (verbetering van 1,9 µg/m³, namelijk van 43,3 µg/m³ in de autonome ontwikkeling naar 41,4 µg/m³ met het voorkeuralternatief).

De grootste verslechting treedt op in 2020 langs de A5 tussen knooppunt Raasdorp en knooppunt De Hoek (verslechting van 4,9 µg/m³, namelijk van 36,8 µg/m³ in de autonome ontwikkeling naar 41,7 µg/m³ met het voorkeuralternatief). De maximale overschrijdingsafstand bedraagt hier 17 meter (2012).

De concentratietoenames respectievelijk -afnames liggen in dezelfde orde grootte (0-2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), met uitzondering dus van de A5 (knooppunt Raasdorp-knooppunt De Hoek).

Onderliggend wegennet

Voor het onderliggend wegennet geldt dat er met het voorkeuralternatief en in de autonome ontwikkeling in alle onderzochte jaren overschrijdingen optreden van de grenswaarden voor de jaargemiddelde NO_2 -concentraties en de etmaalgemiddelde PM_{10} -concentraties. In alle onderzochte jaren treden voor NO_2 -concentraties met het voorkeuralternatief er bij meer straten verbeteringen op dan verslechtingen. Voor PM_{10} -concentraties geldt dat ook voor 2020. In 2012 zijn er voor PM_{10} ten opzichte van de autonome ontwikkeling met het voorkeuralternatief meer verslechtingen dan verbeteringen. In 2015 zijn de verslechtingen en verbeteringen in de autonome ontwikkeling en met het voorkeuralternatief met elkaar in evenwicht.

NO_2 -verbeteringen treden op langs de volgende straten¹:

Amsterdam: De Ruyterkade, Jan van Galenstraat, Ceintuurbaan, Rijnstraat, Hoofdweg, Anderlechtlaan, Europaboulevard, Hekelveld, IJ-tunnel.

Amstelveen: Amsterdamseweg, Beneluxbaan.

Haarlem: de Oudeweg, Delftlaan, Zijlweg.

Haarlemmermeer: Havenmeesterweg, Lindberghstraat, Pa Verkuyllaan, Burg. Amersfoordtlaan, Nieuwemeerdijk, Fokkerweg, Zeemanlaan, Schipholweg, Ceintuurbaan, Vertrekpassage, Binnenweg en de Handelskade.

NO_2 -verslechtingen treden op langs de volgende straten:

Amsterdam: Weesperstraat, Valkenburgerstraat, Jan Evertsenstraat en de Basisweg.

Amstelveen: Beneluxbaan.

Haarlem: Schipholweg, Buitenrustlaan en Camera Obscuraweg.

Haarlemmermeer: Fokkerweg, Kruisweg, Ceintuurbaan, Rijkersstreek, Schipholboulevard, v. Heuven Goedhartlaan, Vertrekpassage, Pa Verkuyllaan, Handelskade, Hoofdweg en de Rijnlanderweg.

Oostzaan: Kolkweg.

Velsen: Stationsweg.

Zaanstad: Dr. J.M den Uylweg.

De grootste NO_2 -verbetering treedt op in 2012 langs de De Ruyterkade (verbetering van 3.6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, namelijk van 74,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ in de autonome ontwikkeling naar 70,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ met het voorkeuralternatief).

De grootste NO_2 -verslechting treedt op in 2012 langs de Dr. J.M den Uylweg (verslechting van 4.0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, namelijk van 44,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ in de autonome ontwikkeling naar 48,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ met het voorkeuralternatief).

¹ In sommige straten treden zowel verbeteringen als verslechtingen op

PM₁₀-verbeteringen treden op langs de volgende straten:
Amsterdam: De Ruyterkade, de IJ-tunnel en de Nieuwe Hemweg,
Haarlemmermeer: de Schipholweg.

PM₁₀-verslechtingen treden op langs de volgende straten:
Amsterdam: Valkenburgerstraat.
Haarlemmermeer: Fokkerweg.
Velsen: Kanaaldijk en de Stationsweg.
Oostzaan: Kolkweg.

De grootste PM₁₀-verbetering treedt op in 2012 langs de De Ruyterkade (verbetering van 1,7 µg/m³, namelijk van 44,6 µg/m³ naar 42,9 µg/m³).

De grootste PM₁₀-verslechting treedt op in 2012 langs de Fokkerweg in de Haarlemmermeer (verslechting van 0,6 µg/m³, namelijk van 38,1 µg/m³ naar 38,7 µg/m³).

De concentratietoenames respectievelijk -afnames liggen ook langs de onderzochte wegen van het onderliggend wegennet in dezelfde orde grootte (0-2 µg/m³), met uitzondering van de De Ruyterkade met een concentratieafname van 3,6 µg/m³ en de J.M. den Uylweg met een concentratietoename van 4,0 µg/m³.

Maximale concentraties, verbeteringen, verslechtingen in onderzoeksgebied

Voor NO₂ worden in de autonome ontwikkeling de hoogste concentraties berekend in 2012 bij de Fokkerweg: 76,9 µg/m³. Dat geldt ook voor het voorkeuralternatief: 78,4 µg/m³.

De hoogste PM₁₀-concentraties worden in de autonome ontwikkeling berekend in 2012 langs de Ruyterkade (Amsterdam): 44,6 µg/m³. Dit geldt ook voor het voorkeuralternatief: 42,9 µg/m³.

De grootste overschrijdingsafstand doet zich in de autonome ontwikkeling voor de PM₁₀-concentraties voor bij de tunnelmonden: 60 meter. Voor het voorkeuralternatief is de grootste overschrijdingsafstand 40 meter voor PM₁₀-concentraties langs de A10 ten zuiden van de Coentunnel.

De grootste concentratieafname treedt op in 2012 bij de tunnelmonden: 56,6 µg/m³ voor NO₂ en 37,5 µg/m³ voor PM₁₀.

De grootste concentratietoename treedt op voor NO₂ in 2012 bij de tunnelmonden en bedraagt 41,9 µg/m³. Het gaat hier om slechts 4 gridcellen (0,04 ha). De grootste concentratietoename voor PM₁₀ treedt in 2012 ook op bij de tunnelmonden: 34,2 µg/m³ (6 gridcellen, 0,06 ha).

Een overzicht van verbeteringen en verslechtingen in het totale rapportagegebied voor 2012 en 2020 is opgenomen in een viertal kaarten (bijlage 3 bij het document "Integrale weging verbeteringen en verslechtingen in het onderzoeksgebied").

Gebied van de overschrijding

Bij de tunnels en langs de A8 en de A10 treedt met het voorkeuralternatief op minder plaatsen overschrijding op dan in de autonome ontwikkeling. In 2020 is met het voorkeursalternatief in het geheel geen sprake meer van een overschrijding voor NO₂.

Langs de nieuwe Westrandweg vindt geen overschrijding van grenswaarden plaats. Langs de A9 tussen knooppunt Raasdorp en het knooppunt Badhoevedorp wordt de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ overschreden, maar dit geldt zowel in de autonome ontwikkeling als met het voorkeuralternatief. Het overschrijdingsgebied is kleiner met het voorkeuralternatief.

Langs de A9 tussen het knooppunt Raasdorp en het knooppunt Badhoevedorp vindt noch in de autonome ontwikkeling noch met het voorkeuralternatief overschrijding van de grenswaarden voor PM₁₀-concentraties plaats.

Voor de aangrenzende hoofdwegen in het onderzoeksgebied geldt dat er met het voorkeuralternatief één snelweg bijkomt met een overschrijding, de A5. Daar staat tegenover dat er met het voorkeuralternatief geen normoverschrijding meer plaatsvindt in 2015 langs de A10 en in 2020 langs de A1. Voor het overige betreft het in de autonome ontwikkeling en in het voorkeuralternatief dezelfde snelwegen die een overschrijding hebben.

Voor de straten van het onderliggend wegennet geldt dat zowel in de autonome ontwikkeling als met het voorkeuralternatief sprake is van overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ en de etmaalwaarde voor PM₁₀. Het gaat daarbij goeddeels om dezelfde straten.

Overschrijdingsoppervlakken

Beziet men de overschrijdingsoppervlakken dan blijkt dat over het totale onderzoeksgebied per saldo sprake is van een afname zowel voor NO₂ als voor PM₁₀ (zie tabel 23 t/m 23 van de wegingsnotitie). Verder blijkt uit de tabellen dat voor de jaren 2012, 2015 en 2020 verbeteringen en verslechteringen als gevolg van het voorkeuralternatief en de autonome ontwikkeling zowel voor de NO₂-concentraties als voor de PM₁₀-concentraties evenredig over de concentratieranges zijn verdeeld. Er is geen sprake dat de winst in minder overschrijdingsoppervlak als gevolg van het voorkeuralternatief wordt verkregen in de lagere concentratieranges ten koste van meer overschrijdingsoppervlak in de hogere concentratieranges. Voor wat betreft het aangrenzend hoofdwegennet is sprake van verschuiving van de zwaardere naar de lichtere concentratieranges.

Blootgestelden

Voor alle onderzochte jaren geldt dat zowel in de autonome ontwikkeling als met het voorkeursalternatief zich geen blootgestelden

bevinden in de plangebieden TCC en WRW. Verder geldt voor NO₂ dat het aantal blootgestelden afneemt langs het aangrenzend hoofdwegennet (2012) en langs het onderliggend wegennet (2012, 2015). In die jaren is voor PM₁₀ het aantal blootgestelden nul (aangrenzend hoofdwegennet) of gelijk (onderliggend wegennet). In 2020 is zowel voor NO₂ als voor PM₁₀ het aantal blootgestelden nul (aangrenzend hoofdwegennet) of gelijk (onderliggend wegennet). Voor het totale onderzoeksgebied geldt voor NO₂ dat het aantal blootgestelden afneemt in 2012 en 2015 en gelijk blijft in 2020 en voor PM₁₀ dat het aantal blootgestelden gelijk blijft.

Samengevat per stof

Samengevat en toegespitst per stof geldt dat de realisatie van de Capaciteitsuitbreiding Coentunnel en de aanleg van de Westrandweg ten opzichte van de autonome ontwikkeling leidt tot:

NO₂

- Bij de tunnels en langs de A8 en de A10 voor alle onderzochte jaren lagere concentraties (behalve in 6 gridcellen in 2012 en 1 gridcel in 2015 bij de tunnelmonden), kleinere overschrijdingsafstanden en een kleiner overschrijdingsoppervlak. In 2020 helemaal geen normoverschrijding meer.
- Langs de A10 ter hoogte van de kruising van de N200 in 2012 en 2015 wel overschrijding in de autonome ontwikkeling en niet met het voorkeuralternatief.
- Langs de nieuwe Westrandweg geen normoverschrijding.
- Langs de A9 tussen knooppunt Raasdorp en knooppunt Badhoevedorp verbeteringen en verslechtingen met in alle onderzochte jaren per saldo een verbetering, in 2012 en 2015 zowel qua maximale concentraties als qua overschrijdingsoppervlak, in 2020 alleen qua overschrijdingsoppervlak.
- Langs de aangrenzende snelwegen voor alle onderzochte jaren verbeteringen en verslechtingen zowel in concentraties als in overschrijdingsafstanden, per saldo kleinere overschrijdingsoppervlakken, meer snelwegen met verbeteringen dan snelwegen met verslechtingen, met uitzondering van de A5 grotere concentratieverbeteringen (maximaal 2 µg/m³) dan concentratieverslechtingen (maximaal 0,6 µg/m³), een verschuiving van de zwaardere naar de lichtere concentratieranges, en minder (2012) of evenveel (2015 en 2020) blootgestelden.
- Langs de knelpuntwegen van het onderliggend wegennet voor alle onderzochte jaren verbeteringen en verslechtingen, per saldo een kleiner overschrijdingsoppervlak, meer straten met een verbetering dan straten met een verslechting, dezelfde gradatie concentratieverschillen (0-2 µg/m³, met uitzondering van 1 straat met een afname van 3,6 µg/m³ en 1 straat met een toename van 4 µg/m³ in 2012), en minder (2012, 2015) of evenveel (2020) blootgestelden.

-
- Voor het totale onderzoeksgebied voor alle onderzochte jaren per saldo een afname van het overschrijdingsoppervlak en een afname van het aantal blootgestelden.

PM₁₀

- Bij de tunnels en langs de A10 voor alle onderzochte jaren een lagere maximale concentratie, kleinere overschrijdingsafstanden, voorts verbeteringen en verslechtingen (over alle concentratieranges) waarbij de verbeteringen groter zijn dan de verslechtingen en per saldo een afname van het overschrijdingsoppervlak.
- Langs de nieuwe Westrandweg en langs de A9 tussen het knooppunt Raasdorp en het knooppunt Badhoevedorp geen normoverschrijding.
- Langs de rest van de A9 en overige aangrenzende snelwegen geen normoverschrijding.
- Langs de knelpuntwegen van het onderliggend wegennet voor alle onderzochte jaren verbeteringen en verslechtingen, per saldo een toename van het overschrijdingsoppervlak (maximaal 1,45 ha in 2012), meer straten met een verslechting dan straten met een verbetering in 2012, gelijk aantal straten met verbetering en verslechting in 2015, meer straten met een verbetering dan een verslechting in 2020 en grotere concentratieverbeteringen (maximaal 1,7 µg/m³) dan concentratieverslechtingen (maximaal 0,6 µg/m³).
- Voor het totale onderzoeksgebied voor alle onderzochte jaren een afname van de maximale concentratie, per saldo een afname van het overschrijdingsoppervlak en geen extra blootgestelden.

8 Maatregelen

Het in het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel-2007 vastgelegde pakket aan maatregelen wordt met het TB TCC-2008 uitgebreid met een luchtscherm langs de oostzijde van de A9 met een lengte van 1200 meter en een hoogte van 3 meter tussen knooppunt Raasdorp en de aansluiting Badhoevedorp. Hiermee wordt de verslechting die ter plaatse optreedt door de aanleg van de Westrandweg en de realisatie van de Capaciteitsuitbreiding Coentunnel grotendeels weggenomen. Het betreft hier bebouwd gebied, ook met woningen. De verbetering die door het scherm teweeg wordt gebracht is daarmee waardevol voor de omgeving. Het scherm zal evenals de overige luchtschermen transparant worden uitgevoerd en heeft mede daardoor geen nadelige effecten voor de omgeving.

Bezien is of het ook in de rede ligt vanwege de concentratietoename langs de A5 en de A4 extra luchtschermen te plaatsen. Dat bleek niet het geval. De toename bij de A5 zou verminderd kunnen worden door de plaatsing van een luchtscherm aan de oostzijde met een hoogte van 3 meter en een lengte van 7 km. Dit zou tot gevolg hebben dat de

concentraties afnemen met circa 1 µg/m³ en de overschrijdingscontour circa 5 meter dicht bij de weg komt te liggen. De weg ligt overwegend in open, onbebouwd gebied langs de Zwanenburgbaan van Schiphol. De woningen gelegen langs de Hoofdweg worden al van de A5 afgeschermd door een bestaand geluidscherm. De verbetering die een scherm teweeg zou brengen heeft daar geen toegevoegde waarde voor woningen. De overschrijding langs de A4 zou kunnen worden verminderd door een scherm van 7 km lang en 3 meter hoog. Hier spelen echter vergelijkbare overwegingen als langs de A5. Langs het betreffende deel van de A4 liggen overigens helemaal geen woningen.

9 Wijzigingen in de Toelichting bij het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel uit 2007

In de Toelichting bij het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel uit 2007 wordt in paragraaf 4.2.4 in de 2^e volzin achter de zinsnede "Deze maatregelen betreffen de invoering van de maximum rijsnelheid van 80 km/uur", toegevoegd, "waarbij wordt uitgegaan van strikte handhaving,". Daarna loopt de zin gewoon door. Deze wijziging is om vast te leggen dat de lagere maximum rijsnelheid van 80 km/uur strikt gehandhaafd zal worden.

In paragraaf 4.2.4 Maatregelen wordt voorts de zin "Ook worden op een aantal locaties langs het wegtracé luchtschermen opgericht" vervangen door "Ook worden op een aantal locaties luchtschermen opgericht". Er komt immers ook een luchtscherm langs de A9.

In paragraaf 4.2.5 Flexibele luchtschermen wordt achter de zinsnede "in verband met de aanleg van de Tweede Coentunnel" toegevoegd: "en de Westrandweg". Bij de te nemen luchtmaatregelen is ook rekening gehouden met de effecten van de aanleg van de Westrandweg.

10 Relatie met lopende beroepsprocedure

Het TB TCC - 2008 wordt gelet op het bepaalde in artikel 6:18 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) toegezonden aan de Afdeling bestuursrechtspraak. Ingevolge artikel 6:19 Awb worden de beroepen die zijn gericht tegen het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 21 februari 2007 geacht mede gericht te zijn tegen het TB TCC - 2008.

11 Bijlagen bij Toelichting TB TCC - 2008

Bijlage 6.6g:	Methodiek Gebiedsafbakening Luchtonderzoek.
Bijlage 6.6h:	Advies Expertteam Gebiedsafbakening Luchtonderzoek, 21 februari 2008.
Bijlage 6.6i:	Effectbeoordeling luchtkwaliteit rond aanleg Tweede Coentunnel, TNO, februari 2008.
Bijlage 6.6j:	Effectbeoordeling luchtkwaliteit rond aanleg Westrandweg, TNO, februari 2008.
Bijlage 6.6k:	Dwarsprofielberekeningen op 50 locaties op snelwegen rond Amsterdam, Witteveen+Bos, 13 december 2007.
Bijlage 6.6l:	Aanvullende berekeningen t.b.v. effecten van de aanleg van de Tweede Coentunnel en de Westrandweg op het aangrenzend hoofdwegennet, Witteveen+Bos, 28 februari 2008.
Bijlage 6.6m:	Onderzoek luchtkwaliteit OWN Tweede Coentunnel en Westrandweg, Goudappel Coffeng, maart 2008.
Bijlage 6.6n:	Integrale weging verbeteringen en verslechtingen in het onderzoeksgebied, 8 maart 2008.
Bijlage 6.6-o:	Nota van Antwoord: samenvatting en reactie zienswijzen.

IV WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP- TRACÉBSLUIT CAPACITEITSUITBREIDING COENTUNNEL - 2008

In de besluittekst en de Toelichting bij het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel – 2008 (TB TCC – 2008) is ten opzichte van het in januari 2008 vastgestelde Ontwerp-Tracébesluit (OTB TCC - 2008) een aantal wijzigingen doorgevoerd. Tevens zijn wijzigingen in de bijlagen bij de Toelichting doorgevoerd en nieuwe bijlagen bij de Toelichting gevoegd. De plankaarten zijn ongewijzigd gebleven.

De wijzigingen ten opzichte van het OTB TCC 2008 worden hieronder toegelicht.

Besluittekst

Tabel 2 in artikel 1 is aangepast. Het derde luchtscherp bij de rijksweg A10/A8 Knooppunt Coenplein loopt niet tot 0,995f W, maar tot 0,955f W. Het betrof hier een verschrijving.

Artikel 3 is aangepast in verband met de toevoeging van nieuwe bijlagen bij de Toelichting en de nummering daarvan.

Toelichting

- In hoofdstuk 1 is toegevoegd dat de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak op 30 januari 2008 verslag heeft uitgebracht.
- De wijzigingen in hoofdstuk 5 van de Toelichting en de bij de Toelichting behorende bijlagen houden met name verband met de toepassing van de nieuwe methodiek voor gebiedsafbakening en in dat kader het advies van het Expertteam Gebiedsafbakening Luchtonderzoek van 21 februari 2008. Naar aanleiding van dit advies is een aantal snelwegen en straten van het onderliggend wegennet aanvullend onderzocht. De door het Expertteam vastgestelde "Methodiek Gebiedsafbakening Luchtonderzoek" en het advies van het Expertteam maken als bijlagen (6.6g respectievelijk 6.6h) deel uit van de Toelichting.
De nieuwe afbakening van het onderzoeksgebied is beschreven in hoofdstuk 5 van de Toelichting. De resultaten van het aanvullend onderzoek zijn beschreven in hoofdstuk 6 van de Toelichting. Als gevolg van het aanvullend onderzoek is ook het document "Integrale weging verbeteringen en verslechtingen in het onderzoeksgebied" aangepast (bijlage 6.6n bij de Toelichting). Verder is bij de bijlagen opgenomen het rapport "Aanvullende berekeningen t.b.v. effecten van de aanleg van

de Tweede Coentunnel en de Westrandweg op het aangrenzend hoofdwegennet" van Witteveen+Bos (bijlage 6.6l) alsmede een herziene versie van het rapport "Onderzoek luchtkwaliteit OWN Tweede Coentunnel en Westrandweg", Goudappel Coffeng (bijlage 6.6m).

- In hoofdstuk 6 van de Toelichting van het TB is toegevoegd welke versie van het Saneringstool is gebruikt voor de berekening van de effecten op de luchtkwaliteit langs de straten van het onderliggend wegennet.
- De tekst met betrekking tot de maatregelen is overgebracht naar een apart hoofdstuk 8 (Maatregelen).
- De tekst met betrekking tot de wijzigingen van de Toelichting bij het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel uit 2007 is overgebracht naar een apart hoofdstuk 9 (Wijzigingen in de Toelichting bij het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel uit 2007). Daarbij is toegevoegd een wijziging inhoudende dat de maximum snelheid van 80 km/uur strikt wordt gehandhaafd.
- In de Toelichting zijn voorts op diverse plaatsen tekstuele of redactionele wijzigingen aangebracht. Het betreft hier bijvoorbeeld correctie van de spelling of nummering, van niet goed lopende zinnen, verheldering van de structuur of verbetering van de leesbaarheid.

Bijlagen

- Als gevolg van het aanvullend onderzoek is het document "Integrale weging verbeteringen en verslechtingen in het onderzoeksgebied" aangepast (bijlage 6.6n bij de Toelichting).
- In de bijlagen 6.6i en 6.6j bij de toelichting zijn herziene versies van het rapport "Effectbeoordeling luchtkwaliteit rond aanleg Tweede Coentunnel" en het rapport "Effectbeoordeling luchtkwaliteit rond aanleg Westrandweg", beide van TNO, opgenomen. De herziene rapporten bevatten op een aantal punten verbeteringen ten opzichte van de TNO-rapporten van december 2007, te weten:
 - Presentatie van het (toelichtende) kaartmateriaal;
 - Een meer nauwkeurige analyse met name ten aanzien van maximale concentraties en overschrijdingsafstanden.
- In bijlage 6.6m bij de Toelichting is een herziene versie van het rapport "Onderzoek luchtkwaliteit OWN Tweede Coentunnel en Westrandweg", Goudappel Coffeng, 22 februari 2008, opgenomen. Het herziene rapport bevat, naast de resultaten van de aanvullende berekeningen in verband met het advies van het Expertteam, de rekenresultaten voor het onderliggend

wegennet exclusief het effect van rekening rijden als opgenomen in de Saneringstool.

- In de bijlagen 6.6i (TNO-rapport Tweede Coentunnel), 6.6j (TNO-rapport Westrandweg), 6.6m (Onderzoek OWN Goudappel Coffeng) en 6.6n (Document " Integrale weging verbeteringen en verslechtingen in het onderzoeksgebied") zijn voorts op diverse plaatsen tekstuele of redactionele wijzigingen aangebracht. Het betreft hier bijvoorbeeld correctie van de spelling of nummering, van niet goed lopende zinnen, verheldering van de structuur of verbetering van de leesbaarheid.

BEROEP

Beroep tegen het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel - 2008 (TB TCC - 2008)

Binnen een week na toezending aan de betrokken overheden wordt het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel – 2008 (TB TCC – 2008) ter inzage gelegd bij:

- de gemeentehuizen van Amsterdam, Haarlemmermeer, Oostzaan, Zaanstad;
- de stadsdeelkantoren Bos en Lommer, Osdorp, Geuzenveld-Slotermeer en het informatiecentrum Zuiderkerk in Amsterdam;
- het Vergunningen Servicebureau Stadsdeel Noord in Amsterdam
- de stadsregio Amsterdam in Amsterdam;
- de vestigingen van de openbare bibliotheken in Amsterdam aan de Oosterdoksekade 143, Albardakade 3, Ankerplaats 18, Hagendoornplein 2, Molenwijk 21, Alkmaarstraat 12 en Bos en Lommerplein 176;
- de hoofdvestigingen van de openbare bibliotheken in Zaandam, Oostzaan, Alkmaar, Hoofddorp en Landsmeer;
- de kantoren van de hoogheemraadschappen van Rijnland in Leiden en van Hollands Noorderkwartier in Edam en Waternet in Amsterdam;
- het provinciehuis van Noord-Holland in Haarlem;
- het kantoor van Rijkswaterstaat in Haarlem;
- de bibliotheek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de bibliotheek van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beide in Den Haag.

Gedurende zes weken na de dag van de terinzagelegging van het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel - 2008 (TB TCC - 2008) kunnen belanghebbenden die op het Ontwerp-Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel – 2008 zienswijzen hebben ingediend, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij daarop geen zienswijzen naar voren hebben gebracht, beroep instellen tegen het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel - 2008 (TB TCC - 2008) bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze rechter beslist in enige en hoogste instantie over de ingestelde beroepen.

De kennisgeving volgt in advertenties van de lokale en regionale dag- en weekbladen en in de Staatscourant.

Het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel (TB TCC – 2008) wordt gelet op het bepaalde in artikel 6:18 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) toegezonden aan de Afdeling bestuursrechtspraak. Ingevolge artikel 6:19 Awb worden de beroepen die zijn gericht tegen het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 21 februari 2007 geacht mede gericht te zijn tegen het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel - 2008 (TB TCC - 2008).

Een beroepschrift moet worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

Het beroepschrift dient in tweevoud te worden toegezonden, te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.

Zo mogelijk dient bij het beroepschrift tevens een fotokopie te worden gevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft.

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen.

Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het verzoek dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. de naam en het adres van de verzoeker;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van het bestuursorgaan dat het besluit heeft genomen en datum en nummer of kenmerk van het besluit;
- d. de gronden van het verzoek (motivering).

Bij het verzoek dient voorts een fotokopie van het beroepschrift te worden overgelegd. Zo mogelijk wordt tevens een kopie van het besluit waarop het geschil betrekking heeft overgelegd.

Naar aanleiding van het verzoek kan de Voorzitter een voorlopige voorziening treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

Indien het beroep- of verzoekschrift in een vreemde taal is gesteld en een vertaling voor een goede behandeling van het verzoek noodzakelijk is, dient de indiener zorg te dragen voor een vertaling.

Voor het indienen van een beroep en/of verzoek om een voorlopige voorziening is griffiegeld verschuldigd.