



Ontwerp-Tracébesluit wegbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2014)

III Toelichting

juni 2014





Ontwerp-Tracébesluit wegbuitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2014)

III Toelichting

juni 2014

Inhoud

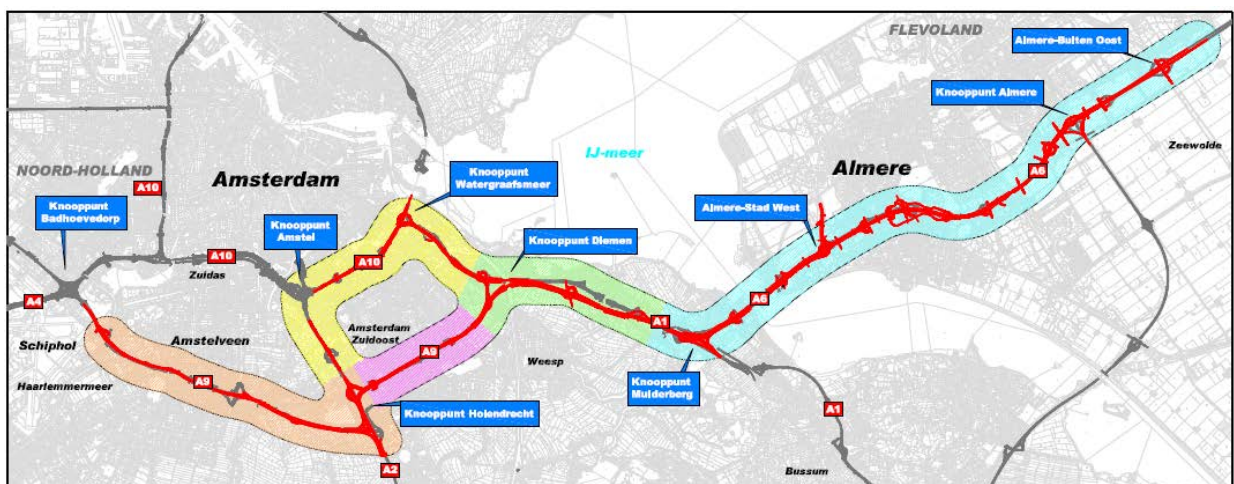
Inhoud 5

- 1 Redenen voor wijziging van de eerder vastgestelde Tracébesluiten 6**
 - 1.1 Eerder vastgestelde Tracébesluiten 6
 - 1.2 Waarom dit Tracébesluit? 6
 - 2 Beschrijving van de wijziging 8**
 - 2.1 Wijzigen van de spoorbrug 8
 - 2.2 Aanpassen betonnen brug niet mogelijk 8
 - Aanpassing tracégrenzen 8
 - 3 Geluidhinder, luchtkwaliteit, trillingen en externe veiligheid 10**
 - 3.1 Geluidhinder 10
 - 3.2 Luchtkwaliteit 14
 - 3.3 Trillinghinder 16
 - 3.4 Externe veiligheid 19
 - 4 Natuur 20**
 - 4.1 Natuurbeschermingswet 20
 - 4.2 Effecten op EHS 22
 - 4.3 Flora- en faunawet (soorten) 22
 - 5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie 24**
 - 5.1 Landschap 24
 - 5.2 Archeologie 24
 - 6 Bodem en water 25**
 - 6.1 Bodem 25
 - 6.2 Water 25
 - 7 Verkeersveiligheid 26**
 - 8 Opleveringstoets 27**
 - 9 Verdere procedure 28**
- Bijlagen 30**

1 Redenen voor wijziging van de eerder vastgestelde Tracébesluiten

1.1 Eerder vastgestelde Tracébesluiten

Op 21 maart 2011 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere vastgesteld (hierna: TB SAA maart 2011). Het TB SAA maart 2011 maakt de wijziging mogelijk van bestaande wegen en knooppunten in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. Het gaat hierbij om (delen van) de A9, de A2, de A10-oost, de A1 en de A6 en de knooppunten Holendrecht, Badhoevedorp, Diemen, Amstel, Muiderberg en Almere. Het TB SAA maart 2011 is gewijzigd op 14 september 2011 (hierna: TB SAA september 2011) en op 21 maart 2013 (hierna: TB SAA 2013). Het TB SAA maart 2011 en het TB SAA september 2011 (hierna gezamenlijk: TB SAA 2011) zijn bij uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 4 januari 2012 onherroepelijk geworden.¹ Het TB SAA 2013 is bij uitspraak van 30 oktober 2013 onherroepelijk geworden.²



Figuur 1.1 Overzicht trajecten corridor Schiphol-Amsterdam-Almere

1.2 Waarom dit Tracébesluit?

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

¹ AbRvS 4 januari 2012, zaaknummers 201104518/1/R4 en 201111577/1/R4.

² AbRvS 30 oktober 2013, zaaknummer 201304538/1/R6.

Daarnaast is tijdens de voorbereiding van de realisatie gebleken dat een aantal percelen ten noorden van de A1 en aan weerszijde van de A6 (Amsterdamsestraatweg en Naarderstraatweg) (achteraf gezien) niet juist in het TB SAA 2011 en/of het TB SAA 2013 vermeld staan. Er wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om deze perceelsaanduidingen op de plankaarten te wijzigen door middel van het aanpassen van de tracégrenzen.

2 Beschrijving van de wijziging

2.1 Wijzigen van de spoorbrug

Dit Tracébesluit maakt de kruising van de A1 en de Flevolijn (Weesp-Lelystad) mogelijk door middel van een nieuwe staal-betonnen boogbrug, met een overspanning van circa 255 meter en een breedte van circa 17 meter, die de A1 in één keer overspant. Het dek bestaat uit betonnen vloer voorzien van een ballastbed. De brug sluit in hoogte aan op de bestaande spoorbaan waardoor er geen aanpassingen aan de baan nodig zijn. De bovenkant van de spoorbaan blijft op circa 8 meter + NAP. Om een dergelijke grote overspanning te kunnen overbruggen is het nodig dat de brug een boog krijgt, zodat de brug voldoende sterk is en niet onacceptabel doorbuigt. De bovenkant van deze stalen boog komt op circa 55-60 meter + NAP.

Het talud van de staal-betonnen boogbrug wordt in groenbeplanting uitgevoerd en heeft daarom de bestemming 'Landschappelijke inpassing' meegekregen.

Op detailkaart 1 bij dit Tracébesluit is het nieuwe kunstwerkvlak aangegeven.

Over de inpassing en de vormgeving van de staal-betonnen boogbrug is overeenstemming met de spoorbouwmeester (ProRail).

2.2 Aanpassen betonnen brug niet mogelijk

Vanwege de verbreding van de A1 wordt de overspanning van de spoorbrug aanzienlijk groter dan in de huidige situatie. Bij de voorbereiding van de realisatie is gebleken dat het niet, zoals aangegeven in het TB SAA maart 2011, mogelijk is om met verlenging van de bestaande betonnen spoorbrug of om met een nieuwe betonnen spoorbrug een veilig wegontwerp te maken dat de gewenste capaciteitsuitbreiding van de A1 realiseert. De reden hiervan is dat er dan meer (namelijk 4) tussensteunpunten nodig zijn. Daardoor zou het ruimtebeslag van de weg ter plaatse van de brug circa 12 meter breder worden dan in het TB SAA 2011 vermeld staat. Deze verbreding waaiert uit over een lengte van ongeveer anderhalve kilometer aan beide zijden in oostelijke en in westelijke richting. Die bredere weg is niet mogelijk vanwege technische dwangpunten in zowel oostelijke als westelijke richting. In oostelijke richting ligt het knooppunt Muiderberg en in westelijke richting liggen twee verzorgingsplaatsen en het nieuwe aquaduct. De verbreding van de weg is niet binnen deze dwangpunten te realiseren.

Een nieuwe staal-betonnen boogbrug, als beschreven onder 2.1 heeft geen tussensteunpunten nodig en kan daarom wel gerealiseerd worden als spoorbrug over de A1 op deze plaats.

Aanpassing tracégrenzen

Ten aanzien van een aantal percelen die vermeld zijn op detailkaart 11 van het TB SAA maart 2011 en detailkaart 7 van het TB SAA 2013 wordt de tracégrens aangepast. Met deze aanpassingen vallen deze percelen buiten het Tracébesluit SAA en wordt de bestemming volgens het vigerende bestemmingsplan bepalend voor het gebruik. Het gaat om de volgende percelen:

- Aan weerszijde van de percelen Amsterdamsestraatweg 77 en 79 te Naarden worden de tracégrenzen aangepast om het mogelijk te maken naast deze woningen een oprit voor deze woningen te realiseren.

Met deze wijziging vervalt een klein deel van het maatregelvlak Landschappelijke inpassing en Natuurmitigatie- en compensatie. Er blijft voldoende oppervlakte

Natuurmitigatie- en compensatie over om te voldoen aan de wettelijke verplichting van het TB SAA 2011.

- Voor de woning aan de Amsterdamsestraatweg 83 te Naarden wordt de tracégrens aangepast omdat op detailkaart 7 in het TB SAA 2013 abusievelijk deze woning als te amoveren woning is weergegeven. Deze woning hoeft echter niet te worden gesloopt en kan voor bewoning in gebruik blijven omdat het werkterrein in het TB SAA 2013 is verschoven. De akoestische effecten zijn reeds in het TB SAA 2013 in beeld gebracht.

Met deze wijziging vervalt een deel van het maatregelvlak Landschappelijke inpassing.

- Nabij het bedrijfsperceel Naarderstraatweg 6 te Muiden wordt een perceeldeel toegevoegd aan dit bedrijfsperceel. Dit gebeurt ter compensatie van de aankoop van een perceelsdeel van dit bedrijf voor de aanleg van een voor het TB SAA 2011 benodigde duiker ter verbreding van een watergang.

Met deze wijziging vervalt een deel van het maatregelvlak Landschappelijke inpassing.

Er blijft voldoende oppervlakte Landschappelijke inpassing over om te voldoen aan de verplichting van het TB SAA 2011.

Op detailkaart 1 van dit Tracébesluit 2014 is aangegeven welke gedeelten van het plangebied vervallen ten opzichte van het TB SAA 2011 en het TB SAA 2013.

3 Geluidhinder, luchtkwaliteit, trillingen en externe veiligheid

3.1 Geluidhinder

Deze paragraaf bevat een toelichting op artikel 2 van het Tracébesluit wegwitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (2014) .

Ten gevolge van de verbreding van de A1 moet de bestaande betonnen spoorbrug van de hoofdspoorweg Weesp – Lelystad (de Flevolijn) worden vervangen door een nieuwe stalen-betonnen boogbrug. Dit leidt tot een andere geluidbelasting op de omgeving. Omdat de wijziging van de weg leidt tot wijziging van het spoor moeten in het Tracébesluit SAA de consequenties daarvan worden onderzocht. De wijziging van de weg is al onderzocht in het TB SAA 2011 en het TB SAA 2013. Dit Tracébesluit ziet alleen nog op de wijziging van het spoor.

Dit Tracébesluit bevat de resultaten van het akoestisch onderzoek (bijlage 1 bij deze toelichting) en legt de te treffen geluidreducerende maatregelen vast. Ook stelt het Tracébesluit een aantal geluidproductieplafonds langs de Flevolijn gewijzigd vast. Deze zijn weergegeven in bijlage 1 bij het Tracébesluit.

Bij deze Toelichting is verder nog een bijlage opgenomen met een overzicht van woningen die in aanmerking komen voor een binnenwaarde onderzoek op basis van de Wet milieubeheer (bijlage 5).

Wettelijk kader en beleid

Voor geluid zijn de volgende regelingen van toepassing:

- Wet milieubeheer, hoofdstuk 11 (geluid).
- Besluit geluid milieubeheer en Regeling geluid milieubeheer (onder meer het doelmatigheidscriterium).
- Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (rekenregels voor het akoestisch onderzoek).

De wijzigingen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 11) zijn vanaf 1 juli 2012 in werking getreden en vervangt voor de hoofdwegen en de hoofdspoorwegen de Wet geluidhinder.

Wet milieubeheer / geluidproductieplafonds – hoofdspoorwegennet

In de Wet milieubeheer is vastgelegd dat het geluid van het hoofdspoorwegennet met geluidproductieplafonds beheerst wordt. Op de 'geluidplafondkaart' (zie <http://www.geluidspoor.nl/geluidregister.html>) is aangegeven voor welke hoofdspoorwegen een geluidsproductieplafond geldt en waarop dus de Wet milieubeheer (H11) van toepassing is. Het geluidproductieplafond (GPP) is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar en op circa 50 meter afstand van het buitenste baanvak. Deze referentiepunten liggen aan beide zijden van de spoorweg. De hoogte van een referentiepunt bedraagt 4 meter boven lokaal maaiveld. De posities van de referentiepunten liggen vast in het zogeheten geluidregister, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt.

Bij een wijziging van de spoorweg in het bestaand hoofdspoorwegennet wordt gekeken of als gevolg van het project de geldende geluidproductieplafonds worden

overschreden. Daarnaast wordt bekeken of de geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten toeneemt tot boven de waarde die zou heersen wanneer het (geldend) geluidproductieplafond geheel zou worden benut ($L_{den-gpp}$).

Wanneer dit het geval is, moet voor die locaties een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Dit onderzoek moet inzichtelijk maken welke maatregelen nodig én doelmatig zijn om de geluidbelasting terug te brengen tot de waarde die hoort bij het geluidplafond ($L_{den-gpp}$). Voor de in dit Tracébesluit voorziene wijziging van de spoorbrug over de A1 is zo'n onderzoek noodzakelijk.

Geluidproductieplafonds: jaarlijkse monitoring

Jaarlijks controleert ("monitort") de beheerder van de hoofdspoorwegen (ProRail) of de geluidproductie niet hoger is dan het geldende geluidproductieplafond. Bij (dreigende) overschrijding moet onderzocht worden of geluidmaatregelen noodzakelijk zijn. Dit is een belangrijke verandering ten opzichte van de Wet geluidhinder waarin deze jaarlijkse monitoring niet bestaat.

Zolang de geluidproductie niet boven het plafond uitstijgt, zullen ook de geluidsbelastingen op geluidgevoelige objecten langs de spoorweg (zoals woningen) niet toenemen tot boven de wettelijke toetswaarden. De verkeersintensiteit op de spoorweg kan zich enkel blijven ontwikkelen zolang onder het plafond wordt gebleven. Indien, blijkt dat het plafond binnen termijn dreigt te worden overschreden, moet de beheerder van de spoorweg waar mogelijk en doelmatig tijdig maatregelen treffen, en/of eventueel een verzoek doen tot wijziging van één of meer geluidproductieplafonds.

Geluidgevoelige objecten

De normen voor geluidsbelastingen gelden voor geluidgevoelige objecten. Geluidgevoelige objecten zijn gedefinieerd in artikel 2 van 'Besluit geluid milieubeheer'. Het zijn woningen en andere geluidgevoelige gebouwen (bijvoorbeeld scholen) en terreinen (bijvoorbeeld woonwagenstandplaatsen). Het gaat om geluidgevoelige objecten langs het hoofdspoorwegennet (Wet milieubeheer, hoofdstuk 11).

Doelmatigheidscriterium

Geluidmaatregelen hoeven niet tot elke prijs te worden getroffen. Dat zou de uitvoering van de geluidwetgeving onbetaalbaar maken. In de wetgeving is daarom een doelmatigheidscriterium opgenomen. Het doel van dit doelmatigheidscriterium is tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de geluidbeperkende maatregelen te komen.

Met het doelmatigheidscriterium wordt bepaald of de voorgenomen maatregelvarianten financieel doelmatig zijn. Aanvullend hierop geeft het doelmatigheidscriterium de mogelijkheid maatregelen te beoordelen op landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige en technische aanvaardbaarheid. Op deze gronden kan van de financieel doelmatige maatregelen worden afgeweken.

Voor het hoofdspoorwegennet is het doelmatigheidscriterium beschreven in het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid Wet milieubeheer. In het akoestisch rapport (zie bijlage 1) is de werking van dit doelmatigheidscriterium nader toegelicht.

Cumulatie

Bij de afweging van maatregelen wordt rekening gehouden met cumulatie van het geluid. Indien het geluidgevoelig object ook een relevante geluidsbelasting ondervindt van een of meer andere bronnen (dit kunnen snelwegen zijn, maar ook andere geluidbronnen zoals een lokale weg of industrieën) kan in samenspraak met de beheerder van de andere bron worden besloten om maatregelen aan de andere bron te treffen in plaats van aan de spoorweg. Voorwaarde is dat dit tot een beter geluidresultaat leidt.

Uitgangspunten akoestisch onderzoek

Voor het akoestisch onderzoek is een aantal uitgangspunten gehanteerd. Het akoestisch onderzoek is verricht conform de systematiek van de Wet milieubeheer (hoofdstuk 11), het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Voor het onderzoek is een getrapte aanpak gevolgd:

1. Kan zonder geluidmaatregelen aan de geluidproductieplafonds worden voldaan?
2. Kan met bronmaatregelen aan de geluidproductieplafonds worden voldaan?
3. Indien het zonder maatregelen (stap 1) of met (doelmatige) bronmaatregelen (stap 2) niet mogelijk is om aan de geldende geluidproductieplafonds te voldoen, wordt (stap 3) onderzocht met welke andere (doelmatige) maatregelen het mogelijk is de geluidbelasting op geluidgevoelige objecten langs de weg zoveel mogelijk terug te dringen.
4. Indien nodig dan worden de bestaande geluidproductieplafonds gewijzigd, rekening houdend met de te nemen doelmatige geluidmaatregelen.

Resultaten onderzoek en geluidmaatregelen

Maatregelenpakket

Zonder maatregelen (stap 1) of met maatregelen aan de bron (stap 2) kan langs het hoofdspoorwegennet nabij de nieuwe spoorbrug over de A1 niet aan de geluidproductieplafonds worden voldaan. Er is daarom met gedetailleerd akoestisch onderzoek (stap 3) gekeken met welke maatregelen, zowel bron- als overdrachtsmaatregelen, de geluidsbelasting kan worden teruggedrongen. Dit onderzoek is uitgevoerd op woningniveau.

Het akoestisch onderzoek resulteert in de in Tabel 1 genoemde doelmatige geluidsmaatregelen.

Tabel 1 Overzicht van de geluidswerende voorzieningen

Maatregel	Hoogte (m + BS)	Van km	Tot km	Lengte (m)	Zijde spoor
Geluidscherm	2,0	4,15	4,60	450	noord
Geluidscherm	1,0	3,53	3,90	370	zuid

Zonder deze maatregelen is het geluid voor 45 woningen boven de toetswaarde. De geluidbelasting op de woningen met een overschrijding is tussen de 56 en 71 dB. Van deze woningen liggen er 7 in het Buitengebied aan de zuidzijde van het spoor (hierna Buitengebied genoemd) en 38 in Hakkelaarsbrug aan de noordzijde van het spoor. Door het treffen van de maatregelen uit Tabel 1 wordt het aantal overschrijdingen teruggebracht tot 23 woningen. De geluidbelasting op de resterende woningen met

een overschrijding is tussen de 56 en 65 dB. Van deze woningen liggen er 6 in het Buitengebied en 17 in Hakkelaarsbrug.

Het 2,0 m hoge scherm aan de noordzijde van het spoor, ten behoeve van Hakkelaarsbrug, komt op een locatie waar thans lagere schermen staan. Het scherm grenst aan een bestaand scherm aan de kant van Muiderberg. Aan de andere kant grenst het scherm aan de nieuwe spoorbrug.

Het 1,0 m hoge scherm aan de zuidzijde van het spoor, ten behoeve van het Buitengebied, is nieuw. Op dit moment staan aan de zuidzijde van het spoor nabij het Buitengebied geen schermen.

Met de twee schermen uit tabel 1 is de geluidbelasting voor geen van de woningen hoger dan de maximale waarde van 65 dB.

Voor het Buitengebied is als andere maatregel het effect van raildempers bepaald. Daaruit volgt dat de geluidreductie van raildempers lager is dan de geluidreductie van het 1,0 m hoge scherm. De combinatie is niet onderzocht omdat daarvoor niet genoeg maatregelpunten beschikbaar zijn. De inzet van een geluidsscherm levert daarmee de hoogste geluidreductie. Uitbreiding van het nieuwe scherm is niet doelmatig.

Voor Hakkelaarsbrug is als andere maatregel het effect van raildempers en uitbreiding van de bestaande schermen bepaald. Dit is bepaald voor schermen of raildempers afzonderlijk, als ook voor de combinatie daarvan. Daaruit volgt dat andere maatregelen nauwelijks extra geluidreductie opleveren en daarmee niet doelmatig zijn. Met de doelmatige geluidmaatregel zoals genoemd in Tabel 1 is de geluidreductie op Hakkelaarsbrug maximaal 9 dB. Uitbreiding van het scherm of het aanvullend toepassen van raildempers levert een extra reductie op van maximaal 0,9 dB. De maximale geluidreductie blijft 9 dB. De inzet van een geluidsscherm levert de hoogste geluidreductie.

Met de maatregelen uit Tabel 1 is sprake van een aanvaardbare akoestische situatie. Wel moet een aantal geluidproductieplafonds gewijzigd worden. Deze zijn weergegeven in bijlage 1 bij het besluit.

Cumulatie van geluid van de spoorweg met andere geluidbronnen

In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de cumulatie van verschillende geluidbronnen (spoorwegen, autosnelwegen en wegen van het onderliggende wegennet).

Voor cumulatie met de overige geluidsbronnen geldt dat de gecumuleerde geluidsbelasting bij alle woningen niet onaanvaardbaar hoog wordt. Per woning verschilt de dominante geluidsbron. Dit kan de spoorweg zijn, de A1 of de lokale wegen. Voor het geheel aan woningen wordt de toename van het geluid het beste beperkt door de in Tabel 1 beschreven maatregelen te treffen tegen het railverkeersgeluid. Het maatregelpakket wordt daarom niet aangepast als gevolg van cumulatie.

Cumulatie van geluid bij woningen met een vastgestelde hogere waarde in het Tracébesluit SAA (2011 en 2013).

In het Tracébesluit SAA uit 2011 en 2013 zijn voor woningen nabij de te wijzigen spoorbrug hogere waarden vastgesteld vanwege de A1. Destijds was de Wet geluidhinder van toepassing op rijkswegen en hoofdspoorwegen. Een hogere waarde is een begrip uit de toen geldende Wet geluidhinder. Hogere waarden worden vastgesteld als het niet mogelijk is om de geluidbelasting met (doelmatige) maatregelen, terug te brengen tot de grenswaarde. Op zich zijn die eerder vastgestelde hogere waarden betekenisloos omdat op basis van de akoestische berekeningen uit het TB SAA 2011 en het TB SAA 2013 inmiddels van rechtswege 'geluidproductieplafonds vanwege de A1 zijn vastgesteld, die door de wegbeheerder worden gemonitord en gehandhaafd zoals hierboven aangegeven.

In het onderzoek bij het Tracébesluit SAA uit 2011 en 2013 is voor deze woningen een beoordeling gemaakt naar de samenloop (cumulatie) van het geluid. Het gaat dan over de samenloop van het geluid door de A1, A6, het spoor en het onderliggende wegennet.

Door de aanpassing van de spoorbrug over de A1 in combinatie met de geluidmaatregelen die in dit Tracébesluit zijn voorzien, verandert de hoogte van de geluidbelasting van het spoor op een deel van de woningen waarvoor in het Tracébesluit SAA uit 2011 en 2013 een hogere waarde is vastgesteld. Voor deze woningen is daarom nogmaals een beoordeling gemaakt van de samenloop (cumulatie) van het geluid. Daaruit blijkt dat de conclusie uit het TB SAA ongewijzigd blijft: Bij de beoordeling van de samenloop van het geluid ontstaat geen onaanvaardbare cumulatie met de geluidsbelasting van andere gezoneerde geluidsbronnen.

Adressen die in aanmerking komen voor een binnenwaarde onderzoek.

Met de voorgestelde maatregelen wordt aan de Wet milieubeheer voldaan. Er zijn echter geluidgevoelige objecten (onder andere woningen) waar de geluidsbelasting op de gevel hoger is dan de toetswaarde. Deze objecten komen in aanmerking voor een binnenwaarde onderzoek. In Bijlage 5 bij deze toelichting zijn de objecten opgenomen die in aanmerking komen voor een binnenwaarde onderzoek.

Na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit zal voor deze objecten onderzocht worden of, gelet op de 'bouwkundige staat' en isolerende werking van de gevel, de binnenwaarde wordt gehaald en, zo niet, welke maatregelen moeten worden genomen. Het binnenwaarde onderzoek valt buiten het kader van het akoestisch onderzoek voor dit Tracébesluit.

3.2 Luchtkwaliteit

Geen gevolgen voor de luchtkwaliteit

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

Het project in het NSL

Overigens geldt dat het project A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) (IB-nummer 1003) is opgenomen in de 5^e NSL melding Infrastructuur en Milieu d.d. 18 april 2013 met kenmerk IenM/BSK-201378614, waarmee de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu conform de wijzigingsprocedure NSL op 16 mei 2013 (kernmerk IenM/BSK/90273) heeft ingestemd.

De projectkenmerken, zoals beschreven in dit Tracébesluit, komen overeen met de in het NSL opgenomen projectkenmerken, inclusief de NSL melding Infrastructuur en Milieu, d.d. 18 april 2013. Het Tracébesluit past kortom binnen het NSL en is het daarmee in elk geval niet in strijd. Dit Tracébesluit kan daarom, voor wat betreft het onderdeel luchtkwaliteit, worden vastgesteld met toepassing van artikel 5.16, eerste lid, onder d, juncto artikel 5.16, tweede lid, onder d, van de Wet milieubeheer.

3.3 Trillinghinder

Met ingang van 27 maart 2014 (Stcrt. 2014, nr 8251) is een wijziging op de bestaande Beleidsregel trillinghinder spoor (hierna: Bts) van 19 april 2012 (Stcrt. 2012, nr. 7532) in werking getreden. De Bts heeft tot doel vast te stellen op welke wijze omgegaan wordt met enkele aspecten van trillinghinder bij de vaststelling van een tracébesluit tot - onder meer - wijziging van een landelijke spoorweg.

Toetsingskader

De streef- en grenswaarden in de Bts hebben tot doel tracébesluiten te kunnen toetsen op het aspect trillinghinder. De toetsing van de trillingsniveaus aan de Bts betreft de zogenoemde V_{max} en V_{per} .

De V_{max} betreft de maximale trillingssterkte. Deze wordt apart getoetst voor de dag/avondperiode en de nachtperiode.

De V_{per} betreft de gemiddelde trillingssterkte. Ook deze waarde wordt afzonderlijk bepaald en getoetst voor de dag/avondperiode en de nachtperiode. De Bts maakt voor de beoordeling van de trillings situatie onderscheid tussen een nieuwe situatie en een bestaande situatie. Bij een bestaande situatie zoals in casu is reeds sprake van trillingen als gevolg van railverkeer. De referentiesituatie omschrijft de situatie vóór uitvoering van het tracébesluit. De plansituatie beschrijft de situatie als gevolg van de ingebruikneming van de infrastructuur die aangelegd of gewijzigd is op basis van het tracébesluit. Voor woningen en kantoren gelden de volgende streef- en grenswaarden voor een bestaande of gewijzigde situatie:

Situatie	Dag en avond			Nacht		
	A1	A2	A3	A1	A2	A3
Woningen	0,2	0,8	0,1	0,2	0,4	0,1
Onderwijs en kantoor	0,3	1,2	0,15	0,3	1,2	0,15

A1 = streefwaarde voor V_{max}

A2 = grenswaarde voor V_{max}

A3 = grenswaarde voor V_{per}

Voor de beoordeling van de plansituatie geldt dat maatregelen achterwege kunnen blijven indien de V_{max} in de plansituatie voldoet aan de in artikel 6 lid1 onder a genoemde streefwaarde of indien de toename van de trillingssterkte in de plansituatie 30% of minder bedraagt (art. 6 lid 1 onder b Bts). Maatregelen kunnen ook achterwege blijven indien de V_{per} aan de in artikel 7 lid 1 genoemde grenswaarde voldoet. Tot slot kan het treffen van maatregelen achterwege blijven indien de maatregelen niet doelmatig zijn. Het treffen van maatregelen kan echter niet achterwege blijven indien de V_{max} hoger is dan 3,2 (art. 9 lid 2 Bts).

Er kan onderscheid worden gemaakt tussen drie soorten maatregelen, die – overigens ook in combinatie - getroffen kunnen worden:

1. Maatregelen aan de bron zoals het afveren van rails bij de bron of het funderen van de baan in de ondergrond.
2. Maatregelen in de overdracht zoals het aanbrengen van een ondergrondse trillingwerende constructie of een (diepe) sloot of greppel.
3. Maatregelen bij de ontvanger zoals het verstijven van de vloer van het gebouw of het afveren van het gebouw of het aanpassen van de fundering.

De keuze van eventuele maatregelen zal afhangen van de doelmatigheid daarvan. In de Bts is voor de beoordeling op doelmatigheid de MKBA-systematiek voorgeschreven.

Uitgevoerd trillingsonderzoek

Resultaten metingen en beoordeling per locatie

Door Movares zijn in 2014 metingen verricht en is onderzoek uitgevoerd in twee deelgebieden. De indeling van de deelgebieden heeft plaatsgevonden op basis van samenhang in type bebouwing, taludgeometrie, afstand tot het spoor en afstand tot de nieuwe landhoofden. Per deelgebied is in stappen onderzocht of er locaties zijn waar mogelijk trillinghinder kan optreden, wat de aard en omvang van deze knelpunten zijn en in meer detail wat de trillingprognose is voor mogelijke probleemlocaties. De twee deelgebieden betreffen:

- Buitengebied: De woningen aan de zuidzijde van het spoor nabij De Goog 4.
- Hakkelaarsbrug: De groep woningen aan de noordzijde van het spoor.

Overeenkomstig de meettechnische bepalingen van de Bts zijn gedurende 1 week trillingsmetingen uitgevoerd en is op grond van de nieuwe meetcyclus een toetswaarde voor V_{max} voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie bepaald. De metingen zijn verwerkt conform de statistische verwerkingsmethode volgens de gewijzigde Bts. De onderzoeksmethode en de resultaten zijn meer in detail beschreven in het achtergrondrapport Movares, Aanpassing spoorbrug over de A1 bij Muiderberg Effect trillingen (17 april 2014, D79-WGA-KA-1400003). De verzamelde ruwe meetdata zijn zeer omvangrijk en zijn op verzoek beschikbaar.

Uit de berekeningen blijkt dat de V_{per} voor alle meetlocaties in de plansituatie voldoet aan de grenswaarden van de Bts. Op grond van artikel 7 lid 1 van de Bts kunnen maatregelen ter voorkoming of beperking van trillinghinder met betrekking tot V_{per} in het projectgebied achterwege blijven. Daarnaast moet voor de verschillende locaties worden beoordeeld of de V_{max} in de plansituatie met meer dan 30% toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie. Indien dat niet het geval is, is geen sprake van een waarneembare toename en kunnen maatregelen op grond van artikel 6 lid 1 van de Bts achterwege blijven.

Meer specifiek heeft de beschouwing van de maximale trillingssterkte V_{max} op de betrokken locaties tot het volgende geleid.

Deelgebied Buitengebied

Om de trillingssituatie vast te stellen hebben metingen plaatsgevonden in de dichtstbij het spoor gelegen woning aan de Goog 4.

Referentiesituatie:

De V_{\max} in de referentiesituatie op de woning aan De Goog 4 is 0,1. De trillingssterkte is lager dan de streefwaarde van 0,2.

Plansituatie:

De V_{\max} in de plansituatie op de woning aan De Goog 4 is 0,3. De trillingssterkte is hoger dan de streefwaarde van 0,2 maar lager dan de grenswaarde van 0,4 voor de nacht.

De toename ten opzichte van de referentiesituatie komt boven de voelbaarheidsdrempel van 30%. De toename wordt veroorzaakt doordat in de plansituatie goederentreinen rijden en in de referentiesituatie niet.

Bij de Goog 4 is sprake daardoor sprake van een overschrijding. Op basis van Bts art. 6 lid 1a kunnen trillingsmaatregelen niet achterwege blijven.

Deelgebied Hakkelaarbrug

Om de trillingssituatie vast te stellen hebben metingen plaatsgevonden in de woning aan de Hakkelaarsbrug 6. Deze zijn vertaald naar een trillingssterkte voor de meest nabij de brug gelegen woning aan de Hakkelaarsbrug 10. Aan de noordzijde van het spoor liggen naast de twee genoemde woningen ook nog andere woningen binnen het invloedsgebied van 200 m ten opzichte van de nieuwe spoorbrug. Het gaat dan onder andere om woningen aan de Zuidpolderweg 8 en 10 en diverse andere woningen aan de Hakkelaarsbrug. Metingen zijn verricht aan de woning de Hakkelaarsbrug 6. De andere woningen vielen af omdat deze minder geschikt zijn voor het uitvoeren van metingen.

Referentiesituatie:

De V_{\max} in de referentiesituatie op de woningen aan Hakkelaarsbrug 6 en 10 varieert tussen de 0,02 en 0,08. De trillingssterkte is lager dan de streefwaarde van 0,2.

Plansituatie:

De V_{\max} in de referentiesituatie op de woningen aan Hakkelaarsbrug 6 en 10 varieert tussen de 0,04 en 0,2. De trillingssterkte is niet hoger dan de streefwaarde van 0,2.

Bij de woningen aan Hakkelaarsbrug 6 en 10 is sprake daardoor geen sprake van een overschrijding. Op basis van Bts art. 6 lid 1a kunnen trillingsmaatregelen achterwege blijven.

Onderzochte maatregelen deelgebied Buitengebied

Voor situaties waarbij trillingmaatregelen op hun doelmatigheid worden beschouwd wordt gebruikt gemaakt van een normbedrag per woning. Bij de afweging voor het treffen van maatregelen tegen trillinghinder van het spoor wordt een richtbedrag gehanteerd van € 47.000 per woning (inclusief engineeringskosten en BTW). Dit bedrag is gebaseerd op acceptabel geachte kosten per gehinderde. Uitgaande van een bezetting van 2,2 inwoners per woning is dit gemiddelde bedrag tot stand gekomen op basis van informatie die afkomstig is van diverse onderzoeken die in het kader van

beleidsontwikkeling op dit gebied zijn uitgevoerd door het RIVM, Witteveen en Bos en Arcadis.

Specifieke maatregelen aan de bron zoals het afveren van rails bij de bron of het funderen van de baan in de ondergrond zijn niet nader in detail uitgewerkt. De overschrijding komt voor bij slechts één enkele woning. De kosten voor effectieve bronmaatregelen aan het spoor zijn altijd vele malen hoger dan het totale richtbedrag van € 47.000. Bronmaatregelen worden voor deze locatie daarom niet doelmatig bevonden.

Een maatregel bij de ontvanger, zoals het verstijven van de verdiepingvloer, kan de overschrijding op de Goog 4 voorkomen. Zo'n maatregel is wel doelmatig omdat deze maatregel naar verwachting niet hoger is dan het richtbedrag van € 47.000. In de toekomstige situatie wordt op deze locatie de woonbestemming gehandhaafd, maar het is mogelijk dat het woongebouw zelf gesloopt wordt. De maatregel die in dit Tracébesluit voor deze woning is opgenomen, het verstijven van de vloeren van de woning, geldt ook voor de nieuwe te bouwen woning. Met deze maatregel wordt een overschrijding voorkomen.

3.4 Externe veiligheid

Ten behoeve van het TB SAA maart 2011 is een onderzoek voor het aspect externe veiligheid uitgevoerd. Daaruit volgt dat voor het onderhavige tracédeel voldaan wordt aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en er geen verandering optreedt in de hoogte van het groepsrisico. De wijziging van de spoorbrug zoals voorzien in dit Tracébesluit heeft geen gevolgen voor de berekeningsresultaten van externe veiligheidsrisico's. Op de hoogte van zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico, heeft het wijzigen van de spoorbrug geen invloed.

4 Natuur

4.1 Natuurbeschermingswet

Om te bepalen in hoeverre de voorgenomen wijzigingen van invloed zijn op de resultaten van de Toets Natuurbeschermingswet (incl. Passende Beoordeling) die ten behoeve van het TB SAA 2011 is opgesteld, is een aanvulling op deze toets Natuurbeschermingswet opgesteld (zie bijlage 3). Uit deze aanvulling blijkt dat de wijzigingen zoals beschreven in dit TB SAA 2014 niet leiden tot (significant) negatieve effecten op Natura 2000-gebieden en/of schadelijke effecten op beschermde Natuurmonumenten. Aanvullende mitigerende maatregelen ten opzichte van het TB SAA van maart 2011 zijn dan ook niet nodig.

De nieuwe spoorbrug leidt alleen tot een verandering in de geluidsbelasting. Andere effecten blijven gelijk aan de situatie als beschreven bij het TB SAA 2011. De effecten voor het aspect geluid doen zich voor op twee Natura 2000-gebieden, te weten Naardermeer en Markermeer & IJmeer. In de aanvullende Passende Beoordeling worden de effecten als gevolg van geluidsbelasting van de brug in de aanlegfase en in de gebruiksfase op deze twee Natura 2000-gebieden beoordeeld.

Naardermeer

Een aantal van de soorten waarvoor in het Naardermeer een instandhoudingsdoelstelling geldt, is gevoelig voor verstoring door geluid. Het betreft de volgende soorten:

Soort	Gevoeligheid voor geluidsverstoring
Bittervoorn	Zeer gevoelig
Kleine modderkruiper	Zeer gevoelig
Purperreiger	Gevoelig
Snor	Gevoelig
Grote karekiet	Gevoelig

Effecten in de aanlegfase

In de aanlegfase is er tijdens heiwerkzaamheden sprake van verstoring door geluid. Het piekniveau daarvan bedraagt in een klein deel van het Naardermeer (de uiterste noordwest punt) meer dan 50-55 dB(A). In de rest van het gebied is de piekbelasting lager. Uit de aanvullende Passende Beoordeling blijkt dat in het Natura 2000-gebied Naardermeer het heigeluid gemaskeerd wordt door het verkeerslawaaï van de A1 en er om die reden geen effecten zijn. Gezien de afstand van de heiwerkzaamheden tot het leefgebied van bittervoorn en kleine modderkruiper in het Naardermeer is verstoring door trilling als gevolg van de heiwerkzaamheden eveneens uitgesloten.

Effecten in de gebruiksfase

De geluidbelasting is in de gebruiksfase (plansituatie 2030) lager dan in de huidige situatie (peiljaar 2007) en in de autonome situatie³ (peiljaar 2030). Het geluidbelast

³ Onder autonome situatie, wordt hier de situatie zonder het project SAA verstaan, maar met alle andere ontwikkelingen, waar onder de hanzelijn.

oppervlak > 42 dB(A) is in de plansituatie 52 hectare kleiner dan de huidige situatie en 1 hectare kleiner dan in de autonome situatie.

De geluidbelasting is in de gebruiksfase (plansituatie 2020) lager dan in de huidige situatie (peiljaar 2007) en in de autonome situatie (peiljaar 2020). Het geluidbelast oppervlak > 42 dB(A) is in de plansituatie 52 hectare kleiner dan de huidige situatie en 1 hectare kleiner dan in de autonome situatie.

Omdat de geluidsbelasting in de plansituatie lager is dan in de huidige situatie en de autonome situatie geldt voor alle soorten van het Natura 2000-gebied Naardermeer dat (significante) gevolgen zijn uitgesloten.

Markermeer & IJmeer

Een aantal van de soorten waarvoor in het Markermeer & IJmeer een instandhoudingsdoelstelling geldt, is gevoelig voor verstoring door geluid. Het betreft de volgende soorten:

Soort	Gevoeligheid voor geluidsverstoring
Rivieronderpad	Gevoelig
Meervleermuis	Gevoelig
Lepelaar	Gevoelig

Effecten in de aanlegfase

In de aanlegfase is er tijdens heiwerkzaamheden sprake van verstoring door geluid. Het piekniveau daarvan bedraagt in een klein deel van het Markermeer (direct ten westen van Muiderberg meer dan 42-45 dB(A)). In de rest van het gebied is de piekbelasting lager dan 42 dB(A). Uit de aanvullende Passende Beoordeling blijkt dat in het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer het heigeluid gemaskeerd wordt door het verkeerslawaaai van de A1 en er om die reden geen effecten zijn. Voor de meervleermuis en de lepelaar is er dus geen sprake van (significante) gevolgen. De rivieronderpad leeft onderwater. De afstand tussen de heiwerkzaamheden en het Natura 2000-gebied is dusdanig groot dat effecten als gevolg van onderwatergeluid kunnen worden uitgesloten.

Effecten in de gebruiksfase

De geluidbelasting is in de gebruiksfase (plansituatie 2030) hoger dan in de huidige situatie (peiljaar 2007), maar lager dan in de autonome situatie (peiljaar 2030) het geval zou zijn geweest. De toename ten opzichte van de huidige situatie is niet het gevolg van het project, maar van het openstellen van de Hanzelijn. Het geluidbelast oppervlak > 42 dB(A) is in de plansituatie 64 hectare groter dan de huidige situatie, maar 18 hectare kleiner dan in de autonome situatie het geval zou zijn geweest. Omdat het verkeersgeluid dat boven water nauwelijks doordringt onder het wateroppervlak, zijn effecten op kwalificerende vissoorten in de gebruiksfase op voorhand uit te sluiten.

Meervleermuis

In de gebruiksfase neemt de geluidbelasting toe ten opzichte van de huidige situatie. Ten opzichte van de autonome ontwikkeling is er echter sprake van een daling. Omdat verstoring door geluid (op de niveaus waar het hier over gaat) voor de meervleermuis geen rol speelt, is er geen effect op de meervleermuis door geluidverstoring in de

gebruiksfase. Significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelstelling van deze soort zijn dan ook uitgesloten.

Lepelaar

In de gebruiksfase neemt de geluidbelasting toe ten opzichte van de huidige situatie. Ten opzichte van de autonome ontwikkeling is er echter sprake van een daling. Dit kan betekenen dat een deel van het zuidoostelijk deel van het Markermeer minder geschikt wordt als foerageergebied voor de lepelaar ten opzichte van de autonome ontwikkeling. De soort heeft echter voldoende uitwijkmogelijkheden binnen het Natura 2000-gebied die geschikt zijn om te foerageren. Zo foerageren de meeste lepelaars van het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer aan de Waterlandse kust, tussen Uitdam en Durgerdam (Witteveen & Bos, 2009). De draagkracht van het gebied voor de in het aanwijzingsbesluit genoemde aantal lepelaars blijft daarmee, zeker gezien de stijgende trend en de actuele stand ver boven de instandhoudingsdoelstelling, gewaarborgd. Om die reden is er geen sprake van significante verstoring van de lepelaar in het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer. Significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelstelling van deze soort zijn dan ook uitgesloten.

Conclusie

Voor alle soorten van de Natura 2000-gebieden Naardermeer en Markermeer & IJmeer die gevoelig zijn voor verstoring door geluid is in het voorgaande geconcludeerd dat significante verstoring door geluid is uitgesloten. Er zullen geen significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelen van deze soorten zijn. Er zullen dus geen effecten optreden op de natuurlijke kenmerken van de natura 2000-gebieden. Omdat er in het geheel geen effecten voor de instandhoudingsdoelstelling van de Natura 2000-gebieden zijn, is cumulatie van effecten niet aan de orde. Dit betekent dat de Natuurbeschermingswet 1998 geen belemmering vormt om over de A1 een stalen boogbrug te realiseren. De Natuurbeschermingswet staat het uitvoeren van het TB dus niet in de weg.

4.2 Effecten op EHS

Ten behoeve van het TB SAA maart 2011 is een onderzoek voor het aspect Ecologische Hoofdstructuur EHS uitgevoerd. Dit onderzoek maakt melding van een fysieke aantasting van delen van de EHS, voor welke aantasting in het Mitigatie-en Compensatieontwerp (bijlage bij het TB 2011) een aantal mitigerende –en compenserende maatregelen is voorgesteld. Deze maatregelen worden momenteel uitgevoerd. De maatregelen bestaan, naast de toepassing van geluidsarm asfalt, uit eco-passages (zoals die in het knooppunt Muiderberg) en natuurcompensatie in de vorm van natuurontwikkeling in de BOBmpolder en de Keverdijkse polder. De in dit TB SAA 2014 vervatte wijzigingen leiden niet tot andere aantasting van Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en weidevogelgebieden dan beschreven in de 'Toetsing EHS' die ten behoeve van het TB SAA van maart 2011 is opgesteld. Aanvullende mitigerende en compenserende maatregelen kunnen dan ook achterwege blijven.

4.3 Flora- en faunawet (soorten)

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

het TB van maart 2011. Aanvullende mitigerende en compenserende maatregelen kunnen dan ook achterwege blijven.

5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

5.1 Landschap

Er heeft een landschappelijke analyse plaats gevonden ten aanzien van de landschappelijke inpassing Spoorbrug Muiderberg, bijlage 4.

De A1 en de spoorbrug zijn gesitueerd in een landschap dat gekenmerkt is door zijn openheid met de vele sloten en smalle kavels (veenontginning), gekoppeld aan de nabijheid van het natuurgebied-met-bosrand Naardermeer, en verder daarin de zichtbare oude bedijking als enigszins golvende lijn en de Naardertrekvaart als strakke lijn in het open landschap. Deze karakteristieke openheid is een hogelijk gewaardeerd kenmerk van de vroegere rol als onderdeel van de Nieuwe Hollandse waterlinie.

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

5.2 Archeologie

De voorgenomen wijzigingen bevinden zich binnen het onderzoeksgebied dat voor het TB SAA van maart 2011 voor het aspect archeologie is onderzocht. De wijzigingen leiden voor het aspect archeologie dan ook niet tot andere conclusies dan reeds beschreven in H6.3.4 van de Toelichting van het TB van maart 2011.

6 Bodem en water

6.1 Bodem

Uit de reeds ten behoeve van het TB SAA 2011 uitgevoerde bodemonderzoeken aan beide zijden van de spoorbrug blijkt dat zowel grond als grondwater schoon tot hoogstens licht verontreinigd zijn. De delen van het tracé die nog niet onderzocht zijn, zullen zoals reeds beschreven in H7.1.3 van de Toelichting van het TB SAA 2011 voorafgaand aan de werkzaamheden verkennend en indien nodig nader onderzocht worden. Er zal beoordeeld worden of op de betreffende locatie daadwerkelijk sprake is van bodemverontreiniging. Deze wordt dan, indien nodig, eerst gesaneerd voordat de nieuwe infrastructuur kan worden aangelegd. Voor de licht en matig verontreinigde grond geldt dat deze vervolgens nog onderzocht dient te worden conform de regels van het Besluit bodemkwaliteit. De voorgenomen wijziging leidt voor het aspect bodem niet tot andere maatregelen dan reeds beschreven in H7.1.3 van de Toelichting van het TB SAA 2011.

6.2 Water

Voor het TB SAA van maart 2011 is een Watertoets uitgevoerd. De resultaten en maatregelen zijn beschreven in hoofdstuk 7.2 van de Toelichting van het TB van maart 2011. De voorgenomen wijziging leidt niet tot andere effecten voor het milieuaspect water. Er is geen sprake van een toename van verhardingen. De compensatieopgave uit het TB SAA maart 2011 blijft gelijk.

7 Verkeersveiligheid

Dit Tracébesluit brengt geen wijzing aan de weg aan en heeft derhalve geen effect op de verkeersveiligheid.

8 Opleveringstoets

Vanwege de wijziging per 1 januari 2012 van de Tracéwet moet de minister van Infrastructuur en Milieu in het tracébesluit aangeven voor welke aspecten een opleveringstoets wordt uitgevoerd. De opleveringstoets dient ertoe aanvullend vertrouwen te geven dat ook (direct) na realisatie van de wegaanpassingen aan geldende milieunormen wordt voldaan.

Ten aanzien van het TB SAA 2014 zal een opleveringstoets worden uitgevoerd voor het aspect geluid en het aspect trillingen. Dit TB SAA 2014 heeft een geringe invloed op de overige milieuaspecten.

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

9 Verdere procedure

De vervolprocedure om te komen tot een Tracébesluit is als volgt:

Zienswijzen op Ontwerp-Tracébesluit

De Minister van Infrastructuur en milieu zendt het Ontwerp-Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere (2014) toe aan de betrokken overheden.

Het Ontwerp-Tracébesluit wordt zes weken ter inzage gelegd bij :

- Het gemeentehuis van de gemeenten Muiden, Naarden en Weesp;
- Het provinciehuis van de provincie Noord-Holland;
- Het kantoor van Rijkswaterstaat dienst Noord-Holland (Haarlem) en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (in de eigen openbare bibliotheek in Den Haag);
- Het kantoor van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (Amsterdam);

U kunt het Ontwerp-Tracébesluit ook inzien op www.centrumpp.nl.

Ingevolge artikel 6.13 van de Algemene wet bestuursrecht kan geen beroep bij de bestuursrechter worden ingesteld tegen het Tracébesluit door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen zienswijze heeft ingediend tegen dit Ontwerp-Tracébesluit.

Gedurende zes weken met ingang van de dag van ter inzage legging kan iedereen zijn zienswijze over het Ontwerp-Tracébesluit naar voren brengen. Wij ontvangen uw zienswijze bij voorkeur digitaal. Dat kan via www.centrumpp.nl. U kunt ons ook schrijven:

Centrum Publieksparticipatie, O.v.v. Ontwerp-Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere (2012), Postbus 30316, 2500 GH Den Haag.

Naast het geven van een schriftelijke reactie kan een zienswijze op het Ontwerp-Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere ook mondeling naar voren worden gebracht.

Tracébesluit

Aan de hand van de binnengekomen inspraakreacties stelt de minister van Infrastructuur en Milieu het definitieve Tracébesluit vast. Het Tracébesluit wordt toegezonden aan de betrokken bestuursorganen, waar het - onder meer - ook ter inzage wordt gelegd.

Belanghebbenden die op het Ontwerp-Tracébesluit zienswijzen hebben ingediend, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij daarop geen zienswijzen naar voren hebben gebracht, hebben de mogelijkheid om binnen zes weken na de bekendmaking van het Tracébesluit beroep aan te tekenen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze rechter beslist in enige en hoogste instantie over de ingestelde beroepen.

In onderstaande tabel zijn de diverse beslismomenten samengevat.

Activiteit
Toezening Ontwerp–Tracébesluit aan betrokken bestuursorganen
Bekendmaking en ter inzage legging Ontwerp-Tracébesluit
Inspraak (voor een ieder en gedurende 6 weken)
Vaststellen Tracébesluit door bevoegd gezag
Toezening Tracébesluit aan betrokken bestuursorganen
Bekendmaking en ter inzage legging Tracébesluit
Beroepsmogelijkheid belanghebbenden bij Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Bijlagen

1. Akoestisch onderzoek d.d. 16 mei 2014
2. Trillingsonderzoek d.d. 16 mei 2014
3. Aanvulling passende beoordeling d.d. 16 mei 2014
4. Nota Landschappelijke inpassing spoorbrug Muiderberg d.d. april 2014
5. Objecten binnenwaarde onderzoek Geluid

Bijlage 5: Objecten binnenwaarde onderzoek geluid

In onderstaande tabel zijn de woningen weergegeven waarbij, na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit, onderzocht zal worden of, op basis van de 'bouwkundige staat' en isolerende werking van de gevel, een gedetailleerd binnenwaarde onderzoek noodzakelijk is.

Adres	Postcode	Woonplaats	Geluidsbelasting spoor [dB]
Boezemkade 1	1399PK	Muiderberg	63
De Goog 2	1399PJ	Muiderberg	56
De Goog 3	1399PJ	Muiderberg	58
De Goog 4	1399PJ	Muiderberg	65
Googweg 20	1399ER	Muiderberg	58
Googweg 22	1399ER	Muiderberg	59
Googweg 29	1399EP	Muiderberg	57
Hakkelaarsbrug 1	1399VT	Muiderberg	58
Hakkelaarsbrug 3	1399VT	Muiderberg	58
Hakkelaarsbrug 4	1399VT	Muiderberg	59
Hakkelaarsbrug 5	1399VT	Muiderberg	60
Hakkelaarsbrug 6	1399VT	Muiderberg	60
Hakkelaarsbrug 7	1399VT	Muiderberg	60
Hakkelaarsbrug 8	1399VT	Muiderberg	59
Hakkelaarsbrug 9	1399VT	Muiderberg	62
Hakkelaarsbrug 10	1399VT	Muiderberg	62
Naarderstraatweg 2	1399VR	Muiderberg	59
Naarderstraatweg 3	1399VR	Muiderberg	62
Noordpolderkade 4	1399VV	Muiderberg	56
Zuidpolderweg 8	1399VS	Muiderberg	61
Zuidpolderweg 10	1399VS	Muiderberg	62
Keverdijk 20	1381HM	Weesp	56
Keverdijk 21	1381HM	Weesp	58