

Aan: Centrum Publieksparticipatie
Ontwerp Tracébesluit Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere
Postbus 30316
2500 GH Den Haag.

Duivendrecht, 20 april 2010.

Betreft: Zienswijze met betrekking tot het Ontwerp Tracébesluit (OTB) Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA)

De Stichting A1 A10-Oost maakt bezwaar tegen het OTB en zal dit hieronder in 18 punten uiteenzetten.

De Stichting is in november 2006 opgericht door een aantal bezorgde bewoners uit Diemen, Duivendrecht en Amsterdam-Oost/Watergraafsmeer. Wij zijn ruim 3 jaar actief bezig om informatie te verzamelen en door te geven over de gevolgen voor onze gezondheid en ons leefmilieu van het verkeer op de snelwegen.

Waarom hebben de bewoners van Diemen, Duivendrecht en Amsterdam Oost-Watergraafsmeer bezwaar tegen de verbreding van de A1 en A10 oost?

1. De A1 en de A10-Oost lopen dwars door ons dichtbevolkte woongebied.

Deze snelwegen vormen nu reeds een zware aantasting van de volksgezondheid.

Luchtverontreiniging, geluidshinder, landschapsvervuiling, verkeershinder en parkeeroverlast zijn enkele van de vele verstoringen van onze leefomgeving, ons "milieu". Maar ook andere infrastructuur, zoals de drukke Gooise weg, het AmsterdamRijnkanaal en de aanvliegroute naar Schiphol belasten ons leefmilieu in sterke mate.

2. De verbreding lost de files niet op.

In de almaar voortslepende mobiliteitscrisis, die zich uit in dagelijkse lange files, wordt door de overheid voornamelijk gekozen voor meer asfalt om het autoverkeer sneller doen doorstromen. Iedereen weet dat deze geldverslindende maatregelen de files niet zullen oplossen: de doorstroming zal slechts tijdelijk zijn. Ook Rijkswaterstaat heeft moeten erkennen dat de files niet oplossen bij wegverbreding, maar minder lang zullen duren. Meer asfalt trekt meer autoverkeer, maakt de files alleen breder en lost op den duur niets op. Na een paar jaar staat het weer net zo lang vast, maar dan breder.

Onlangs hebben ook twee hoogleraren van de TU Delft, Dr. ir. V. Marchau en Dr. Ir. B. van Wee bevestigd dat wetenschappelijk onderzoek uitwijst dat uitbreiding van asfalt het autogebruik slechts zal stimuleren en dat een combinatie van verschillende alternatieven, zoals de kilometerheffing en beter openbaar vervoer e.a., het meeste soulaas zal bieden.

3. De externe kosten van het fileprobleem.

De kosten van de files worden weliswaar gedragen door degenen die het probleem veroorzaken, maar de zogenaamde externe kosten worden afgewenteld op anderen dan de weggebruikers. Veel van deze verborgen kosten bestaan uit gezondheidszorg, ziekteverzuim en milieuschade

veroorzaakt door de schadelijke gevolgen van de luchtvervuiling door het verkeer en worden gedragen door bijvoorbeeld werkgevers of ziektekostenverzekeraars.

Als de overheid alle externe kosten in rekening zou brengen bij de automobilist of transporteur zouden de vervoersgerelateerde belastingen moeten worden verviervoudigd!

De hoogste maatschappelijke prioriteit ligt dus op de aanpak van de milieugevolgen van het verkeer. RWS staat onder druk van het cliëntelisme van gekozen politici en beperkt zich halsstarrig tot de oplossing van het fileprobleem door het creëren van ruimte voor nog meer auto's.

4. Faciliteren van auto-mobiliteit is slecht voor onze economie!

Steeds wordt bij uitbreidingplannen van het wegennet het argument gebruikt dat mobiliteit goed is voor onze economie. Dit is een spookverhaal dat journalisten al eerder hadden moeten ontmaskeren aan de hand van de cijfers van het CBS. Van 2002 tot 2007 groeide de Nederlandse economie met jaarlijks 1%. Dit moet worden gecorrigeerd voor een inflatie van 1%. Per saldo is er dus geen groei geweest van ons bruto nationaal product. Het verkeer groeit jaarlijks echter met ongeveer 5%. Dit is een tomeloze maatschappelijke verspilling. De groei is overigens ook niet toe te schrijven aan de groei van de bevolking. Het uitgangspunt van het MER (deel B) om het verkeer om deze redenen te faciliteren is ondeugdelijk.

De Stichting A1-A10 Oost Beter Opgelost is van mening dat de automobiliteit moet worden teruggebracht en dat er geen capaciteitsuitbreiding moet komen van de wegen in de regio. Automobilititeit hoort bij de zogenoemde "oude economie". In de "nieuwe economie" kan door een betere ruimtelijke ordening een koppeling worden gemaakt tussen wonen, werken, winkelen en school. De personenauto is niet meer nodig. Ook de productie kan worden geregionaliseerd zodat het vrachtverkeer wordt beperkt. Nieuwe technieken van datacommunicatie maken het reizen overbodig. En verbetering van openbaar vervoer vergroot de bereikbaarheid binnen de stedelijke gebieden. De stichting is van mening dat de overheid te weinig doet om deze nieuwe economie te stimuleren.

5. Modelberekeningen NSL zijn gericht op het wegwerken van de normoverschrijdingen, niet op het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Het is opmerkelijk dat het MER en de NSL voornamelijk zijn gebaseerd op schattingen, modellen en rekenmethoden gericht op het wegwerken van de overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen. Er is weinig terug te vinden van onderzoek en metingen van de werkelijke luchtverontreiniging en geluidhinder. Ook worden er geen cijfers gegeven van de schade aan het leven en de gezondheid van de bewoners van de door het verkeer aangetaste gebieden. Het is bijzonder te betreuren dat de ambitie van het NSL niet verder strekt. Het doel van het NSL zou moeten zijn dat de in het algemeen slechte luchtkwaliteit in Nederland daadwerkelijk verbetert.

6. Het uitstellen van de kilometerheffing haalt de berekeningen onderuit.

Voor het fileprobleem bestaat niet één oplossing. Daar is iedereen het wel over eens. Maar over de kilometerheffing zijn velen het eens dat het een belangrijke bijdrage zal leveren aan het verminderen van de files. Het NSL en het MER hebben in hun berekeningen al rekening gehouden met de invoer van de kilometerheffing. Die berekeningen komen door het uitstel weer op losse schroeven te staan.

7. De bewoners rond de snelwegen worden door RWS onkundig gehouden over de nadelige gevolgen van het verkeer en de wegverbreding voor hun gezondheid.

Tijdens informatiebijeenkomsten die RWS organiseert krijgen de bewoners rond snelwegen informatie over de wegebouwkundige-, verkeerstechnische- en landschappelijke (inpassings)-aspecten van wegverbreding, maar geen informatie over de schadelijke gevolgen voor de gezondheid. Onze Stichting is van mening dat de overheid, dus ook op de informatiebijeenkomsten van RWS, bewoners rond snelwegen dient te informeren over alle aspecten van de wegverbreding, dus ook over de gevolgen voor gezondheid en milieu. De Stichting A1 A10-Oost pleit voortdurend voor een *integrale* benadering van de problematiek.

8 De luchtvervuiling langs de snelwegen is een sluipmoordenaar, maar heeft geen prioriteit bij de overheid.

Nederland is één van de landen met de grootste luchtvervuiling ter wereld. Vooral de Randstad en Noord-Brabant kennen een record aan concentraties van stoffen in de lage atmosfeer die de gezondheid van de bewoners ernstig aantasten: stikstofdioxide en fijn stof zijn de grootste bosdoeners, maar ook andere stoffen in de uitlaatgassen zijn schadelijk voor de mens, zoals zwaveldioxide en onvolledige verbrande koolwaterstoffen. Vooral langs drukke verkeerswegen is de vervuiling het grootst. Luchtvervuiling zie je niet, waardoor veel mensen zich pas zorgen gaan maken als ze zijn geïnformeerd over de gevolgen voor hun gezondheid. De overheid investeert op de snelwegen wel in geluidshinder, een verstoring van het leefmilieu die iedereen direct waarneemt en veel psychische klachten geeft, verhoging van stress.

Er is de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar de effecten van het verkeer op de gezondheid en de onrust daarover is enorm toegenomen. Ook het Astmafonds is zich bewust geworden dat het debat over mobiliteit en luchtvervuiling van groot belang is en organiseerde in de aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen enige discussiebijeenkomsten om te waarschuwen voor de ernstige gezondheidsschade van het toenemende autoverkeer. De luchtverontreiniging door fijnstof en stikstofdioxide kunnen leiden tot acute dood, tot vroegtijdig overlijden door chronische aantasting, tot hinder en ziekten in voornamelijk de luchtwegen, en verder tot kosten voor gezondheidszorg en van arbeidsverzuim. Vooral kleine kinderen en ouderen ervaren de aantasting van hun gezondheid. Ook mensen die lichamelijke inspanning verrichten zoals fietsers en sporters op de naburige sportvelden hebben een verhoogde kans op schade.

9. De normen voor luchtkwaliteit worden niet gehaald.

In de publicatie van het ministerie van VROM van februari 2010 dat aan bezoekers van de onlangs gehouden informatiebijeenkomsten werd aangeboden en dat de titel draagt: “ de luchtkwaliteit om ons heen”, wordt bij punt 1 gesteld, dat onze lucht schoner wordt. Die stelling is niet juist. De kwaliteit is in 2009 verslechterd en dat geldt ook voor de eerste maanden van 2010. Eind maart van dit jaar werden wij opgeschrikt door een persbericht van de Milieufederatie Noordholland dat op veel meetpunten, o.a. in Amsterdam, de dagnorm voor fijnstof in de eerste 3 maanden van dit jaar al 18 maal was overschreden, terwijl naar Europese afspraken de dagnorm in een heel jaar slechts 35 maal mag worden overschreden! Een zorgelijke ontwikkeling, te meer nu de economische crisis en de door de stad Amsterdam genomen maatregelen in het kader van het beleid rond 'voorrang voor een gezonde stad', juist het tegendeel zouden moeten opleveren. In het rapport van de Algemene Rekenkamer aan de Tweede Kamer (19 maart 2009) werd al

geconcludeerd dat Nederland er niet in slaagt tijdig te voldoen aan de Europese grenswaarde voor de gemiddelde concentratie fijnstof per dag en aan die door de gemiddelde concentratie stikstofdioxiden. Nu Nederland 5 jaar uitstel heeft gekregen (!) zal de overheid alle zeilen bij moeten zetten om de normen in 2015 wel te halen. Het beleid van de NSL is echter te complex en omvangrijk. Onze Stichting betwijfelt zeer of de NSL-maatregelen voldoende daadkracht en effect hebben om in 2015 aan de grenswaarden te kunnen voldoen.

10. Europese grenswaarden zijn geen gezondheidswaarden.

De grenswaarden voor luchtkwaliteit zijn het resultaat van politieke onderhandelingen waarbij economische motieven de grootste rol spelen en zijn niet gebaseerd op wat noodzakelijk is voor een goede volksgezondheid. In de conclusie van het rapport van de Algemene Rekenkamer staat: “Ook als Nederland eenmaal aan de grenswaarden voldoet, moet de luchtkwaliteit een onderwerp van zorg blijven van de (lokale) overheid. Enerzijds omdat de gezondheid ook schade ondervindt bij blootstellingsniveaus die lager zijn dan de norm, anderzijds om te kunnen voldoen aan de Europese streefwaarden voor 2020. De aandacht van de gemeenten is nu vooral gericht op de grenswaarden. Dat brengt het risico met zich mee dat er onvoldoende aandacht is voor de gezondheidsschade in situaties die wel voldoen aan de norm. “

11. Met ultrafijnstof wordt in het MER en het NSL geen rekening gehouden.

Fijnstof PM_{10} en zeer fijnstof $PM_{2.5}$ en ultrafijnstof PM_1 , een wereld van verschil!

Het MER geeft een beschouwing over fijnstof in het algemeen en gaat voorbij aan de significante verschillen tussen fijn-, fijner en ultrafijnstof. Vooral de laatste twee zijn de oorzaak van veel gevallen van kanker en andere ziekten en ongemakken.

Fijnstof is voor een groot gedeelte afkomstig van het verkeer. Deze stoffen zijn kankerverwekkend en leiden tot agressief gedrag en tot karakterveranderingen. Per jaar zijn er in Nederland ongeveer 3.000 sterfgevallen door acute blootstelling en gemiddeld 18.000 door chronische blootstelling. De laatste zijn vooral de bewoners van de vervuilde gebieden. In de regio Amsterdam zijn dat grosso modo 2.000 mensenlevens per jaar.

De Stichting is van mening dat het MER een afzonderlijk beeld moet geven van de $PM_{2.5}$ en PM_1 emissie. Tevens moet het MER inzicht geven in de schadelijkheid van andere vormen van luchtverontreiniging, zoals kooldioxide en stikstofdioxiden.

12. Hantering van de Europese normen is onstelselmatig.

Overall in Europa zijn de normen inmiddels aangescherpt, behalve in Nederland dat tot 2015 uitstel heeft gekregen. De aanscherping van de Europese norm is gemotiveerd door het schoner worden van de voertuigen. Daar het MER ook deze verbetering claimt is er sprake van een dubbel telling. Verder wordt in het MER de norm beschouwd als “milieugebruiksruimte”. Iedere verslechtering van de emissie is toegelaten zolang deze maar onder de norm blijft. Het MER moet duidelijker concluderen dat de luchtkwaliteit verder achteruitgaat en dat dit tot een verbod kan leiden voor de capaciteitsuitbreiding van de wegen.

Ook wordt de norm opgeschoond voor de zogenoemde “zeezoutcorrectie”. Deze afleidingsmanoeuvre heeft echter geen positief effect op de volksgezondheid

13. Geluidshinder. De maatregelen tegen geluidshinder zijn volstrekt onvoldoende en voor het onderhoud is geen financiële onderbouwing gegeven. Omwonenden van A1-A10-Oost zijn “Het kind van de Rekening”, er is sprake van rechtsongelijkheid.

In het OTB wordt door Rijkswaterstaat ingezet op hogere geluidsschermen en ZOAB.

In 2008 is in opdracht van de gemeenten Diemen, Ouder-Amstel en Amsterdam, stadsdeel Oost-Watergraafsmeer, de provincie NoordHolland en de Stadsregio Amsterdam een studie verricht naar de effecten op geluidshinder van (gedeeltelijke) overkapping of luifels. De onderzoeksresultaten met betrekking tot geluidshinder waren zeer bemoedigend. De rijksoverheid wil hier echter geen geld voor beschikbaar stellen, en slechts hogere geluidsschermen laten plaatsen. Gezien deze gang van zaken heeft de Stichting er geen enkel vertrouwen dat Rijkswaterstaat gaat kiezen voor de kwalitatief beste geluidsschermen, maar vreest dat er gekozen zal worden voor de aannemer die de laagste prijs biedt. De bewoners en de betrokken gemeenten rond de A1 en de A10-Oost voelen zich door deze politieke gang van zaken “het kind van de rekening”: op andere snelwegen worden wel maatregelen genomen die zowel geluidshinder als luchtvervuiling optimaal verminderen. Daar hebben de bewoners van Diemen, Duivendrecht en Amsterdam-Oost ook recht op!

14. Voor het dubbellaags ZOAB is geen financiële onderbouwing.

ZOAB vergt regelmatig onderhoud en herstel om het vereiste geluidabsorberend effect te halen. Met de gemeenten is overeengekomen dat de geluiddempende werking van ZOAB niet minder mag zijn dan 70 %. Standaard onderhoud vereist 1 maal per 6 jaar een nieuwe laag, maar met winters zoals in dit jaar (2010) is meer onderhoud nodig. Ook de extra drukte op de A1 en de A10-Oost tijdens de langdurige afsluiting van de A9 kan de frequentie van onderhoud doen verhogen. Dit is dus een blijvende, grote kostenpost, waarover wij onvoldoende zijn geïnformeerd en waarvoor geen harde garanties zijn gegeven in het OTB.

15. De beoordeling van geluidshinder in het MER is eenzijdig en onvoldoende.

Bij het aspect geluid wordt de cumulatieve geluidbelasting alleen kwalitatief beoordeeld, hiermee worden belangrijke bestaande geluidsbijdragen niet meegenomen in de vaststelling van het aantal ernstig geluidgehinderden. Een onderschatting van de totale geluidshinder en het aantal gehinderden is hiervan het gevolg.

Door de afweging die wordt gemaakt bij het vaststellen van maatgevende wegen wordt een belangrijk deel van gehinderden buiten beschouwing gelaten, dit is onacceptabel.

Belangrijke maatregelen, anders dan de wegverkeersintensiteit, worden alleen kwalitatief beoordeeld, het geluidonderzoek onderzoekt in het geheel niet de daadwerkelijke geluidshinder die wordt ondervonden in deze belaste regio. Dit onderzoek kan dan ook niet dienen als onderbouwing bij het vaststellen van het meest geschikte alternatief.

16. Het onderzoek naar verkeersveiligheid in het MER is beperkt en misleidend.

Verkeersveiligheid betreft het onderzoek naar het aantal slachtoffers en het slachtofferrisico per wegvak per jaar. In dit MER is niet na te gaan wat de uitgangspunten zijn. Gekozen is voor een academisch onderzoek, in plaats van een inhoudelijk onderzoek.

De beschouwde wegen zijn beperkt tot wegen met een intensiteit van meer dan 5000 vervoersbewegingen per dag, terwijl de gevolgen voor omwonenden van deze wegen bij een toename van meer dan 20 % aanzienlijk zijn.

Hoe kan het dat, hoewel verschillende experts op het gebied van verkeersveiligheid bezwaar hebben tegen het toepassen van 5 of meer rijstroken, er in dit MER niet verder wordt ingegaan op deze bezwaren, maar rücksichtslos wordt doorgegaan met het recht praten van deze kromme plannen?

Waarom worden de gevolgen op het gebied van verkeersveiligheid alleen bepaald voor de snelwegen en, hoewel wel aangegeven, niet voor het onderliggend wegennet?

Waarom worden belangrijke aspecten, zoals de gemiddelde snelheid op wegen niet meegenomen bij de vaststelling van het aantal slachtoffers of het slachtofferrisico?

Wij kunnen niet anders dan concluderen dat het onderzoek naar de verkeersveiligheid te globaal is ingestoken, te gericht is geweest op het 'goed praten' van de onderliggende plannen en te weinig is gekeken naar daadwerkelijke omstandigheden, waardoor dit onderzoek rammelt en niet kan worden gebruikt voor toetsing van landelijk/provinciaal en regionaal beleid, laat staan voor een specifiek plan als de onderbouwing van het traject Schiphol – Amsterdam – Almere?

17. Weergave van de ontwikkeling in de verkeersdrukke in het MER is onstelselmatig!

Als er een vergelijking wordt getroffen tussen de verkeersdrukke en de daarbij behorende milieugevolgen op verschillende tijdstippen moet dezelfde beoordelingsgrondslag worden gehanteerd. De situatie na de verbreding moet worden vergeleken met de normaal te achten situatie (zonder files) bij de huidige wegecapaciteit. Of een vergelijking tussen de huidige vervuiling bij files met de vervuiling bij files over enkele jaren.

Door de vergelijking van de MER wordt een groot deel van de huidige milieubelasting als rechtmatig beschouwd. Het is echter een gevolg van het bovenmatige gebruik van de wegen.

18. De uitwijk van de verkeersstroom tijdens bouwwerkzaamheden is niet begroot!

Nadat de geplande wegverbreding van de A1-A10-oost gereed is worden werkzaamheden gestart aan de A9. Tijdens deze 3 jaar durende bouwtijd zal veel verkeer van de A9 over de A1-A10-oost gaan. Deze verkeerstoename is niet meegenomen in het MER.

De Stichting A1 A10 Beter Opgelost is vanwege bovenstaande bezwaren tegen de verbreding van de snelwegen als oplossing voor het fileprobleem.

HOE MOET HET DAN WEL?

De Stichting A1 A10-Oost Beter Opgelost pleit -evenals vele andere organisaties, wetenschappers en particulieren in dit land- voor **een combinatie van alternatieven maatregelen**. Dus voor een radicaal andere aanpak, die toekomst gericht is en duurzaam.

Te beginnen bij een forse uitbreiding, verbetering en modernisering van het Openbaar Vervoer. Maar ook: kilometerheffing, betere geluidsschermen, thuiswerken, flexibilisering werktijden, verlaging van de maximum snelheid, wonen en werken bij elkaar brengen en last but not least: meer ruimte voor de fiets!



Stichting A1-A10 oost Beter Opgelost

Wij zijn van mening dat de leefbaarheid en de gezondheid in de Randstad op korte termijn kan toenemen als de overheid durft te kiezen voor een moderne, duurzame economie en **niet voortgaat op oude gebaande wegen.**

**Redactie: Johan Piet, Weerribben 26, 1112 KL, Diemen
en
Mieke Kouwenberg, Basilicumhof 41, 1115 DM, Duivendrecht.**