



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat

Tracébesluit Westrandweg

Besluit en Toelichting

Colofon

Initiatiefnemer:	Rijkswaterstaat Noord-Holland, Toekanweg 7, 2035 LC Haarlem
Eindredactie:	Rijkswaterstaat Noord-Holland
Kaarten:	Carto Studio, Amsterdam Rijkswaterstaat Noord-Holland
Artist impressions	Movares, Utrecht
Datum uitgave:	Maart 2008

Tracébesluit Westrandweg

Besluit en Toelichting

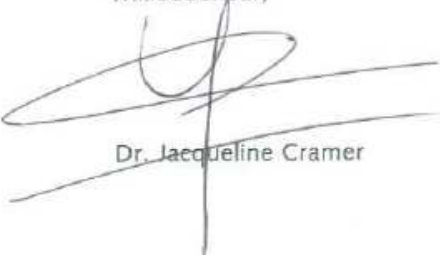
Vastgesteld op 13 maart 2008

de Minister van Verkeer en Waterstaat,



Ir. Camiel Eurlings

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



Dr. Jacqueline Cramer

Inhoudsopgave 5

Tracébesluit 7

I Besluit 8

- 1.1 Tracébeschrijving 8
- 1.2 Maatregelen m.b.t. aansluitende en onderliggende infrastructuur 10
- 1.3 Flexibiliteitsbepaling 11
- 1.4 Geluid 12
- 1.5 Lucht 19
- 1.6 Aan te kopen objecten 20
- 1.7 Mitigerende en compenserende maatregelen 20
- 1.8 Waterhuishouding 22
- 1.9 Schaderegelingen 22
- 1.10 Evaluatie 22
- 1.11 Beroep tegen het Tracébesluit Westrandweg 23

II Toelichting 25

1. Inleiding 26

2. Beschrijving ontwerp infrastructuur 30

- 2.1 Ruimtebeslag 30
- 2.2 Wijzigingen ten opzichte van de Trajectnota/MER 30

3. Verkeersprognoses 32

- 3.1 Beleid en regelgeving 32
- 3.2 Onderzoek 32
- 3.3 Resultaten 33

4. Geluid 39

- 4.1 Beleid en regelgeving 39
- 4.2 Onderzoek en effecten 41
- 4.3 Maatregelen 42

5. Lucht 48

- 5.1 Beleid en regelgeving 48
- 5.2 Luchtkwaliteitonderzoek 2006 49
- 5.3 Nieuwe ontwikkelingen in 2007 49
- 5.4 Nieuwe afbakening onderzoeksgebied 50
- 5.5 Nieuw luchtkwaliteitonderzoek 52
- 5.6 Integrale benadering voor alle locaties waar zich significante effecten voordoen 54
- 5.7 Maatregelen 60

6.	Externe veiligheid 62
6.1	Groepsrisico 62
7.	Archeologie 64
7.1	Beleid en regelgeving 64
7.2	Onderzoek 64
7.3	Resultaten 64
8.	Landschappelijke inpassing 66
9.	Compenserende en mitigerende maatregelen 69
9.1	Beleid en regelgeving 69
9.2	Onderzoek 70
9.3	Resultaten 71
10.	Versterking Groene AS 74
11.	Waterhuishouding 76
11.1	Beleid en regelgeving 76
11.2	Onderzoek 76
11.3	Resultaten 76
12.	Aandachtspunten bij de bouw 78
12.1	Duurzaam bouwen 78
12.2	Maatregelen ter voorkoming van hinder voor verkeer en omwonenden 78
13.	Schaderegelingen 80
13.1	Schadevergoeding 80
13.2	Bestuursrechtelijke schadevergoeding 80
13.3	Civilrechtelijke schadevergoeding 81
13.4	Behandeling verzoeken om schadevergoeding 82
	Lijst van afkortingen 83
	Verklarende woordenlijst 84
	Bijlagen 86
	Wijzigingen 88

Tracébesluit

.....

Gelet op artikel 11, eerste lid van de Tracéwet stel ik, minister van Verkeer en Waterstaat (V&W), in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), het Besluit vast voor de aanleg van de Westrandweg. Het tracé van dit nieuw aan te leggen deel van rijksweg A5 ligt tussen knooppunt Raasdorp en de beoogde nieuwe aansluiting op rijksweg A10 (Ringweg Amsterdam, A10 west), nabij de Coentunnel.

Het Besluit bestaat uit de Besluittekst en de Plankaarten (Zie bijlagen). Het Besluit gaat vergezeld van een Toelichting en een aantal bijlagen.

Mijn Standpunt van 25 april 2006, vastgesteld in overeenstemming met mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, naar aanleiding van de Trajectnota/MER Westrandweg van augustus 2005 en de inspraak en wettelijke advisering, is als bijlage toegevoegd.

I Besluit

1.1 Tracébeschrijving

Het Besluit voorziet in de aanleg van de Westrandweg (A5) als autosnelweg met 2x2 rijstroken in verhoogde ligging. De aanleg wordt gecombineerd met de volgende onderdelen uit het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA):

- ecogoot bij viaduct over N200, Haarlemmervaart en spoorlijn Amsterdam - Haarlem;
- extra faunatunnels en ecoduiker;
- waterpartijen in het Westelijk Havengebied van Amsterdam;

Naar aanleiding van de inspraak op het ontwerp-tracébesluit wordt de aanleg eveneens gecombineerd met:

- extra maatregelen voor de ontwikkeling van de Groene AS;
- maatregelen om het verkeer op de Westrandweg van de Ringvaart Haarlemmermeer tot en met de passage Brettenzone goeddeels aan het zicht in de omgeving te onttrekken:
 - een verhoogde dijk in de Osdorper Bovenpolder aan de oostzijde van de Westrandweg;
 - het aanbrengen van begroeiing langs de westzijde van de Westrandweg in de Osdorper Bovenpolder en Osdorper Binnenpolder;
 - het aanbrengen van begroeiing langs de Oostzijde van de Westrandweg ter plaatse van het volkstuintencomplex De Groote Braak.

Het Besluit geldt voor de rijkswegen:

- A5 - Ten zuiden van het knooppunt Raasdorp (A5-A9) ter hoogte van km 6,33 tot en met de aansluiting op de A10 km 18,20 (oostbaan) en km 18,18 (westbaan).
- A9 - Knooppunt Raasdorp tot aan de aansluiting Badhoevedorp (km 40,06 t/m km 36,90).

Het tracé is tevens weergegeven op de kaarten die deel uitmaken van dit Besluit.

Tracé

De grens van het Besluit ligt aan de zuidzijde op de A5 ter hoogte van km. 6,33. Vanaf knooppunt Raasdorp loopt de weg naar het noorden en kruist de Ringvaart Haarlemmermeer, de Osdorperweg, de N200, de Haarlemmervaart en de spoorlijn Amsterdam-Haarlem. Bij volkstuintencomplex 'De Groote Braak' buigt de weg richting het oosten af. De weg volgt het tracé van de huidige Noordzeeweg en loopt vanaf de Seineweg parallel aan de Basisweg. Bij de Radarweg buigt de weg weer naar het noorden en sluit via de A10-West aan op de Coentunnel.

Aan de noordzijde ligt de projectgrens op de A10-West ter hoogte van km. 28,146 (kunstwerk 2 – Nieuwe Hemweg).

Het gehele tracé wordt grotendeels verhoogd aangelegd op een grondlichaam. De hoogte varieert van ongeveer 1,5 meter boven maaiveld in de Haarlemmermeer tot 6 tot 11 meter boven maaiveld op de rest van het tracé;

Het gedeelte tussen Luvernes en de A10-West, dat voor een groot deel parallel loopt aan de Basisweg, komt op een viaduct van ongeveer 10 meter hoog (zie kaartenbijlage).

De taluds in de Haarlemmermeer en het Westpoort-gebied hebben een helling van ca. 1:3. De taluds in de klei- en veenpolders en de Brettenzone tot het viaduct over Dortmuiden hebben een helling van ca. 1:2. Aansluitend op het talud is een brede onderberm toegepast met een breedte variërend van 7 tot 26 meter en een bermsloot/watergang. De afmetingen en verdere inrichting van deze bermsloten/watergangen zijn nader toegelicht in het Landschapsplan, dat als bijlage bij dit Besluit is gevoegd.

Het knooppunt Raasdorp wordt verder afgebouwd. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de kaarten, die bij dit Besluit horen.

De autosnelweg krijgt in het havengebied twee aansluitingen op het onderliggende wegennet: de aansluiting Dortmuiden (nabij km 13,40) en de aansluiting Luvernes (nabij km 15,00).

De autosnelweg zal tussen km 9,70 en km 12,00 worden voorzien van tweelaags zeer open asfaltbeton (tweelaags ZOAB) of een wegverharding met een zelfde geluiddempende werking. De overige verhardingen worden voorzien van één enkele laag zeer open asfaltbeton of een asfalt met een zelfde geluiddempende werking.

Kunstwerken

Er wordt een aantal kunstwerken aangelegd. Zie Tabel 1 voor de indicatieve gegevens van deze kunstwerken. In dit overzicht wordt ook verwezen naar de bijbehorende kaarten.

.....
Tabel 1
Indicatieve afmetingen van kunstwerken

Kunstwerk	Wegnr. / kaartnr.	Breedte (richting tussen haakjes)	Lengte
Aanleg viaduct over de Schipholweg (KW 903)	A5 / kaart 3	ca. 15,5 meter (westelijk) ca. 16,0 meter (oostelijk)	ca. 106,0 meter ca. 106,0 meter
Aanleg viaduct over de A9 (KW 902)	A5 / kaart 3 A5 / kaart 3	ca. 16,0 meter (westelijk) ca. 16,0 meter (oostelijk)	ca. 87,0 meter ca. 87,0 meter
Aanleg viaduct over de A9 (KW 902)	A5 / kaart 3	ca. 15,5 meter	ca. 87,0 meter

Kunstwerk	Wegnr. / kaartnr.	Breedte (richting tussen haakjes)	Lengte
Aanleg viaduct over verbindingsweg A5 zuid – A9 west (KW 905)	A5 / kaart 3	ca. 15,5 meter	ca. 33,0 meter
Aanleg viaduct over verbindingsweg A5 zuid – A9 west (KW 905)	A5 / kaart 3	ca. 16,0 meter (westelijk) ca. 16,0 meter (oostelijk)	ca. 33,0 meter ca. 33,0 meter
Aanleg viaduct over verbindingsweg A5 zuid – A9 west (KW 905)	A5 / kaart 3	ca. 15,0 meter	ca. 33,0 meter
Aanleg viaduct over verbindingsweg A5 zuid – A9 west (KW 905)	A5 / kaart 3	ca. 11,0 meter	ca. 33,0 meter
Aanleg viaduct over ringvaart Haarlemmermeer (KW 511)	A5 / kaart 7	ca. 31,0 meter	ca. 286,0 meter
Aanleg viaduct over de Osdorperweg en Osdorpervaart (KW 512)	A5 / kaart 7	ca. 29,0 meter	ca. 224,0 meter
Aanleg viaduct over de Tom Schreursweg (KW 512a)	A5 / kaart 8	ca. 28,0 meter	ca. 31,0 meter
Aanleg viaduct over de N200, Haarlemmervaart en de spoorlijn Amsterdam – Haarlem (KW 513)	A5 / kaart 8	ca. 28,5 meter	ca. 146,5 meter
Aanleg viaduct over fietspad Vaalmuiden – Dubbele Buurt (KW 516)	A5 / kaart 8	ca. 30,0 meter	ca. 24,0 meter
Aanleg viaduct over Dortmuiden (KW 517)	A5 / kaart 9	ca. 34,0 meter	ca. 60,0 meter
Aanleg viaduct over Australiëhavenweg (KW 519)	A5 / kaart 10	ca. 33,0 meter	ca. 65,5 meter
Aanleg viaduct over sporen, langs basisweg en over Rijksweg 10 (KW 520)	A5 / kaart 10 t/m 12	ca. 28,0 meter	ca. 3200,0 meter

1.2 Maatregelen m.b.t. aansluitende en onderliggende infrastructuur

De aanleg van de Westrandweg heeft gevolgen voor de infrastructuur in de directe omgeving:

- Het knooppunt Raasdorp wordt volledig gemaakt;
- In het havengebied worden 2 aansluitingen gerealiseerd op de wegen Dortmuiden en Luvernes. Dortmuiden en Luvernes worden daarbij aangepast op de aansluitingen van de Westrandweg. De exacte vormgeving en locatie van de kruispunten zullen in overleg met de gemeente Amsterdam worden vastgesteld;
- De exacte vormgeving en locatie van de Australiëhavenweg, die de Westrandweg ongelijkvloers kruist, zal in overleg met de gemeente Amsterdam worden vastgesteld;

-
- Kruisingen met spoor, water en andere wegen worden voorzien van een ongelijkvloerse kruising (kaart 3 tot en met 10);
 - Het tracé loopt voor een deel door Zijkanaal F. Daarom zal het zijkanaal worden verlegd naar het westen (kaart 8 en 9);
 - De toegang naar het gemaal Halfweg zal worden verlegd en krijgt een aansluiting op Dortmuiden (kaart 9);
 - De huidige fietsverbinding Vaalmuiden – Dubbele Buurt zal ter hoogte van Zijkanaal F worden verlegd (kaart 8);
 - Een ontsluitingsweg ten westen van de Westrandweg in de Haarlemmermeer biedt toegang tot de landbouwpercelen (kaart 6 en 7);
 - De doorgaande verbinding van Herwijk wordt afgesloten (kaart 9);
 - De aansluiting van het fietspad Basisweg op de parallelweg Noordzijde (kaart 11) wordt gewijzigd;
 - De ligging van de overige huidige infrastructuur inclusief fiets- en voetpaden blijft gehandhaafd, behalve het wandelpad op de Wijsentkade (kaart 2 t/m 12).

Kabels en leidingen die binnen de zone voor verkeersdoeleinden liggen, worden verplaatst en/of aangepast. Ook zal het nodig zijn kabels en leidingen buiten deze zone aan te passen of te verplaatsen. De nieuwe ligging van de kabels en leidingen wordt in overleg met gemeenten en leidingenbeheerders vastgesteld. Hierbij wordt gestreefd naar het zoveel mogelijk bundelen van deze voorzieningen.

1.3 Flexibiliteitsbepaling

Als het ruimtelijk of technisch beter verantwoord is, of als het noodzakelijk is vanwege de werkelijke toestand van het terrein, mag de plaatsing van bouw- en andere werken van het Tracébesluit afwijken. Daarbij gelden de volgende voorwaarden:

- a) de begrenzing van het Tracébesluit die op de Tracékaarten is aangeduid, wordt niet overschreden;
- b) voorkeursgrenswaarden of bij het Tracébesluit vastgestelde grenswaarden worden niet overschreden;
- c) er wordt geen onevenredige afbreuk gedaan aan de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken.

De toegestane afwijking is beperkt tot:

- a) maximaal 2 meter in zijwaartse richting ten opzichte van de plaats die op de tracékaarten wordt vermeld;
- b) maximaal 1 meter omhoog of omlaag ten opzichte van de hoogte die is opgenomen op de lengteprofielen.

1.4 Geluid

Vaststelling geluidsmaatregelen

De volgende geluidsmaatregelen worden getroffen:

Maatregelen aan of bij de bron

Op beide rijbanen tussen km 9,70 en km 12,00 (A5) wordt een geluidsreducerend wegdek aangebracht met minimaal de akoestische kwaliteit van tweelaags zeer open asfalt beton.

Maatregelen in de overdracht

De volgende geluidsschermen worden aangebracht. De hoogte van de voorzieningen is bepaald vanaf de bovenkant van de wegverharding bij de buitenste kantstreep.

Deze voorzieningen zijn weergegeven op de kaarten die deel uitmaken van dit besluit.

Tabel 2
Afschermdende maatregelen

Locatie		Begin [m]	Eind [m]	Lengte [m]	Voorziening
Lijnderdijk- Raasdorp - Osdorperweg	NW	9,900	10,230	330	1,0m hoog, absorberend
	NW	10,230	10,900	670	2,0m hoog, absorberend
	NW	10,900	11,700	800	3,0m hoog, absorberend
	ZO	10,850	11,650	800	2,0m hoog, absorberend
Volkstuinencomplex De Groote Braak	ZO	12,000	12,900	900	1,0m hoog, absorberend
Jarmuiden	Z	14,100	14,300	200	2,0m hoog, absorberend
Basisweg 62-66	N	15,700	15,900	200	1,5m hoog, absorberend
Basisweg 36	N	16,900	17,100	200	1,5m hoog, absorberend
Basisweg-zuid	Z	16,400	16,700	300	1,5m hoog, absorberend
	Z	16,700	17,300	600	1,0m hoog, absorberend
Noordzijde A9, Hoofdweg Oostzijde	N	37,462	37,517	55	2,0m hoog, absorberend

Een andere vormgeving van de schermen is toegestaan mits een overeenkomstige geluidwerende kwaliteit wordt geboden.

Vaststelling geluidbelasting

Op grond van de Wet geluidhinder stel ik de geluidbelasting vast aan de gevel van de woningen, aan andere geluidsgevoelige gebouwen en aan de grens van geluidsgevoelige terreinen binnen de zone van de weg. Uitgangspunt bij het berekenen van deze geluidbelastingen is dat voorgenoemde maatregelen al zijn getroffen.

In de tabellen hierna staan de vastgestelde geluidbelastingen.

Tabel 3
Vast te stellen geluidbelastingen gemeente
Amsterdam ten gevolge van aanleg
Westrandweg

Woonadressen							
Straatnaam	Nummer		Postcode	geveloriëntatie	waarneemhoogte	Hogere waarde	Artikel
	van	tot					
OSDORPERWEG	850		1067TD	GO	1,5	-	87e
					4,5	53	87e
OSDORPERWEG	852		1067TD	GN	1,5	-	87e
					4,5	53	87e
OSDORPERWEG	852a		1067TD	GO	1,5	-	87e
					4,5	53	87e
OSDORPERWEG	852a		1067TD	GN	1,5	51	87e
					4,5	53	87e
OSDORPERWEG	856		1067TD	GN	1,5	-	87e
					4,5	53	87e
					7,5	53	87e
OSDORPERWEG	858		1067TD	GN	1,5	-	87e
					4,5	52	87e
OSDORPERWEG	860		1067TD	GN	1,5	-	87e
					4,5	52	87e
OSDORPERWEG	870		1067 TD	GO	1,5	-	87e
					4,5	-	87e
					7,5	51	87e
OSDORPERWEG	872		1067TD	GN	1,5	-	87e
					4,5	51	87e
					7,5	52	87e
OSDORPERWEG	872		1067TD	GO	1,5	-	87e
					4,5	-	87e
					7,5	51	87e
OSDORPERWEG	876		1067TD	GO	1,5	-	87e
					4,5	-	87e
					7,5	51	87e
RAASDORPERWEG	20		1067TK	GO	1,5	-	87e
					4,5	51	87e
RAASDORPERWEG	26		1067TK	GO	1,5	-	87e
					4,5	50	87e
					7,5	51	87e
RAASDORPERWEG	30		1067TK	GO	1,5	-	87e
					4,5	-	87e
					7,5	51	87e
RAASDORPERWEG	65		1067TM	GO	1,5	-	87e
					4,5	51	87e
RAASDORPERWEG	66		1067TL	GO	1,5	-	87e

Woonadressen							
Straatnaam	Nummer		Postcode	geveloriëntatie	waanneemhoogte	Hogere waarde	Artikel
	van	tot					
RAASDORPERWEG	66		1067TL	GO	4,5	-	87e
					7,5	51	87e
RAASDORPERWEG	80		1067TL	GO	1,5	-	87e
					4,5	-	87e
					7,5	51	87e
RAASDORPERWEG	84		1067TL	GO	1,5	-	87e
					4,5	-	87e
					7,5	51	87e
RAASDORPERWEG	85		1067TM	GZ	1,5	-	87e
					4,5	53	87e
RAASDORPERWEG	85		1067TM	GO	1,5	-	87e
					4,5	52	87e
OSDORPERWEG	781		1067SW	GW	1,5	-	87e
					4,5	-	87e
					7,5	52	87e
OSDORPERWEG	783		1067SW	GW	1,5	-	87e
					4,5	-	87e
					7,5	52	87e
OSDORPERWEG	785		1067SW	GW	1,5	-	87e
					4,5	52	87e
OSDORPERWEG	785a		1067SW	GW	1,5	-	87e
					4,5	51	87e
					7,5	53	87e
OSDORPERWEG	787		1067SW	GW	1,5	-	87e
					4,5	52	87e
OSDORPERWEG	802		1067TC	GW	1,5	-	87e
					4,5	51	87e
					7,5	52	87e
OSDORPERWEG	810		1067TC	GZ	1,5	-	87e
					4,5	-	87e
					7,5	51	87e
OSDORPERWEG	812		1067TC	GZ	1,5	-	87e
					4,5	-	87e
					7,5	51	87e
OSDORPERWEG	812		1067TC	GW	1,5	-	87e
					4,5	-	87e
					7,5	51	87e
OSDORPERWEG	814		1067TC	GW	1,5	-	87e
					4,5	51	87e
					7,5	53	87e
OSDORPERWEG	816		1067TC	GZ	1,5	-	87e

Woonadressen							
Straatnaam	Nummer		Postcode	geveloriëntatie	waarneemhoogte	Hogere waarde	Artikel
	van	tot					
OSDORPERWEG	816		1067TC	GZ	4,5	51	87e
					7,5	52	87e
OSDORPERWEG	818		1067TC	GW	1,5	-	87e
					4,5	-	87e
					7,5	53	87e
OSDORPERWEG	820		1067TC	GW	1,5	-	87e
					4,5	-	87e
					7,5	53	87e
OSDORPERWEG	822		1067TC	GN	1,5	-	87e
					4,5	-	87e
					7,5	51	87e
OSDORPERWEG	822		1067TC	GW	1,5	-	87e
					4,5	-	87e
					7,5	53	87e
OSDORPERWEG	824a		1067TC	GW	1,5	51	87e
					4,5	53	87e
					7,5	55	87e
OSDORPERWEG	824b		1067TC	GW	1,5	51	87e
					4,5	53	87e
					7,5	55	87e
OSDORPERWEG	824c		1067TC	GW	1,5	51	87e
					4,5	53	87e
					7,5	55	87e
OSDORPERWEG	824d		1067TC	GW	1,5	51	87e
					4,5	53	87e
					7,5	55	87e
OSDORPERWEG	824e		1067TC	GW	1,5	51	87e
					4,5	53	87e
					7,5	56	87e
OSDORPERWEG	824f		1067TC	GW	1,5	51	87e
					4,5	53	87e
					7,5	56	87e
OSDORPERWEG	826		1067TC	GZ	1,5	-	87e
					4,5	52	87e
					7,5	57	87e
OSDORPERWEG	828		1067TC	GW	1,5	-	87e
					4,5	54	87e
					7,5	59	87e
OSDORPERWEG	828		1067TC	GZ	1,5	-	87e
					4,5	52	87e
					7,5	57	87e

Woonadressen							
Straatnaam	Nummer		Postcode	geveloriëntatie	waarneemhoogte	Hogere waarde	Artikel
	van	tot					
TIJNMUIDEN	30	36	1046AK	GW	1,5	55	87e
					4,5	55	87e
					7,5	55	87e
TIJNMUIDEN	38	44	1046AK	GW	1,5	56	87e
					4,5	56	87e
					7,5	56	87e
TIJNMUIDEN	46	52	1046AK	GN	1,5	58	87e
					4,5	59	87e
					7,5	59	87e
TIJNMUIDEN	46	52	1046AK	GW	1,5	57	87e
					4,5	57	87e
					7,5	57	87e
WETH VAN ESSENWEG	2		1047AV	GZ	1,5	55	87e
					4,5	56	87e
WETH VAN ESSENWEG	2		1047AV	GO	1,5	56	87e
					4,5	57	87e
Woonwagenstandplaats aan WETH VAN ESSENWEG			1047AV		1,5	53	87e
WETH VAN ESSENWEG	3		1047AV	GZ	1,5	55	87e
					4,5	56	87e
JARMUIDEN	5	7	1046AC	GN	1,5	57	87e
					4,5	60	87e
JARMUIDEN	18	20	1046AC	GO	1,5	53	87e
					4,5	58	87e
BASISWEG	62	66	1043AP	GZ	1,5	60	87e
					4,5	60	87e
BASISWEG	36		1043AP	GZ	1,5	57	87e
					4,5	60	87e
BASISWEG	47		1043AP	GN	1,5	55	87e
					4,5	58	87e
KASTRUPSTRAAT	2	4	1043AP	GN	1,5	55	87e
					4,5	57	87e
MEKONGWEG	1		1043AN	GW	1,5	52	87e
					4,5	54	87e
					7,5	57	87e
MEKONGWEG	1		1043AN	GN	1,5	56	87e
					4,5	58	87e
					7,5	60	87e
RHONEWEG	28		1043AH	GW	1,5	51	87e
					4,5	55	87e
RHONEWEG	38		1043AH	GN	1,5	55	87e

Woonadressen							
Straatnaam	Nummer		Postcode	geveloriëntatie	waarneemhoogte	Hogere waarde	Artikel
	van	tot					
RHONEWEG	38		1043AH	GN	4,5	59	87e
RHONEWEG	38		1043AH	GO	1,5	51	87e
					4,5	54	87e

Geveloriëntatie: GN = Gevel Noord, GO = Gevel Oost, GZ = Gevel Zuid, GW = Gevel West

Tabel 4

Vast te stellen geluidbelastingen gemeente Haarlemmermeer ten gevolge van aanleg Westrandweg

Woonadressen							
Straatnaam	Nummer						
	van	tot	Postcode	geveloriëntatie	waarneemhoogte	Hogere waarde	Artikel
RAASDORPERWEG	171		1175KV	GW	1,5	54	87e
					4,5	56	87e
RAASDORPERWEG	173		1175KV	GW	1,5	54	87e
					4,5	56	87e
LIJNDERDIJK	103		1161KD	GZ	1,5	51	87e
					4,5	56	87e
					7,5	58	87e
LIJNDERDIJK	103		1161KD	GO	1,5	-	87e
					4,5	55	87e
					7,5	58	87e
LIJNDERDIJK	110		1161KD	GO	1,5	54	87e
					4,5	58	87e
LIJNDERDIJK	111		1161KD	GO	1,5	54	87e
					4,5	58	87e

Geveloriëntatie: GN = Gevel Noord, GO = Gevel Oost, GZ = Gevel Zuid, GW = Gevel West

Tabel 5

Vast te stellen geluidbelastingen gemeente Amsterdam ten gevolge van reconstructie Dortmuiden

Woonadressen							
Straatnaam	Nummer						
	van	tot	Postcode	geveloriëntatie	waarneemhoogte	Hogere waarde	Artikel
TIJNMUIDEN	46	52	1046AL	GW	1,5	51	87f

Woonadressen							
Straatnaam	Nummer		Postcode	geveloriëntatie	waarneemhoogte	Hogere waarde	Artikel
	van	tot					
TIJNMUIDEN	46	52	1046AL	GW	4,5	52	87f
					7,5	53	87f
TIJNMUIDEN	46	52	1046AL	GN	1,5	51	87f
					4,5	52	87f
					7,5	53	87f

Geveloriëntatie: GN = Gevel Noord, GO = Gevel Oost, GZ = Gevel Zuid, GW = Gevel West

Tabel 6

Vast te stellen geluidbelastingen gemeente Haarlemmermeer ten gevolge van sanering door kruisende infrastructuur (Lijnderdijk)

Woonadressen							
Straatnaam	Nummer		Postcode	geveloriëntatie	waarneemhoogte	Hogere waarde	Artikel
	van	tot					
LIJNDERDIJK	110		1161KD	GO	1,5	61	87 _g
					4,5	61	87 _g
LIJNDERDIJK	111		1161KD	GO	1,5	61	87 _g
					4,5	61	87 _g

Geveloriëntatie: GN = Gevel Noord, GO = Gevel Oost, GZ = Gevel Zuid, GW = Gevel West

Tabel 7

Vast te stellen geluidbelastingen gemeente Haarlemmermeer ten gevolge van A9

Woonadressen							
Straatnaam	Nummer		Postcode	geveloriëntatie	waarneemhoogte	Hogere waarde	Artikel
	van	tot					
HOOFDWEG OOSTZIJDE	96		1175KM	GW	1,8	61	87 _g
					4,5	62	87 _g
					7,2	62	87 _g
HOOFDWEG OOSTZIJDE	104		1175KM	GW	1,8	64	87 _g
					4,5	65	87 _g
					7,2	65	87 _g
HOOFDWEG OOSTZIJDE	110		1175KM	GW	1,8	65	87 _g , lid 5

Woonadressen							
Straatnaam	Nummer		Postcode	geveloriëntatie	waarneemhoogte	Hogere waarde	Artikel
	van	tot					
HOOFDWEG OOSTZIJDE	110		1175KM	GW	4,5	67	87g, lid 5
					7,2	69	87g, lid 5
HOOFDWEG WESTZIJDE	105		1175KM	GN	1,8	64	87g
					4,5	66	87g
					7,2	66	87g
HOOFDWEG WESTZIJDE	113		1175KM	GN	1,8	60	87g
					4,5	61	87g
IJWEG	336		1161GG	GZ	1,8	58	87g
					4,5	61	87g
IJWEG	350		1161GG	GZ	1,8	62	87g
					4,5	70	87g
IJWEG	411		1161EZ	GZ	1,8	60	87g
					4,5	65	87g
IJWEG	413		1161EZ	GZ	1,8	63	87g
					4,5	68	87g
IJWEG	433		2143 CJ	GN	1,8	62	87g
					4,5	64	87g
IJWEG	435		2143 CJ	GO	1,8	59	87g
					4,5	61	87g
	435		2143 CJ	GN	1,8	58	87g
					4,5	61	87g
IJWEG	449		2143 CJ	GN	1,8	59	87g
					4,5	61	87g

Geveloriëntatie: GN = Gevel Noord, GO = Gevel Oost, GZ = Gevel Zuid, GW = Gevel West

1.5 Lucht

De maximumrijnsnelheid op de Westrandweg wordt bij openstelling van de weg op 80 km/uur bepaald. De invoering van dit snelheidsregime wordt via een verkeersbesluit geregeld. Dit verkeersbesluit heeft een tijdelijk karakter. Dit betekent dat, zodra vanuit een oogpunt van luchtkwaliteit het snelheidsregime van 80 km/u niet langer noodzakelijk is, besloten kan worden tot invoering van een snelheidsregime van 100 km/u. Om te bepalen op welk tijdstip tot de invoering daarvan kan worden overgegaan, zal de ontwikkeling van de luchtkwaliteit gemonitord worden.

1.6 Aan te kopen objecten

Voor de realisatie van de Westrandweg moeten de volgende woningen, bedrijven en overige opstallen worden aangekocht en verwijderd.

.....
Tabel 8
Aan te kopen objecten

Aan te kopen objecten
Gebouw, behorende bij Lijnderdijk 110
Lijnderdijk 117
Osdorperweg 830
Shell Tankstation - Noordzeeweg 50

Opstallen die moeten worden verwijderd zijn op de kaarten met een zwarte arcering aangegeven.

1.7 Mitigerende en compenserende maatregelen

Om negatieve effecten van de weg op natuur en landschap te kunnen verminderen, worden - gelet op artikel 11, tweede lid onder b, van de Tracéwet - mitigerende en compenserende maatregelen genomen.

Mitigerende maatregelen

De Westrandweg vormt een barrière voor grondgebonden zoogdieren, amfibieën en vissen. Om deze barrièrewerking van de Westrandweg te verminderen worden de volgende voorzieningen aangelegd:

- Faunatunnel en ecoduiker met looprichel in de Haarlemmermeer tussen km 9,53 en km 9,63
- Faunapassage aan de zuidwestzijde van de Lijnderdijk ter hoogte van km 10,04;
- Faunapassage aan de noordoostzijde van de Ringvaart Haarlemmermeer ter hoogte van km 10,22;
- Vaarduiker met looprichels in de Osdorper Bovenpolder ter hoogte van 10,79;
- Faunatunnel in de Osdorper Bovenpolder ter hoogte van km 10,55 en km 10,65;
- Faunapassage aan de zuidwestzijde van de Osdorperweg ter hoogte van km 11,22;
- Faunapassage aan de noordoostzijde van de Osdorpervaart ter hoogte van km 11,36 en het daar door derden aan te leggen fietspad;
- Faunapassage aan de noordzijde van de Tom Schreursweg ter hoogte van km 11,73;
- Faunapassage aan de noordzijde van de spoorlijn Amsterdam – Haarlem ter hoogte van km 12,11;
- Lichtafschermende maatregelen aan de westzijde van de Westrandweg tussen km 12,135 en 12,60.
- Ecoduiker met looprichel in de Brettenzone ter hoogte van km 12,43.

De volgende extra maatregelen worden getroffen om bestaande barrières in de nabijheid van het tracé van de Westrandweg te verminderen. Deze voorzieningen dragen bij aan de realisatie van de ecologische verbindingszone van de Groene As:

- Aanleg van een ecogoot langs het viaduct over de N200/spoorlijn Amsterdam – Haarlem;
- Aanleg van twee amfibiëroostertunnels onder de Tom Schreursweg;
- Voor het verminderen van de bestaande barrièrewerking van de Osdorperweg wordt een financiële bijdrage verstrekt aan het stadsdeel Osdorp.

Aan de westzijde van de weg bij Zijkanaal F (ca. km 12,58) nabij De Kluut zal een alternatieve vestigingslocatie voor Oeverwaluwen worden aangelegd.

Compenserende maatregelen

De Westrandweg komt te liggen aan de oostkant van het moerasgebied De Kluut. Dit gebied is in het Streekplan Noord-Holland Zuid aangewezen als natuurgebied en maakt deel uit van de netto begrensde Ecologische Hoofdstructuur. Voor de aanleg van de Westrandweg is ca. 3,25 ha van De Kluut nodig. Als compensatie voor het verlies van dit gebied wordt ca. 5,4 ha moerasgebied teruggebracht. Aanvullend wordt ca. 6,5 ha nieuw moerasgebied ingericht als compensatie voor de verstoring in het resterende deel van De Kluut. In totaal wordt er dus ca. 11,9 ha nieuw moerasgebied ingericht ter compensatie. De nieuwe moeraszone wordt in het westelijke deel van de Osdorper Binnenvlakte gerealiseerd.

In de omgeving van de Westrandweg komt de rugstreeppad vrij algemeen voor. Deze soort geniet uitgebreide bescherming op grond van de Europese Habitatrichtlijn en de Flora- en Faunawet. De aanleg van de Westrandweg beïnvloedt het leefgebied van de rugstreeppad. Daarom komt er - naast de genoemde mitigerende maatregelen - extra leefgebied, dat voor de rugstreeppad geschikt is. Dit extra leefgebied wordt gevormd door het nieuwe moerasgebied in de Osdorper Binnenvlakte dat ter compensatie wordt aangelegd. Ook de waterpartijen die - ten oosten van de weg in de Haarlemmermeer, ten westen van de weg in de Osdorper Bovenpolder en in de Osdorper Binnenvlakte - grotendeels als moeraszone worden ingericht, zijn extra leefgebied voor de rugstreeppad.

De Westrandweg doorsnijdt net ten noorden van De Kluut een jong loofbosje. Daardoor gaat ongeveer 0,25 ha van dit bosje verloren. Dit verlies zal worden gecompenseerd. De locatie voor de compensatie wordt in overleg met de gemeente Amsterdam bepaald.

Voor een nadere toelichting en motivering van de mitigerende en compenserende maatregelen wordt verwezen naar de Toelichting bij dit Besluit.

1.8 Waterhuishouding

Het Tracébesluit Westrandweg is een ruimtelijk relevant plan en daarom watertoetsplichtig.

De criteria voor de waterhuishouding waaraan de Westrandweg moet voldoen, zijn in hoofdstuk 6 van de Waterparagraaf (bijgevoegd als bijlage bij dit Besluit) genoemd. De subparagrafen in dat hoofdstuk met de titel 'Invulling' vormen een integraal onderdeel van dit Besluit.

In de Toelichting staat aanvullende informatie over het watertoetsproces.

1.9 Schaderegelingen

De minister van V&W kent de belanghebbende die schade lijdt, of zal lijden, als gevolg van het vast te stellen Besluit op zijn verzoek een schadevergoeding toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel te zijner laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet, of niet voldoende anderszins is verzekerd. De Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 is van toepassing. Een verzoek tot schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Besluit is vastgesteld. De minister zal een beslissing op een verzoek tot schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Besluit onherroepelijk is geworden.

1.10 Evaluatie

Conform de Wet Milieubeheer, artikel 7.39 zullen de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een evaluatie uitvoeren naar de feitelijke milieugevolgen. De evaluatie beperkt zich tot de milieugevolgen die relevant zijn voor de gerealiseerde Westrandweg en aspecten die bij de besluitvorming ter discussie stonden. Het evaluatieonderzoek is gericht op het bepalen van de werkelijk optredende effecten. Daarnaast wordt tijdens de evaluatie gekeken of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Ten slotte wordt in de evaluatie nagegaan of aan de verplichting tot compensatie is voldaan.

De termijn waarover de evaluatie zich uitstrekt, reikt van de aanvang van de werkzaamheden tot 3 jaar na ingebruikneming van de weg met bijbehorende voorzieningen. Voor aanvang van de werkzaamheden wordt een nulmeting uitgevoerd, die als referentiekader voor de evaluatie fungeert, voor zover dit kader niet in de Trajectnota/MER is beschreven. Het evaluatieprogramma en de resultaten van het onderzoek worden gepubliceerd.

1.11 Beroep tegen het Tracébesluit Westrandweg

Het Tracébesluit Westrandweg wordt ter inzage gelegd bij:

- de gemeentehuizen van Amsterdam, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude en Haarlemmermeer;
- de stadsdeelkantoren Osdorp, Geuzenveld-Slotermeer, Noord en het informatiecentrum Zuiderkerk in Amsterdam;
- de stadsregio Amsterdam in Amsterdam;
- de vestigingen van de openbare bibliotheken in Amsterdam aan de Oosterdokskade 143, Albardakade 3, Pieter Calandlaan 87b, Ankerplaats 18, Hagendoornplein 2, Molenwijk 21, Spaarndammerstraat 490 en Waterlandplein 32;
- de hoofdvestigingen van de openbare bibliotheken in Hoofddorp, Badhoevedorp en Zwanenburg;
- de kantoren van de hoogheemraadschappen van Rijnland in Leiden en van Amstel Gooi en Vecht 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 Westrandweg kunnen belanghebbenden die op het Ontwerp-Tracébesluit Westrandweg 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 Westrandweg 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.

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.

II Toelichting

1. Inleiding

Historie

Het plan voor de aanleg van de Westrandweg is niet nieuw. Al in 1991 nam de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat een besluit over het tracé van de Westrandweg. Met de aanleg is echter nooit begonnen. Aanvankelijk omdat de besluitvormingsprocedures rond de Tweede Coentunnel - die verkeersinhoudelijk nauw met de Westrandweg samenhangt - nog niet waren afgerond, en later uit budgettaire overwegingen.

Het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) maakte in 2000 extra investeringen in het Noord-Hollandse hoofdwegenet mogelijk. Op verzoek van regionale overheden werd een groot deel van dat budget gereserveerd voor de aanleg van de Westrandweg, de omleiding van doorgaand verkeer op de N200 uit Halfweg en de aanleg van de Tweede Coentunnel. Het Rijk en de regionale overheden zorgden vervolgens voor de noodzakelijke aanvullende financiering.

Het besluit voor de Westrandweg, dat in 1991 was vastgesteld, bleek verouderd. Daarom is in maart 2004 een nieuwe Tracéwetprocedure voor de Westrandweg opgestart. Op 23 augustus 2005 verscheen de Trajectnota/MER. Daarin is het voorkeurstracé uit 1991 getoetst aan het huidige beleid en de huidige regelgeving. Vervolgens heeft de minister op 25 april 2006 het standpunt Westrandweg uitgebracht. Zij heeft daarin aangegeven welk tracé zal worden uitgewerkt tot een Tracébesluit.

Dit Tracébesluit is na het Ontwerp-tracébesluit, de Trajectnota/MER en het Standpunt de volgende stap in de Tracéwetprocedure. Het tracé dat in het Standpunt is gekozen, wordt in het Besluit verder uitgewerkt.

Doelen Westrandweg

De aanleg van de Westrandweg heeft – in samenhang met de aanleg van de Tweede Coentunnel – tot doel:

1. de verkeersafwikkeling tussen beide zijden van het Noordzeekanaal te verbeteren;
2. de A10-West te ontlasten van (doorgaand) verkeer;
3. de ontsluiting van het Westelijk Havengebied te verbeteren.

Trajectnota/MER

De Trajectnota/MER Westrandweg¹ beschrijft het probleem van de slechte bereikbaarheid van de Noordelijke Randstad. De beperkte capaciteit van de Coentunnel is één van de grootste knelpunten. Een uitbreiding van die capaciteit, in combinatie met de aanleg van de

¹ Trajectnota/MER Westrandweg, Rijkswaterstaat Noord-Holland, Haarlem, augustus 2005.

Westrandweg, kan dit knelpunt ontlasten. De gevolgen van deze oplossing zijn in de Trajectnota/MER onderzocht.

Al in 1991 maakte de toenmalige minister van V&W een keuze voor het tracé van de Westrandweg. Dit tracé is in de Trajectnota/MER opnieuw onderzocht. De Trajectnota/MER brengt de effecten van dit voorkeurstracé in kaart voor het jaar 2020. Deze effecten worden vergeleken met de situatie in 2020 als de tweede Coentunnel en Westrandweg niet zouden zijn aangelegd.

In de Trajectnota/MER is ook een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) opgenomen. In dit alternatief wordt de Westrandweg aangelegd met extra verzachtende maatregelen voor woon- en leefmilieu, natuur en water.

Standpuntbepaling

Op basis van de informatie in de Trajectnota/MER en de inspraakreacties en adviezen heeft de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, een standpunt ingenomen over de aanleg van de Westrandweg.

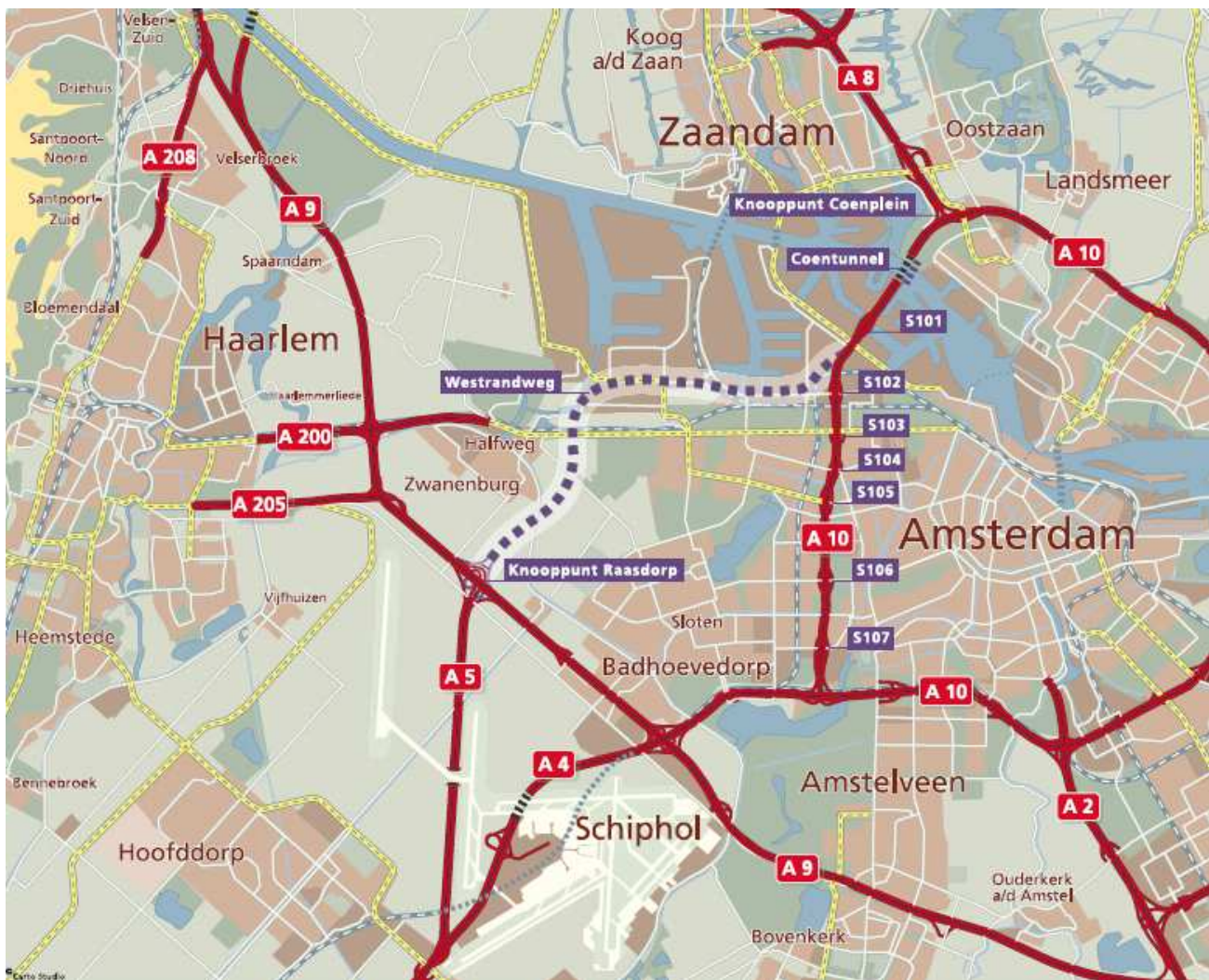
In het standpunt wordt gekozen voor aanleg van de Westrandweg volgens het tracé dat in de Trajectnota/MER Westrandweg is onderzocht, in combinatie met enkele milieuvriendelijke maatregelen uit het MMA. Deze maatregelen zijn:

- Ecogoot bij viaduct N200, Haarlemmervaart en spoorlijn Amsterdam - Haarlem;
- Extra faunatunnels en ecoduiker;
- Waterpartijen in Westelijk Havengebied.

Het standpunt is als bijlage bij dit Besluit gevoegd.

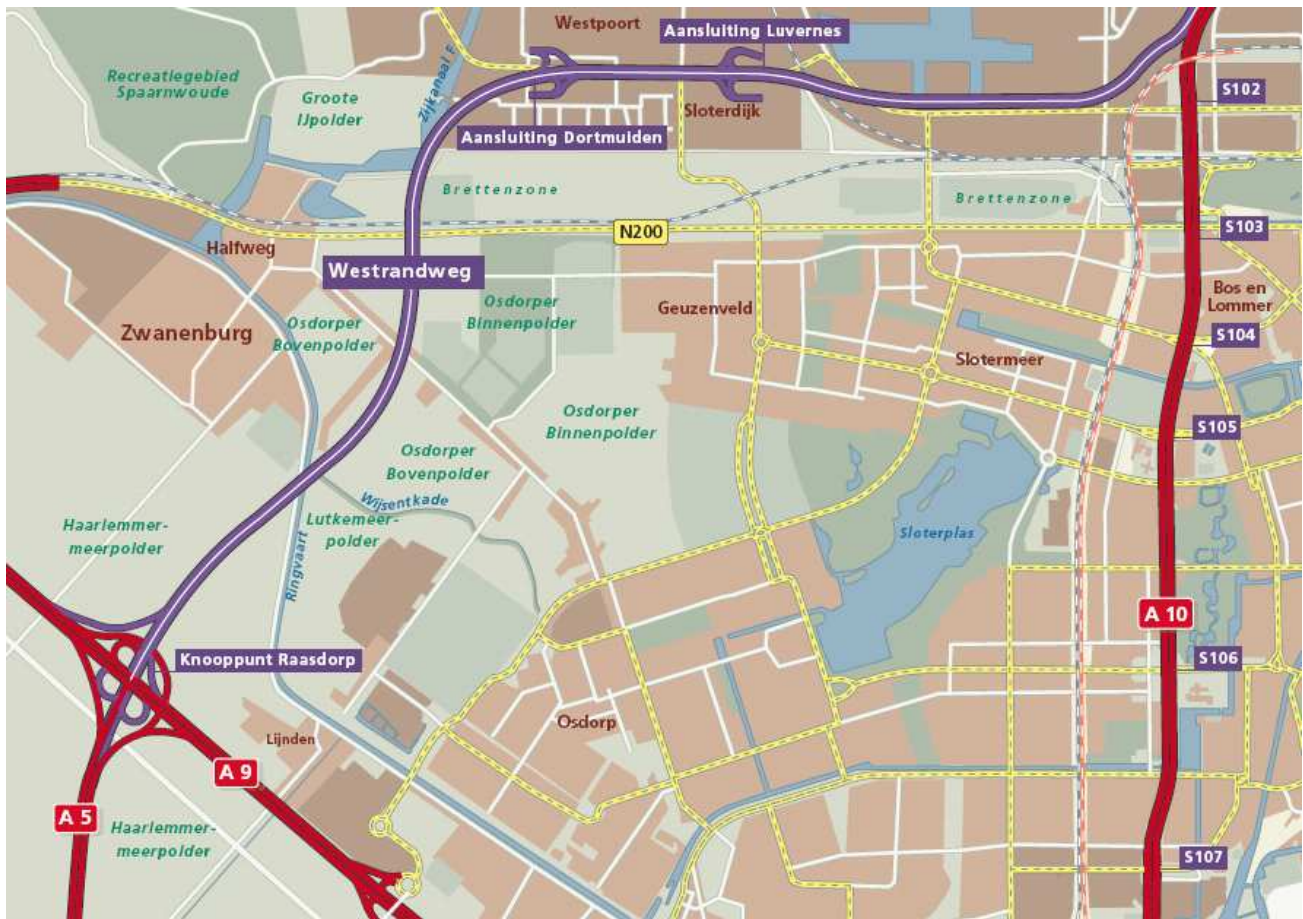
Relatie met andere projecten

De aanleg van de Westrandweg heeft een belangrijke verkeersinhoudelijke relatie met de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel en met de afwaardering van de N200 Halfweg. De projecten worden om deze reden dan ook in samenhang voorbereid en uitgevoerd. Met de aanleg van de Westrandweg wordt niet begonnen voordat zekerheid bestaat over de aanleg van de Tweede Coentunnel en vice versa.



Afbeelding 1: Westrandweg in hoofdwegennet

Door aanleg van de Westrandweg wordt het mogelijk om verkeer vanaf de N200 / Amsterdam via de Westrandweg en de A9 richting Haarlem te leiden. Te zijner tijd zullen de te nemen verkeersmaatregelen met betrekking tot de afwaardering van de N200 met een verkeersbesluit worden vastgesteld.



Afbeelding 2: Westrandwegtracé

2. Beschrijving ontwerp infrastructuur

2.1 Ruimtebeslag

Op de kaarten die bij het Besluit horen, zijn de grenzen van het Tracébesluit aangegeven met een onderbroken zwarte lijn: 'Grens Tracébesluit'. Binnen deze grenzen bevindt zich het ruimtebeslag dat nodig is voor het uitvoeren van het Tracébesluit.

Binnen het ruimtebeslag worden op de kaarten de volgende (bestemmings-)aanduidingen onderscheiden:

- *Verkeersdoeleinden*
Gronden die bestemd zijn voor wegverhardingen, kunstwerken, onderliggend wegnnet inclusief fietspaden, spoorwegen, geluidwerende voorzieningen, bermen, groenvoorzieningen, water, duikers, damwanden, kabels en leidingen.
Binnen deze aanduiding kunnen eveneens noodzakelijke werken en werkzaamheden worden uitgevoerd, zoals hierna beschreven onder de aanduiding 'Bouwzone', tijdens de periode waarin dit Besluit wordt uitgevoerd.
- *Kunstwerkzone*
Zone binnen *Verkeersdoeleinden* waarbinnen zich een kunstwerk bevindt.
- *Landschappelijke inpassing en waterberging*
Gronden die bestemd zijn voor de landschappelijke inpassing, onder meer door het aanplanten van bomen, struiken en het aanleggen van moeraszones, waterpartijen en gronden die bestemd zijn voor het creëren van voldoende waterberging.
Binnen deze zone mogen landschappelijke en ecologische voorzieningen worden aangebracht en kunnen eveneens noodzakelijke werken en werkzaamheden worden uitgevoerd, zoals hierna beschreven onder de aanduiding 'Bouwzone', tijdens de periode waarin dit Besluit wordt uitgevoerd.
- *Bouwzone*
Gronden die bestemd zijn voor het uitvoeren van noodzakelijke werken en werkzaamheden tijdens het uitvoeren van het Besluit. Tot deze werken en werkzaamheden worden gerekend:
 - a. de opslag van bouw- en afbreekmaterialen;
 - b. de vorming van grond-, zand- en slibdepots;
 - c. het oprichten van tijdelijke gebouwen voor de uitvoering (bijvoorbeeld bouwketen en opslagruimtes);
 - d. het aanleggen van tijdelijke verhardingen en andere infrastructurele werken, energievoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen en afrasteringen.

2.2 Wijzigingen ten opzichte van de Trajectnota/MER

Het viaduct dat over de Basisweg, de treinsporen en de Rijksweg 10 (KW 520) komt, is op verzoek van de gemeente Amsterdam horizontaal en verticaal verplaatst. Het deel van het viaduct dat langs de Basisweg

komt, zal ca. 6 meter noordelijker en ca. 2 meter hoger boven het maaiveld liggen.

Bij de Tom Schreursweg zal een viaduct gerealiseerd worden in plaats van een onderdoorgang.



Afbeelding 3: Langs de Basisweg wordt de Westrandweg op een viaduct aangelegd.

3. Verkeersprognoses

3.1 Beleid en regelgeving

Ten behoeve van de luchtkwaliteits- en geluidsonderzoeken zijn de verkeersprognoses voor de Westrandweg geactualiseerd ten opzichte van de Trajectnota/MER.

Sinds 1 januari 2005 beschikt Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland over het Nieuw Regionaal Model (NRM). Dit verkeersmodel wordt binnen Rijkswaterstaat standaard toegepast bij het bepalen van de verkeerskundige effecten van infrastructuurprojecten. Ook is het in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit gewenst dat luchtkwaliteitsonderzoeken van infrastructuurprojecten gebaseerd zijn op NRM-verkeersprognoses.

Voor dit Besluit zijn de verkeersprognoses gemaakt met het nieuwe NRM; aan de Trajectnota/MER Westrandweg lagen prognoses met het Noordvleugelmodel (NVL) ten grondslag. Gebruik van het NRM in plaats van het NVL heeft een aantal voordelen. Het NVL is een ochtendspitsmodel, de effecten voor de overige dagdelen kunnen hiervan globaal worden afgeleid, maar worden niet apart berekend zoals in het NRM. Daarbij is het NRM recenter dan het NVL en heeft het NRM een state-of-the-art modelsystematiek.

Ook is het NRM uitgebreider en diepgaander dan het NVL en kan het NRM een beter onderbouwde inschatting van de verkeerseffecten geven. Het NRM is vooral in staat om gedragsreacties van verkeersdeelnemers bij congestie beter te modelleren. Dit komt overeen met het Landelijk Model Systeem dat voor nationale toepassingen is ontwikkeld. Het toepassen van het NRM heeft geen consequenties voor het fysieke ontwerp van de Westrandweg.

3.2 Onderzoek

Met het NRM zijn verkeersprognoses opgesteld voor de verkeerssituatie zonder Tweede Coentunnel en Westrandweg in 2020 (de referentiesituatie) en met de Tweede Coentunnel en Westrandweg in 2020². Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

Als achtergrond voor de verkeersberekeningen is het scenario *European Coordination* van het Centraal Planbureau gebruikt, dat een beeld schetst voor Nederland voor de periode van 1995 tot 2020. Dit is een middenscenario dat standaard wordt toegepast in verkeer- en vervoersprognoses. In de verkeersprognoses is gebruik gemaakt van een regionale uitwerking van deze cijfers voor het onderzoeksgebied.

Uitgangspunt van het NRM is het vastgestelde verkeer- en vervoersbeleid. Als het gaat om toekomstige infrastructuur wordt in de vervoerprognoses voor 2020 uitgegaan van MIT-projecten in de categorie 0 en 1.

² Ten behoeve van het luchtonderzoek is ook de situatie in 2010 onderzocht.

Verder is verondersteld dat de verwerkingscapaciteit van het hoofdwegennet 4 procent hoger is dan in 2000. Dit komt door een beter verkeersmanagement in 2020.

In de referentiesituatie in 2020 beschikt de Coentunnel, net als nu, over twee rijstroken per rijrichting. Ook het aantal rijstroken op de wegen die direct naar de Coentunnel leiden, blijft onveranderd.

Op vergelijkbare wijze wordt in het NRM uitgegaan van openbaar vervoerprojecten tussen 1995 en 2020. Zo houdt het NRM rekening met de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn in Amsterdam en een Zuidtangent tussen IJmuiden en IJburg. Daarnaast wordt uitgegaan van een frequentieverhoging van de treinen in de Randstad.

In de berekeningen die met het NRM zijn uitgevoerd, is geen rekening gehouden met de invoering van kilometerheffing of een andere vorm van beprijzing op het wegennet in Nederland. Wel worden de brandstofaccijnzen gecorrigeerd voor inflatie, wordt betaald parkeren uitgebreid en zijn de parkeertarieven in 2020 in reële zin met 50 procent gestegen ten opzichte van 1995.

Samenhang Westrandweg en Coentunnel

De aanleg van de Westrandweg is direct gerelateerd aan capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel. Hoewel beide projecten in afzonderlijke wettelijke procedures worden uitgewerkt, zijn ze onlosmakelijk met elkaar verbonden. Beleidsmatig is er sprake van één project, met het NRM zijn beide projecten dan ook als één project doorberekend. Doel van de Westrandweg is onder andere om de extra verkeersvraag door de Coentunnel op te vangen en daarmee de A10 te ontlasten.

3.3 Resultaten

Uit de verkeersberekeningen met het NRM kunnen de volgende hoofdconclusies getrokken worden:

- De aanleg van de Westrandweg in combinatie met capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel voorziet in de mobiliteitsbehoefte tussen beide zijden van het Noordzeekanaal en het IJ.
- De aanleg van de Tweede Coentunnel draagt bij aan een betere ontsluiting van de beide zijden van het Noordzeekanaal, omdat meer autoverkeer mogelijk wordt met een hogere betrouwbaarheid en bereikbaarheid. Door de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel en de aanleg van de Westrandweg rijden er in 2020 dagelijks tot circa 22.000 minder voertuigen in de andere tunnels onder het Noordzeekanaal en het IJ. Vooral bij de Wijker- en Zeeburgertunnel verbetert dan de verkeerssituatie.
- De capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel en de aanleg van de Westrandweg leiden tot een betere doorstroming van verkeer in de regio Amsterdam. Het aantal voertuigverliesuren neemt met 4 procent af. Daarbij is er een verschuiving van verkeer van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet.
- De aanleg van de Westrandweg voorkomt dat, bij uitbreiding van de Coentunnel, de files verschuiven van de Coentunnel naar de A10-West. Buiten de spitsuren nemen de intensiteiten op de A10-West af; tijdens de spitsuren blijven de intensiteiten op de A10-West op een gelijk niveau.

Verkeerssituatie in de referentiesituatie in 2020

De NRM-prognoses laten zien dat het aantal motorvoertuigen in de Coentunnel de komende jaren zal toenemen. Op een gemiddelde werkdag in 2004 gebruikten 109.000 motorvoertuigen de Coentunnel. In 2020 is dit aantal toegenomen tot circa 118.000 motorvoertuigen. Het aandeel vrachtverkeer neemt geleidelijk toe van 10 procent in 2004 tot circa 14 procent in 2020. Ook tijdens de ochtend- en avondspits neemt het verkeer bij de Coentunnel toe ten opzichte van de situatie in 2004.

Als gevolg van de stijgende verkeersvraag tussen nu en 2020 verslechtert de doorstroming van het verkeer ter hoogte van de Coentunnel. De intensiteit-capaciteits (I/C)-verhoudingen zijn in 2020 hoger (= slechter) dan in 2004. In de spitsrichting gaat de I/C-verhouding in de ochtendspits van 1,10 naar 1,30 en in de avondspits van 1,00 naar 1,40. In de ochtend- en avondspits is er bij de Coentunnel sprake van structurele congestie.

Het autoverkeer tussen beide zijden van het Noordzeekanaal en het IJ heeft – naast de Coentunnel – de keuze uit de Velser-, Wijker-, IJ- en Zeeburgertunnel. Het toekomstbeeld bij de Coentunnel is vergelijkbaar met de vier andere tunnelverbindingen onder het Noordzeekanaal en het IJ. Ook hier nemen de intensiteiten toe en verslechteren de I/C-verhoudingen tussen nu en 2020.

Het aantal voertuigverliesuren drukt de totale vertraging van het verkeer uit. Per saldo zal het aantal voertuigverliesuren tussen 2004 en 2020 in de Noordelijke Randstad toenemen. In 2020 zijn er dagelijks circa 276.000 voertuigverliesuren.

Verkeerssituatie met Tweede Coentunnel en Westrandweg in 2020

Met het NRM zijn vervoerprognoses gemaakt voor de situatie met Tweede Coentunnel en Westrandweg in 2020. De uitgangspunten hiervoor zijn:

- Het verkeer in de Coentunnel beschikt de hele dag over drie rijstroken per rijrichting en over twee extra rijstroken in de spitsrichtingen in de ochtend- en avondspits;
- Ten zuiden van de Coentunnel splitst de weg zich in de A10-West (net als nu 2x3 rijstroken) en de Westrandweg (2x2 rijstroken);
- De Westrandweg verbindt de A10 via het Westelijk Havengebied met de bestaande Verlengde Westrandweg bij Knooppunt Raasdorp;
- In de Coentunnel en op de Westrandweg geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur.

Na uitvoering van het project neemt het verkeer door de Coentunnel toe. In 2020 maken dagelijks 191.000 motorvoertuigen gebruik van de tunnel, een toename van 62 procent ten opzichte van de referentiesituatie. Het aandeel vrachtverkeer bedraagt circa 8 procent. Ten opzichte van de referentiesituatie is het aandeel vrachtverkeer lager, maar in absolute zin neemt het aantal vrachtauto's wel toe.

De toename van het verkeer door de Coentunnel heeft diverse oorzaken. Deels betreft dit verkeer dat nu 'noodgedwongen' andere autotunnels onder het Noordzeekanaal gebruikt vanwege congestie bij de Coentunnel. Daarnaast gaat het om reizigers die nu via een andere modaliteit reizen. Verder verschuiven activiteitenpatronen door de verbeterde bereikbaarheid. Als gevolg van de verbeterde bereikbaarheid wordt het voor een inwoner van bijvoorbeeld Purmerend of Zaandam aantrekkelijker om in Amsterdam

te werken of te recreëren. Ten slotte leidt de verbeterde bereikbaarheid ook tot nieuwe verplaatsingen.

Bij een I/C-verhouding groter dan 0,85 ondervindt het verkeer op een wegvak hinder. De extra capaciteit in de Coentunnel leidt tot lagere I/C-verhoudingen en een betere doorstroming van het verkeer. In de spitsrichting in de ochtendspits daalt de I/C-verhouding van 1,30 naar 1,00 en in de spitsrichting in de avondspits van 1,40 naar 0,95. Door de capaciteitsuitbreiding verbetert de doorstroming van het verkeer bij de Coentunnel, maar de files lossen niet volledig op.

A10-West wordt niet drukker

Ten zuiden van de Coentunnel splitst de A10 zich in de toekomst in de A10-West en de Westrandweg. Doel van de Westrandweg is onder andere om de extra verkeersvraag door de Coentunnel op te vangen en daarmee de A10 te ontlasten.

De Westrandweg trekt na ingebruikname veel verkeer. Het NRM voorspelt dat in 2020 dagelijks circa 60.000 tot 70.000 motorvoertuigen de Westrandweg gebruiken. De I/C-verhoudingen liggen op een aantal wegvakken tijdens de spitsuren dicht bij het 'kritieke punt' van 0,85. Dat betekent dat er op delen van de Westrandweg in de spitsuren af en toe een kans op file is. Dit wordt vooral veroorzaakt door aankomend en vertrekkend woon-werkverkeer van en naar het Westelijk Havengebied van Amsterdam.

De aanleg van de Westrandweg voorkomt dat bij uitbreiding van de Coentunnel de files verschuiven naar de A10-West. Op het zuidelijke deel van de A10-West (tussen de aansluitingen S106 en S107) neemt de verkeersdruk in 2020 af van 178.000 naar 165.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit heeft een positief effect op de doorstroming van het verkeer en op geluid en luchtkwaliteit.

Op het noordelijke deel van de A10-West (tussen de aansluiting S102 en S103) nemen de verkeersintensiteiten in 2020 toe na het uitvoeren van het project. De intensiteit wordt dan 118.000 motorvoertuigen per etmaal. In de referentiesituatie is dit 115.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze toename heeft echter een marginaal effect op de doorstroming van het verkeer op dit wegvak.

Effecten op wegennet elders

Op toe- en afleidende wegen van de Coentunnel blijft de verkeerssituatie ten opzichte van de referentiesituatie nagenoeg onveranderd. Slechts op twee verbindingen laten NRM-berekeningen zien dat door het project de doorstroming van het verkeer vermindert. Deze verbindingen zijn de A8 tussen Zaandam en Oostzaan en de A5 tussen de Knooppunten Raasdorp en De Hoek.

De capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel en de aanleg van de Westrandweg hebben ook effect op de vier andere autotunnels onder het Noordzeekanaal en het IJ. In totaal rijden er in 2020 dagelijks circa 22.000 voertuigen minder door deze vier tunnels, in vergelijking met de referentiesituatie. Vooral bij de Wijker- en Zeeburgertunnel verbetert de verkeerssituatie. De verkeersafwikkeling tussen beide zijden van het Noordzeekanaal verbetert dus.

Effecten op voertuigverliesuren en voertuigkilometers

De capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel en de aanleg van de Westrandweg leiden tot een betere doorstroming van het verkeer in de Noordvleugel. Als gevolg van het project neemt het aantal voertuigverliesuren dagelijks af met 12.000. Dit is een afname van 4,3 procent.

Als gevolg van het project verschuift verkeer van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet.

Gedetailleerde onderzoeksresultaten

In de tabellen hierna zijn de intensiteiten in de spitsrichting in de ochtend- en avondspits, de bijbehorende I/C-verhoudingen en de etmaalintensiteiten weergegeven voor 15 locaties op het hoofdwegennet in de regio Amsterdam. De cijfers hebben betrekking op de referentiesituatie en de situatie met Tweede Coentunnel en Westrandweg. Alle cijfers gelden voor het zichtjaar 2020.

Tabel 9

Intensiteiten (x100 motorvoertuigen) en I/C-verhoudingen in ochtendspits (2020)

Wegvak	Referentiesituatie		2e Coentunnel en Westrandweg	
	#mvt	I/C	#mvt	I/C
A22: Velsertunnel	36	0,85	35	0,80
A9: Wijkertunnel	36	0,85	33	0,80
A7: aansluiting 2 - 3	35	0,85	36	0,85
A8: Zaandam – Oostzaan	61	0,70	75	0,85
A10-Noord: S117-S116	42	0,70	43	0,70
A10-West: Coentunnel	52	1,30	102	1,00
A5:Westrandweg A10 – Luvernes			31	0,75
A5:Westrandweg Dortmund. – A9			35	0,85
A10-West: S102-S103	36	0,60	51	0,80
A10-West: S103-S104	50	0,63	54	0,67
A10-West: S104-S105	71	0,88	74	0,92
A10-West: S105-S106	88	1,09	86	1,07
A10-West: S106-S107	89	1,05	86	1,00
A5: Raasdorp – De Hoek	12	0,30	32	0,80
A4: Sloten - Badhoevedorp	96	1,00	97	1,00
A4: Hoofddorp – Nw-Vennep	106	1,00	108	1,00
IJtunnel	18	1,05	17	0,95
A10-Oost: Zeeburgertunnel	55	0,90	52	0,85

NVT: Niet van toepassing

Tabel 10
Intensiteiten (x100 motorvoertuigen) en
I/C-verhoudingen in avondspits (2020)

	Referentiesituatie		2e Coentunnel en Westrandweg	
	#mvt	I/C	#mvt	I/C
Wegvak				
A22: Velsertunnel	40	0,95	40	0,95
A9: Wijkertunnel	39	0,90	35	0,80
A7: aansluiting 2 - 3	43	0,70	49	0,75
A8: Zaandam – Oostzaan	76	0,90	89	1,00
A10-Noord: S117-S116	51	0,80	55	0,85
A10-West: Coentunnel	57	1,40	104	0,95
A5:Westrandweg A10 – Luvernes			35	0,85
A5:Westrandweg Dortm. – A9			35	0,80
A10-West: S102-S103	46	0,70	45	0,70
A10-West: S103-S104	54	0,67	46	0,57
A10-West: S104-S105	72	0,90	62	0,77
A10-West: S105-S106	83	1,04	72	0,90
A10-West: S106-S107	50	0,65	49	0,65
A5: Raasdorp – De Hoek	23	0,55	38	0,95
A4: Sloten - Badhoevedorp	97	1,00	97	0,95
A4: Hoofddorp – Nw- Vennep	103	0,95	105	1,00
IJtunnel	25	1,35	23	1,25
A10-Oost: Zeeburgertunnel	89	1,40	85	1,35

NVT: Niet van toepassing

Tabel 11

Etmaalintensiteiten per variant (2020)

Wegvak	Referentiesituatie	2e Coentunnel en Westrandweg
A22: Velsertunnel	81.000	79.000
A9: Wijkertunnel	81.000	72.000
A7: aansluiting 2 - 3	83.000	93.000
A8: Zaandam – Oostzaan	149.000	170.000
A10-Noord: S117-S116	146.000	140.000
A10-West: Coentunnel	118.000	191.000
A5:Westrandweg A10 – Luvernes		63.000
A5:Westrandweg Dortmund. – A9		73.000
A10-West: S102-S103	114.000	118.000
A10-West: S103-S104	116.000	107.000
A10-West: S104-S105	157.000	147.000
A10-West: S105-S106	177.000	162.000
A10-West: S106-S107	178.000	165.000
A5: Raasdorp – De Hoek	61.000	96.000
A4: Sloten - Badhoevedorp	253.000	244.000
A4: Hoofddorp – Nw-Vennep	260.000	268.000
IJtunnel	56.000	55.000
A10-Oost: Zeeburgertunnel	175.000	165.000

4. Geluid

4.1 Beleid en regelgeving

In de Tracéwet is aangegeven dat een Tracébesluit (onder andere) moet bevatten:

- de hogere waarden voor de hoogst toelaatbare geluidbelastingen;
- de maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting.

De regels en grenswaarden voor alle wegen waarvoor een Besluit wordt voorbereid, zijn opgenomen in de Wet geluidhinder en gelden voor het gebied dat binnen de wettelijk bepaalde geluidzone ligt. Bij de Westrandweg gaat het om de volgende zones:

- 400 meter brede geluidzone aan weerszijden van de aan te leggen hoofdweg;
- de zone van de overige wegen die zich bevinden binnen het tracé van de hoofdweg.

Wijziging Wet geluidhinder

Per 1 januari 2007 is een wijziging van de Wet geluidhinder in werking getreden. Deze wijziging bevat onder andere een aanpassing van de manier waarop de geluidbelasting van wegverkeer wordt berekend. Het geluidonderzoek voor dit Tracébesluit is nog volgens de oude methode uitgevoerd. Het overgangsrecht dat rond de inwerkingtreding van de wijziging is gemaakt, maakt dit mogelijk.

Binnen de zone moet akoestisch onderzoek plaatsvinden naar de geluidbelasting op woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. De Wet geluidhinder geeft grenswaarden voor de geluidbelasting van de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen.

Aanleg van een nieuwe weg

Bij nieuwe wegen is de voorkeursgrenswaarde 50 dB(A) binnen de zone van de aan te leggen weg. Ingevolge artikel 87e van de Wet geluidhinder kunnen hogere "ten hoogste toelaatbare waarden" worden vastgesteld. Dit worden 'hogere waarden' genoemd. Dat kan alleen als de overschrijding van de voorkeurswaarde, vanwege landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële bezwaren, niet of niet voldoende kan worden weggenomen.

Aanpassing van een weg

Een aanpassing van een weg is als volgt gedefinieerd: een aanpassing van een aanwezige weg die leidt tot een toename van de geluidbelasting door die weg van 2 dB(A) of meer.

Bij een wijziging aan wegen die binnen het tracé van die hoofdweg liggen, moet worden getoetst of sprake is van een "aanpassing van een weg". In principe moet de toename worden weggenomen. Kan de toename vanwege landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële redenen niet of niet voldoende worden weggenomen, dan kunnen - ingevolge artikel 87f Wet geluidhinder - hogere ten hoogste toelaatbare waarden worden vastgesteld.

Als gevolg van de aanleg van de Westrandweg vindt aanpassing van de hoofdweg A9 plaats.

Sanering

Bij de kruisende wegen moet - in het kader van het Besluit - ook de saneringsregeling worden toegepast, die in de Wet geluidhinder is opgenomen. Dit geldt alleen voor het wegdeel dat binnen het tracé van de hoofdweg ligt. Voor de saneringswoningen in de geluidszone van dit wegdeel en in de geluidszone van de hoofdweg, wordt de saneringsregeling toegepast.

Er is een saneringssituatie wanneer de geluidbelasting, vanwege een weg, op de gevel van de geluidsgevoelige bestemming per 1 maart 1986 hoger was dan 55 dB(A).

In tabel 12 is aangegeven wat de ten hoogste toelaatbare waarden zijn, die in verschillende situaties voor woningen³ kunnen worden vastgesteld.

Tabel 12
Hoogst toelaatbare waarden

Situatie woning	grenswaarde	Ten hoogste toelaatbaar	Waarden in de woning
Aanleg van een nieuwe weg	50 dB(A)	60 dB(A), in stedelijk gebied 65 dB(A)	35 dB(A)
Geluidbelasting in 1986 meer dan 55 dB(A) en geen waarden vastgesteld	50 dB(A)	70 dB(A)	45 dB(A)
Geluidbelasting in 1986 meer dan 55 dB(A) en wel waarden vastgesteld	Laagste van • heersende waarde⁴ of • eerder vastgestelde waarde	Grenswaarde + maximaal 5 dB(A) doch maximaal 70 dB(A)	45 dB(A)

³ Voor andere geluidsgevoelige bestemmingen geeft de wet andere waarden. Andere geluidsgevoelige bestemmingen zijn bepaalde soorten scholen, ziekenhuizen en andere gebouwen voor gezondheidszorg, woonwagendplaatsen en terreinen bij gebouwen voor gezondheidszorg.

⁴ Dit is het geluidsniveau 1 jaar voor de aanpassing van de weg

Situatie woning	grenswaarde	Ten hoogste toelaatbaar	Waarden in de woning
Geluidbelasting in 1986 minder dan 55 dB(A) en wel/geen waarden vastgesteld	Laagste van - heersende waarde of - eerder vastgestelde waarde	Grenswaarde + maximaal 5 dB(A) doch maximaal 60 dB(A)	35 dB(A)

Waarden in de woning

Als een grenswaarde wordt overschreden en een hogere waarde wordt vastgesteld, gelden voor de betreffende bestemming de grenswaarden voor geluidbelasting in geluidsgevoelige ruimten. Om na te gaan of deze grenswaarden worden overschreden, is een gevelisolatieonderzoek nodig. Blijkt uit dit onderzoek dat de grenswaarden worden overschreden, dan zullen er voorzieningen aan de gevel worden getroffen die de overschrijding teniet doen. De kosten van deze maatregel zijn voor Rijkswaterstaat. Het gevelisolatieonderzoek wordt gedaan tijdens de uitvoeringsfase van het project. De voorzieningen moeten zijn getroffen voordat de weg wordt opengesteld.

4.2 Onderzoek en effecten

Conform wettelijke voorschriften worden geluidseffecten berekend en niet gemeten. Bij de berekeningen is uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u. De geluidsmaatregelen zijn ook op deze snelheid gedimensioneerd.

Bij openstelling van de Westrandweg wordt een tijdelijke maximum snelheid van 80 km/u ingesteld. Wanneer de luchtkwaliteit voldoende verbetert, kan de maximumsnelheid weer naar 100 km/u gebracht worden.

De berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï 2002. Dat betekent dat voor de berekeningen van het jaar 1986 is uitgegaan van de standaardrekenmethode 2 van het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï 1981. Voor de overige jaren (2011 en 2022) is uitgegaan van de standaardrekenmethode 2 van het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï 2002.

Voor de toetsing aan de grenswaarde wordt de berekende geluidbelasting verminderd met een correctie, omdat dat verkeer in de toekomst naar verwachting stiller wordt. Op de waarden voor het jaar 2022 is een aftrek van 2 dB(A) toegepast conform Artikel 6 van het Reken- en Meetvoorschrift wegverkeerslawaaï 2002. Op de waarden voor het jaar 1986 is de aftrek toegepast, die toen gold: 5 dB(A). De omstandigheden voor het toepassen van deze aftrek, die staan vermeld in de toelichting bij het genoemde Reken- en Meetvoorschrift, gaan op voor dit project.

Bij een overschrijding van de grenswaarden is onderzoek verricht naar het effect van maatregelen. De prioriteitstelling voor de te treffen maatregelen is:

1. bronmaatregelen, zoals bijvoorbeeld het toepassen van geluidreducerend wegdek;
2. overdrachtsmaatregelen zoals geluidsschermen;
3. ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.

Bij het bepalen of een geluidsreducerend wegdek met minimaal de akoestische kwaliteit van tweelaags zeer open asfalt beton moet worden toegepast en/of schermen moeten worden geplaatst, is uitgegaan van het maatregelcriterium dat Rijkswaterstaat heeft opgesteld. Dit criterium houdt rekening met de hoogte van de geluidbelasting op de woningen, met het aantal woningen dat van de maatregel profiteert, met de geluidsreductie van de maatregel en met de kosten. Dit houdt in dat een maatregel als niet doelmatig wordt beschouwd wanneer het meer dan €3.000,- kost om de geluidbelasting per woning met 1 dB(A) te verminderen.

In saneringssituaties wordt uitgegaan van het saneringscriterium, dat door het ministerie van VROM wordt voorgeschreven. De geldende regels staan beschreven in het WBB-formulier van november 2002 en het bijbehorende rekenblad met de naam 'normkosten formulier geluidsschermen'.

4.3 Maatregelen

De financiële en akoestische doelmatigheid van de maatregelen is getoetst aan het maatregelencriterium. Uit akoestisch onderzoek blijkt dat een extra stil wegdek op de hoofdrijbaan van de Westrandweg tussen km 9,70 en km 12,00 doelmatig is. Het gaat hier om een asfaltverharding met een akoestische kwaliteit die minimaal overeenkomt met tweelaags ZOAB.

Verder is gebleken dat bij de Lijnderdijk-Raasdorperweg en Osdorperweg en langs de A9 bij de Hoofdweg Oostzijde een geluidsscherm doelmatig is. Op de andere delen van de Westrandweg komt enkellaags ZOAB.

Hierna staan de te nemen maatregelen per cluster van woningen en per geluidsbron (tracé) beschreven. Voor het vaststellen van hogere waarden en de genoemde tabellen wordt verwezen naar de tekst van het Besluit (I).

Raasdorperweg (gem. Haarlemmermeer) en Lijnderdijk 152. (Tabel 4)
Het gaat hier om 3 woningen. Voor de woningen aan de Raasdorperweg in de Haarlemmermeer wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) met maximaal 6 dB(A) overschreden.

Uit het maatregelcriterium blijkt dat het toepassen van geluidsreducerende maatregelen hier niet doelmatig is. In het Besluit wordt voor twee woningen een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting vastgesteld.



Afbeelding 4: Locatie geluidsschermen en dubbellaags ZOAB

Lijnderdijk-Osdorperweg noord-westzijde. (Tabel 3, 4 en 6)

Hier liggen ca. 80 woningen, aan de Lijnderdijk, Raasdorperweg (gem. Amsterdam) en ter hoogte van de Osdorperweg. De woningen aan de Raasdorperweg liggen min of meer evenwijdig aan de Westrandweg. De woningen aan de Osdorperweg liggen haaks op de Westrandweg.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat, naast het toepassen van tweellaags ZOAB over een lengte van 2.300 meter (van km 9,70 tot km 12,00), ook het plaatsen van een scherm van in totaal 1.800 meter lang doelmatig is. Dit scherm heeft de volgende afmetingen:

- een scherm van 1 meter hoog met een lengte van 330 m (van km 9,90 tot km 10,23) ten behoeve van de woningen langs de Lijnderdijk;
- een scherm van 2 meter hoog met een lengte van 670 m (van km 10,23 tot km 10,90) ten behoeve van de woningen langs de Raasdorperweg;
- een scherm van 3 meter hoog met een lengte van 800 m (van km 10,90 tot km 11,70) ten behoeve van de woningen langs de Osdorperweg.

Met deze voorzieningen wordt bij geen enkele woning de maximaal toelaatbare geluidbelasting van 60 dB(A) overschreden. Bij 13 woningen wordt nog wel de voorkeurswaarde van 50 dB(A) overschreden. De overschrijding is maximaal 8 dB(A).

Daarnaast zijn er 7 woningen waarbij de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden als gevolg van reflectie van het 800m lange en 2m hoge scherm aan de zuidoostkant van de Westrandweg. In het Besluit wordt voor 20 woningen een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting vastgesteld.



Afbeelding 5: Zicht vanaf Lijnderdijk oostzijde op het toekomstige viaduct over de Ringvaart Haarlemmermeer

Osdorperweg zuidoostzijde. (Tabel 3)

Ook aan deze zijde van de Westrandweg staat langs de Osdorperweg en haaks op de Westrandweg lintbebouwing. Binnen de zone liggen hier ca. 47 woningen. Zonder maatregelen wordt bij 45 woningen de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) overschreden.

Uit het geluidsonderzoek blijkt dat tweelaags ZOAB over een lengte van tenminste 1.400 meter moet worden toegepast voor een relevant effect. Bij het beoordelen van verschillende schermvarianten is rekening gehouden met een verharding van tweelaags ZOAB over minstens deze lengte.

Uit het maatregelcriterium blijkt dat behalve het toepassen van tweelaags ZOAB, een scherm van 2 meter hoog met een lengte van 800m (van km 10,85 tot km 11,65) doelmatig is.

Met deze voorzieningen wordt bij geen enkele woning de maximaal toelaatbare geluidbelasting van 60 dB(A) overschreden. Bij 20 woningen wordt nog wel de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) overschreden. De overschrijding is maximaal 6 dB(A).

Daarnaast is er 1 woning waarbij de voorkeursgrenswaarde van 50dB(A) wordt overschreden als gevolg van reflectie van het 800m lange en 3m hoge scherm aan de noordwestkant van de Westrandweg. In het Besluit wordt voor 21 woningen een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting vastgesteld.

Volkstuinencomplex De Groote Braak(Geen Tabel)

Het volkstuinencomplex De Groote Braak is geen geluidgevoelige bestemming op grond van de Wet geluidhinder. Normaal gesproken zouden hier geen geluidmaatregelen worden genomen. Echter in haar brief van 8 maart 1991 aan de voorzitter van de Tweede Kamer met als onderwerp "Besluitvorming Hoofdwegennet Schiphol" is door de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat toegezegd dat geluidwerende voorzieningen worden aangebracht. In 1994 is toegezegd dat deze voorzieningen als geluidschermen worden uitgevoerd. Ten opzichte van de plannen uit de eerste helft van de jaren 90 wordt inmiddels uitgegaan van een lagere maximumsnelheid en stiller asfalt, wat gunstig is voor de geluidbelasting op het volkstuinencomplex. Er is uit het oogpunt van behoorlijk bestuur besloten om ook een geluidscherm te plaatsen. Het geluidscherm wordt 1 meter hoog en krijgt een lengte van 900 meter. Met deze voorziening neemt de geluidsbelasting met circa 3 dB(A) af en komt uit op maximaal 58 dB(A).

Tijnmuiden. (Tabel 5)

Aan Tijnmuiden liggen drie woningblokken. Zonder maatregelen wordt bij deze woningen de voorkeursgrenswaarde met maximaal 9 dB(A) overschreden.

Maatregelen zijn hier niet doelmatig. In het Besluit wordt voor 12 woningen een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting vastgesteld.

Weth. van Essenweg. (Tabel 3)

Aan de Weth. van Essenweg liggen 2 woningen en een woonwagenstandplaats. Zonder maatregelen wordt bij deze woningen de voorkeursgrenswaarde met 7 dB(A) overschreden. De overschrijding bij de standplaats bedraagt 3 dB(A). Bij beide woningen en de woonwagen wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) overschreden. De geluidbelasting bedraagt maximaal 57 dB(A).

Maatregelen zijn hier niet doelmatig. In het Besluit wordt voor 2 woningen en de woonwagenstandplaats een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting vastgesteld.

Jarmuiden. (Tabel 3)

De woningen Jarmuiden 5-7 liggen dicht op de Westrandweg. De woningen Jarmuiden 18-20 liggen op grotere afstand van de Westrandweg en worden gedeeltelijk afgeschermd door andere gebouwen. Bij de woningen Jarmuiden 5-7 wordt zonder maatregelen de voorkeursgrenswaarde met 17 dB(A) overschreden. De maximaal toelaatbare geluidbelasting die in het uiterste geval kan worden toegestaan, wordt met 7 dB(A) overschreden.

Maatregelen zijn hier niet doelmatig. Er is echter een scherm nodig van 200 meter lang en 2 meter hoog van km 14,10 tot km 14,30 om de maximaal toelaatbare waarde niet te overschrijden. Dit scherm is in het Besluit opgenomen. In het Besluit wordt voor 4 woningen een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting vastgesteld.

Basisweg 62-66. (Tabel 3)

De woningen Basisweg 62 tot en met 66 liggen dicht op de Westrandweg. Bij de woningen Basisweg 62-66 wordt zonder maatregelen de voorkeursgrenswaarde met 15 dB(A) overschreden. De maximaal toelaatbare geluidbelasting die in het uiterste geval kan worden toegestaan, wordt met 5 dB(A) overschreden.

Maatregelen zijn hier niet doelmatig. Er is echter een scherm van 200 meter lang (van km 15,70 tot km 15,90) en 1.5 meter hoog nodig om de maximaal toelaatbare waarde niet te overschrijden. Dit scherm is in het Besluit opgenomen. In het Besluit wordt voor 3 woningen een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting vastgesteld.

Basisweg 36. (Tabel 3)

De woning Basisweg 36 ligt dicht bij de Westrandweg. Bij de woning wordt zonder maatregelen de voorkeursgrenswaarde met 18 dB(A) overschreden. De maximaal toelaatbare geluidbelasting die in het uiterste geval kan worden toegestaan, wordt met 8 dB(A) overschreden.

Maatregelen zijn hier niet doelmatig. Er is echter een scherm van 200 meter lang (van km 16,90 tot km 17,10) en 1.5 meter hoog nodig om de maximaal toelaatbare waarde niet te overschrijden. Dit scherm is in het Besluit opgenomen. In het Besluit wordt voor 1 woning een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting vastgesteld.

Basisweg 47, Kastrupstraat 2 en 4, Rhoneweg 28 en 38, Mekongweg 1. (Tabel 3)

De woningen Mekongweg 1, Basisweg 47 en Kastrupstraat 2 en 4 liggen dicht bij de Westrandweg. De woningen Rhoneweg 28 en 38 liggen op grotere afstand van de weg en worden gedeeltelijk afgeschermd door andere gebouwen. Bij de woningen die direct aan de Westrandweg liggen, wordt zonder maatregelen de voorkeursgrenswaarde met maximaal 17 dB(A) overschreden. De maximaal toelaatbare geluidbelasting die in het uiterste geval kan worden toegestaan, wordt met 7 dB(A) overschreden.

Maatregelen zijn hier niet doelmatig. Er is echter een scherm van in totaal 900 meter lang (van km 16,40 tot km 17,30) van 1.5 meter hoog (van km 16,40 tot km 16,70) en 1.0 meter hoog (van km 16,70 tot km 17,30) nodig om de maximaal toelaatbare waarde niet te overschrijden. Dit scherm is in het Besluit opgenomen. In het Besluit wordt voor 6 woningen een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting vastgesteld.

A5, nabij knooppunt Raasdorp. (Geen tabel)

Binnen het onderzoeksgebied langs de A5 ligt één object. Dit is een paardensportcentrum met mogelijk bewoning in een stacaravan. Uit het geluidsonderzoek blijkt dat de geluidbelasting nauwelijks zal veranderen doordat de intensiteit op de verbindingsboog A5-A9 daalt. Daarom is er geen sprake van reconstructie en een onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen op deze locatie is niet nodig. In het Besluit worden voor deze woningen geen maximaal toelaatbare hogere waarden voorgesteld.

A9, nabij knooppunt Raasdorp. (Tabel 7)

Binnen het onderzoeksgebied van de A9 liggen ca. 37 woningen. Uit het geluidsonderzoek blijkt dat bij 13 woningen sprake is van een niet afgehandelde geluidssituatie (de geluidbelasting was bij deze woningen in 1986 hoger dan 55dB(A)). Hiervan liggen acht woningen aan de noordzijde en 5 woningen aan de zuidzijde van de A9.

Aan de noordzijde van de A9 liggen 8 woningen die voor sanering in aanmerking komen. Bij één woning is de geluidbelasting 71dB(A). Ten behoeve van deze woning zal een scherm worden geplaatst van 55 meter lang (van km 37,462 tot km 37,517) en 2,0 meter hoog. Andere maatregelen zijn hier niet doelmatig. In het Besluit wordt voor 8 woningen een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting vastgesteld.

Aan de zuidzijde van de A9 liggen 5 woningen die voor sanering in aanmerking komen. Maatregelen zijn hier niet doelmatig. In het Besluit zal voor 5 woningen een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting worden vastgesteld.

In de bijlage is het geluidsonderzoek opgenomen.

5. Lucht

5.1 Beleid en regelgeving

Op 5 augustus 2005 zijn het Besluit luchtkwaliteit 2005 en de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 in werking getreden. Het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) vervangt het eerdere Besluit luchtkwaliteit uit 2001. Sinds 17 maart 2006 was er voorts de Regeling saldering luchtkwaliteit 2005 en op 1 december 2006 is het Reken- en meetvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit in werking getreden.

Op 15 november 2007 is de wijziging van de Wet milieubeheer in werking getreden waarbij in wet een regeling is opgenomen omtrent luchtkwaliteitseisen (Wet luchtkwaliteit). Deze wettelijke regeling komt in de plaats van het Besluit luchtkwaliteit 2005. Tegelijkertijd is de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 in werking getreden. Deze regeling vervangt de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 en het Reken- en meetvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit die daarmee zijn komen te vervallen. Verder is er inmiddels de Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007 die in de plaats is gekomen van de Regeling saldering luchtkwaliteit 2005.

Voor de beoordeling van de gevolgen van verkeer op de luchtkwaliteit wordt gekeken naar de concentratie in de lucht van stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}).

De jaargemiddelde grenswaarde voor zowel NO_2 als PM_{10} is $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (= microgram per kubieke meter), geldend met ingang van 1 januari 2005 voor fijn stof en met ingang van 1 januari 2010 voor NO_2 .

Daarnaast geldt voor PM_{10} met ingang van 1 januari 2005 dat een 24-uurgemiddelde concentratie van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ of meer niet vaker dan 35 maal (35 dagen) per jaar mag voorkomen.

Voor NO_2 geldt met ingang van 1 januari 2010 voor wegen met een intensiteit van meer dan 40.000 motorvoertuigen per etmaal dat een uurgemiddelde concentratie van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ of meer niet vaker dan 18 maal (18 uur) per jaar mag voorkomen.

Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit langs wegen zijn alleen NO_2 en PM_{10} van belang. Voor de overige stoffen waarvoor grenswaarden gelden (zwaveldioxide, koolmonoxide, lood en benzeen) is met behulp van het CAR II model (versie 2) een screening uitgevoerd. Voor deze stoffen, voor zo ver relevant voor wegverkeer, is het verschil tussen de grenswaarde en de som van de bijdrage van het wegverkeer en de achtergrondconcentratie zo groot dat overschrijding van de grenswaarden in de jaren 2012 tot 2020 redelijkerwijs kan worden uitgesloten.

5.2 Luchtkwaliteitonderzoek 2006

Ten behoeve van het (Ontwerp-)Tracébesluit heeft TNO onderzoek gedaan naar de effecten van de aanleg van de Westrandweg op de luchtkwaliteit in de omgeving. Het betreffende rapport "Effectbeoordeling luchtkwaliteit rond aanleg Westrandweg" dateert van december 2006 en is opgenomen als bijlage bij het Ontwerp-tracébesluit.

In het Ontwerp-tracébesluit is vervolgens de saldobenadering van het toenmalige artikel 7 lid 3 aanhef onder b van het Blk 2005 toegepast. Daarbij is de verslechtering voor wat betreft de jaargemiddelde concentraties NO_2 in het plangebied van de Westrandweg gesaldeerd met de grotere verbetering van de jaargemiddelde concentraties NO_2 in het plangebied van de Tweede Coentunnel. Voor wat betreft de overschrijding van de 24-uurgemiddelde grenswaarde voor PM_{10} is aangegeven dat aannemelijk was dat, uitgaande van de nieuwste inzichten van het Milieu en Natuur Planbureau (MNP) die bekend zouden worden gemaakt uiterlijk in maart 2007 en met name de lagere achtergrondconcentraties, van overschrijding van deze grenswaarde geen sprake zou zijn. Aangegeven is voorts dat voorafgaand aan het Tracébesluit op basis van de nieuwe inzichten van maart 2007 nog nieuw luchtonderzoek zou plaatsvinden.

5.3 Nieuwe ontwikkelingen in 2007

In april 2007 zijn door het MNP nieuwe zogenoemde GCN achtergrondconcentraties en bijbehorende emissiefactoren voor NO_x en PM_{10} vastgesteld. Op basis van die nieuwe inzichten heeft TNO een update uitgevoerd. Het was, zoals aangekondigd in het Ontwerp-tracébesluit, de bedoeling deze update ten grondslag te leggen aan het Tracébesluit. Nog voordat het Tracébesluit werd genomen verscheen echter de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 25 juli 2007 op de beroepen tegen het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden.

De Afdeling vernietigde dat tracébesluit onder meer omdat het onderzoeksgebied te klein was 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.

Hoewel ten behoeve van het Tracébesluit Westrandweg en het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel al een veel groter onderzoeksgebied was gehanteerd dan voor het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden, bleek achteraf gezien dat voor de vereiste integrale benadering het totale onderzoeksgebied mogelijk toch nog te krap was gekozen. Dit gold temeer nu de aanleg van de Westrandweg en de realisatie van de Capaciteitsuitbreiding Coentunnel uit verkeerskundig oogpunt samenhangende projecten zijn die om het beoogde effect op de verkeersafwikkeling te krijgen allebei moeten worden uitgevoerd. Voor het op 21 februari 2007 reeds vastgestelde Tracébesluit

Capaciteitsuitbreiding Coentunnel gold bovendien dat de verkeerde juridische grondslag was gekozen, artikel 7 lid 3 aanhef onder a in plaats van artikel 7 lid 3 aanhef onder b van het Blk 2005, en dat ook een verder toekomstjaar (2020) had moeten worden onderzocht.

Dit alles heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van VROM, ertoe doen besluiten nieuw luchtonderzoek te laten doen naar de effecten op de luchtkwaliteit van de aanleg van de Westrandweg en de realisatie van de Capaciteitsuitbreiding Coentunnel gezamenlijk. Het nieuwe onderzoek heeft ten doel in totaliteit alle significante effecten op luchtkwaliteit in beeld te brengen van beide projecten. 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. Op basis van het nieuwe onderzoek is inmiddels in januari 2008 het Ontwerp-Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding - 2008 in procedure gebracht dat tot doel heeft het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel van 21 februari 2007 te wijzigen op het punt van de luchtkwaliteit. Door middel van het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel - 2008 (TB TCC - 2008) en de in dit Tracébesluit Westrandweg ten opzichte van het Ontwerp-tracébesluit aangebrachte wijzigingen wordt nu aan beide tracébesluiten hetzelfde luchtkwaliteitonderzoek en dezelfde saldobenadering ten grondslag gelegd.

5.4 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 onderzoekgebied 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. Met de aanleg van de Westrandweg wordt niet begonnen voordat zekerheid bestaat over de aanleg van de Tweede Coentunnel en vice versa.

Voor de luchtkwaliteit langs wegen zijn als gezegd twee stoffen bepalend: NO₂ en 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 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ of meer een overschrijding van de grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ zal kunnen ontstaan. Uitgaande van deze marge voor NO_2 is een grenswaardenoverschrijding van PM_{10} ook niet aan de orde. De NO_2 -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 hoofdwegennet waar de achtergrondwaarde NO_2 23 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ of meer bedraagt.

Vervolgens zijn binnen dat gebied alle toeleidende wegen bepaald, dat wil zeggen lokale wegen met een aansluiting op het hoofdwegennet, alsmede de knelpuntwegen van het onderliggende wegennet (wegen met een gelet op de gemeentelijke luchtkwaliteitplannen (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 onderzoeksgebied vormde in eerste instantie de basis van het nieuwe luchtkwaliteitonderzoek ten behoeve van dit Tracébesluit Westrandweg.

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 alsnog luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd.

Het met toepassing van de nieuwe methodiek afgebakende onderzoeksgebied vormt de basis van het nieuwe luchtonderzoek dat ten grondslag ligt aan dit Tracébesluit Westrandweg. 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.

5.5 Nieuw luchtkwaliteitonderzoek

De resultaten van het nieuwe onderzoek zijn neergelegd in de volgende 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 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.

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

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 de eerdere update-berekeningen van TNO (zie hierboven onder 5.3) 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. Het scherm langs de A9 wordt opgenomen als luchtkwaliteitsmaatregel in het gelijktijdig met het Tracébesluit Westrandweg vast te stellen Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel – 2008.

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 6c en 6d). De concentraties langs aangrenzende hoofdwegen zijn berekend door middel van dwarsprofielberekeningen (Witteveen+Bos, bijlagen 6e en 6f). 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 6g).

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 te hoge verkeersintensiteiten in de gridberekeningen voor de autonome ontwikkeling in 2012 en 2015.
- Het gebruik van werkdagintensiteiten in plaats van weekdagintensiteiten in de gridberekeningen voor de voorkeursvariant in het jaar 2020.

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 blootgestelden, 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 6h).

5.6 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 op andere locaties zodanige verbeteringen tegenover staan dat voor beide stoffen 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 Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel - 2008 (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 voorkeuralternatief 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 verslechtering treedt op in 2020 langs de A5 tussen knooppunt Raasdorp en knooppunt De Hoek (verslechtering van 4,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, namelijk van 36,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ in de autonome ontwikkeling naar 41,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ met het voorkeuralternatief). De maximale overschrijdingsafstand bedraagt hier 17 meter (2012).

De concentratietoenames respectievelijk -afnames liggen in dezelfde ordegrootte (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 straten⁵:

Amsterdam:	De Ruyterkade, Jan van Galenstraat, Ceintuurbaan, Rijnstraat, Hoofdweg, Anderlechtlaan, Europaboulevard, Hekelveld, IJ-tunnel.
Amstelveen:	Amsterdamseweg, Beneluxbaan.
Haarlem:	Oudeweg, Delftlaan, Zijlweg.
Haarlemmermeer:	Havenmeesterweg, Lindberghstraat, Pa Verkuyllaan, Burg. Amersfoordtlaan, Nieuwemeerdijk, Fokkerweg, Zeemanlaan, Schipholweg, Ceintuurbaan, Vertrekpassage, Binnenweg en Handelskade.

NO_2 -verslechtingen treden op langs de volgende straten:

Amsterdam:	Weesperstraat, Valkenburgerstraat, Jan Evertsenstraat en Basisweg.
Amstelveen:	Beneluxbaan.
Haarlem:	Schipholweg, Buitenrustlaan en Camera Obscuraweg.
Haarlemmermeer:	Fokkerweg, Kruisweg, Ceintuurbaan, Rijkstreek, Schipholboulevard, v. Heuven Goedhartlaan, Vertrekpassage, Pa Verkuyllaan, Handelskade, Hoofdweg en Rijnlanderweg.
Oostzaan:	Kolkweg.
Velsen:	Stationsweg.
Zaanstad:	Dr. J.M den Uylweg.

⁵ In sommige straten treden zowel verbeteringen als verslechtingen op.

De grootste NO₂-verbetering treedt op in 2012 langs de De Ruyterkade (verbetering van 3,6 µg/m³, namelijk van 74,0 µg/m³ in de autonome ontwikkeling naar 70,4 µg/m³ met het voorkeuralternatief).

De grootste NO₂-verslechtering treedt op in 2012 langs de Dr. J.M den Uylweg (verslechtering van 4,0 µg/m³, namelijk van 44,8 µg/m³ in de autonome ontwikkeling naar 48,8 µg/m³ met het voorkeuralternatief).

PM₁₀-verbeteringen treden op langs de volgende straten:

Amsterdam: De Ruyterkade, IJ-tunnel en Nieuwe Hemweg.
Haarlemmermeer: Schipholweg.

PM₁₀-verslechtingen treden op langs de volgende straten:

Amsterdam: Valkenburgerstraat.
Haarlemmermeer: Fokkerweg.
Velsen: Kanaaldijk en 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-verslechtering treedt op in 2012 langs de Fokkerweg in de Haarlemmermeer (verslechtering 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 slechts om 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 voorkeuralternatief 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 19 t/m 23 van het document “Integrale weging verbeteringen en verslechtingen in het onderzoeksgebied”).

Verder blijkt uit de tabellen dat voor de jaren 2012, 2015 en 2020 verbeteringen en verslechtingen 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 en een verschuiving van de zwaardere naar de lichtere 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, 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 blootgesteld.

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 blootgesteld.

5.7 Maatregelen

Vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit gaat op de Westrandweg tijdelijk een maximumrijsnelheid van 80 km/u gelden, waarbij wordt uitgegaan van strikte handhaving. Hiermee wordt voldaan aan de vigerende Wet- en regelgeving. De invoering van dit snelheidsregime wordt via een verkeersbesluit geregeld. Dit verkeersbesluit heeft een tijdelijk karakter. Dit betekent dat, zodra vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit het snelheidsregime van 80 km/u niet langer noodzakelijk is, besloten kan worden tot invoering van een snelheidsregime van 100 km/u. Om te bepalen op welk tijdstip tot de invoering daarvan kan worden overgegaan, zal de ontwikkeling van de luchtkwaliteit continu gemonitord worden.

Het in het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel-2007 vastgelegde pakket aan maatregelen wordt met het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel -2008 reeds 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 $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en de overschrijdingscontour circa 5 meter dichterbij 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.

6. Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het risico dat personen overlijden door ongevallen met transporten van gevaarlijke stoffen, omdat ze verblijven langs transportroutes waarover die gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Het risico voor de omgeving van het transporteren van gevaarlijke stoffen wordt uitgedrukt in twee begrippen:

- *Plaatsgebonden risico*: de kans dat één onbeschermd persoon overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen. Het gaat om een persoon die zich continu op een bepaalde plaats in de omgeving van de transportroute bevindt;
- *Groepsrisico*: de kans dat 10 of meer mensen overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen in de omgeving van een transportroute.

Voor beide begrippen zijn normen ontwikkeld. Deze zijn opgenomen in de nota 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (RNVGS, 1996) en nader uitgewerkt in de 'Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (Stcrt 2004, nr 147).

Voor het plaatsgebonden risico voor nieuwe situaties, zoals bij de Westrandweg, geldt een grenswaarde die is gesteld op één op 1 miljoen (10^{-6}) per jaar. Uit eerder onderzoek is gebleken dat deze grenswaarde nergens wordt overschreden. Dit geldt niet alleen langs de Westrandweg zelf, maar ook langs de aanliggende bestaande hoofdwegen buiten het tracé van de weg.

Voor het groepsrisico is bepaald dat de kans dat 10 mensen overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen per kilometer wegvak maximaal één op de 10.000 per jaar mag zijn en de kans op 100 slachtoffers mag maximaal één op 1 miljoen per jaar zijn, etc. De norm voor groepsrisico geldt als oriëntatiewaarde. Dit betekent dat deze de status heeft van een inspanningsverplichting en geen grenswaarde is zoals de norm voor het plaatsgebonden risico. Overschrijding van de oriëntatiewaarde is daarom mogelijk; wel dient in dat geval bij het betrokken besluit te worden voorzien in een nadere motivatie.

6.1 Groepsrisico

Voor de Trajectnota/MER Westrandweg is in 2004 onderzoek gedaan naar externe veiligheid. Uit dit onderzoek⁶ is gebleken dat langs de Westrandweg zelf sprake is van een groepsrisico beneden de oriëntatiewaarde. De toename van het groepsrisico vloeit direct voort uit het gegeven dat hier

⁶ AVIV, oktober 2004, nr 04684. Dit rapport is in digitale vorm als bijlage bij de Trajectnota/MER Westrandweg gevoegd.

momenteel geen weg bestaat, zodat er geen sprake is van enig groepsrisico.

Buiten het Westrandwegtracé - dat wil zeggen langs de nabije hoofdwegen zoals de A2, de A4, de A9 en de A10 - toonde het onderzoek aan dat de beschikbaarheid van de Westrandweg er toe leidt dat het groepsrisico van sommige aanliggende hoofdwegen toeneemt. In enkele kilometervakken bleek de al bestaande overschrijding van de oriëntatiewaarde enigszins toe te nemen (A2 tussen Amstel en Holendrecht, de A9 bij Amstelveen en de A10 oost ter hoogte bij Diemen). Voor één kilometervak – langs de A9 bij Badhoevedorp – zou bij openstelling van de Westrandweg de oriëntatiewaarde worden overschreden.

Maar het onderzoek maakt ook zichtbaar dat er aanliggende wegen zijn waar het groepsrisico drastisch afneemt of zelfs nihil wordt. Het betreft hier met name de A10 west, A10 zuid en de Basisweg.

Deze afname is zo substantieel dat per saldo de beschikbaarheid van de Westrandweg voor vervoer van gevaarlijke stoffen leidt tot een positief effect op het groepsrisico in de onderzochte regio. Het zogenaamde gesommeerde groepsrisico voor de routestructuur als geheel ligt met Westrandweg aanzienlijk lager dan zonder Westrandweg.

Samengevat is er sprake van een afname op sommige wegen en een toename op andere delen. Per saldo is er een verbetering van de externe veiligheid.

7. Archeologie

7.1 Beleid en regelgeving

Het wetgevend kader voor archeologie is de Monumentenwet (1988). Hierin is vastgelegd, dat wanneer bij uitvoering van werkzaamheden zaken worden aangetroffen, waarvan verwacht of vermoed mag worden dat ze een oudheidkundige waarde hebben, deze zaken moeten worden onderzocht. Deze wet zal worden gewijzigd in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg, waardoor het Verdrag van Valletta/Malta (1992) in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd wordt. Het verdrag regelt de omgang met het Europees archeologisch erfgoed.

Uitgangspunt is het archeologisch erfgoed zoveel mogelijk ter plekke (in situ) te bewaren en beheermaatregelen te nemen om dit te bewerkstelligen. Waar behoud in situ niet mogelijk is, betalen de bodemverstoorders het archeologisch onderzoek en de mogelijke opgravingen.

7.2 Onderzoek

In het kader van de Trajectnota/MER Westrandweg is onderzocht of er archeologische waarden aanwezig zijn. Daarin is geconcludeerd dat bij de kruising van het toekomstige tracé van de Westrandweg met de Osdorperweg en bij de bewoning aan weerszijden van de Osdorperweg een hoge verwachting geldt voor vindplaatsen uit de Late Middeleeuwen tot en met de Nieuwe Tijd. De Osdorperweg maakt deel uit van een ontginningsas uit de 11^e eeuw.

In september en oktober 2005 is bij de Osdorperweg 830 en 840 t/m 846 in de gemeente Amsterdam een inventariserend archeologisch veldonderzoek⁷ gedaan. Tijdens het onderzoek werd geboord op plekken waar de pijlers van het kunstwerk over de Osdorperweg zullen komen. Zo is geïnventariseerd of zich onder of langs de Osdorperweg eventueel archeologische resten bevinden.

Het bovengenoemde inventariserend archeologisch veldonderzoek is opgenomen in de bijlage bij het Besluit.

7.3 Resultaten

Op basis van het booronderzoek en met name de boorstaten vonden zowel de stadsarcheoloog van de gemeente Amsterdam als de

⁷ ArceoMedia, Rapport A05-411-I, 30 november 2005.

Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB⁸) een vervolgonderzoek niet noodzakelijk.

⁸ Het ROB is in 2006 gefuseerd met de Rijksdienst voor de monumentenzorg (RDMZ) en heet nu Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM)

8. Landschappelijke inpassing

De Westrandweg vormt een nieuw element in een bestaand landschap. Voor de inpassing van de weg in dit landschap is, gelet op artikel 11, tweede lid onder b, van de Tracéwet, een landschapsplan opgesteld met daarin een inpassingsvisie en ontwerpuitgangspunten. Het landschapsplan is als bijlage bij het Besluit opgenomen.

Inpassingsvisie

De inpassingsvisie bestaat uit vier bouwstenen:

1. De Westrandweg als autonome structuur benadrukken.

De Westrandweg vormt een zelfstandige lijn in het landschap. Daarbij is de weg een onlosmakelijk geheel met de bestaande A5. Hij wordt als één continue lijn vormgegeven in aansluiting op het gedeelte dat al gerealiseerd is tussen de A4 en A9. Ook de vormgeving van de kunstwerken, geluidsschermen en technische voorzieningen sluit aan bij de vormgeving van de bestaande A5. Naar aanleiding van de inspraak op het OTB is besloten om, in aanvulling op het bepaalde in de landschapsvisie, in de Osdorper polders en in de Brettenzone voorzieningen te nemen om het verkeer op de weg in belangrijke mate aan het zicht in de omgeving te onttrekken. Hiermee ontstaat een rustiger beeld voor omwonenden en kunnen de recreatieve potenties van deze gebieden beter tot ontwikkeling worden gebracht.

Op een groter schaalniveau wordt aangesloten op landschappelijke patronen en structuren, zoals de Ringvaart, de Brettenzone of de Haarlemmertrekvaart. De weg wordt volledig verhoogd aangelegd, waarbij alle kruisende verbindingen op maaiveld doorlopen. De hoogteligging wordt zoveel mogelijk constant gehouden waarbij het onderliggende landschap in hoogte kan variëren.

2. Verschillen in landschappelijke eenheden behouden.

Uitgangspunt is dat de Westrandweg de bestaande structuren en landschappen niet verder fragmenteert tot een “miniatur landschap” dat gevoelig wordt voor verrommeling en marginalisering. De profielopbouw van de Westrandweg sluit daarom aan bij de belangrijkste oorspronkelijke karakteristieken van de verschillende landschappen door verschillen in hellingshoek, inrichting van taluds en omgeving.

3. Landschappelijke lijnen behouden.

De Westrandweg zal een groot aantal structuren - landschappelijke lijnen - kruisen die haaks op de Westrandweg komen te staan. De continuïteit van de bestaande landschappelijke lijnen wordt zo veel mogelijk gewaarborgd, zodat de herkenbaarheid van het landschap en van zijn cultuurhistorische ontwikkeling op langere termijn behouden

blijft. Deze lijnen vormen ook vaak belangrijke ecologische, recreatieve en hydrologische verbindingen die in stand gehouden moeten worden.

4. Concentratie van compensatie langs de weg.

Door aanleg van de Westrandweg worden natuurwaarden in meer of mindere mate aangetast. Compensatie hiervan vindt plaats in de directe nabijheid van de weg. Zo kan de Westrandweg een bijdrage leveren aan de realisatie van de ecologische verbindingzone van de Groene As.



Afbeelding 6: De Westrandweg nabij het volkstuinencomplex De Groote Braak

Belangrijke ontwerpuitgangspunten

- De taluds van de Westrandweg worden voorzien van een kruidenrijke graslaag. In de bocht bij het volkstuinencomplex De Groote Braak komt extra beplanting.
- In de Osdorperpolders en de Brettenzone ligt de Westrandweg op een talud met steile hellingen van ca. 1:2. In de Haarlemmermeer en oostelijk van de aansluiting Dortmuiden is het talud flauwer.
- De kenmerken van veenpolders zijn uitgangspunt bij het inrichten van de directe omgeving in de Osdorperpolders (compensatiegebieden en overhoeken). Bestaande sloot- en kavelpatronen worden zoveel mogelijk doorgezet tot aan de berm sloten of tot de teen van het talud van de Westrandweg. De tussengelegen akkers blijven intact als grasland.
- In Westpoort wordt de Westrandweg grotendeels op een viaduct aangelegd waarbij de diverse lokale verbindingen op

-
- maaiveld doorlopen. Het stedelijke karakter wordt verder versterkt door brede cultuurtechnische watergangen.
- Bermsloten krijgen een cultuurtechnisch profiel met minimaal 5 meter breedte op de waterspiegel per zijde, uitgaande van in totaal 14 meter voor beide zijden. Aan één zijde van de weg komen milieuvriendelijke moerastaluds van 10 tot 20 meter breed inclusief bermsloot. In de Haarlemmermeer komen de moerastaluds aan de oostzijde van de weg. In de Osdorperpolders aan de westzijde.
 - De kunstwerken sluiten qua architectuur en detaillering aan op de kunstwerken van het deel van de A5 dat al is aangelegd. Er wordt per kunstwerk een zo groot mogelijke eenduidigheid van de kolomafstand nagestreefd. Het uitgangspunt is een eenduidige dikte per kunstwerk. De kunstwerken worden dermate lang dat de begeleidende structuren (kruisende lijnen) volledig door kunnen lopen.
 - Ook de vormgeving van technische voorzieningen sluit aan bij het bestaande deel van de A5. Wegmeubilair wordt waar mogelijk geclusterd en op onopvallende wijze in de berm verwerkt. De architectuur van gebogen portalen wordt doorgezet over de gehele Westrandweg.
 - In de Osdorper Bovenpolder komt aan de oostzijde van de Westrandweg een verhoogde dijk om het verkeer goeddeels aan het zicht te onttrekken en de beleving van het polderlandschap te behouden. Voor de overige delen van de Westrandweg van de Ringvaart tot en met de passage Brettenzone zal het verkeer door begroeiing eveneens in belangrijke mate aan het zicht worden onttrokken. Hiermee ontstaat een rustiger beeld voor omwonenden en kunnen de recreatieve potenties van deze gebieden beter tot ontwikkeling worden gebracht.
 - Met inachtneming van het vorige punt wordt voor de vormgeving van de geluidschermen zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij het beeld van de geluidschermen langs het bestaande deel van de A5. Ter plaatse van de kunstwerken worden de geluidsschermen transparant uitgevoerd.

De inpassingsvisie, de ontwerpuitgangspunten en specifieke inpassingen in lokale situaties, worden nader toegelicht in het landschapsplan dat als bijlage bij dit Besluit is opgenomen.

De Westrandweg kruist de ecologische verbindingszone van Amstelland naar Spaarnwoude (Groene AS). Deze ecologische verbindingszone is nog niet af: het bestaande landschap omvat ecologische barrières en sommige natuurgebieden zijn nog in ontwikkeling of moeten nog ontwikkeld worden.

9. Compenserende en mitigerende maatregelen

9.1 Beleid en regelgeving

Het natuurbeschermingsbeleid in Nederland is enerzijds gericht op bescherming van dier- en plantensoorten en anderzijds op bescherming van natuurgebieden.

Soortbescherming

De Flora- en Faunawet regelt de bescherming van inheemse planten en dieren, die in het wild voorkomen. De wet is in belangrijke mate gebaseerd op en een uitwerking van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. In de wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden. Ook is het niet toegestaan de directe leefomgeving van beschermde dieren, waaronder nesten en holen, te beschadigen, te vernielen of te verstoren. Beschermde planten mogen niet geplukt, uitgestoken of verzameld worden. De wet bevat verder een algemene zorgplicht betreffende het menselijk handelen in relatie tot planten en dieren.

In bepaalde gevallen kan ontheffing of vrijstelling worden verkregen van bovengenoemde verbodsbepalingen. Hiervoor zijn beschermde dieren en planten in drie tabellen ingedeeld, die aan de Flora- en Faunawet zijn gekoppeld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen, zoals het aanleggen van nieuwe infrastructuur, geldt het volgende:

- “tabel 1 soorten”: voor deze soorten geldt een vrijstelling zonder aanvullende eisen
- “tabel 2 soorten”: voor deze soorten geldt een vrijstelling mits activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit (LNV) opgestelde gedragscode. Bij het ontbreken van een gedragscode moet een ontheffing worden aangevraagd. De ontheffing kan worden verleend als geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort⁹.
- “tabel 3 soorten”: voor deze soorten is een ontheffing nodig; de ontheffing wordt voor deze soorten slechts verleend als aan drie criteria wordt voldaan:
 1. er is sprake van een in of bij de wet genoemd belang (bijvoorbeeld dwingende redenen van openbaar belang);
 2. er is geen alternatief;

⁹ Alle vogelsoorten behoren tot de “tabel 2 soorten”. Voor deze soorten geldt dus een vrijstelling mits gewerkt wordt middels een goedgekeurde gedragscode. Wanneer voor vogelsoorten een ontheffing wordt aangevraagd, wordt de aanvraag echter getoetst aan de criteria die gelden voor ontheffingverlening voor “tabel 3 soorten”.

-
3. er wordt geen afbreuk gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Gebiedsbescherming

De Natuurbeschermingswet is in belangrijke mate gericht op de bescherming van gebieden, die op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn een speciale status hebben. Het gaat om de zogenaamde Natura 2000 gebieden. Natura 2000 is een samenhangend netwerk van natuurgebieden binnen de EU. Binnen het plangebied van de Westrandweg liggen geen gebieden die op grond van deze regelgeving speciale bescherming genieten.

Het Natuurbeleidsplan uit 1990 introduceerde de Ecologische Hoofd Structuur (EHS). De EHS is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur (plant en dier) voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat de natuurgebieden hun waarde verliezen. Voor de netto begrensde EHS geldt de verplichting tot het in stand houden van de wezenlijke kenmerken en waarden en het 'nee, tenzij'-regime op grond van de Nota Ruimte. Binnen de gebieden waar het 'nee, tenzij'-regime van kracht is, zijn nieuwe plannen, projecten of handelingen niet toegestaan, tenzij er geen reële alternatieven zijn en tenzij er redenen zijn van groot openbaar belang.

De Westrandweg komt te liggen aan de oostkant van het moerasgebied De Kluut. Dit gebied is in het Streekplan Noord-Holland Zuid aangewezen als natuurgebied en maakt deel uit van de netto begrensde EHS.

Mitigatie en compensatie

De Nota Ruimte eist - bij ingrepen in de netto begrensde EHS die voldoen aan de criteria van het 'nee, tenzij'-regime - dat schade zoveel mogelijk moet worden beperkt door mitigerende maatregelen. Volstaan deze maatregelen niet, dan moeten resterende effecten worden gecompenseerd. Uitgangspunt is dat deze compensatie zo veel mogelijk aansluitend of nabij het gebied waar de ingreep plaatsvindt, wordt gerealiseerd.

9.2 Onderzoek

Ten behoeve van het Besluit is een zogenoemde "natuurtoets" verricht. In deze natuurtoets zijn eerst beschermde soorten en gebieden geïnventariseerd, die in het plangebied aanwezig zijn. Hiervoor is zowel bureau- als veldonderzoek uitgevoerd. Vervolgens zijn de effecten van de Westrandweg op deze beschermde soorten en gebieden beoordeeld.

Op basis van de resultaten van de natuurtoets is een pakket aan mitigerende en compenserende maatregelen uitgewerkt. Dit pakket is opgenomen in een mitigatie- en compensatieontwerp.

Zowel de Natuurtoets als het Mitigatie- en Compensatieontwerp zijn als bijlagen bij het Besluit opgenomen.

9.3 Resultaten

Inventarisatie

In de omgeving van het tracé van de Westrandweg komen enkele vleermuissoorten voor die behoren tot de beschermde “tabel 3 soorten”. Aanleg van de Westrandweg tast echter geen verblijfplaatsen van deze soorten aan. Er worden geen verbodsbepalingen van de Flora- en Faunawet overtreden. Voor deze soorten hoeft dan ook geen ontheffing te worden aangevraagd.

Ruim 60 broedvogelsoorten broeden in de omgeving van het tracé van de Westrandweg. Als de werkzaamheden buiten het broedseizoen starten en als vestiging tijdens de werkzaamheden wordt voorkomen, zullen broedvogels geen directe negatieve effecten ondervinden van de aanleg van de Westrandweg. Delen van het plangebied hebben een grote waarde voor overwinterende vogels. Om deze vogels niet te verstoren, moeten de werkzaamheden starten voor de aankomst van deze overwinteraars.

In de omgeving van het tracé van de Westrandweg komt de rugstreeppad voor. Voor deze “tabel 3 soort” moet een ontheffing worden aangevraagd. Om de schade voor deze soort te beperken worden specifieke mitigerende en compenserende maatregelen getroffen.

Als gevolg van de aanleg van de Westrandweg gaan groeiplaatsen van de rietorchis verloren. Voor deze “tabel 2 plantensoort” kan een vrijstelling worden verleend mits gewerkt wordt met een goedgekeurde gedragscode. Of er moet ontheffing worden gevraagd.

Verder komen er in de omgeving van het tracé van de Westrandweg diverse dier- en plantensoorten voor, waarvoor bij aanleg van de Westrandweg een algemene vrijstelling geldt (“tabel 1 soorten”).

Het enige gebied in de omgeving van het tracé van de Westrandweg dat speciale bescherming geniet, is het moerasgebied De Kluut. Dit gebied maakt deel uit van de netto begrensde EHS. Voor dit gebied moet zowel het kwantitatieve verlies (verlies aan oppervlakte) als het kwalitatieve verlies (verlies aan wezenlijke natuurwaarden en soorten of individuen) worden gecompenseerd.

Maatregelen

Om de effecten van barrièrewerking van de Westrandweg te beperken worden de volgende permanente mitigerende maatregelen getroffen:

- Faunatunnel en ecoduiker met looprichel in de Haarlemmermeer tussen km 9,53 en km 9,63;
- Faunapassage aan de zuidwestzijde van de Lijnderdijk ter hoogte van km 10,04;
- Faunapassage aan de noordoostzijde van de Ringvaart Haarlemmermeer ter hoogte van km 10,22;

-
- Vaarduiker met looprichels in de Osdorper Bovenpolder ter hoogte van 10,79;
 - Faunatunnel in de Osdorper Bovenpolder ter hoogte van km 10,55 en km 10,65;
 - Faunapassage aan de zuidwestzijde van de Osdorperweg ter hoogte van km 11,22;
 - Faunapassage aan de noordoostzijde van de Osdorpervaart ter hoogte van km 11,36 en het daar door derden aan te leggen fietspad;
 - Faunapassage aan de noordzijde van de Tom Schreursweg ter hoogte van km 11,73;
 - Faunapassage aan de noordzijde van de spoorlijn Amsterdam – Haarlem ter hoogte van km 12,11;
 - Ecoduiker met looprichel in de Brettenzone ter hoogte van km 12,43.

In overleg met regionale overheden is bepaald dat er ook enkele voorzieningen komen die bestaande barrières nabij het tracé van de Westrandweg verminderen. Deze voorzieningen leveren een bijdrage aan de realisatie van de ecologische verbindingszone van de Groene As:

- Aanleg van een ecogoot langs het viaduct over de N200/spoorlijn Amsterdam – Haarlem;
- Aanleg van twee amfibieënroostertunnels onder de Tom Schreursweg;
- Voor het verminderen van de bestaande barrièrewerking van de Osdorperweg wordt een financiële bijdrage verstrekt aan het stadsdeel Osdorp.

De faunatunnels, vaarduiker, ecoduiker, ecogoot en amfibieënroostertunnels worden uitgevoerd met geleidende maatregelen. De faunapassages worden aangelegd onder viaducten en krijgen een nat, vochtig en droog gedeelte. De faunapassage aan de noordoostzijde van de Ringvaart Haarlemmermeer wordt extra breed. Deze passage gaat deel uitmaken van de ecologische verbindingszone van de Groene As.

Aan de westzijde van de weg ter hoogte van Zijkanaal F (ca. km 12,58) nabij De Kluut zal een alternatieve vestigingslocatie voor Oeverzwaluwen worden aangelegd. Voor een indicatieve locatie van de Oeverzwaluwwand wordt verwezen naar het mitigatie- en compensatieontwerp dat bij dit Besluit is gevoegd.

Als compensatie voor het kwalitatieve en kwantitatieve verlies aan natuurwaarden in De Kluut wordt ca. 11,9 ha nieuw moerasgebied ingericht. Deze compensatie wordt gerealiseerd in het westelijk deel van de Osdorper Binnenpolder. De keuze voor deze locatie kwam tot stand in overleg met de regionale overheden. Naar verwachting kan een moerasgebied op deze plek een waardevolle schakel worden in de ecologische verbindingszone van De Groene As. Met de inrichting in het westelijk deel van de Osdorper Binnenpolder wordt tegemoet gekomen aan het uitgangspunt van de Nota Ruimte: compensatie zo veel mogelijk realiseren aansluitend of nabij het gebied waar de ingreep plaatsvindt.

De grond op de locatie van het nieuwe moerasgebied, is eigendom van de gemeente Amsterdam. Eventuele pachtovereenkomsten door de gemeente Amsterdam zullen worden beëindigd. Het is op dit moment nog niet bekend wie in de eindsituatie het nieuwe moerasgebied zal gaan beheren. Rijkswaterstaat overlegt hier nog over met de gemeente Amsterdam en het stadsdeel Geuzenveld-Slotermeer.

Bij de aanleg van de Westrandweg worden ook tijdelijke mitigerende maatregelen getroffen. Voor een omschrijving van de permanente en tijdelijke maatregelen wordt verwezen naar het mitigatie- en compensatieontwerp dat bij dit Besluit is gevoegd.

Voor de start van de bouw wordt de stand van de flora en fauna in het gebied opnieuw geïnventariseerd, zodat het pakket aan tijdelijke mitigerende maatregelen kan worden afgestemd op de actuele situatie.

10. Versterking Groene AS

De Westrandweg kruist de ecologische verbindingzone van Amstelland naar Spaarnwoude (Groene AS). Deze ecologische verbindingzone is nog niet af: het bestaande landschap bevat ecologische barrières en sommige natuurgebieden zijn nog in ontwikkeling of moeten nog ontwikkeld worden.

De aanleg van de Westrandweg maakt het mogelijk om een impuls te geven aan de ontwikkeling van de Groene AS. Hieraan is in het OTB al invulling gegeven door o.a. een brede faunapassage aan de noordoostzijde van de Ringvaart Haarlemmermeer, een ecogoot over de N200/spoorlijn Amsterdam - Haarlem, amfibieënroostertunnels onder de Tom Schreursweg, moeraszones langs de Westrandweg en de inrichting van nieuw moerasgebied in de Osdorper Binnenpolder.

Na overleg met en gezien de inspraakreacties op het OTB van regionale overheden is besloten dit pakket verder uit te breiden met de volgende zeven maatregelen:

1. Inrichting slibdepot Lutkemeer.

Het voormalig slibdepot in de Lutkemeer wordt tijdens de aanleg van de Westrandweg als gronddepot gebruikt. Na gebruik wordt het depot "groen" ingericht.

2. Vergroting van de moeraszone in de Osdorper Bovenpolder.

In de Osdorper Bovenpolder wordt de bermsloot aan de westkant van de Westrandweg als moeraszone ingericht. Gronden gelegen tussen de Westrandweg en de Raasdorperweg die door de gemeente Amsterdam vrij van pacht ter beschikking worden gesteld, worden ook als moeraszone ingericht.

3. Maatregel voor een natte ecopassage bij de Osdorperweg en Osdorpervaart.

Bij het OTB werd al voorzien in een aan het stadsdeel Osdorp te verstrekken financiële bijdrage voor het verminderen van de bestaande barrièrewerking van de Osdorperweg. Naast de Osdorperweg vormt ook de achterliggende Osdorpervaart een ecologische barrière. Om deze barrière op te heffen wordt een voorziening getroffen.

4. Ecologische inrichting van het deel van Park Zwanenburg dat ten oosten van de Westrandweg ligt (ca 1 hectare).

Ten zuidoosten van Zwanenburg wordt het Park Zwanenburg gerealiseerd. Een klein deel van dit park komt ten oosten van de Westrandweg te liggen.

5. Lichtafschermende maatregelen bij natuurgebied De Kluut.

Het natuurgebied De Kluut ligt nabij een bocht in de Westrandweg. Hierdoor kan de fauna in het gebied lichthinder ondervinden van het

verkeer op de noordwestelijke rijbaan van de Westrandweg. Er wordt een afschermende maatregel getroffen om lichthinder te beperken.

6. *Verbreiding van de ecogoot over de N200/spoorlijn Amsterdam - Haarlem van 1 naar 2 meter.*

Door de ecogoot breder te maken wordt deze aantrekkelijker gemaakt voor dieren.

7. *In de Haarlemmermeer wordt een ecoduiker (tussen km 9,53 en km 9,63) aangelegd.*

Deze voorziening maakt migratie voor watergebonden dieren mogelijk tussen de oost- en westzijde van Park Zwanenburg.

Met de regionale overheden moet nog worden afgesproken of het Rijk bovenstaande maatregelen alleen financiert of ook zelf realiseert. Voor zover planologische inpassing van de maatregelen 1 tot en met 4 noodzakelijk is, zijn de regionale overheden daar zelf verantwoordelijk voor. Het tracébesluit ziet daar niet op toe.

11. Waterhuishouding

11.1 Beleid en regelgeving

Ruimtelijke plannen en besluiten kunnen leiden tot allerlei effecten op de waterhuishouding, bijvoorbeeld op het gebied van veiligheid, wateroverlast, waterkwaliteit en verdroging. Doel van de watertoets is negatieve effecten voorkomen, en waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen bij ruimtelijke plannen en besluiten die waterhuishoudkundig relevant zijn. De watertoets is sinds 1 november 2003 wettelijk verplicht voor alle relevante ruimtelijke plannen. Daarom moet in ruimtelijke plannen een waterparagraaf worden toegevoegd waarin staat aangegeven op welke wijze met de waterhuishouding wordt omgegaan.

Het Tracébesluit Westrandweg is een ruimtelijk plan waarvoor de watertoetsplicht geldt.

11.2 Onderzoek

Het is nadrukkelijk de bedoeling dat de waterbeheerders in een zo vroeg mogelijk stadium worden betrokken bij de planvorming. Een toetsing achteraf volstaat niet. Voor de Trajectnota/MER Westrandweg zijn de waterbeheerders al in een vroeg stadium betrokken bij het opstellen van watergerelateerde criteria waaraan de aanleg van de Westrandweg moet voldoen.

De criteria zijn vervolgens vertaald in het Programma van Eisen ten behoeve van de aanbesteding van de Westrandweg. De watertoets bij het Tracébesluit is een voortzetting van dit proces. Hierin zijn de criteria per thema op een rij gezet.

11.3 Resultaten

In het algemeen kan worden gesteld dat invulling van de toetsingscriteria is gewaarborgd doordat de aannemende partij gehouden is aan de eisen in het Programma van Eisen.

De resultaten van het watertoetsproces zijn weergegeven in de watertoets (waterparagraaf) bij dit Tracébesluit. Daarin staan de criteria waaraan het ontwerp en de uitvoering van de Westrandweg op het gebied van de waterhuishouding moeten voldoen. Ook is per thema aangegeven wat de initiatiefnemer gedurende de aanleg en de levensduur van de weg doet om eventuele negatieve effecten weg te nemen. De volgende thema's zijn onderscheiden:

- Veiligheid;
- Wateroverlast;
- Riolering;

-
- Watervoorziening;
 - Bodemdaling;
 - Grondwater;
 - Oppervlaktewaterkwaliteit;
 - Verdroging;
 - Natte natuur.

De waterbeheerders Hoogheemraadschap van Rijnland en Waternet (namens bevoegd gezag Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vechtstreek) hebben respectievelijk op 1 en 3 maart 2006 een positief advies uitgebracht op de waterparagraaf.

De Provincie Noord-Holland is waterbeheerder van grondwaterbeschermingsgebieden. Die zijn op het tracé van de Westrandweg niet aanwezig. Daarom is geen wateradvies bij de Provincie aangevraagd, maar is zij op 22 maart 2006 per brief geïnformeerd over het watertoetsproces.

De criteria voor de waterhuishouding waaraan de Westrandweg moet voldoen, zijn in hoofdstuk 6 van de Waterparagraaf (bijgevoegd als bijlage bij dit Besluit) genoemd. De subparagrafen in dat hoofdstuk met de titel 'Invulling' vormen een integraal onderdeel van dit Besluit.

12. Aandachtspunten bij de bouw

12.1 Duurzaam bouwen

In het contract dat in het kader van de aanbesteding van de Westrandweg is opgesteld, zijn eisen opgenomen met betrekking tot Duurzaam Bouwen. Het gaat hier onder andere om eisen met betrekking tot het gebruik van secundaire bouwstoffen, de levensduur, verwijderbaarheid zonder milieubelasting en milieuhygiëne.

Bij de realisatie van de Westrandweg worden maatregelen getroffen die het negatieve effect op het milieu verminderen. Zo wordt - waar mogelijk - gebruik gemaakt van secundaire bouwstoffen, zoals AVI-bodemassen en herbruikbare grond.

AVI-bodemassen zijn de reststoffen (assen) die na verbranding van (huishoudelijk) afval achterblijven in de afvalverbrandingsoven. Deze AVI-bodemassen kunnen - onder de voorwaarden in het Bouwstoffenbesluit - uitstekend worden toegepast als secundaire bouwstof in de wegenbouw. In het project Westrandweg zullen AVI-bodemassen worden verwerkt in het verhoogde weglichaam nabij de (huidige) Noordzeeweg in het Westelijk Havengebied. Ook zal op verschillende locaties in het tracé herbruikbare grond worden gebruikt. Herbruikbare grond is grond die bij verschillende bouwprojecten (ontgravingen) vrijkomt en na milieuhygiënische en civieltechnische (goed)keuring kan worden hergebruikt in het werk. Door de toepassing van AVI-bodemassen en herbruikbare grond kan op primaire bouwstoffen worden bezuinigd. Dit heeft positieve milieueffecten.

12.2 Maatregelen ter voorkoming van hinder voor verkeer en omwonenden

De bewoners en gebruikers van woningen, bedrijven en wegen die nabij het tracé liggen, zullen hinder ondervinden van de bouwwerkzaamheden. Deze hinder ontstaat onder meer door het verstuiven van stof, bouwverkeer, geluidsoverlast door bouwactiviteiten en tijdelijke wegomleggingen.

Veel zal worden gedaan om de hinder te beperken. Beperkende maatregelen zijn onder meer het nathouden van het bouw- en werkterrein (tegen verstuiving op droge dagen), het direct herstellen en schoonmaken van wegen die ook door het bouwverkeer worden gebruikt, het beperken van de geluidsoverlast door bouwactiviteiten in geluidsgevoelige gebieden zorgvuldig te plannen, en het zoveel mogelijk waarborgen van een goede doorstroming van verkeer en van een goede bereikbaarheid van het gebied.

In verband met de bouwactiviteiten rond de Basisweg is onder andere het aspect trillingshinder onderzocht. Uit dat onderzoek blijkt dat er geen blijvende nadelige gevolgen worden verwacht voor opstallen en bedrijfsvoorzieningen nabij het tracé. Tijdens de bouwfase zal de trillingshinder worden gemonitord.

13. Schaderegelingen

13.1 Schadevergoeding

Op basis van het Tracébesluit kunnen schadevergoedingen worden aangevraagd door diegenen die schade lijden door de aanleg van de Westrandweg. Ten aanzien van de schadevergoeding kan onderscheid worden gemaakt in bestuursrechtelijke en civielrechtelijke schadevergoeding.

Bestuursrechtelijke schadevergoeding betreft schadevergoeding op grond van rechtmatig genomen besluiten door bestuursorganen en rechtmatige uitvoeringshandelingen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in:

- schade in relatie tot aankoop of onteigening
- planschade
- nadeelcompensatie
- schade bij verlegging van kabels en leidingen

Civielrechtelijke schadevergoeding betreft schadevergoeding als gevolg van schade ontstaan door onrechtmatige gedragingen, bijvoorbeeld gebouwen- of gewassenschade als gevolg van heiwerkzaamheden, bemaling of anderszins.

In onderstaande paragrafen worden de begrippen bestuursrechtelijke en civielrechtelijke schadevergoeding nader toegelicht.

13.2 Bestuursrechtelijke schadevergoeding

Schade in relatie tot aankoop en onteigening

In het geval van verwerving van objecten of percelen wordt de schadeloosstelling volledig meegenomen. Het uitgangspunt is hierbij dat de rechthebbende vóór en na de aankoop of onteigening in een gelijkwaardige vermogens- en/of inkomenspositie dient te verkeren.

Schadevergoeding bij rechtmatige overheidsdaad

Niet alleen de eigenaren van gronden en opstallen die nodig zijn voor de aanleg van de infrastructuur, maar ook individuele burgers die niet betrokken zijn bij de grondverwerving kunnen schade lijden ten gevolge van het tracébesluit en de maatregelen in verband met de aanleg, de aanwezigheid en het gebruik van de weg.

Voor zover de schade een gevolg is van een nadelige planologische wijziging, kan men beroep doen op artikel 20d lid 2 van de Tracéwet. Daarin wordt bepaald dat de minister van V&W schadevergoeding kan toekennen.

De zogenaamde nadeelcompensatie ziet vooral toe op schade ten gevolge van rechtmatig genomen (uitvoerings)besluiten, al dan niet van tijdelijke aard, die voortvloeien uit het tracébesluit. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om onevenredige omrijdschade ten gevolge van de afsluiting van wegen. Verzoeken om nadeelcompensatie worden behandeld volgens de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999. De Minister van Verkeer en Waterstaat is belast met de uitvoering van deze regeling.

Verzoeken om schadevergoeding kunnen vanaf het moment van inwerkingtreding van het tracébesluit worden ingediend. Het recht op schadevergoeding ontstaat echter niet eerder dan na het onherroepelijk worden van het schadeveroorzakende besluit, het tracébesluit. De Minister beslist in beginsel derhalve niet eerder. Deze beslissing is een besluit waartegen bezwaar en beroep kan worden ingesteld.

Schade bij de verlegging van kabels en leidingen

Met betrekking tot kabels en leidingen zijn drie categorieën beheerders van kabels en leidingen te onderscheiden.

De eerste categorie betreft beheerders die met betrekking tot hun kabels en/of leidingen een vergunning van de Minister hebben. Deze vergunning zal, in het geval dat verlegging nodig is, worden ingetrokken. Op verzoeken tot vergoeding van de daaruit voortvloeiende schade is de vigerende Nadeelcompensatieregeling Kabels en Leidingen van toepassing (thans NKL 1999).

De tweede categorie beheerders betreft beheerders waarvan de kabels en/of leidingen zich bevinden in de voor de aanleg van de weg te verwerven gronden. Op verzoeken tot schadevergoeding zijn de regels van de Onteigeningswet van toepassing, zoals deze specifiek voor kabels en leidingen zijn uitgewerkt in het onderdeel 'buiten beheersgebied' van de NKL 1999.

De derde categorie betreft beheerders van telecommunicatievoorzieningen. De Telecommunicatiewet is van toepassing en de eigendomspositie is in dit verband het onderscheidend criterium.

13.3 Civielrechtelijke schadevergoeding

De hiervoor weergegeven vormen van bestuursrechtelijke schadevergoeding zien uitdrukkelijk niet op de vergoeding van schade die het gevolg is van onrechtmatige gedragingen. Hierbij kan met name worden gedacht aan zaakschade aan bijvoorbeeld opstallen of gewassen. In voorkomende gevallen kan er op grond van het burgerlijke (civiele) recht aanspraak zijn op schadevergoeding. Daarbij zal steeds de vraag moeten worden gesteld waardoor de schade is veroorzaakt. Om die reden zal een inschatting worden gemaakt waar – ondanks alle voorzorgsmaatregelen – schade aan opstallen of gewassen kan optreden. Voorafgaand aan de bouw wordt de bestaande situatie

middels foto's, meetpunten en/of beschrijvingen in kaart gebracht, zodat eventuele schade adequaat kan worden vastgesteld.

13.4 Behandeling verzoeken om schadevergoeding

Hoewel het onderscheid tussen de verschillende vormen van schade van belang is voor de wijze waarop de verzoeken in behandeling worden genomen, wordt voor belanghebbenden één postadres ingesteld waar de verzoeken tot schadevergoeding kunnen worden ingediend:

Rijkswaterstaat Noord Holland
Projectdirectie Westrandweg / Tweede Coentunnel
Postbus 3119
2001 DC Haarlem

Lijst van afkortingen

dB(A)	Decibel (A-gewogen), maat voor geluidssterkte
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
MER	Milieueffectrapportage
MMA	Meest Milieuvriendelijk Alternatief
mvt	Motorvoertuig(en)
NRM	Nieuw Regionaal Model. Meest recente verkeersmodel dat alle dagdelen separaat berekent en vooral gedragsreacties van verkeersdeelnemers bij congestie beter modelleert dan het NVL
NVL	Noordvleugelmodel. Verkeersmodel volgens zgn. 'ochtendspitsmodel', waarbij de effecten voor de overige dagdelen van de ochtendspits worden afgeleid
ROB	Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek Het ROB is in 2006 gefuseerd met de Rijksdienst voor de monumentenzorg (RDMZ) en heet nu Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM)
WBb(-formulier)	Formulier Wegverkeerslawaaï Berekening maximale schermkosten
ZOAB	Zeer Open Asfaltbeton

Verklarende woordenlijst

Amfibieëntunnel	Open amfibieëntunnel afgedekt met een rooster, voor toepassing in kleinere (lokale) wegen.
Barrièrewerking	Mate waarin een weg een versperring vormt
Compenserende maatregel	Maatregel gericht op de inrichting en vormgeving van gebieden of objecten en die (natuur)waarden herstellen of (elders) aanvullen, omdat die (natuur)waarden door aanleg en in gebruik name van infrastructuur verloren zijn gegaan
Duiker	Kokerconstructie (meestal van beton) voor het doorvoeren van andere infrastructuur of voor het doorlaten van water en/of dieren onder de weg
Ecologische hoofdstructuur (EHS)	Doel van de EHS is het realiseren van een netwerk van natuurgebieden door middel van natuurbehoud en natuurontwikkeling
Ecologische voorziening	Voorziening in de infrastructuur ten behoeve van de ongestoorde migratie van flora en/of fauna
Fauna	Dierenwereld
Flora	Plantenwereld
Geluidbelasting	De waarde van het geluidsniveau, afkomstig van bepaalde geluidsbronnen, uitgedrukt in dB(A), op een bepaalde plaats
Geveloriëntatie	Richting waarop de gevel gericht staat. GN = Gevel Noord, GO = Gevel Oost, GZ = Gevel Zuid, GW = Gevel West
Groene As	Ecologische waterrijke zone tussen Amstelland en Spaarnwoude
Groepsrisico	De kans dat 10 of meer mensen overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen in de omgeving van een transportroute
Hogere waarde	In de Wet geluidhinder zijn - ter bescherming van woningen - voor verschillende geluidsbronnen grenswaarden opgenomen, waarbij een ondergrens (de voorkeursgrenswaarde) en een bovengrens (de maximaal toelaatbare geluidbelasting) gelden. In het gebied tussen de ondergrens en de bovengrens kan voor woningen een zogenaamde hogere waarde worden vastgesteld
Hoofdwegenet	Alle rijkswegen

Intensiteit / capaciteitverhouding (I/C-verhouding)	Verhouding tussen het aantal voertuigen dat per tijdseenheid een wegvak passeert en de capaciteit van dat wegvak
Kunstwerk	Bouwwerk ten behoeve van ongelijkvloerse kruising van de weg met andere infrastructuur of ecologische verbindingen
(Landbouw)ontsluitingsweg	Weg die landbouwpercelen ontsluit
Maaiveld	Bovenbegrenzing van de bodem. Daar waar in dit Besluit gesproken wordt van 'maaiveld' wordt ter bepaling van de hoogte van het maaiveld uitgegaan van de gemiddelde hoogte van het direct aangrenzend maaiveld rondom een gebouw of rondom een bouwwerk
Maatregelencriterium	Methodiek om te bepalen of het plaatsen van schermen akoestisch en financieel doelmatig is
Mitigerende maatregel	Maatregel die de nadelige gevolgen voor het milieu voorkomt of beperkt
Onderdoorgang	Kunstwerk, uitgevoerd als korte tunnel, ten behoeve van het ongelijkvloers kruisen van infrastructuur
Onderliggend wegennet	Alle niet-rijkswegen
Plaatsgebonden risico	De kans dat één onbeschermd persoon overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen. Het gaat om een persoon die zich continue op een bepaalde plaats in de omgeving van de transportroute bevindt
Ruimtebeslag	De fysieke ruimte die nodig is voor de inpassing van een alternatief /variant
Tracébesluit	Vaststelling van de exacte ligging van het tracé
Tracéwet	Wettelijk kader waarin diverse procedures zijn gekoppeld (waaronder tracé/MER-procedure)
Trajectnota/MER	Document dat de effecten van aanleg van nieuwe infrastructuur beschrijft
Voertuigverliesuren	De totale vertraging van het verkeer uitgedrukt als de som van het aantal uren vertraging per voertuig
Watertoets	Beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding en het advies van de waterbeheerders hierover
WBb-formulier	Formulier Wegverkeerslawaaï berekening maximale schermkosten

Bijlagen

1. Standpunt
2. Nota van antwoord Trajectnota/MER
3. Advies Commissie voor de Milieueffectrapportage
4. Aanvulling Trajectnota/MER t.b.v. advies Commissie voor de Milieueffectrapportage
5. Akoestisch onderzoek
 - a. Akoestisch onderzoek
 - b. Erratum Akoestisch Onderzoek
6. Luchtkwaliteitonderzoek
 - a. Methodiek Gebiedsafbakening Luchtonderzoek.
 - b. Advies Expertteam Gebiedsafbakening Luchtonderzoek, 21 februari 2008.
 - c. Effectbeoordeling luchtkwaliteit rond aanleg Westrandweg, TNO, februari 2008.
 - d. Effectbeoordeling luchtkwaliteit rond aanleg Tweede Coentunnel, TNO, februari 2008.
 - e. Effecten van de aanleg van de Tweede Coentunnel en de Westrandweg op het aangrenzend hoofdwegennet, Witteveen+Bos, 13 december 2007.
 - f. 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.
 - g. Onderzoek luchtkwaliteit OWN Tweede Coentunnel en Westrandweg, Goudappel Coffeng, maart 2008.
 - h. Integrale weging verbeteringen en verslechtingen in het onderzoeksgebied, 8 maart 2008
7. Natuurtoets
8. Landschapsplan
9. Mitigatie- en compensatieontwerp
10. Verkeersonderzoek
11. Watertoets
12. Ontheffing Flora- & Faunawet
 - a. aanvraag
 - b. ontheffing
13. Archeologisch onderzoek
14. Nota van antwoord Ontwerp-tracébesluit

Kaartenbijlage

- a. Overzichtskaarten schaal 1:20.000
- b. Detailkaarten schaal 1:2.500 / 1:250
- c. Lengteprofiel 1:2.500 / 1:250

Voor de bijlagen wordt verwezen naar de Bijlagenmappen en de kaartenbijlage.

Wijzigingen

In het Tracébesluit is ten opzichte van het in februari 2007 vastgestelde ontwerp-tracébesluit (OTB) een aantal wijzigingen doorgevoerd. Deze wijzigingen worden in de tabellen hieronder opgesomd en toegelicht. Er is onderscheid gemaakt in wijzigingen in de besluittekst, wijzigingen in de toelichting, wijzigingen in de plankaarten en wijzigingen in de bijlagen.

Tabel wijzigingen in de besluittekst ten opzichte van het OTB van februari 2007

Pag. nr. OTB	Opmerkingen
8	Na de opsomming in paragraaf 1.1 is een nieuwe opsomming opgenomen. Reden van wijziging: Na overleg met en gezien de inspraakreacties op het OTB van regionale overheden is besloten om extra maatregelen te treffen voor de ontwikkeling van De Groene AS. Meerdere insprekers hebben gevraagd om het verkeer op de Westrandweg aan het zicht in de omgeving te onttrekken. Hierop is besloten om aan dit verzoek tegemoet te komen.
11	In tabel 2 is een extra geluidwerende voorziening van 900 meter lang en 1 meter hoog nabij het volkstuinencomplex De Groote Braak opgenomen. Reden van wijziging: Ten behoeve van volkstuinencomplexen worden normaliter geen geluidwerende voorzieningen getroffen. Een voorziening bij De Groote Braak is echter in 1991 toegezegd door de minister van Verkeer en Waterstaat. Aan deze toezegging wordt hier invulling gegeven.
11	Onder tabel 2 is de alinea "Het volkstuinencomplex De Groote Braak (...) maximaal circa 58 dB(A)." ingevoegd. Reden van wijziging: Ten behoeve van volkstuinencomplexen worden normaliter geen geluidwerende voorzieningen getroffen. Een voorziening bij De Groote Braak is echter in 1991 toegezegd door de minister van Verkeer en Waterstaat. Aan deze toezegging wordt hier invulling gegeven.
11	Onder tabel 2 is de zin "Een andere vormgeving van de schermen is toegestaan mits een overeenkomstige geluidwerende kwaliteit wordt geboden." ingevoegd.

	Reden van wijziging: Een inspreker merkte op dat de vormgeving van geluidschermen op de in het OTB gebruikte illustraties afwijkt van de in de berekeningen gehanteerde absorberende schermen. Om deze reden is een verduidelijking in de tekst geplaatst. De uitvoering en vormgeving van te plaatsen schermen staat in dit stadium nog niet vast. In het geluidonderzoek is conform het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï 2002 uitgegaan van rechtopstaande schermen met een standaard (=80%) absorberend vermogen. De schermen die uiteindelijk worden geplaatst zullen een overeenkomstige geluidwerende kwaliteit moeten bieden. Aanvragen voor bouwvergunningen voor te plaatsen schermen moeten worden getoetst aan deze bepaling uit het Tracébesluit.
13	In tabel 3 is het adres 'Osdorperweg 870' toegevoegd. Reden van wijziging: Het pand Osdorperweg 870-872 bestaat uit drie woningen. Er blijken twee woningen met het adres Osdorperweg 870 te zijn. In het OTB is één van deze woningen (de tussenwoning) over het hoofd gezien. Hiervoor wordt een hogere waarde vastgesteld.
16	In tabel 3 is het adres 'Wethouder van Essenweg 2' omschreven als 'Woonwagenstandplaats aan de Wethouder van Essenweg'. Reden van wijziging: In het OTB stond de woonwagenstandplaats aan de Wethouder van Essenweg vermeld onder het adres Wethouder van Essenweg 2. De woonwagens ter plaatse hebben de adressering Wethouder Van Essenweg 10 t/m 24. De standplaats als zodanig heeft echter geen adres.
19	In tabel 7 is het adres 'Hoofdweg Westzijde 69f' verwijderd. Reden van wijziging: In de berekeningen is ten onrechte uitgegaan van 2 woonlagen, waarvoor voor de bovenste woonlaag een hogere waarde was vastgesteld.
19	In tabel 7 is het adres IJweg 425 verwijderd. Reden van wijziging: Het gaat bij dit adres niet om een woonadres.
19	In tabel 7 is het adres IJweg 435 ingevoegd.

	Reden van wijziging: Het adres was abusievelijk niet opgenomen in het OTB.
20	De titel van paragraaf 1.6 is gewijzigd van "Aan te kopen objecten en gronden" in "Aan te kopen objecten". Reden van wijziging: De paragraaf bevat een opsomming van aan te kopen objecten en niet van aan te kopen percelen.
20	In tabel 8 is het object Osdorperweg 830 ingevoegd. Reden van wijziging: Het adres was abusievelijk niet opgenomen in het OTB.
20	In de opsomming onder het kopje mitigerende maatregelen zijn twee extra maatregelen ter versterking van de Groene As opgenomen. Het gaat om de eco-duiker met looprichels in de gemeente Haarlemmermeer en de lichtafschermende maatregelen bij natuurgebied De Kluut. Reden van wijziging: Na overleg met en gezien de inspraakreacties op het OTB van regionale overheden is besloten om extra maatregelen te treffen voor de ontwikkeling van De Groene AS.
22	De tekst van de paragraaf "Evaluatie" is gewijzigd. Reden van wijziging: In de Trajectnota/MER Westrandweg is aangegeven dat bij het Tracébesluit een evaluatieprogramma wordt opgesteld. Deze paragraaf geeft daar invulling aan.
22	Achter paragraaf 1.10 is een paragraaf 1.11 "Beroep tegen het tracébesluit Westrandweg" ingevoegd. Reden van wijziging: De ingevoegde paragraaf voorziet diegenen die overwegen beroep in te stellen tegen het tracébesluit van informatie over de wijze waarop dit dient te gebeuren.

Tabel wijzigingen in de toelichting ten opzichte van het OTB van februari 2007

Pag.nr. OTB	Opmerkingen
43	De eerste en laatste alinea's van deze bladzijde zijn gewijzigd. Reden van wijziging: De tekst in de toelichting van het OTB stemde, voor wat betreft het aantal woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, niet overeen met de tekst van het geluidonderzoek wat tot verwarring kan leiden.

	De nu opgenomen tekst correspondeert beter met de tekst in het geluidonderzoek. De in het OTB en het geluidonderzoek opgenomen tabellen waren op dit punt wel correct.
43	Onder de laatste alinea is een stukje "Volkstuinencomplex Groote Braak" ingevoegd. Reden van wijziging: Ten behoeve van volkstuinencomplexen worden normaliter geen geluidwerende voorzieningen getroffen. Een voorziening bij De Groote Braak is echter in 1991 toegezegd door de minister van Verkeer en Waterstaat. Aan deze toezegging wordt hier invulling gegeven.
47 - 57	De tekst van hoofdstuk 5 is op diverse plaatsen gewijzigd. Reden van wijziging: Zoals in het OTB op bladzijde 57 werd aangekondigd, is voor het Tracébesluit nieuw luchtonderzoek uitgevoerd waarbij gebruik is gemaakt van de nieuwste door het MNP vastgestelde achtergrondconcentraties. De tekst in hoofdstuk 5 sluit nu aan bij de opzet en resultaten van het recente onderzoek. De aard en omvang van het onderzoek is bovendien aangepast naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State inzake het Tracébesluit A4 Burgerveen - Leiden van 25 juli 2007 en de nieuwe methode voor gebiedsafbakening (zie 5.4).
64	Onder het kopje "De Westrandweg als autonome structuur benadrukken" is opgenomen dat in de Osdorper polders en in de Brettenzone voorzieningen worden getroffen om het verkeer op de weg in belangrijke mate aan het zicht in de omgeving te onttrekken. Reden van wijziging: Meerdere sprekers hebben gevraagd om het verkeer op de Westrandweg aan het zicht in de omgeving te onttrekken. Hierop is besloten om aan dit verzoek tegemoet te komen.
65	Het laatste punt in de opsomming is inhoudelijk aangepast en in drie nieuwe punten opgesplitst. Reden van wijziging: Meerdere sprekers hebben gevraagd om het verkeer op de Westrandweg aan het zicht in de omgeving te onttrekken. Hierop is besloten om aan dit verzoek tegemoet te komen.
69 en verder	Na hoofdstuk 9 is een nieuw hoofdstuk "Versterking Groene AS" ingevoegd. De hoofdstukken 10 t/m 13 zijn vernummerd tot 11 t/m 14. Reden van wijziging:

	Na overleg met en gezien de inspraakreacties op het OTB van regionale overheden is besloten dat enkele extra maatregelen worden genomen ter versterking van de ecologische verbindingszone van de Groene AS.
75	Hoofdstuk 13 "Besluitvormingsprocedure" is geschrapt. Reden van wijziging: Dit hoofdstuk verschaftte inzicht in de procedure na vaststelling van het OTB. De meeste van de vermeldde stappen zijn inmiddels genomen en niet langer relevant. Informatie over het instellen van beroep is nu in het tracébesluit opgenomen in paragraaf 1.11 "Beroep tegen het tracébesluit Westrandweg".
80	In de opsomming onder kaartenbijlage is "a. Overzichtskaarten schaal 1:12.500" gewijzigd in "a. Overzichtskaarten schaal 1:20.000" Reden van wijziging: In het OTB was abusievelijk een onjuiste schaal vermeld.

Tabel wijzigingen in de plankaarten ten opzichte van het OTB van februari 2007

Kaartnummer kaartenmap OTB	Opmerkingen
1	De vermeldde schaal is gewijzigd van 1:12.500 in 1:20.000. Reden van wijziging: In het OTB was abusievelijk een onjuiste schaal vermeld.
7	Op de kaart is het object Osdorperweg 830 als "te amoveren bebouwing" weergegeven. Reden van wijziging: Het adres was abusievelijk niet als "te amoveren bebouwing" weergegeven op de kaart bij het OTB.
7	De kunstwerkzone van kunstwerk 512 is verlengd. Reden van wijziging: De gemeente Amsterdam is bezig met de voorbereidingen voor aanleg van een fietspad langs de Osdorpervaart. Bij aanleg van een fietspad onder het kunstwerk door is mogelijk een grotere overspanning benodigd.
7	In de Osdorper Bovenpolder is de 'verhoogde dijk' toegevoegd in de tekening en de legenda.
8 en 9	Nabij het volkstuinencomplex De Groote Braak is een extra geluidwerende voorziening van 900 meter lang en 1 meter hoog opgenomen.

	Reden van wijziging: Ten behoeve van volkstuintencomplexen worden normaliter geen geluidwerende voorzieningen getroffen. Een voorziening bij De Groote Braak is echter in 1991 toegezegd door de minister van Verkeer en Waterstaat. Aan deze toezegging wordt hier invulling gegeven.
8	Het nummer van het viaduct over de N200, Haarlemmervaart en spoorlijn is gewijzigd van KW 512 in KW 513. Reden van wijziging: In het OTB was abusievelijk een onjuist nummer opgenomen.
8	De grens van het Tracébesluit is aangepast. Reden van wijziging: Als gevolg van de aanleg van een 2 meter brede ecogoot in plaats van een 1 meter brede ecogoot, is ter plaatse van het viaduct over de N200, Haarlemmervaart en spoorlijn de grens van het Tracébesluit gewijzigd ten opzichte van de grens van het OTB.
8	De locatie van de tunnel ten behoeve van het fietspad Daveren (KW516) is gewijzigd. Reden van wijziging: Uit overleg met de Gasunie is gebleken dat de in het OTB opgenomen locatie conflicteerde met de locatie van een gasleiding.
13	In 'Dwarsdoorsnede km. 10.950' is de 'verhoogde dijk' toegevoegd in de tekening.
13 en 14	Op de kaarten is aangegeven dat de dwarsprofielen indicatief zijn, met uitzondering van de positie van de rijbanen van de Westrandweg. Reden van wijziging: Gedurende de voorbereidingsfase wordt het wegontwerp verder geoptimaliseerd. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat de steilte van de taluds, de vormgeving van de geluidschermen of de ligging van watergangen enigszins afwijkt van de dwarsprofieltekeningen.

Tabel wijzigingen in de bijlagen ten opzichte van het OTB van februari 2007

Bijlagennummer in bijlagenmap OTB	Opmerkingen
5	Op het akoestisch onderzoek is een aanvulling uitgekomen. Deze aanvulling op het akoestisch

	onderzoek en het akoestisch onderzoek zijn als bijlage bij het tracébesluit opgenomen. Reden van wijziging: Het akoestisch onderzoek bevatte een aantal onduidelijkheden of onjuistheden. De aanvulling bevat verduidelijkingen en een toelichting op en correctie van geconstateerde onjuistheden.
6	Voor het TB is nieuw luchtkwaliteitsonderzoek verricht. Dit onderzoek komt in de plaats van het bij het OTB opgenomen luchtkwaliteitsonderzoek. Het nieuwe onderzoek, dat uit meerdere rapporten bestaat, is als bijlage bij het Tracébesluit opgenomen. Reden van wijziging: Zoals in het OTB op bladzijde 57 werd aangekondigd, is voor het Tracébesluit nieuw luchtonderzoek uitgevoerd waarbij gebruik is gemaakt van de nieuwste door het MNP vastgestelde achtergrondconcentraties. De aard en omvang van het onderzoek is bovendien aangepast naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State inzake het Tracébesluit A4 Burgerveen - Leiden van 25 juli 2007.
12	De ontheffing Flora- en Faunawet is toegevoegd en de toepassing van een nieuwe methodiek voor de gebiedsafbakening ten behoeve van het luchtonderzoek. Reden van wijziging: Ten tijde van het OTB was ontheffing van bepalingen in de Flora- en Faunawet aangevraagd. Deze ontheffing is inmiddels verleend.
N.v.t.	De Nota van Antwoord naar aanleiding van de inspraak op het OTB is toegevoegd.

In de tekst is daarnaast nog een aantal kleine redactionele wijzigingen aangebracht. Het betreft hier bijvoorbeeld correctie van de spelling of van niet goed lopende zinnen.