

Startnotitie Trajectstudie Capaciteitsuitbreiding Coentunnel

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat



Directie Noord-Holland

maart 1994

Colofon:

Uitgave maart 1994



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Directie Noord-Holland
Project Trajectstudie Capaciteitsuitbreiding Coentunnel
Postbus 3119
2001 DC Haarlem

Informatie

Centraal Informatiepunt van de Directie Noord-Holland
Tel. 023 - 301401

Vormgeving

Hofstra Verkeersadviseurs BV, Groningen/Leeuwarden/Almere

Graphics en Fotografie

Hofstra Verkeersadviseurs BV, Groningen/Leeuwarden/Almere

Lithografie

De Poel en Co, Reprografische Industrie BV, Groningen

Drukwerk

Drukkerij Kaveka BV, Groningen

Inhoudsopgave	pag.
0. Doel van de Startnotitie	5
0.1 Algemeen	5
0.2 Doel van de Startnotitie	5
0.3 Richtlijnen voor de milieu-effectrapportage	6
1. Inleiding	7
1.1 Algemeen	7
1.2 Aanleiding	9
1.2.1 Bereikbaarheid Randstad	9
1.2.2 SVV II	9
1.2.3 MER-plicht op grond van de Wet Milieubeheer	9
1.3 Doel van de trajectstudie	10
1.4 Voorgeschiedenis en besluitvorming tot dusver	11
1.5 Procedures	15
1.6 Besluiten	17
2. Aanpak trajectstudie	19
2.1 Werkwijze	19
2.2 Organisatie en overleg	19
2.3 Studiegebied	20
2.4 Prognosemodel	21
3. Huidige situatie, ontwikkelingen tot 2010, beleidsdoelstellingen en probleemstelling	23
3.1 Inleiding	23
3.2 Huidige situatie	23
3.2.1 Ruimtelijke structuur	23
3.2.2 Verkeer en vervoer	23
3.2.3 Milieu en landschap	25
3.3 Ontwikkelingen	25
3.3.1 Ruimtelijke structuur	25
3.3.2 Verkeer en vervoer	27
3.3.3 Milieu en landschap	29
3.4 Beleidsdoelstellingen	29
3.4.1 Ruimtelijke structuur	29
3.4.2 Verkeer en vervoer	29
3.4.3 Milieu en landschap	30
3.5 Probleemstelling	31
3.6 Doelstelling	31
4. Alternatieven en varianten	32
4.1 Inleiding	32
4.1.1 Algemeen	32
4.1.2 Uitgangspunten	32
4.1.3 Vertaling in pakketten	33
4.1.4 Relatie met onderzoek toepassing doelgroepvoorzieningen op de Ringweg	35
4.1.5 Huidige situatie	35
4.2 In beschouwing te nemen alternatieven	35
4.2.1 Nul-alternatief	36
4.2.2 O.V.-alternatief	36
4.2.3 Herverdelingsalternatief	37
4.2.4 Uitbreidingsalternatief A	37
4.2.5 Uitbreidingsalternatief B	37
4.2.6 Meest milieuvriendelijk alternatief	39
4.3 Niet uit te werken alternatieven	39

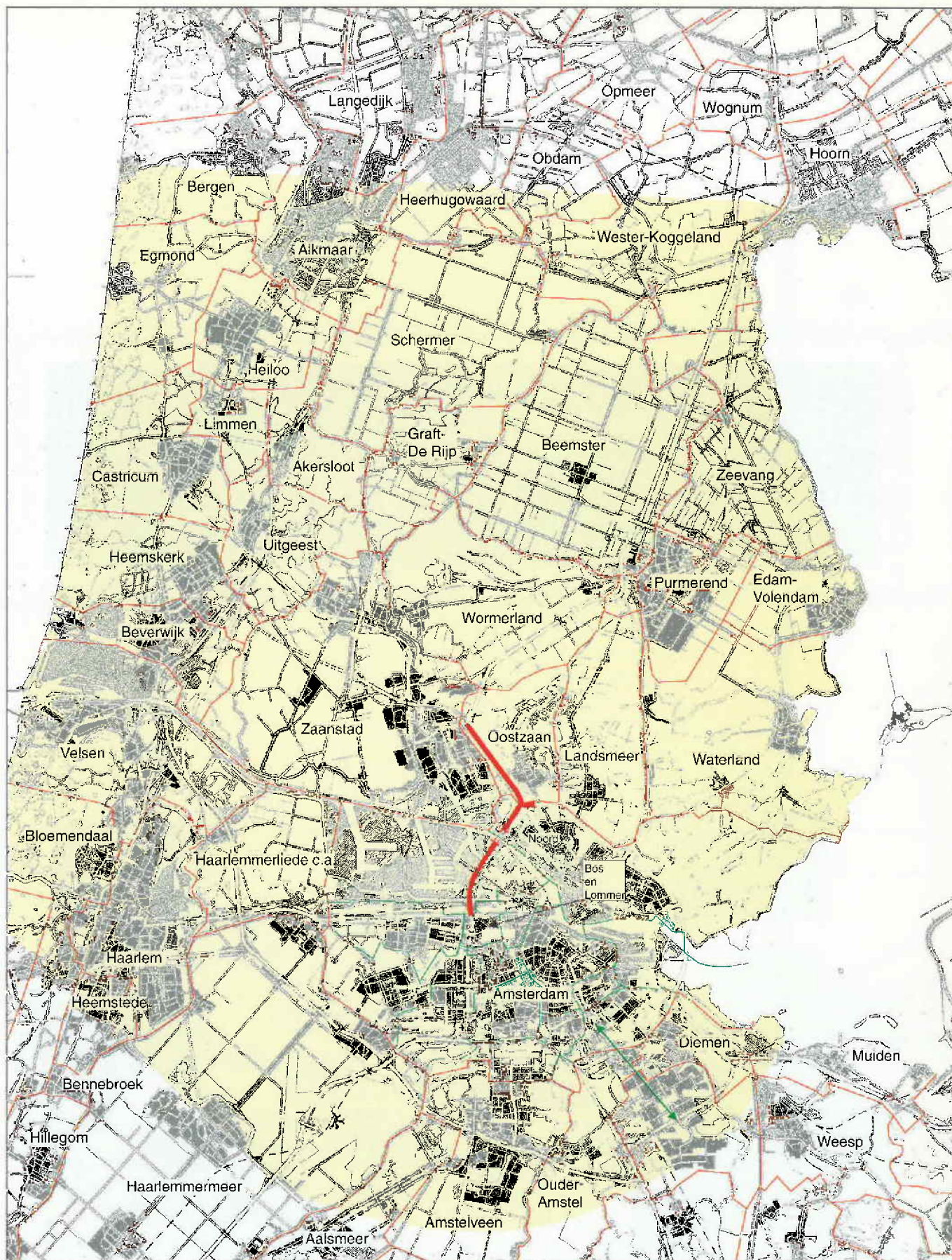
5. Te bepalen effecten	41
5.1 Algemeen	41
5.1.1 Inleiding	41
5.1.2 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling	41
5.1.3 Gevolgen voor het milieu	41
5.2 Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater	43
5.2.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen	43
5.2.2 Gevolgen	43
5.3 Flora en fauna	43
5.3.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen	43
5.3.2 Gevolgen	43
5.4 Landschap en cultuurhistorie	44
5.4.1 Landschap en ruimtelijke kwaliteit	44
5.4.1.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen	44
5.4.1.2 Gevolgen	44
5.4.2 Cultuurhistorie en archeologie	44
5.4.2.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen	44
5.4.2.2 Gevolgen	44
5.5 Geluid en trillingen	45
5.5.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen	45
5.5.2 Gevolgen	45
5.6 Lucht	46
5.6.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen	46
5.6.2 Gevolgen	46
5.7 Woonmilieu en veiligheid	47
5.7.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen	47
5.7.2 Gevolgen	48
5.8 Indirecte effecten	48
5.9 Overige te onderzoeken effecten	48
5.10 Vergelijking effecten van de alternatieven en varianten	49

Bijlagen:

1. Besluitvormingsprocedure
2. Begrippenlijst en gebruikte afkortingen
3. Literatuurlijst met beleidsnota's

↖ ZEEBURGERTUNNEL
COENTUNNEL ↗





- gemeentegrenzen
- stadsdeelgrenzen Amsterdam
- plangebied
- studiegebied

A

gemeentegrenzen en stadsdeelgrenzen Amsterdam

0. DOEL VAN DE STARTNOTITIE

0.1 Algemeen

De noodzaak tot het opstellen van een milieu-effectrapportage komt voort uit de Wet Milieubeheer, die sinds 1 maart 1993 de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne vervangt. In de Wet Milieubeheer is onder andere aangegeven de procedure welke gevolgd moet worden om te kunnen komen tot een beoordeling van de milieu-effecten van een voorgenomen activiteit ten behoeve van een besluit over die activiteit.

De hier aan de orde zijnde voorgenomen activiteit betreft de capaciteitsuitbreiding van het wegensysteem van de rijkswegen A10 en A8 tussen globaal de kruising met de Haarlemmerweg (S103) en het knooppunt Zaandam, inclusief de daarin gelegen Coentunnel. Op overzichtstekening A zijn het studie en plangebied nader aangegeven.

Als formele initiatiefnemer van een trajectstudie hiertoe treedt op de Minister van Verkeer en Waterstaat (V en W). Deze bevoegdheid is gedelegeerd aan de Hoofdingenieur-directeur van de regionale directie Noord-Holland van het Directoraat-Generaal van de Rijkswaterstaat. In deze Startnotitie geeft **de directie Noord-Holland als initiatiefnemer** te kennen het voornemen te hebben een studie te verrichten naar de noodzaak tot capaciteitsuitbreiding van genoemd wegensysteem en de vormgeving daarvan. In de Startnotitie wordt ondermeer ingegaan op:

- het probleem dat moet worden opgelost (de probleemstelling);
- de oplossingen die in de studie zullen worden onderzocht, waaronder de zogenaamde voorgenomen activiteit;
- de methode volgens welke de alternatieven en varianten zullen worden vergeleken en beoordeeld;
- de besluitvormingsprocedure.

Door middel van deze Startnotitie geeft **de Minister van Verkeer en Waterstaat als het bevoegd gezag** het startsein voor een gecombineerde trajectnota/MER procedure zoals vermeld in de Tracéwet. Deze procedure zal worden gevolgd voor de studie naar de alternatieven voor en consequenties van capaciteitsuitbreiding.

0.2 Doel van de Startnotitie

De Startnotitie geeft adviseurs en insprekers de gelegenheid zich te informeren over en in te spreken op de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport. De procedure begint met een periode van 1 maand, waarin voorlichting wordt gegeven over het voornemen en waarin een ieder schriftelijke reacties kan indienen bij het bevoegd gezag. De reacties kunnen worden gezonden aan:

de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat
Afdeling IO
Postbus 20906
2500 EX 's-GRAVENHAGE

Mede op basis van de adviezen van de wettelijke adviseurs en de inspraakreacties adviseert een daartoe op grond van de Wet Milieubeheer ingestelde onafhankelijke commissie, de Commissie voor de milieu-effectrapportage, over de Richtlijnen voor de milieu-effectrapportage. De Richtlijnen worden vervolgens door het bevoegd gezag vastgesteld.

0.3 Richtlijnen voor de milieu-effectrapportage

De Richtlijnen voor de m.e.r. vormen de basis voor de verdere studie en zijn in een latere fase tevens een toetsmiddel voor het resultaat van de trajectstudie.

Het resultaat van de trajectstudie is een trajectnota en een milieu-effectrapport, tezamen vormend **de trajectnota/MER**. De trajectnota/MER geeft een beschrijving, uitwerking en beoordeling van alternatieven en varianten en de daarbij behorende samenhangende verkeers- en vervoermaatregelen in het studiegebied.

In de volgende hoofdstukken wordt nader ingegaan op de te starten trajectstudie, waarbij de geïntegreerde procedures volgens de Tracéwet en de Wet Milieubeheer in paragraaf 1.5 en bijlage 1 nader worden uiteengezet.

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

Voor de relatie tussen het gedeelte van de provincie Noord-Holland ten noorden van het Noordzeekanaal c.q. het IJ en het deel van Nederland ten zuiden daarvan is het verkeer en vervoer hoofdzakelijk aangewezen op tunnels. De Velsertunnel is een gecombineerde tunnel voor trein- en autoverkeer (A9). Daarnaast is voor het treinverkeer de Hemtunnel beschikbaar. Het autoverkeer heeft verder de beschikking over de Coentunnel en de Zeeburgertunnel, beide als onderdeel van de A10, en de IJ-tunnel. Laatstgenoemde vormt de verbinding tussen Amsterdam-centrum en Amsterdam-noord. Van ondergeschikt belang voor de grote verkeers- en vervoerstromen zijn de routes over het sluisencomplex in IJmuiden, de Schellingwouderbrug en de diverse veren.

Het verkeer op de wegstelsels nabij de Velsertunnel en de Coentunnel wordt reeds decennia lang geconfronteerd met ernstige filevorming en als gevolg daarvan vertraging. De openstelling van het oostelijke deel van de ringweg om Amsterdam (A10) inclusief de Zeeburgertunnel in 1990 heeft wel een verschuiving teweeggebracht in de routes van het autoverkeer maar filevorming niet kunnen wegnemen (zie rapport Effecten van de openstelling Ringweg Amsterdam, verschenen in 1991 en ter inzage bij Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland).

Nabij de Velsertunnel is inmiddels gestart met de bouw van de Wijkertunnel (A22). Met de openstelling hiervan in 1996 zal de file voor de Velsertunnel tot het verleden behoren, aangezien het verkeer in die omgeving dan de beschikking krijgt over voldoende capaciteit.

De problematiek nabij de Coentunnel zal echter voorlopig niet afnemen. Oorzaak hiervan is met name de grote pendelstroom tussen Zaanstad, Purmerend en Hoorn als woonsteden en de regio Amsterdam als werkgelegenheidsgebied.

Uit de **Integrale Verkeers en Vervoervisie** voor de **Noordvleugel** van de Randstad (verder INVERNO genoemd), is onlangs gebleken, dat in de Noordvleugel een extra maatregelenpakket noodzakelijk is om de gewenste regionale beperking van de automobilititeit te bewerkstelligen. Ondanks deze aangescherpte maatregelen heeft het huidige wegstelsel onvoldoende capaciteit om de bereikbaarheid (in paragraaf 1.2.1 wordt hierop ingegaan) van met name economisch belangrijke gebieden te kunnen garanderen. INVERNO gaat daarom uit van een oplossingsrichting waarbij slechts en aangescherpte maatregelen en capaciteitsuitbreiding een oplossing voor het congestieprobleem kunnen bieden. De mogelijkheden waarop deze capaciteitsuitbreiding kan worden vormgegeven en de bijbehorende maatregelenpakketten dienen nader te worden onderzocht in een trajectstudie.

De resultaten van de trajectstudie zijn een trajectnota en een milieu-effectrapportage. De trajectnota/MER geeft een beschrijving, uitwerking en beoordeling van alternatieven en varianten en het daarbij behorende samenhangende pakket van verkeers en vervoermaatregelen in het studiegebied.

Bij de trajectstudie wordt de procedure volgens de Tracéwet gevolgd, die per 1 januari 1994 van kracht is geworden. Daarin is opgenomen dat een besluit door de Minister van V en W in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) genomen moet worden.



De aanleiding tot de studie is de nu al jarenlange congestievorming

1.2 Aanleiding tot de studie

1.2.1 Bereikbaarheid Randstad

De studie heeft een hoge prioriteit. Reden hiertoe is de nu al jarenlange congestievorming gedurende de spitsperioden met de bijbehorende economische gevolgen.

Het te onderzoeken wegensysteem vormt onderdeel van het hoofdwegenet. Daarvoor zijn in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) doelstellingen aangegeven ten aanzien van de bereikbaarheid, hetgeen vertaald is in onder andere de congestiekans. Voor de niet-achterlandverbindingen van het hoofdwegenet geldt als in het SVV II vastgestelde norm een congestiekans¹ van 5%. Deze waarden worden momenteel ruimschoots overschreden. Momenteel bedraagt die kans ca. 25%. Daarnaast is ook in de komende jaren nog uitbreiding van de mobiliteit te verwachten als gevolg van zowel de uitbreiding van woningbouwlocaties aan de noordzijde als werkgelegenheid aan de zuidzijde van het studiegebied. Met name de toenemende activiteiten in het westelijk havengebied (Westpoort) en op Schiphol veroorzaken een grotere behoefte aan vervoer.

1.2.2 SVV II

Ook het SVV II, deel D geeft op pagina 56 aan, dat nadere studie zal moeten plaatsvinden met betrekking tot de Coentunnel. De betreffende tekst aldaar luidt:

'Tegen de achtergrond van de brief van de Minister van V en W aan de Tweede Kamer d.d. 7 mei 1990 zullen rekening houdend met een aantal specifieke punten betreffende de ruimtelijke ordening en de doelgroepenbenadering definitieve beslissingen over de ... Coentunnel eerst worden genomen nadat ... een nadere studie heeft plaatsgevonden.'

De voorgestelde studie dient om beslissingen als bedoeld in het SVV II door middel van een goede onderbouwing mogelijk te maken.

1.2.3 M.e.r.-plicht op grond van Wet Milieubeheer

De Europese Richtlijn van 1985 (85/337/EEG) betreffende milieu-effectbeoordeling bepaalt dat onder andere voor de aanleg (daartoe mede begrepen reconstructie, uitbreiding of wijziging anderszins) van wegen van het hoofdwegenet een milieu-effectrapportage (m.e.r.) dient plaats te vinden. Het doel van de m.e.r. is het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. In Nederland is de Europese Richtlijn opgenomen in de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (sinds 1 maart 1993 vervangen door de Wet Milieubeheer, Staatsbladen 31 en 59 uit 1993) en in het Besluit Milieu-effectrapportage (Staatsblad 278 uit 1987), dat op 1 september 1987 in werking is getreden. In dit Besluit m.e.r. is met betrekking tot de aanleg van een rijksweg, die een hoofdverbinding zal vormen, bepaald dat de verplichting tot het maken van een milieueffectrapport (MER) alleen geldt in gevallen waarin sprake is van:

- a. de aanleg van een geheel nieuw baanlichaam, los van het bestaande profiel of
- b. de ombouw van een weg tot autosnelweg.

¹ SVV II, deel D: tekst pagina 53. "Deze normen houden in dat niet meer dan 2%, respectievelijk 5% van het dagelijks verkeer op het hoofdwegenet met <congestie> geconfronteerd zal worden. ..."

De toelichting van dit Besluit m.e.r. uit 1987 vermeldt op pagina 29:

'Deze voorwaarden sluiten wijzigingen en reconstructies, gepaard gaande met verbredingen van bestaande weglichamen, van m.e.r.-plicht uit. Dit is ook het geval voor plaatselijke kunstwerken als bruggen en tunnels met hun aansluitingen, die noodzakelijkerwijs los van het bestaande profiel moeten worden gesitueerd.'

Voor de capaciteitsuitbreiding van het wegstelsel van de A10 en de A8, incl. de Coentunnel, is in voorgaande jaren een verkeerskundige studie uitgevoerd. Deze resulteerde in een vormgeving waarbij geen sprake was van een geheel nieuw baanlichaam (noch van ombouw van een weg tot autosnelweg). De in de toelichting expliciet aangeduide uitsluiting van de m.e.r.-plicht was hier volgens het Ministerie van V en W van toepassing. In de vonnissen naar aanleiding van daartoe aangespannen rechtszaken bevestigden gerechtelijke uitspraken deze visie.

Mede naar aanleiding van een beroepsprocedure bij de Raad van State en een ingebrekestelling door de Europese Commissie, waarin deze de Regering meedeelde dat in haar ogen de Nederlandse wetgeving inzake m.e.r. niet volledig in overeenstemming is met de Europese Richtlijn, is het Besluit m.e.r. gewijzigd (Staatsblad 107 uit 1992). Als gevolg van deze (partiële) wijziging moet bij aanleg van een hoofdweg de m.e.r. plaatsvinden. Dit kan bij de vaststelling van het tracé of plan door of namens de Minister van V en W (trajectnota/MER), dan wel vaststelling van een ruimtelijk plan, wanneer dat als eerste in de mogelijke aanleg voorziet (bestemmingsplan-MER).

(N.B. Een algehele herziening van het Besluit m.e.r. is inmiddels aangekondigd. Het vigerende Besluit m.e.r. wordt daarin integraal opgenomen. Ook op basis van het in 1992 gepubliceerde Voorontwerp moet ten behoeve van de besluitvorming een MER worden opgesteld.)

In de beroepsprocedure bij de Kroon met betrekking tot de bezwaren tegen de goedkeuring door G.S. van Noord-Holland van het bestemmingsplan "Coentunnel" van de gemeente Amsterdam heeft de Kroon geconcludeerd, dat op grond van de eerder genoemde Europese Richtlijn dit project m.e.r.-plichtig is.

Gelet op de voorgeschiedenis en de inmiddels van kracht geworden Tracéwet zal de procedure volgens die wet worden gevolgd. Deze is gericht op een door de Minister van V en W in overeenstemming met de Minister van VROM te nemen besluit over de in de trajectnota/MER opgenomen alternatieven en varianten met betrekking tot de capaciteitsuitbreiding van het wegstelsel van de rijkswegen A10 en A8 tussen globaal de kruising met de Haarlemmerweg (S103) en het knooppunt Zaandam, inclusief de daarin gelegen Coentunnel.

1.3 Doel van de trajectstudie

De trajectnota/MER dient sterk uitvoeringsgericht te zijn en heeft tot doel de Minister van V en W in staat te stellen om:

een besluit te nemen over de uit te voeren weginfrastructuurle maatregelen in het plangebied, gebaseerd op het daarbij behorende samenhangende pakket van verkeers- en vervoermaatregelen in het studiegebied. Dit pakket maatregelen is gebaseerd op de leefbaarheids- en bereikbaarheidsdoelstellingen van het SVV II.

In de trajectnota/MER komen zowel de onderwerpen bereikbaarheid, ruimtelijke ordening, regionaal-economische ontwikkeling en de financiële aspecten aan de orde als de leefbaarheidsaspecten milieubelasting en verkeersveiligheid. De trajectnota/MER geeft een beschrijving, uitwerking en beoordeling van alternatieven en varianten en de daarbij behorende samenhangende pakketten van verkeers- en vervoermaatregelen. In de trajectnota/MER worden echter geen aanbevelingen gedaan en keuzes gemaakt met betrekking tot de in de nota genoemde alternatieven cq. varianten en maatregelen.

Om de besluitvorming mogelijk te maken moet antwoord worden gevonden op de volgende hoofdvragen:

a. op strategisch niveau:

Op welke wijze kunnen, gelet op de leefbaarheidsdoelstellingen, de bereikbaarheidsproblemen worden opgelost die veroorzaakt worden door het verkeer dat het Noordzeekanaal en het IJ zal kruisen in het jaar 2010? Met het oog op de gewenste landelijke en regionale ontwikkelingen en de doelstellingen met betrekking tot leefbaarheid en bereikbaarheid, moet daarbij met name aan de orde komen welke verdeling tussen weg, spoorweg en waterweg (mobiliteitsscenario) nagestreefd wordt.

In deze fase zal duidelijk moeten worden welke alternatieven leiden tot oplossingen waarbij een evenwicht tussen leefbaarheid en bereikbaarheid zo goed mogelijk wordt benaderd.

b. op operationeel niveau:

Op welke wijze kunnen de aldus overgebleven oplossingen worden geëffectueerd? Wat zijn de gevolgen van deze oplossingen voor de leefbaarheid? Welke oplossing is in verband met het voorgaande de meest milieuvriendelijke?

1.4 Voorgeschiedenis en besluitvorming tot dusver

De geschiedenis van de Coentunnel en het bijbehorende wegensysteem begint voor het wegverkeer bij de openstelling in 1966. Het wegensysteem beperkte zich in die periode nog tot de directe aansluitingen op het stedelijk en regionaal wegennet. Sinds de openstelling hebben er diverse ontwikkelingen plaatsgevonden met betrekking tot de verschillende met verkeer en vervoer samenhangende aspecten. Genoemd kunnen worden het ontstaan van de groeikernen Purmerend, Hoorn en Alkmaar e.o. ten noorden van het Noordzeekanaal/IJ, de economische ontwikkelingen in onder meer het Westelijk Havengebied en Schiphol, maar anderzijds ook het besef dat het ongebreideld toegeven aan de mobiliteitsvraag in het algemeen en de automobiliteit in het bijzonder leidt tot ongewenste effecten op de leefbaarheid.



De Coentunnel met 2x2 rijstroken werd in 1966 opengesteld.

De belangrijkste ontwikkelingen en besluiten worden hieronder nader aangegeven.

1966 openstelling Coentunnel

De door Rijkswaterstaat gebouwde Coentunnel met 2x2 rijstroken wordt voor het verkeer opengesteld. De tunnel dient ter ontlastening van de overbelaste Hemveren. Het wegenstelsel geeft aan de noordzijde aansluiting op de Kolkweg/Thorbeckeweg naar Zaandam en de Cornelis Douwesweg in Amsterdam-noord en aan de zuidzijde op het Bos en Lommerplein. In dezelfde periode vond ook de openstelling van de door de gemeente Amsterdam gebouwde IJ-tunnel met een meer stedelijke functie plaats.

1967-1975 openstelling aansluitende delen

In deze jaren worden het aansluitende deel van rijksweg 8 en gefaseerd de westelijke tak van rijksweg 10 opengesteld. Ten zuiden van de aansluiting Basisweg heeft de ringweg minimaal 2x3 rijstroken.

1968 Rijkswegenplan 1968

Rijksweg 10 (de ringweg) wordt opgenomen in het Rijkswegenplan 1968. De noodzaak van deze verbinding als rijksweg is al een aantal jaren daarvoor door Rijkswaterstaat aangetoond.

1981 Structuurschema Verkeer en Vervoer

Bij de vaststelling van het SVV (I) is het wegenstelsel opgenomen als onderdeel van het landelijk hoofdwegennet. De in het ontwerp opgenomen verbinding via de Hemautotunnel is door de Tweede Kamer geschrapt.

1983 Hemspoortunnel

Voor het treinverkeer komt de Hem(spoor)tunnel beschikbaar ter vervanging van de route over de Hembruggen die regelmatig geopend moeten worden voor het scheepvaartverkeer van en naar de Amsterdamse havens. Daardoor ontstaat een verbinding die niet meer afhankelijk is van brugopeningen. Voor de treinreizigers betekent dit een aanzienlijke verbetering.

1985 overeenstemming over tweede Coentunnel

In het overleg tussen de Minister van V en W en vertegenwoordigers van de provincie en de gemeenten Amsterdam, Oostzaan en Zaanstad wordt overeenstemming bereikt over de noodzakelijke capaciteitsuitbreiding d.m.v. de aanleg van de tweede Coentunnel. Basis voor deze overeenstemming vormde de studie Noordzeekanaalkruisingen (1984).

1986 opening westelijke tak van de ringspoorbaan

Door de openstelling van de westelijke tak ontstaat er voor de treinreiziger een directe verbinding met het westelijk deel van Amsterdam en met Schiphol. Tevens worden ook in Amsterdam-west diverse wijzigingen aangebracht in het O.V.-netwerk.

1987 Besluit milieu-effectrapportage

Het Besluit milieu-effectrapportage wordt van kracht. In dit besluit is aangegeven voor welke activiteiten en besluiten het maken van een MER verplicht is. De mening omtrent het niet mer-plichtig zijn van de capaciteitsuitbreiding was gebaseerd op dit besluit.

1988 implementatie Europese Richtlijn

De Europese Richtlijn van 27 juni 1985 had op 3 juli 1988 geïmplementeerd moeten zijn in de Nederlandse wetgeving. De Europese

Commissie heeft in een later stadium geconstateerd, dat de Nederlandse wetgeving niet volledig in overeenstemming was met deze Europese Richtlijn. Dit heeft geleid tot een partiële herziening van het Besluit milieu-effectrapportage in 1992.

1988-1990 Gerechtelijke uitspraken

Naar aanleiding van aangespannen rechtszaken heeft de burgerlijke rechter het standpunt met betrekking tot het niet mer-plichtig zijn in zijn vonnis bevestigd (Rechtbank 'sGravenhage 7 september 1988 en Hof 'sGravenhage 11 januari 1990). Dit betekende een ondersteuning van de visie van het Ministerie van V en W. Zie ook paragraaf 1.2.3.

1988-1991 Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer

In november 1988 wordt deel A, het Beleidsvoornemen, van het SVV II gepubliceerd. Na inspraak en advies wordt in 1990 deel D, de Regeringsbeslissing, aan de Tweede Kamer gezonden. De beraadslagingen daarover vonden eind 1990 plaats. Aansluitend is deel E, de Aangepaste Regeringsbeslissing, in 1991 verschenen. In het SVV II zijn de rijkswegen 8 en 10 opgenomen als verbindingen van het hoofdwegennet. Het SVV II vermeldt over de Coentunnel, dat eerst een definitieve beslissing wordt genomen nadat een nadere studie heeft plaatsgevonden. Zie ook paragraaf 1.2.2.

1989 Bereikbaarheidsplan Randstad (BPR)

Tussen de minister en de vier grote steden wordt overeenstemming bereikt over de noodzaak tot realisatie van een aantal projecten waaronder de Coentunnel.

1989 start bestemmingsplan Coentunnel

De gemeente Amsterdam en de stadsdeelraad Noord starten de procedure voor een nieuw bestemmingsplan dat de Capaciteitsuitbreiding moet mogelijk maken. Vaststelling door de raad van de gemeente Amsterdam vindt plaats op 22 februari 1990.

1990 motie raad Amsterdam

De gemeenteraad neemt bij de vaststelling van het bestemmingsplan Coentunnel een motie aan waarin wordt gesteld dat het gebruik van extra uitbreiding van de capaciteit van de Coentunnel beperkt moet blijven tot doelgroepen².

1990 openstelling volledige ringweg

In september is de ring gesloten door de openstelling van de ontbrekende delen waaronder de Zeeburgeroeververbinding. Vanuit het zuiden en oosten ontstaat hierdoor een nieuwe route naar het gebied ten noorden van het Noordzeekanaal/IJ vice versa.

De gehele ringweg is uitgevoerd met een dwarsprofiel van 2x3 rijstroken, uitgezonderd het allereerste deel tussen de aansluiting Basisweg en rijksweg 8.

Naar de effecten van de openstelling is onderzoek verricht door de Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat. Het betreffende onderzoek ligt bij Rijkswaterstaat directie Noord-Holland ter inzage. Uit het onderzoek naar de effecten is naar voren gekomen dat de nieuwe verbinding niet heeft geleid tot:

- extra verkeer in z'n totaliteit (wel tot meer oeverkruisingen als gevolg van snellere routes)

² In het algemeen zijn dit stroken voor b.v. O.V., vrachtverkeer, zakelijk verkeer, carpoolers e.d.

- een keuze voor een wezenlijk andere vervoerwijze, maar wel tot:
- een verschuiving in de routes
- een verschuiving van aanvangstijdstip van met name het woon- werk- verkeer (terug naar de spits).

1992 partiële herziening Besluit milieu-effectrapportage

Het Besluit milieu-effectrapportage is in 1992 partieel herzien naar aanleiding van een klacht van de Europese Commissie. Hierdoor voldoet het Besluit milieu-effectrapportage aan de Europese Richtlijn.

1993 Kroonuitspraak over bestemmingsplan Coentunnel

Naar aanleiding van bezwaren tegen de goedkeuring door GS van het bestemmingsplan Coentunnel heeft de Kroon bij KB van 15 januari 1993 besloten aan het bestemmingsplan de goedkeuring te onthouden. Overwegingen die daartoe hebben geleid zijn naast het ontbreken van een MER onder meer procedurele aspecten zoals het niet volledig bevoegd zijn van de Raad van Amsterdam en de te late goedkeuring door GS als gevolg van een herhaalde tervisielegging.

1993 INVERNO en RVVPROA

De visie van de Noordvleugelpartners met betrekking tot het te voeren regionale beleid in het kader van de doelstellingen van het SVV II is in maart 1993 gepresenteerd en inmiddels aan de Minister van V en W aangeboden. Ook INVERNO constateert een probleem in de capaciteit van het wegensysteem nabij de Coentunnel. Het ROA heeft eveneens onderzoek verricht naar de capaciteit van het infrastructuursysteem binnen het vervoerregiogebied en is daarbij uitgegaan van capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel. Het al eerder door het ROA ingenomen (genuanceerde) standpunt is in het besluit tot vaststelling van het Regionaal Verkeers en Vervoerplan (RVVP) nogmaals genoemd.

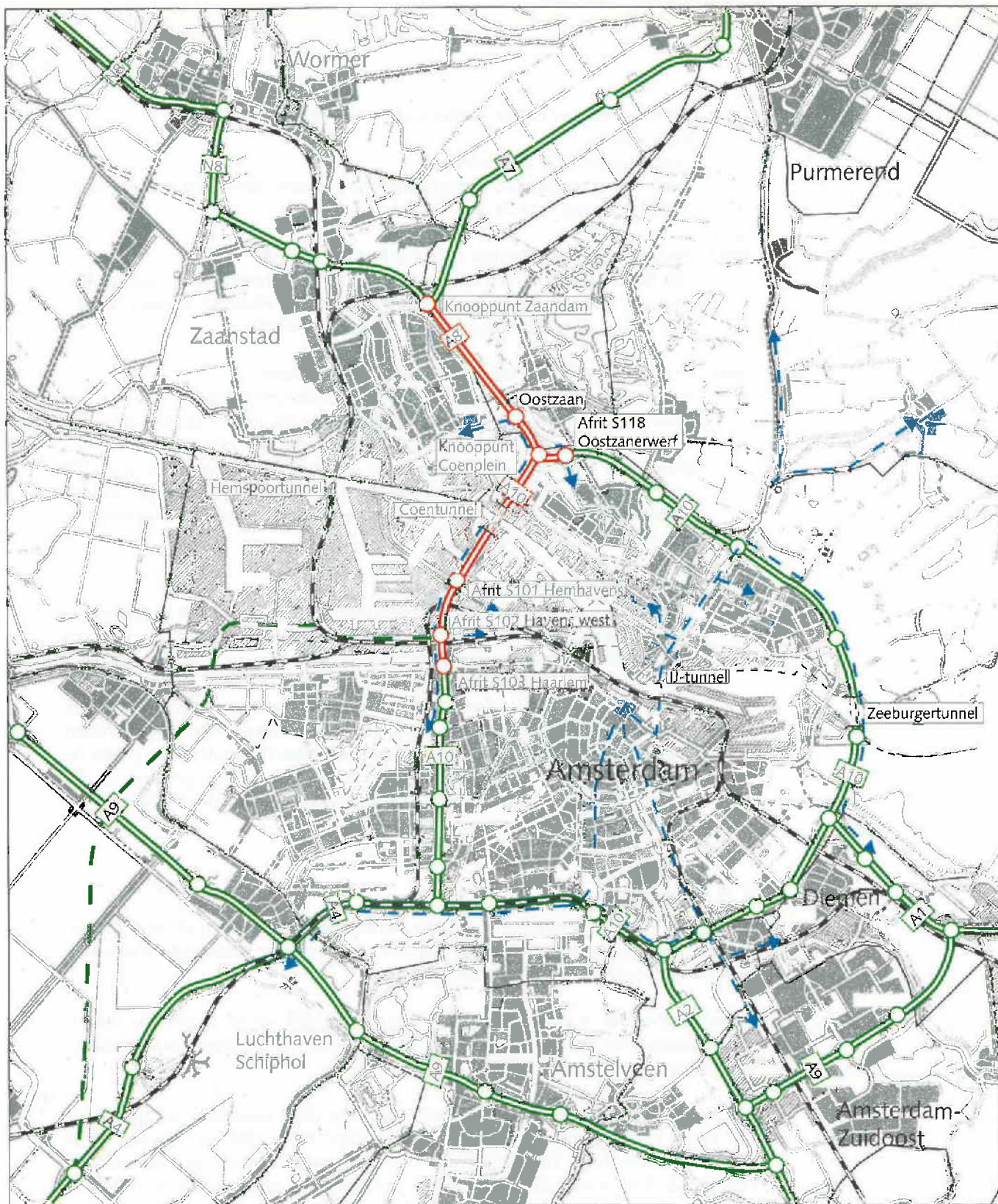
1.5 Procedures

In bijlage 1 is de gehele procedure gebaseerd op de Tracéwet en de Wet Milieubeheer nader toegelicht. In deze paragraaf zullen enkele belangrijke elementen daaruit nog eens naar voren worden gebracht.

De initiatiefnemer is voornemens een trajectnota/MER op te stellen. De trajectnotaprocedure en de procedure van de milieu-effectrapportage worden tegelijkertijd doorlopen.

Voorliggende Startnotitie markeert het begin van deze geïntegreerde procedure (zie figuur H bij bijlage 1). Aan de hand van deze Startnotitie, de inspraak en de advisering door de wettelijke adviseurs en de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cie-m.e.r.) zal het bevoegd gezag, i.c. de Minister van V en W, de Richtlijnen voor de m.e.r. vaststellen. Met deze Richtlijnen worden tevens de aanpak, breedte en diepgang van de m.e.r. vastgelegd.

Aan de hand van de Richtlijnen wordt door de initiatiefnemer de trajectnota/MER opgesteld. Deze wordt door het bevoegd gezag aan de hand van de in de Richtlijnen gestelde eisen beoordeeld op aanvaardbaarheid. Daarna volgt een periode van terinzagelegging, inspraak en advisering. Na deze periode neemt de Minister van V en W in overeenstemming met de Minister van VROM een Ontwerp-tracébesluit. Tenslotte neemt de Minister van V en W, opnieuw in overeenstemming met de Minister van VROM, het definitieve Tracébesluit.



plangebied inclusief knooppunten en aansluitingen

hoofdwegenet

geprojecteerde (Verlengde) Westrandweg

NS-lijnen

belangrijke overige openbaar vervoerverbindingen (gedeeltelijk geprojecteerd)

gemeentegrens

stadsdeelgrens

Tegen dit Tracébesluit is beroep mogelijk bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

In de Tracéwet is geregeld hoe de besluitvorming door de Minister van V en W doorwerkt in de planologische procedures. Dit geldt eveneens voor de verlening van vergunningen en ontheffingen.

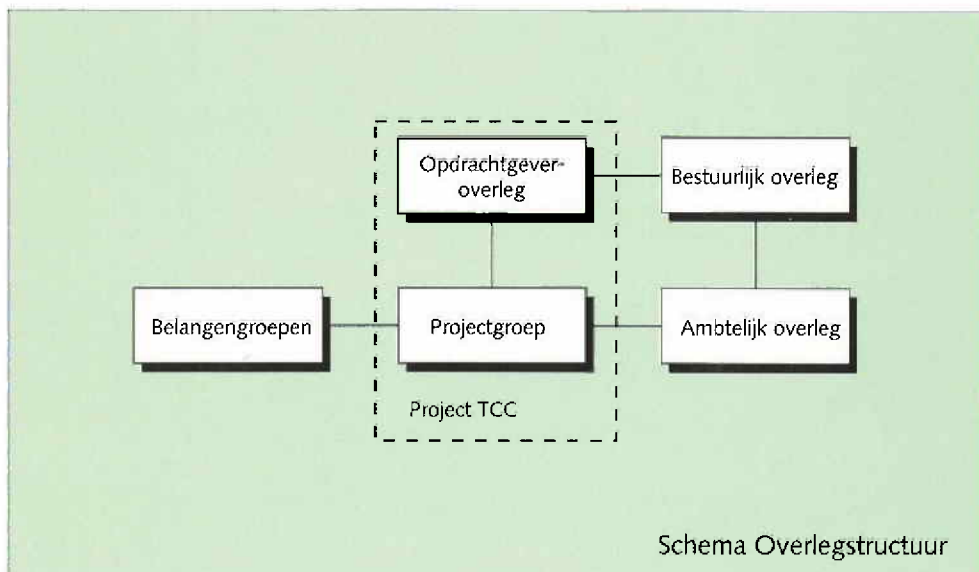
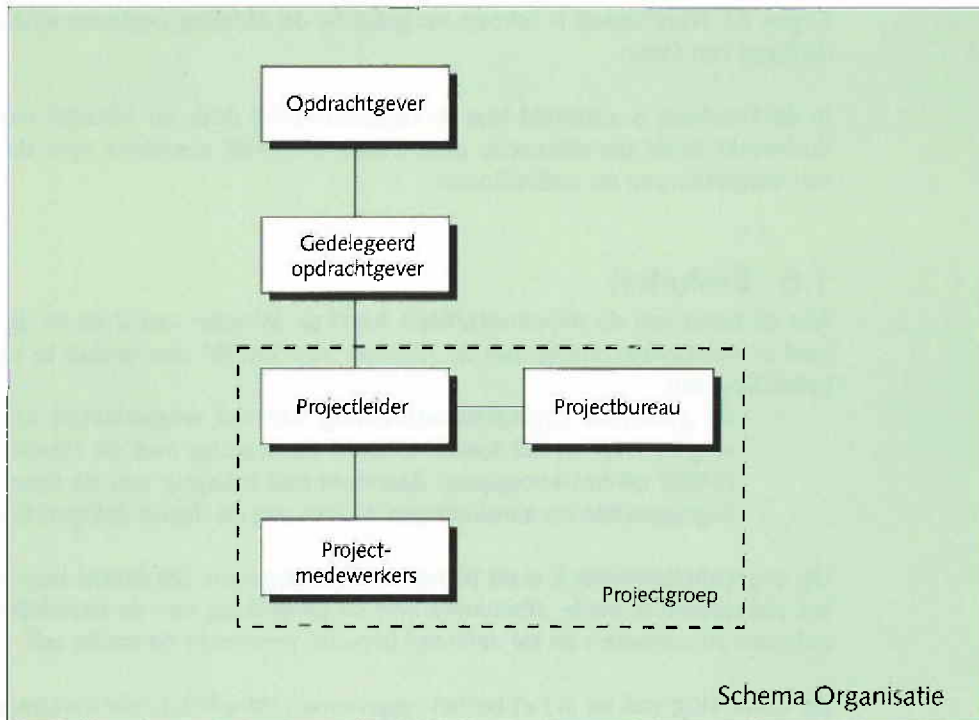
1.6 Besluiten

Aan de hand van de trajectnota/MER heeft de Minister van V en W de mogelijkheid in overeenstemming met de Minister van VROM een besluit te nemen met betrekking tot:

- de gewenste capaciteitsuitbreiding van het wegstelsel van de rijkswegen A10 en A8 tussen globaal de kruising met de Haarlemmerweg (S103) en het knooppunt Zaandam met inbegrip van de daarin gelegen knooppunten en aansluitingen en inclusief de daarin gelegen Coentunnel.

Op overzichtstekening B is dit plangebied aangegeven. De exacte begrenzing van het plangebied is mede afhankelijk van de uitwerking van de verschillende alternatieven en varianten en zal definitief bepaald worden in de studie zelf.

De uitwerking van de in het besluit opgenomen infrastructurele maatregelen vindt plaats door het Ministerie van V en W.



2. AANPAK TRAJECTSTUDIE

2.1 Werkwijze

De studie naar de benodigde capaciteitsuitbreiding van het wegensysteem van de rijkswegen A10 en A8 tussen globaal de kruising met de Haarlemmerweg (S103) en het knooppunt Zaandam, inclusief de daarin gelegen Coentunnel vindt plaats via een beleidsanalytische aanpak. Daartoe wordt op systematische wijze een aantal stappen doorlopen:

- het bepalen van het te verwachten verkeers- en vervoersaanbod in 2010
- het beschrijven van de taakstellingen voor het jaar 2010
- het analyseren van de problemen
- het omschrijven van mogelijke oplossingen (alternatieven en varianten). De mogelijke oplossingen zullen moeten passen in het beleid zoals dit is verwoord in relevante nationale beleidsplannen. Ook de regionale beleidsplannen spelen daarbij een belangrijke rol.
- het bepalen en vergelijken van de effecten van mogelijke oplossingen op de hoofdaspecten mobiliteit, bereikbaarheid, leefbaarheid en kosten.

De verschillende stappen zijn niet los van elkaar te zien. Er zal veelvuldig terugkoppeling naar één van de vorige stappen moeten plaatsvinden.

De initiatiefnemer stelt, uitgaande van de door het bevoegd gezag vastgestelde Richtlijnen, de trajectnota/MER op, waarbij bovenaangehaalde stappen worden gevolgd.

2.2 Organisatie en overleg

De trajectstudie wordt door een projectgroep uitgevoerd in opdracht van de hoofdingenieurdirecteur van Rijkswaterstaat directie Noord-Holland. De projectgroep zorgt voor ondersteuning van de projectleider en afstemming tussen de leden van de projectgroep. De projectgroep wordt bijgestaan door een projectbureau.

Overleg met belanghebbende partijen en instanties vindt plaats via bestuurlijk en ambtelijk overleg. In de Tracéwet zijn met betrekking tot overleg met betrokken bestuursorganen overigens ook artikelen met die strekking opgenomen. Daarnaast zal ook met belangengroeperingen overleg gepleegd worden.

Zie voor de organisatie en de overlegstructuur schema C.

2.3 Plan- en studiegebied

Bij het bepalen van de omvang van het gebied moet rekening worden gehouden met het feit dat de invloedssfeer van de verkeersinfrastructuur niet voor alle te beschouwen aspecten ten aanzien van de bereikbaarheid en de leefbaarheid even ver reikt. Dit betekent in feite dat voor ieder aspect een invloedsgebied zou moeten worden bepaald. Uit praktische overwegingen is gekozen voor een tweedeling van het gebied, aangevuld met gevoeligheidsanalyses:

het plangebied

Onder plangebied (of inpassingsgebied) wordt verstaan het gebied waarbinnen de voorgenomen activiteiten worden overwogen. Het plangebied beperkt zich dus tot het wegensysteem van de rijkswegen A10 en A8 tussen globaal de kruising met de Haarlemmerweg (S103) en het knooppunt Zaandam (A8/A7). Het gaat dus om het gebied, waarbinnen de beschouwde alternatieven en varianten worden geprojecteerd, waarover door het bevoegd gezag een besluit zal worden genomen.

het studiegebied

Dit studiegebied (of functioneel invloedsgebied) omvat de ruimere omgeving van de beschouwde wegtracés waar de effecten op de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de alternatieven en varianten meer dan marginaal zijn. De omvang van het studiegebied kan per aspect of functie variëren. Daarom wordt het studiegebied per aspect bepaald. Zie voor de diverse aspecten hoofdstuk 5.

Voor het verkeers- en vervoersaspect geldt als zodanig het gebied dat aan de noordzijde wordt begrensd door globaal de lijn Alkmaar/Heerhugowaard-Hoorn en aan de zuidzijde door de lijn Haarlem-aansluiting A4/N201(S21)-Amsterdam-Zuidoost. Ten zuiden van de aansluiting A4/N201 is nog slechts ca. 6% verkeer aanwezig dat ook de Coentunnel passeert. Binnen dat gebied ligt het merendeel van de woon- en werklokalities die relevant zijn voor de studie. Overigens worden de daarbuiten gelegen gebieden eveneens meegenomen in de verkeers- en vervoerberekeningen.

gevoeligheidsanalyses

Hierin wordt geschetst welke bovenregionale en regionale mobiliteitsontwikkelingen relevant zijn in relatie tot de maatregelen in het studiegebied. Indicatief zal worden aangegeven welke effecten die maatregelen hebben op de alternatieven en/of varianten. Het kan daarbij gaan om belangrijke nieuwe ontwikkelingen op het gebied van woon- en werklokalities, relevante wijzigingen in O.V.-netwerken cq.-dienstregelingen, te verwachten ontwikkelingen in het beleid e.d. Waar mogelijk zullen door middel van bandbreedtes de gevolgen worden aangegeven.

Bij de gevoeligheidsanalyses zal zoveel mogelijk gebruik gemaakt worden van de reeds verrichte onderzoeken in het kader van INVERNO en de Projectgroep Noordvleugel (die de modelmatige verkeers en vervoerstudies in Noord-Holland begeleidt).

In afbeelding A zijn het studiegebied voor het verkeers- en vervoersaspect en daarbinnen het plangebied nader weergegeven. Tevens zijn de gemeenten Amsterdam, Zaanstad en Oostzaan en de stadsdelen Noord en Bos en Lommer aangeduid.

2.4 Prognosemodel

Voor het opstellen van prognoses bestaan er meerdere modellen. Het Noordvleugelmodel is een rekenmodel dat het verkeers- en vervoergedrag in het noordelijk deel van de Randstad zo goed mogelijk weergeeft. Het wordt aan de noordzijde begrensd door globaal de lijn Alkmaar-Hoorn en aan de zuidzijde de provinciegrens. Op dit gebied aansluitende modellen zijn het Randstadmodel (Zuid-Holland) en het model Midden-Nederland (Utrecht). Het Noordvleugelmodel is een gezamenlijk model van Rijkswaterstaat (directie Noord-Holland en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer) en de provincie Noord-Holland. DHV Milieu en Infrastructuur BV treedt op als adviseur en modelbeheerder. Het Noordvleugelmodel wordt regelmatig geactualiseerd onder meer op basis van telgegevens.

Daarnaast bestaan er onder andere de volgende verkeersmodellen:

- het Genmod-model van de gemeente Amsterdam. Dit model is opgezet voor met name het stedelijk wegennet van Amsterdam maar in een latere fase vergroot voor een ruimer gebied ten behoeve van het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) voor het ROA.
- het Landelijk Model Systeem zoals gebruikt voor berekeningen die aan het SVV II ten grondslag liggen.

De regionale directies van Rijkswaterstaat hebben, tezamen met de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, voor het Noordvleugelmodel gekozen om de volgende redenen:

- het model is het meest toegesneden op het gewenste schaalniveau
- provinciegrensoverschrijdende projecten kunnen op een goede wijze op elkaar worden afgestemd
- deze projecten en de diverse projecten binnen het Noordvleugelgebied kunnen op dezelfde wijze op hun vervoerwaarde worden getoetst en vergeleken
- het Genmod-model heeft als planhorizon 2005, terwijl het Noordvleugelmodel is afgestemd op 2010, zijnde de planhorizon van het SVV II
- het LMS kan landelijk en regionaal modelberekeningen uitvoeren maar mist op het schaalniveau van trajectstudies de noodzakelijke nauwkeurigheid.

Het gebruik heeft verder nog de volgende voordelen:

- er is een goede samenspraak tussen de partners Rijkswaterstaat en de provincie
- het model is gebruikt voor het opstellen van INVERNO waaraan participanten uit de regio (o.a. provincie, vervoerregio's, O.V.-bedrijven) hebben meegewerkt
- het model is eveneens gebruikt door NS (Studie N.V. Nederlandse Spoorwegen, Coentunnelvariant INVERNO, Herverdelingsvariant Coentunnel, dd. 27 oktober 1993).

In de trajectstudie zal over de sociaal-economische vulling en de verkeers- en vervoernetwerken, incl. het relevante stedelijke wegennet, waar nodig en gewenst overleg worden gepleegd met betrokken overheden.

In de trajectnota/MER zal het Noordvleugelmodel nader worden toegelicht.



Door o.a. de openstelling van de Zeeburgeroeververbinding in 1990 is een aanzienlijke extra capaciteit beschikbaar gekomen

3. HUIDIGE SITUATIE, ONTWIKKELINGEN TOT 2010, BELEIDS-DOELSTELLINGEN, PROBLEEMSTELLING EN DOELSTELLING

3.1 Inleiding

De ontwikkelingen in het verleden hebben ertoe geleid dat er in de huidige situatie sprake is van een groot bereikbaarheidsprobleem in het plangebied. Ook de gevolgen van die ontwikkelingen voor het milieu en het landschap zijn daarbij vermeld. In paragraaf 3.2 is de huidige situatie nader beschreven, waarbij evenals in de paragrafen 3.3 en 3.4 een uitsplitsing is gehanteerd in de ruimtelijke structuur, het verkeer en vervoer en het milieu en landschap.

Belangrijk voor de probleemstelling zijn de toekomstige ontwikkelingen tot 2010 (in paragraaf 3.3) en de beleidsdoelstellingen voor datzelfde jaar (in paragraaf 3.4).

Confrontatie van de optredende situatie als gevolg van de ontwikkelingen met de gewenste situatie volgens de beleidsdoelstellingen leidt tot de probleemstelling. In paragraaf 3.5 vindt de probleemstelling plaats door de uitkomsten van berekeningen met het Noordvleugelmodel uit paragraaf 3.3.2 te vergelijken met de beleidsdoelstellingen uit paragraaf 3.4.2.

3.2 Huidige situatie

3.2.1 Ruimtelijke structuur

De Coentunnel en toeleidende wegen verbinden woon- en werkgebieden aan weerszijden van het Noordzeekanaal met elkaar. Aan de noordzijde ligt de nadruk thans op woongebieden, zoals Zaanstad, Alkmaar, Purmerend en Hoorn, en aan de zuidzijde op werkgebieden, bijvoorbeeld het Westelijk Havengebied, de Amsterdamse binnenstad en Schiphol. Dit komt uiteraard tot uitdrukking in de verkeers- en vervoerstromen. Door het groeikernenbeleid dat in de afgelopen decennia is gevoerd (Alkmaar, Purmerend, Hoorn) is dit patroon steeds versterkt. Mede hierdoor strekt de invloed zich ook over een groot gebied uit.

3.2.2 Verkeer en vervoer

Als gevolg van het in het verleden gevoerde beleid zijn ten noorden van het Noordzeekanaal/het IJ diverse groeikernen gerealiseerd. De ontwikkelingen van arbeidsplaatsen heeft daarmee geen gelijke tred gehouden. Als gevolg daarvan en de autonome groei is er een grote behoefte ontstaan aan mogelijkheden tot verplaatsing. Enerzijds woon-werkverkeer en anderzijds recreatief en sociaal verkeer. Door de openstelling van de Hemspoortunnel in 1983 en van het resterende deel van de Ringweg om Amsterdam inclusief de Zeeburgeroeververbinding in 1990 is een aanzienlijke extra capaciteit beschikbaar gekomen voor het collectieve en individuele vervoer resp. het O.V. en de auto. Ook de openstelling van de zuidelijke tak van de ringspoorbaan in 1993 resulteerde in extra capaciteit, met name voor de afwikkeling van het treinverkeer op Amsterdam CS.

Desondanks is er nog steeds sprake van congestievorming in zowel de ochtend- als de avondspits bij de Velsertunnel en de Coentunnel. Het weggebonden O.V. ondervindt daarvan hinder voor zover geen voorzieningen zijn getroffen om buiten de file om het kritieke punt met voorrang te bereiken. De congestie berokkent ook het zakelijk en vrachtverkeer economische schade.



De A8 doorkruist een zeer rijk weidevogelgebied met een waardevolle flora. Aan de westzijde staan in de directe omgeving van de A8 de hoogbouwflats van Zaandam

Aan extra uitbreidingen van de huidige oeverkruisende infrastructuur en aansluitende gedeelten wordt momenteel gewerkt. Genoemd kunnen worden het 6-sporig maken van het NS-traject Amsterdam CS-Zaanstraat-Amsterdam Sloterdijk en de aanleg van de A22 inclusief de Wijkertunnel. Beide projecten zullen over enkele jaren in gebruik worden genomen.

Naast het congestieprobleem is ook de verkeersveiligheid op de weginfrastructuur een steeds groter wordende bron van zorg. De ringweg om Amsterdam (uitgezonderd het noordelijk deel) en dan met name de aansluitingen van toe- en afritten op het onderliggende wegennet vertonen door de hoge intensiteiten een hoge ongevalsfrequentie, zowel relatief als absoluut. Mede debet daaraan is het hoge aandeel vrachtverkeer. Echter ook het onderliggende (lokale) wegennet heeft te maken met een deel door de filevorming op de ringweg veroorzaakt sluipverkeer en de gevolgen daarvan voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de wijken.

3.2.3 Milieu en landschap

Het wegverkeer is een belangrijke bron van milieuverontreiniging; 50% van de fotochemische luchtvervuiling, 20% van de verzuring en 15% van het broeikaseffect wordt veroorzaakt door het autoverkeer. Gezien de hoeveelheid verkeer is het waarschijnlijk dat in de omgeving van de rijkswegen in het studiegebied de grenswaarden voor stikstofdioxide en koolwaterstoffen worden overschreden. Dit wordt bevestigd door het provinciaal Milieubeleidsplan. Tevens zorgen de emissies van het verkeer voor verontreiniging van bermen en bermsloten. Uit het provinciaal Milieubeleidsplan blijkt dat in het plangebied sprake is van geluidhinder en van stankhinder. Langs de A8 bij Zaandam zijn reeds geluidschermen aangebracht. Uit dit rapport blijkt, dat de stankhinder vooral wordt veroorzaakt door bedrijfsmatige activiteiten in het Westelijk Havengebied.

De natuurwaarden in de onmiddellijke nabijheid van het plangebied zijn met name te vinden ten oosten van de A8, in het Oostzanerveld. Ondanks de bestaande versnippering en verstoring is dit een zeer rijk weidevogelgebied met een waardevolle flora. Naast de gehele polder Oostzaan maakt ook de smalle strook tussen A8 en de bebouwing van Zaandam deel uit van de provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

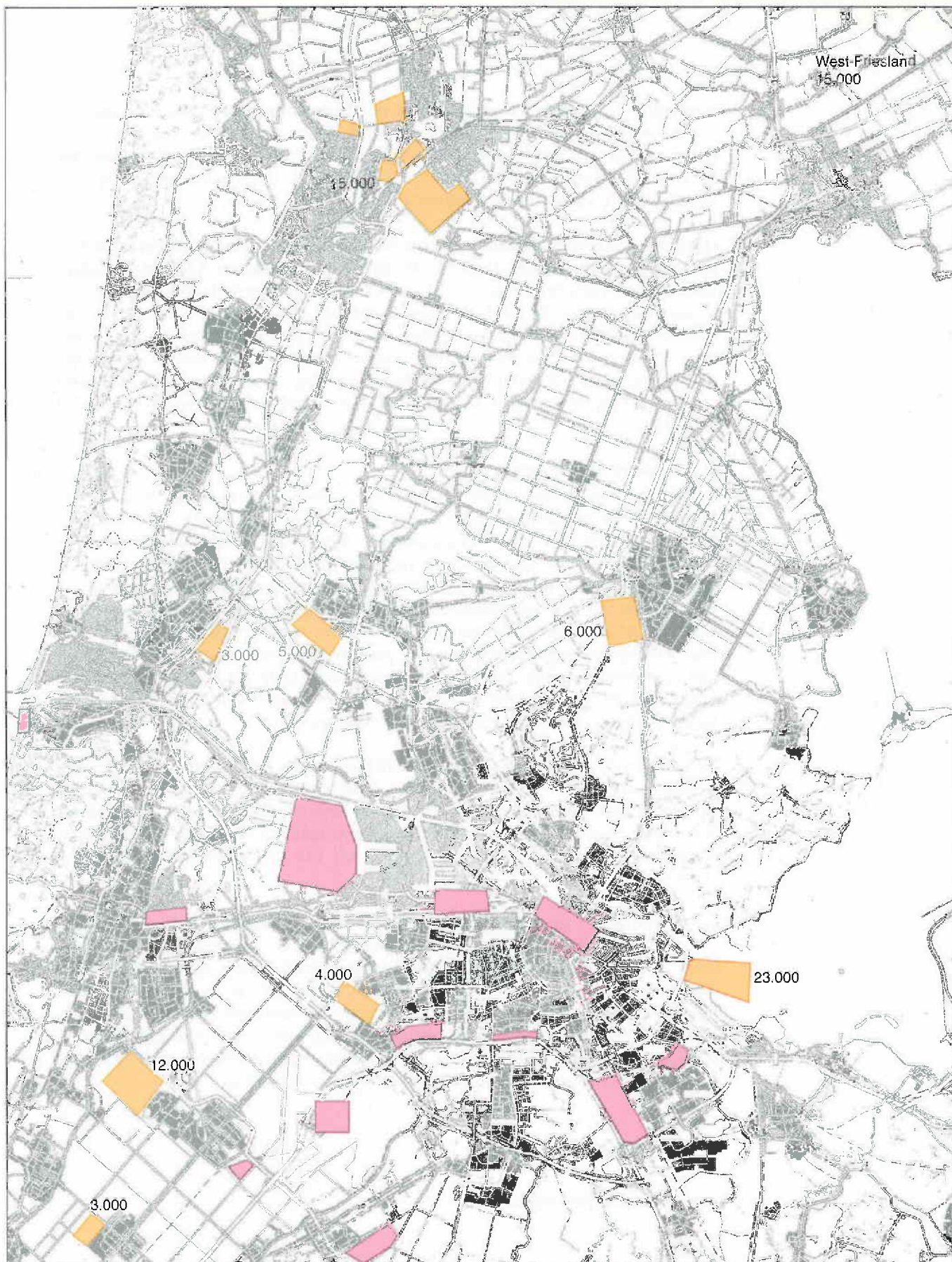
Het landschap in de directe omgeving van het plangebied is sterk verstedelijkt. Ten zuiden van de tunnel ligt de A10 ingesloten tussen de industrie van het Westelijk Havengebied. Ten westen van de A8 resteert tussen de hoogbouw van Zaandam en de weg nog een strook van zo'n 200 meter van de polder Oostzaan. Tussen de A8 en de lintbebouwing noordelijk van Oostzaan bevindt deze polder zich nog in gave staat. De oude veenweidevaarpolder is hier niet ontwaterd of ontsloten. Wel overheerst ook hier het verkeerslawaaï van de A8 en is de hoogbouw aan de westzijde een dominante factor in het landschap.

3.3 Ontwikkelingen

3.3.1 Ruimtelijke structuur

wonen

In de jaren tachtig werd het groeikernenbeleid langzaam verlaten, maar werden woningbouwtaakstellingen wel nog 'afgebouwd'. Met de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (1988) werd definitief gebroken met dat beleid. De compacte stad gedachte en het nabijheidsprincipe zijn sindsdien overheersend.



D

belangrijkste geprojecteerde grootschalige woon- en werkgebieden 1995-2010

Inmiddels doet zich wel de situatie voor dat in de (voormalige) groeikernen en in andere grotere gemeenten, zoals Zaanstad, de eigen woningbehoefte sterker is geworden. De reden daarvan is dat ook hier een sterke gezinsverdunding optreedt.

Om de omvang en plaats van de toekomstige woningbouwlokaties vast te leggen zijn en worden (met als uitgangspunt VINEX) verder afspraken gemaakt (zogenoemde uitvoeringsconvenanten) tussen de vervoerregio, de provincie en de rijksoverheid. Voor het ROA-gebied heeft de ondertekening van het convenant inmiddels plaatsgevonden.

werken

Conform de VINEX, het streekplan en de gemeentelijke ruimtelijke plannen zal de groei van de werkgelegenheid in de periode 1986-2010 zich concentreren in een beperkt aantal gebieden.

Kaart D geeft een inzicht in de belangrijkste geprojecteerde grootschalige woon- en werkgebieden in de periode 1995-2010.

3.3.2 Verkeer en vervoer

Door de groei van de bevolking en de economie zal in de toekomst een aanzienlijke stijging van de mobiliteitsbehoefte ontstaan. Zonder ingrijpen gericht op de beteugeling van de groei van de automobiliteit verwacht de regering landelijk een gemiddelde groei van ca. 70% in 2010³. Daarom zijn in het SVV II diverse maatregelen aangekondigd om die groei terug te brengen tot aanvaardbare proporties. In deel D is een nog geringere groei geaccepteerd dan in deel A, te weten 35% in plaats van 50%. Slechts door een nog geringere groei in de Randstad is deze landelijke doelstelling te behalen.

Desondanks zal er ook in deze omgeving nog sprake zijn van een zodanig grote toename van de mobiliteit, dat in ieder geval verdere capaciteitsvergroting van het O.V. noodzakelijk is. NS heeft daartoe 'Rail 21, sporen naar een nieuwe eeuw' opgesteld. Dit plan is integraal opgenomen in het SVV II. Een eerste deel van Rail 21, Prorail, is momenteel in uitvoering. De overige projecten hebben wel een algemene goedkeuring (op strategisch niveau) van de Minister van V en W en het Parlement maar op detailniveau (tactisch niveau) dienen per project nadere besluiten genomen te worden door de Minister.

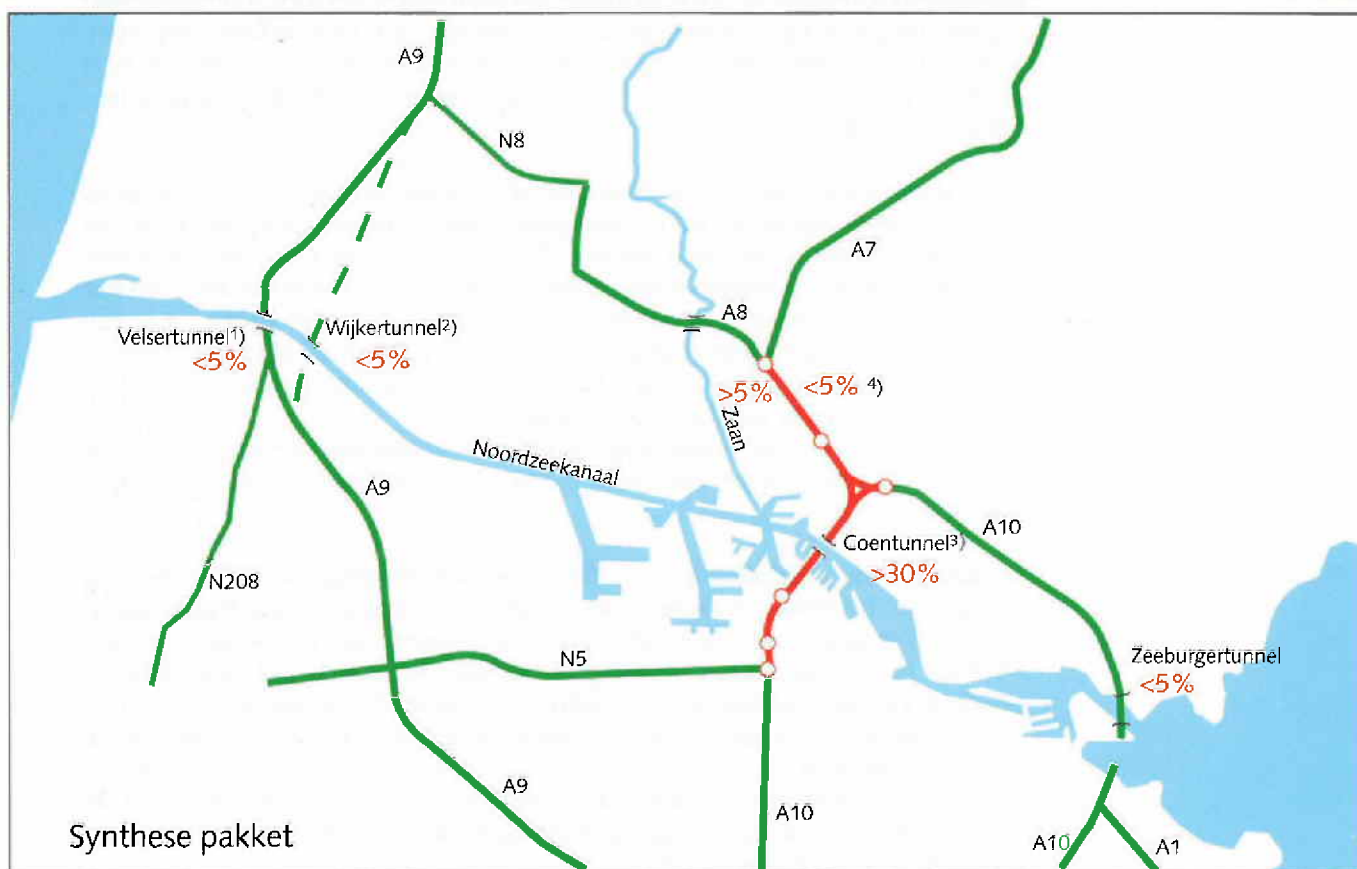
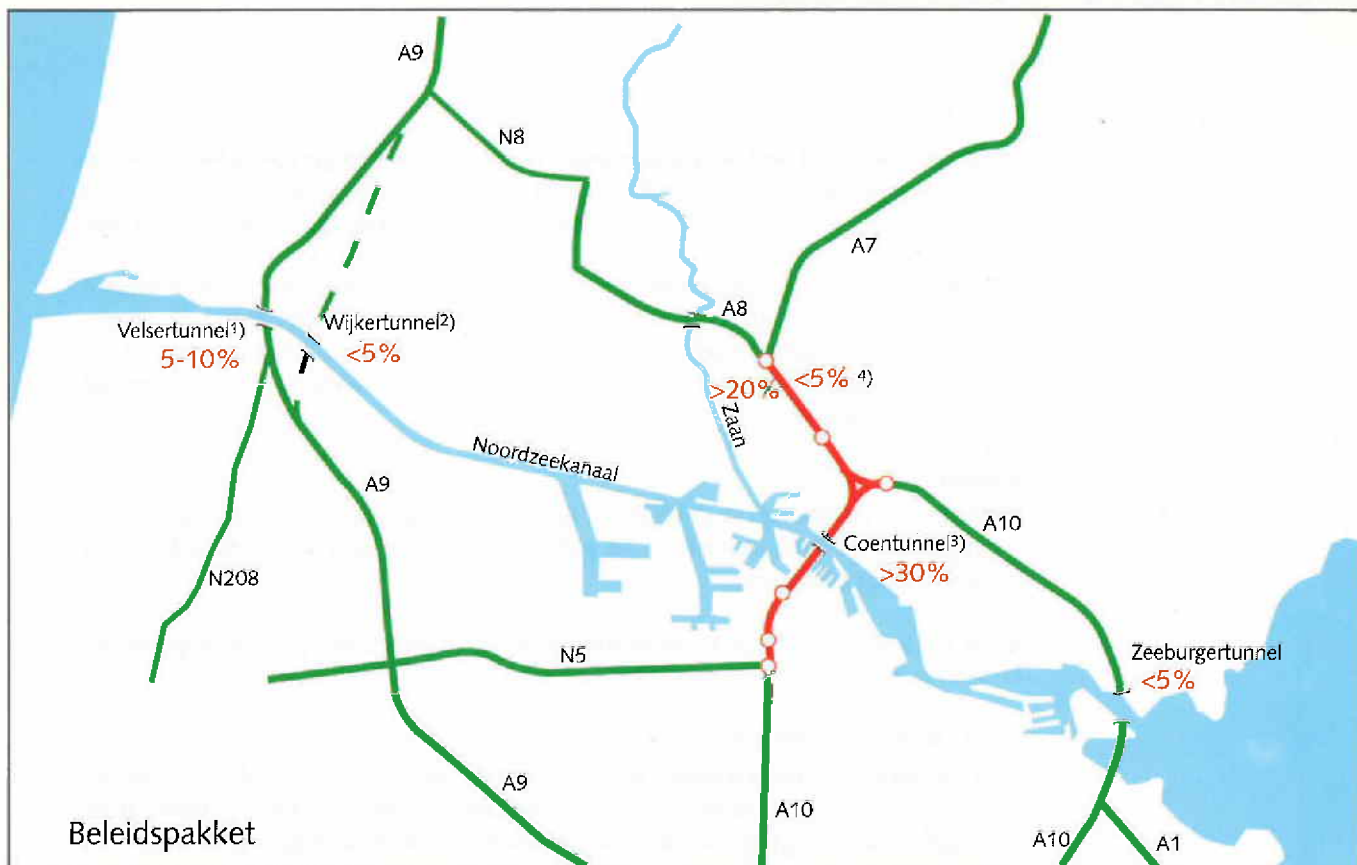
Door SAMOVE, een samenwerkingsverband van de openbaar vervoerbedrijven, is eveneens een plan opgesteld om te komen tot een grotere vervoerprestatie: 'OVx2'.

Omdat over de gedetailleerde sociaal-economische invulling van het model nog overleg met betrokken instanties moet plaatsvinden is voor de Startnotitie gekozen voor het gebruik van de resultaten van de berekeningen ten behoeve van INVERNO. In deze pakketten is overigens rekening gehouden met capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel. (INVERNO concludeert ook dat de uitbreiding noodzakelijk is.) De resultaten zijn vervolgens vergeleken met de capaciteit van de huidige Coentunnel.

Tijdens de trajectstudie Capaciteitsuitbreiding Coentunnel zal uiteraard voor de berekeningen met de op de alternatieven toegespitste wegensstelsels c.q. de capaciteiten daarvan worden gewerkt.

Van INVERNO zijn de resultaten van de berekeningen met een tweetal verschillende pakketten gebruikt, te weten het beleidspakket (zie voor de betekenis hiervan paragraaf 4.1.3) en het synthesespakket van INVERNO. De berekeningen zijn gemaakt met het Noordvleugelmodel. Op basis van de resultaten van de bereke-

3 SVV II, deel A, pagina 9



- 1) Gebaseerd op de huidige verdeling over het etmaal, door openstelling Wijkertunnel zal deze verdeling wijzigen. Aangenomen mag worden dat dan de filekans de 5%-norm niet zal overschrijden.
- 2) Gebaseerd op de huidige verdeling over het etmaal in de Velsertunnel.
- 3) Cijfers alternatieven beleids- en synthesepakket geconfronteerd met Coentunnel 2x2-strooks.
- 4) Op rijksweg 8 zijn op de oostelijke rijbaan 4 rijstroken en op de westelijke rijbaan 3 rijstroken beschikbaar.

— relevant hoofdwegenet
 — in studie
 <5% filekans

n.b. IJ-tunnel behoort niet tot het hoofdwegenet. Daarvoor is geen congestiekans bepaald.

E congestiekansen oeverkruisend verkeer bij uitvoering beleidspakket en synthesepakket gebaseerd op INVERNO

ningen en de verdeling van het verkeer over het etmaal zijn vervolgens de congestiekansen berekend.

In figuur E zijn deze congestiekansen voor de A8 en de oeverkruisingen in het hoofdwegennet weergegeven.

3.3.3 Milieu en landschap

Door beperking van de groei van het personenautoverkeer en schonere technieken wordt een daling van emissies voorzien. Met name door een sterke groei van het vrachtverkeer zijn de totale emissiereducties lager dan nagestreefd. Uit de berekeningen gemaakt ten behoeve van het RVVP-ROA blijkt dat de emissie van stikstofoxiden, koolwaterstoffen en kooldioxide ook in de toekomst een probleem vormt. Versnippering en verstoring zullen in het studiegebied gelijk blijven c.q. toenemen door de groei van het autoverkeer.

Grote veranderingen van natuur en landschap zijn in de polder Oostzaan, als bestaand relatienotagebied, bij uitvoering van het geplande natuur- en landschapsbeleid niet te verwachten.

3.4 Beleidsdoelstellingen

3.4.1 Ruimtelijke structuur

Als beleid zijn er zowel op rijks- als op provinciaal en regionaal niveau diverse doelstellingen vastgesteld. De belangrijkste hiervan in het kader van deze studie zijn:

- Zowel de provincie als het ROA streven naar een versterking van de lobbenstructuur van het stadsgewest Amsterdam.
- De stedelijke knooppunten en de mainports Schiphol en Rotterdam dienen onderling, alsmede met de belangrijkste buitenlandse centra door middel van achterlandverbindingen en hoofdtransportassen te zijn verbonden.
- De open ruimten tussen stedelijke gebieden dienen gevrijwaard te blijven van verdere verstedelijking. Deze gebieden zijn aangemerkt als bufferzones.
- Ten aanzien van werklokaties wordt het locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen (A-, B- en C-beleid) gevoerd. Dat houdt in dat knooppunten van hoogwaardig openbaar vervoer zo veel mogelijk benut worden voor werkgelegenheid met hoge aantallen werknemers per oppervlakte-eenheid (A-lokaties). Bedrijventerreinen met een goede ontsluiting op het hoofdwegennet dienen gereserveerd te worden voor productie en distributiebedrijven (C-lokaties). Terreinen met zowel een goede ontsluiting per O.V. als met de auto zijn bestemd voor kantoorhoudende activiteiten, die (bijna) geen 'baliefunctie' hebben (B-lokaties).

3.4.2 Verkeer en vervoer

Centraal in het Rijksbeleid staat de wens te komen tot een duurzame samenleving, waarbij de bereikbaarheid van belangrijke economische centra gewaarborgd wordt binnen de grenzen die gesteld worden voor het leefbaarheidsaspect. Die bereikbaarheid is een directe afgeleide van verkeer en vervoer en kan als zodanig een probleem vormen. Het SVV II kent daarvoor een tweetal oplossingsstrategieën namelijk 'verbeteren alternatieven' en 'selectieve bereikbaarheid'. Deze strategieën leiden tot een aantal sporen. Enkele daarvan zijn meer algemene sporen. Daaronder vallen onder meer een betere ruimtelijke ordening, parkeerbeleid, herinrichting stedelijke gebieden, prijsbeleid, bevorderen carpoolen en trans-feria.

Andere leiden tot concrete criteria. Het gaat daarbij om criteria die een toetsing (direct of indirect) mogelijk maken. Voorbeelden daarvan zijn:

- collectief vervoer: "Er is een samenhangend stelsel van vervoersvoorzieningen dat in 2010 in staat is op de belangrijkste corridors in de spitsuren 50 tot 100% meer reizigers te vervoeren dan in 1986." Getoetst moet worden of de capaciteit voldoende is om aan de vervoersvraag te voldoen.
- Vf-factor maximaal 1,5 voor woon-werkverkeer per openbaar vervoer naar de grote centra van werkgelegenheid (reistijd ten opzichte van de reistijd per auto).
- totale reistijd per openbaar vervoer beneden de 45 minuten tussen woon- en werkgebieden binnen de grootste stadsgewesten.
- wegennet: congestiekans 5% op hoofdtransportassen en het overige deel van het hoofdwegennet hetgeen inhoudt dat niet meer dan 5% van het verkeer met congestie geconfronteerd mag worden.

De eerstgenoemde criteria bepalen in hoge mate de mogelijkheden tot substitutie voor de huidige (en toekomstige) automobilist. Het laatste criterium is vooral van belang voor het openbaar vervoer over de weg en het economisch belangrijke verkeer dat eveneens van dat wegennet gebruik maakt.

De criteria maken toetsingen voor het studiegebied mogelijk.

Het SVV II heeft voor de verkeersveiligheid als hoofddoelstelling het realiseren van een duurzaam veilig verkeerssysteem. Vertaald naar taakstellingen betekent dat:

- bundeling van verkeer op hoofdwegen
- afname aantal verkeersdoden met 50%.
- afname aantal gewonden met 40%.

Ook voor het aspect verkeersveiligheid zullen in de studie meetbare toetsingscriteria worden gehanteerd dan wel de alternatieven en varianten onderling worden vergeleken.

Inmiddels heeft voor de Noordvleugel van de Randstad een regionale vertaling van het SVV-beleid plaatsgevonden in INVERNO. Uitgangspunt is dat de Noordvleugel een evenredige bijdrage moet leveren aan de landelijke streefwaarde voor de reductie van de groei van het aantal autokilometers.

De kern van het INVERNO-beleid is een samenhangend pakket stringente mobiliteitsgeleidende maatregelen, het sterk verbeteren van het O.V.-systeem en het optimaal benutten van het wegennet, met waar nodig uitbreiding van de capaciteit.

Er wordt naar gestreefd INVERNO het referentiekader te laten worden van de, in vervoerregionaal verband op te stellen c.q. opgestelde, regionale verkeers en vervoerplannen (RVVP) en van de corridorstudies, trajectstudies en dergelijke. In deze studie zal om de vergelijkbaarheid te vergroten ook INVERNO worden betrokken.

3.4.3 Milieu en landschap

Het SVV geeft de beleidsdoelstellingen inzake de effecten van verkeer en vervoer op milieu en landschap overeenkomstig NMP(+) en Natuurbeleidsplan (NBP). De belangrijkste doelstelling is beperking van de groei van het autoverkeer. Daarmee wordt behalve de bereikbaarheid ook de leefbaarheid gediend. Voor milieu en landschap zijn in het SVV II de volgende streefbeelden geconcretiseerd:

- de door het autoverkeer uitgestoten hoeveelheid NOx en koolwaterstoffen is in 2010 75% lager dan in 1986;

- de uitstoot van CO₂ door het autoverkeer zal in 2010 10% lager zijn dan in 1986 en al voor 2010 zal getracht worden een reductie richting 20% in te zetten;
- het totale oppervlak met een geluidbelasting van meer dan 50 dB(A) zal ten opzichte van 1986 niet toenemen;
- op korte termijn is verdere versnippering van natuur en landschap voorkomen, op langere termijn is de versnippering teruggedrongen.

De beleidsdoelstellingen uit de Derde Nota Waterhuishouding zullen gebruikt worden voor het toetsen van de effecten op waterkwaliteit en kwantiteit.

Het Structuurschema Groene Ruimte (deel 3, kabinetsstandpunt) doet de volgende relevante beleidsuitspraken:

- voor delen van de Ecologische Hoofdstructuur geldt een basisbescherming. Aantasting van deze gebieden is slechts mogelijk indien aangetoond wordt, dat er sprake is van zwaar wegend maatschappelijk belang waarin redelijkerwijs niet elders of op een andere wijze tegemoet kan worden gekomen.
- het compensatiebeginsel: indien gebieden met de functie natuur, bos of recreatie aanwijsbare schade ondervinden van een ruimtelijke ingreep en indien mitigerende maatregelen onvoldoende zijn, zullen tevens compenserende maatregelen worden getroffen.

3.5 Probleemstelling

Binnen het plangebied is ook al in de huidige situatie sprake van congestievorming. Relevant is echter te weten hoe de situatie in 2010 zal zijn. De prognoseberekeringen uit paragraaf 3.3.2 zijn vertaald in congestiekansen voor het wegverkeer op het hoofdwegennet. In figuur E zijn de congestiekansen aangegeven. De huidige hoofdinfrastructuur in het plangebied biedt aanzienlijk minder verkeers- en vervoerscapaciteit dan er in 2010 vraag naar is. Dit leidt binnen het SVV-II-beleid tot niet-acceptabele vertragingen zowel voor het weggebonden O.V. als het overige wegverkeer en heeft uitstraling op het stedelijk wegennet. De congestie heeft negatieve effecten in economische zin en op de leefbaarheid.

Het bedrijfsleven ten noorden van het Noordzeekanaal en (in geringere mate ook) het Westelijk Havengebied zijn sterk afhankelijk van een goede bereikbaarheid. Het O.V. wordt geconfronteerd met een slechte doorstroming op de rijkswegen 10 en 8 met alle bedrijfsmatige gevolgen vandie, inclusief de lijnvoering. De grote hoeveelheid verkeer in het plangebied heeft negatieve invloed op de leefbaarheid. Het betreft zowel natuur, milieu als verkeersveiligheid.

3.6 Doelstelling

De trajectstudie moet oplossingen aandragen voor de bereikbaarheidsproblemen in het plangebied. Daarnaast zullen ook oplossingen moeten worden aangedragen voor de leefbaarheidsproblemen voor zover veroorzaakt door het wegverkeer.

4. ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

4.1 Inleiding

4.1.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de te onderzoeken alternatieven en varianten aan de orde gesteld die een mogelijke oplossing zouden kunnen vormen voor de gesignaleerde problemen. Een alternatief is een hoofdkeuzemogelijkheid; een variant is binnen een alternatief een subkeuzemogelijkheid.

De oplossingsrichtingen zijn gericht op het in hoofdstuk 3 gedefinieerde probleem. Zoals in dat hoofdstuk eveneens is genoemd, vormt het bestaan van verschillende belangen de aanleiding om ook verschillende alternatieven en varianten te onderzoeken.

In de trajectnota/MER zullen de hierna te noemen alternatieven en varianten worden uitgewerkt tot het voor de beoordeling benodigde detailniveau.

Vervolgens worden de alternatieven en varianten beoordeeld op hun probleemoplossend vermogen en op de gevolgen voor de ruimtelijke en economische structuur, het verkeer en vervoer en het milieu en landschap en de verkeersveiligheid. Tevens zal voor één of enkele alternatieven of varianten worden aangegeven hoe nadelige gevolgen voor milieu en landschap kunnen worden voorkomen dan wel kunnen worden beperkt.

Alternatieven en varianten, waarvan in de trajectstudie na verkeerskundige analyse vaststaat dat ze het probleem niet in voldoende mate oplossen, zullen niet verder worden uitgewerkt. Uitzondering hierop vormt het Nul-alternatief.

4.1.2 Uitgangspunten

Om meer inzicht te krijgen in de toekomstige problemen en de mate waarin de alternatieven en varianten bijdragen aan de oplossing daarvan is het noodzakelijk om te bezien, hoe de toekomstige situatie is zonder dat voor het wegverkeer probleemoplossende maatregelen (voor zover nog niet in gang gezet) worden getroffen. Als prognosejaar wordt daarvoor het jaar 2010 genomen, de tijdshorizon van het SVV II en het Nationaal Milieubeleidsplan Plus (NMP(+)). De volgende uitgangspunten zullen worden gehanteerd.

- Ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) voorziene substantiële uitbreiding van de woningvoorraad in de Noordvleugel van de Randstad wordt gerealiseerd. Mede aan de hand van in voorbereiding zijnde afspraken over VINEX-locaties (de zogenaamde uitvoeringsconvenanten VINEX-bouwlocaties) zullen in de trajectnota/MER de locaties en het aantal te bouwen woningen nader worden gepreciseerd.
- Ten aanzien van het milieubeleid wordt uitgegaan van de maatregelen die zijn geformuleerd in het NMP(+). Afhankelijk van de voortgang van de besluitvorming over het Nationaal Milieubeleidsplan 2 (NMP 2) zal in de studie daarmee rekening gehouden worden.

- Voor het verkeer en vervoer wordt uitgegaan van het SVV II, dat mede gericht is op een beperking van de landelijke groei van de personen-automobiliteit tussen 1986 en 2010⁴. Deze automobiliteit zal bij ongewijzigd beleid ten opzichte van 1986 in Nederland met 70% toenemen tot het jaar 2010. In het SVV II worden maatregelen genoemd om deze groei landelijk te beperken tot 35%. Dit betreft een landelijke doelstelling, die regionaal leidt tot een gedifferentieerde taakstelling. In de verstedelijkte gebieden in de Randstad wordt een grotere effectiviteit van het beleid verwacht dan in de minder sterk verstedelijkte en plattelandsgebieden. In INVERNO wordt dit nader uitgewerkt.
- Voor het openbaar vervoer wordt uitgegaan van de infrastructurele projecten uit Rail 21 en van verdere uitbreidingen van het stads en streekvervoer.
- Voor het goederenvervoer wordt eveneens een invulling gegeven aan de doelstellingen voor de diverse vervoerwijzen zoals geformuleerd in het SVV II. Deze doelstellingen zijn samen te vatten in:
 - handhaven van de positie van Nederland als distributieland;
 - verbeter economische centra voor goederenvervoer en zakelijk personenvervoer;
 - verbeteren van de leefbaarheid.
- Voor wat betreft de economische ontwikkeling en het daarmee samenhangend mobiliteitsaanbod wordt uitgegaan van het middenscenario van het CPB dan wel bijgestelde gegevens zodra deze beschikbaar zijn.
- Ten aanzien van de toekomstige weginfrastructuur worden wegenprojecten die al in uitvoering zijn genomen of waarvan het tracé reeds definitief is vastgesteld, geacht in 2010 te zijn gerealiseerd.
- Met betrekking tot de ontwikkelingen van de luchthaven Schiphol is in december 1993 deel 1 van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Schiphol en omgeving gepubliceerd. De regering geeft daarin het beleidsvoornemen weer met betrekking tot de ontwikkelingen van de luchthaven tot 2015. Deze ontwikkelingen leiden ook tot extra verkeer over land (openbaar vervoer en autoverkeer).
- Voor de regionale ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer zal zoveel mogelijk aansluiting gezocht worden bij het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan ROA (RVVP-ROA).

4.1.3 Vertaling in pakketten

Beleidspakket

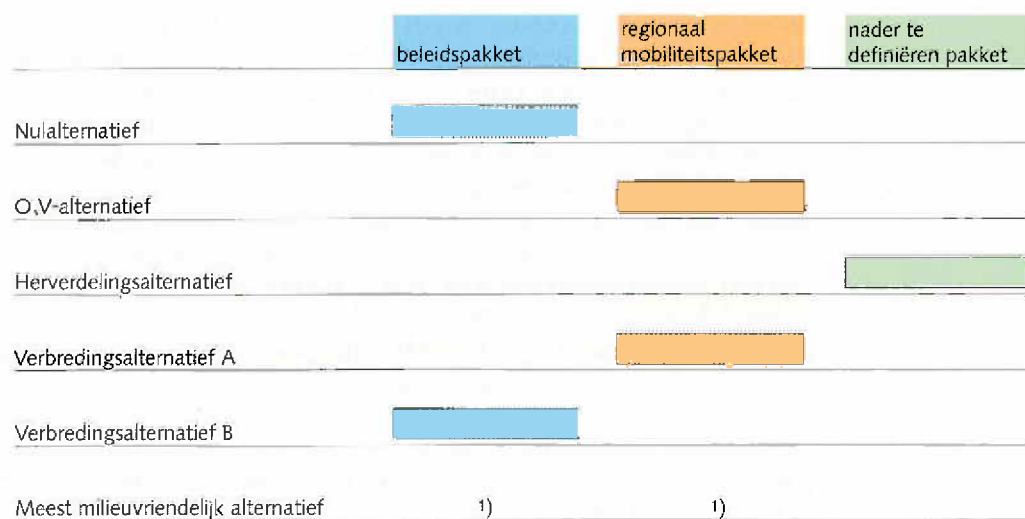
De diverse maatregelen uit het SVV II kunnen worden vertaald in een pakket ten behoeve van de benodigde verkeers en vervoerprognoses. Het SVV II gaat voor de beperking van de groei uit van onder andere bevordering van het O.V., ontmoediging van het autogebruik door prijsbeleid en invoering van een stringent parkeerbeleid. Voor de Noordvleugel is dit pakket 'vertaald' in het zgn. beleidspakket en doorgerekend met het Noordvleugelmodel.

4 SVV II, deel D: tekst pagina 114

... met het basispakket (namelijk het verbeteren in het openbaar vervoer, parkeren, carpoolen, fietsvoorzieningen, bedrijfsgerichte aanpak, gedragsbeïnvloeding en prijsbeleid bestaande uit een beperkte accijnsverhoging, spits toeslag en tol op een ring rond de randstad) komen we niet verder dan een reductie van de groei tot 50%.

Een vergaande beperking van de groei van de automobilist tot 35 % in 2010 is alleen haalbaar als de zojuist genoemde maatregelen meer succes blijken te hebben dan nu mag worden aangenomen danwel het prijsbeleid scherper worden aangezet.

In ieder geval zullen de variabele autokosten aanzienlijk verder omhoog moeten gaan....



- 1) MMA 1 wordt eerst in de trajectstudie nader bepaald, inclusief het daarbij behorende pakket. Voor MMA 2 wordt een aantal milieudoelstellingen als taakstellend verondersteld. Daaruit afgeleid worden de daarbij acceptabele verkeers- en vervoerstromen.

Regionaal mobiliteitspakket

Daarnaast wordt een pakket uitgewerkt waarvoor regionale mobiliteitstaakstellingen de uitgangspunten vormen. Dit pakket vormt het regionaal mobiliteitspakket. Het pakket met onder andere extra openbaar vervoer en zwaardere push- en pullmaatregelen dient de groei in het Noordvleugelgebied verder te beperken (mede in het licht van de NMP(+)-doelstellingen).

Dit pakket zal sterk lijken op het synthesespakket van INVERNO. De kern van het INVERNO-beleid is een samenhangend pakket- stringenter mobiliteitsgeleidende maatregelen, het sterk verbeteren van het O.V.-systeem en het optimaal benutten van het wegennet, waar nodig met uitbreiding van de capaciteit.

4.1.4 Doelgroepvoorzieningen

In de studie zal aandacht geschonken worden aan de toepassing van doelgroepvoorzieningen. De resultaten moeten inzicht geven in de mogelijkheden daartoe in en/of in de nabijheid van de Coentunnel. Het doelgroepenbeleid wordt in het SVV II vermeld⁵.

Daarnaast is er ook aanleiding op basis van het volgende:

- INVERNO noemt zowel in het algemeen als ook meer specifiek voor de Coentunnel nadrukkelijk het gebruik van doelgroepstroken als oplossingsmogelijkheid voor de uitbreiding van de capaciteit voor wegverkeer.
- Het ontwerp Regionaal Verkeers en Vervoerplan (RVVP) van het ROA gaat nog verder in de voorstellen met betrekking tot doelgroepstroken/wisselstroken.

In een gezamenlijke studie van het ROA en Rijkswaterstaat directie Noord-Holland wordt onderzoek verricht naar de kwantitatieve aanwezigheid van verschillende doelgroepen in het verkeer. De resultaten van deze studie zullen de basis vormen voor de verdere uitwerking van mogelijke toepassingen van doelgroepvoorzieningen.

Varianten met doelgroepstroken worden opgenomen bij de verbredingsalternatieven A en B, die in de trajectnota/MER zullen worden onderzocht. Deze alternatieven worden in de paragrafen 4.2.4 en 4.2.5 nader aangeduid.

4.1.5 Huidige situatie

Het moet ten behoeve van de besluitvorming mogelijk zijn de effecten van de alternatieven in de toekomstige situatie onderling te vergelijken. Voor de toetsing van de alternatieven aan beleidsdoelstellingen moet veelal een vergelijking worden gemaakt met de situatie van 1986 (referentiejaar ten aanzien van de beleidsdoelstellingen van het SVV II), waarvoor specifieke gegevens uit dat jaar nodig zijn. Daarnaast zal echter ook de actuele situatie worden beschreven, gelet op het aantal jaren dat inmiddels is verstreken.

4.2 In beschouwing te nemen alternatieven

In figuur F zijn de in beschouwing te nemen alternatieven en de bijbehorende maatregelenpakketten schematisch aangegeven.

Bij enkele alternatieven zal globaal worden onderzocht hoe mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen (o.a. prijsmechanismen), uitbreiding O.V. en indien van toepassing uitbreiding wegcapaciteit op elkaar inwerken gezien in de tijd.

⁵ SVV II, deel D: tekst pagina 54

„ We zullen er alles aan moeten doen het economisch belangrijke verkeer gaande te houden. In het licht van het beperkte budget zal in congestiegebieden een doelgroepenbenadering worden toegepast „

4.2.1 Nul-alternatief

Dit alternatief geeft een beschrijving van de nulsituatie die in het prognosejaar (2010) ontstaat, gebaseerd op de in paragraaf 4.1.2 geformuleerde uitgangspunten. Het alternatief geldt als primair referentiekader voor de overige alternatieven. Uitgegaan wordt van het beleidspakket, inclusief het daarin opgenomen O.V. Voor de weginfrastructuur wordt aangehouden de nu aanwezige infrastructuur aangevuld met die infrastructuur waarover inmiddels al definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden (o.a. A22/Wijkertunnel).

Voor de Westrandweg heeft de Minister op 8 maart 1991 een besluit tot aanleg genomen, waarbij echter een koppeling is gelegd met de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel. Verkeerskundig gezien is er ook een duidelijke koppeling aanwezig. Aangezien over de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel nog geen besluit is genomen wordt de Westrandweg niet meegenomen in het Nul-alternatief.

Het uitwerken van een alternatief waarbij wel sprake is van de aanleg van de Westrandweg, maar geen capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel, geeft weliswaar inzicht in de functie van de Westrandweg, maar geen duidelijkheid ten aanzien van de noodzaak tot capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel. Een dergelijk alternatief behoort dan ook niet thuis in deze studie. Dit hoeft overigens niet te betekenen dat bij een besluit om de capaciteit niet uit te breiden ook de Westrandweg niet zal worden gerealiseerd. In dat geval zal voor de Westrandweg op basis van een nieuwe studie een nieuw besluit moeten worden genomen.

Het besluit van de Minister van V en W over het Hoofdwegennet Regio Schiphol (inmiddels Lijndenhoek genoemd) is eveneens voorwaardelijk. De uitbreiding van de capaciteit van het wegensysteem nabij de Coentunnel was uitgangspunt voor de resultaten van die studie. Met behulp van het eerder genoemde Noordvleugelmodel zijn verkeersberekeningen uitgevoerd voor het jaar 2010 welke aantonen dat de verkeers- en vervoerrelatie tussen Lijndenhoek en de Coentunnel marginaal is. Dit in tegenstelling tot de verkeers- en vervoerrelatie tussen de Westrandweg en de Coentunnel. Verkeer door de Coentunnel is slechts voor een gering deel terug te vinden op het wegensysteem Lijndenhoek. Wijzigingen in de grootte van de verkeersstromen door de Coentunnel hebben daarom geen wezenlijke invloed op de intensiteiten bij Lijndenhoek. De relatief grote afstand van Lijndenhoek tot het plangebied is daarvan de oorzaak.

Uit de verkeersberekeningen is eveneens gebleken dat het huidige hoofdwegensysteem in de regio Schiphol qua capaciteit tekort schiet als gevolg van de economische groei in het algemeen en de functie van Schiphol als mainport. De wijze waarop de aldaar benodigde capaciteitsvergroting wordt uitgevoerd (tracé en dwarsprofiel) beïnvloedt de trajectstudie Capaciteitsuitbreiding Coentunnel niet. Op basis van dit onderzoek kan worden geconcludeerd dat het in capaciteit uitgebreide wegensysteem Lijndenhoek verondersteld kan worden als zijnde aanwezig, hetgeen leidt tot een overzichtelijk aantal alternatieven. (Overigens is hiermee niet het besluit van de Minister omtrent Lijndenhoek herroepen of gewijzigd.)

4.2.2 O.V.-alternatief

In dit alternatief wordt uitgegaan van het regionaal mobiliteitspakket. Een O.V.-alternatief gebaseerd op het beleidspakket zal gezien de resultaten van de in paragraaf 1.1 genoemde berekeningen ten behoeve van INVERNO zeker geen oplossing bieden voor het probleem en wordt om die reden niet verder uitgewerkt. Voor de weginfrastructuur wordt aangehouden de infrastructuur conform het Nul-alternatief. Voor het O.V. betekent dit alternatief een extra uitbreiding van het geplande netwerk ten opzichte van het Nul-alternatief. Het kan bij dit alternatief wel noodzakelijk zijn extra voorzieningen aan de weginfrastructuur te treffen ten behoeve van het weggebonden O.V. Op basis van dit alternatief kan de

invloed van het regionaal mobiliteitspakket worden bepaald. Daaruit kan geconcludeerd worden of extra O.V. gecombineerd met onder andere extra push- en pullmaatregelen de aanleg van extra weginfrastructuur kan voorkomen.

Als gevoeligheidsanalyse zal worden onderzocht de invloed van mogelijke nog meer uitbreidingen en verbeteringen ten opzichte van het O.V.-netwerk en verdere optimalisatie van dienstregelingen uit dit alternatief. Daarnaast zal eveneens in hoofdlijnen onderzocht worden welke extra lijnen en optimalisatie van dienstregelingen in het licht van de nieuwe bedrijfseconomische en bestuurlijke positie van de O.V.-bedrijven in exploitatieve zin rendabel zijn. Dit kan van invloed zijn op het al dan niet inzetten van een deel van de geplande O.V.-uitbreidingen. De invloed van een aldus beperkte uitbreiding zal zo in beeld gebracht worden.

4.2.3 Herverdelingsalternatief

In het herverdelingsalternatief zal worden onderzocht welke maatregelen noodzakelijk zijn om door substitutie en vervolgens herverdeling van het resterende verkeer over andere routes een vergroting van de huidige capaciteit te voorkomen. Een aanzet daarvoor is gedaan door de studie die DHV in opdracht van de NS in 1993 heeft verricht (Studie N.V. Nederlandse Spoorwegen, Coentunnelvariant INVERNO, Herverdelingsvariant Coentunnel, dd. 27 oktober 1993). Nagegaan zal worden of bijstellingen in flankerend beleid en netwerken kunnen leiden tot het in voldoende mate oplossen van het probleem.

4.2.4 Uitbreidingsalternatief A

Als verdergaand alternatief wordt het uitbreidingsalternatief A uitgewerkt op basis van het regionaal mobiliteitspakket. De Westrandweg wordt hier als aanwezig verondersteld conform het besluit van de Minister van 8 maart 1991.

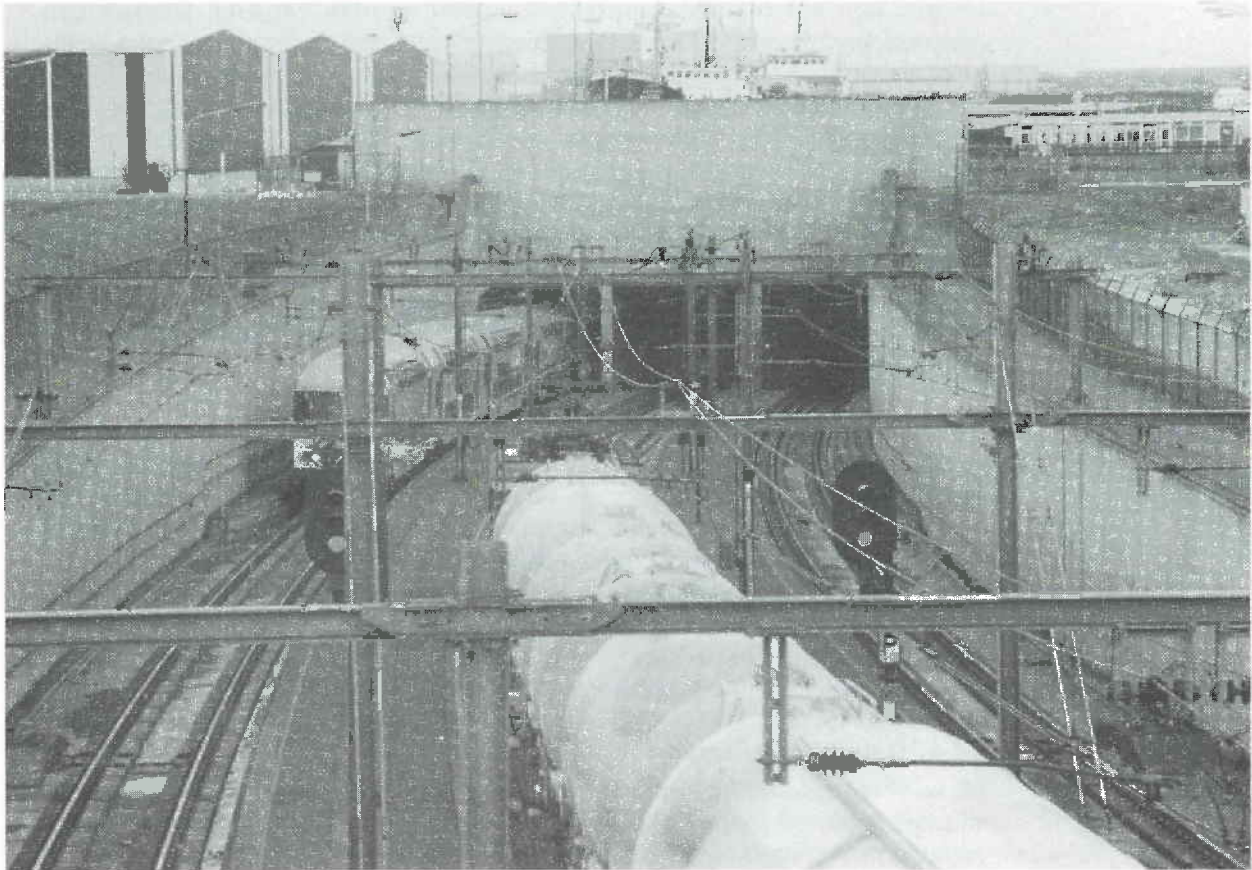
Naast de uitbreiding van het O.V. zoals opgenomen in het O.V.-alternatief wordt nu ook uitbreiding van de wegcapaciteit meegenomen. Deze uitbreiding moet gerealiseerd worden door verbredingen van de rijkswegen A10 en A8 en uitbreiding van de tunnel door de bouw van nieuwe tunnelbuizen. Toedeling van de totale weginfrastructuur aan categorieën dient nader onderzocht te worden in één of meer van de volgende varianten:

- toedeling aan alle verkeer
- toedeling aan doelgroepen
- toepassing van wisselstroken
- een combinatie van bovenstaande mogelijkheden.

Daarnaast kan ook de vormgeving nog leiden tot varianten.

4.2.5 Uitbreidingsalternatief B

Bij dit uitbreidingsalternatief wordt evenals bij uitbreidingsalternatief A uitgegaan van uitbreiding van de wegcapaciteit maar dan gebaseerd op het beleidspakket. De Westrandweg wordt bij dit uitbreidingsalternatief eveneens als aanwezig verondersteld. Voor het O.V. geldt het pakket zoals opgenomen in het Nul-alternatief. De noodzakelijke wegverbredingen zullen naar verwachting groter zijn dan bij uitbreidingsalternatief A. Ook bij dit uitbreidingsalternatief geldt, dat de toedeling van de totale weginfrastructuur aan categorieën en de vormgeving nader onderzocht dienen te worden in varianten. Zie hiervoor uitbreidingsalternatief A.



Hemspoortunnel.

Een nieuwe verbinding via een Hema-autotunnel in de nabijheid van de Hemspoortunnel komt niet voor in het SVV II

4.2.6 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

In de methodiek van de Wet Milieubeheer en het Besluit Milieu-effectrapportage vormt het MMA een essentieel onderdeel voor het verkrijgen van een duidelijk beeld van de milieugevolgen van de alternatieven. Het MMA moet vooral inzicht geven in de wijze waarop de negatieve gevolgen voor het milieu kunnen worden beperkt of zelfs voorkomen.

Op voorhand is niet aan te geven hoe dit MMA er uit zal zien.

In de hiervoor genoemde alternatieven en varianten worden de wettelijk voorgeschreven en de overige gebruikelijke maatregelen opgenomen om de nadelige effecten te voorkomen of te beperken. Per alternatief of variant wordt vervolgens aangegeven welke milieu-effecten in welke mate zullen optreden.

Het eerste MMA vormt de combinatie van één of meer alternatieven of varianten, aangevuld met mitigerende (verzachtende) en compenserende maatregelen, die vanuit milieu-oogpunt het meest gunstig is en tevens het bereikbaarheidsprobleem oplost. Deze combinatie moet op milieu-aspecten beter scoren dan één van de bovenbeschreven alternatieven en varianten. Dit alternatief kan pas worden gedefinieerd nadat duidelijk is welke nadelige milieu-effecten de alternatieven en varianten uit de paragrafen 4.2.2 t/m 4.2.5 kunnen veroorzaken en op welke milieu-aspecten winst kan worden geboekt.

Afhankelijk van de milieu-effecten van het eerste MMA en de andere alternatieven en varianten zal ook een tweede MMA worden geformuleerd. Hierbij wordt 'teruggerekend' vanuit één of meer milieu-doelstellingen om te beziën welke automobilité daarbij acceptabel is. Het gaat hier om zowel maatregelen ter verbetering van het openbaar vervoer en ter beperking van de automobilité als om andere maatregelen ten dienste van het bereiken van de betreffende norm of streefwaarde. Eerst in de loop van de studie kan worden nagegaan of deze benadering eveneens zal kunnen leiden tot een acceptabele oplossing van het verkeers- en vervoerprobleem.

4.3 Niet uit te werken alternatieven

Hemautotunnel

Het SVV II is limitatief voor wat betreft de aan het hoofdwegennet toe te voegen verbindingen. Een nieuwe verbinding via een Hemautotunnel (in de nabijheid van de Hemspoorntunnel) komt daarin niet voor. Daarnaast is er ook uit verkeerskundig oogpunt geen aanleiding deze verbinding te onderzoeken. Een toename van het verkeer uit de omgeving van Alkmaar is via het wegennet ook in de toekomst nauwelijks mogelijk. Aanzienlijke uitbreiding van de capaciteit van het bestaande wegennet van de provincie en gemeenten is niet opgenomen in hun plannen, terwijl de huidige capaciteit te beperkt is voor een groter verkeersaanbod. Een toename is bovendien niet te verwachten, aangezien in de nabije toekomst de Velsertunnel wordt ontlast door de in aanbouw zijnde Wijkertunnel. Het verkeer uit de omgeving Purmerend/Hoorn zal gelet op de capaciteit van het wegensstelsel eveneens nauwelijks toenemen. Het verkeer, dat van de verbinding via een Hemautotunnel gebruik kan maken, zal zich ten zuiden van het Noordzeekanaal weer voor een aanzienlijk deel naar bestemmingen in de omgeving van de Ringweg begeven.

Verkeerskundig gezien heeft deze route dus geen voordelen ten opzichte van de route via de A8 naar Amsterdam. Daartegenover staat dat deze route belangrijke nadelen heeft voor het milieu. Een eerste nadeel is dat ten noorden van het Noordzeekanaal een gebied met belangrijke natuurwaarden wordt doorsneden. De polder Westzaan maakt deel uit van de Ecologische Hoofd-

structuur. In het Structuurschema Groene Ruimte heeft het rijk aangegeven om hier, naast de in het kader van de relatienota reeds aangewezen reservaat- en beheersgebieden, verdere natuurontwikkeling te willen plegen. Versnippering en verstoring van dit gebied is ongewenst. Het SVV II geeft aan dat waar mogelijk moet worden gestreefd naar bundeling van infrastructuur. Ook verkeerskundig is een Hemautotunnel minder gunstig dan de route via de Coentunnel. Het verkeer tussen Hoorn/Purmerend en Amsterdam wordt geconfronteerd met een langere route. Dit levert een toename van emissies op, waar SVV II en NMP(+) streven naar een vermindering daarvan.

Overige nieuwe wegverbindingen

Tussen de Hemspoortunnel en de Coentunnel is geen reële extra verbinding mogelijk. De bebouwing aan zowel de noordzijde van het Noordzeekanaal als aan de zuidzijde daarvan maken een nieuwe route feitelijk onmogelijk.

Meer westwaarts geprojecteerde tunnels voor het wegverkeer zullen nog meer nadelen hebben dan een Hemautotunnel. Uitwerking daarvan wordt dus evenmin overwogen.

5. TE BEPALEN EFFECTEN

5.1 Algemeen

5.1.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de wijze waarop de effecten van de alternatieven en varianten zullen worden onderzocht. Daarbij ligt de nadruk op de milieu-effecten. Omdat de studie een integratie is van een trajectstudie en een m.e.r. zullen echter ook andere effecten worden onderzocht. Deze worden in hoofdlijnen aangegeven in paragraaf 5.9.

Na het vaststellen van de Richtlijnen door het bevoegd gezag zal aan het begin van de studiefase een nader uitgewerkt onderzoeksplan worden opgesteld.

5.1.2 Bestaande toestand en ontwikkelingen

De bestaande toestand en de ontwikkelingen daarvan zullen worden beschreven voor zover van belang voor het voorspellen van de gevolgen. De mate van waarschijnlijkheid van die ontwikkelingen zal worden aangegeven. Voor een aantal aspecten vormen literatuur en veldbeschrijvingen de basis voor de beschrijving van de bestaande situatie.

Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die plaatsvinden zonder dat de voorgenomen activiteit wordt uitgevoerd (Nul-alternatief).

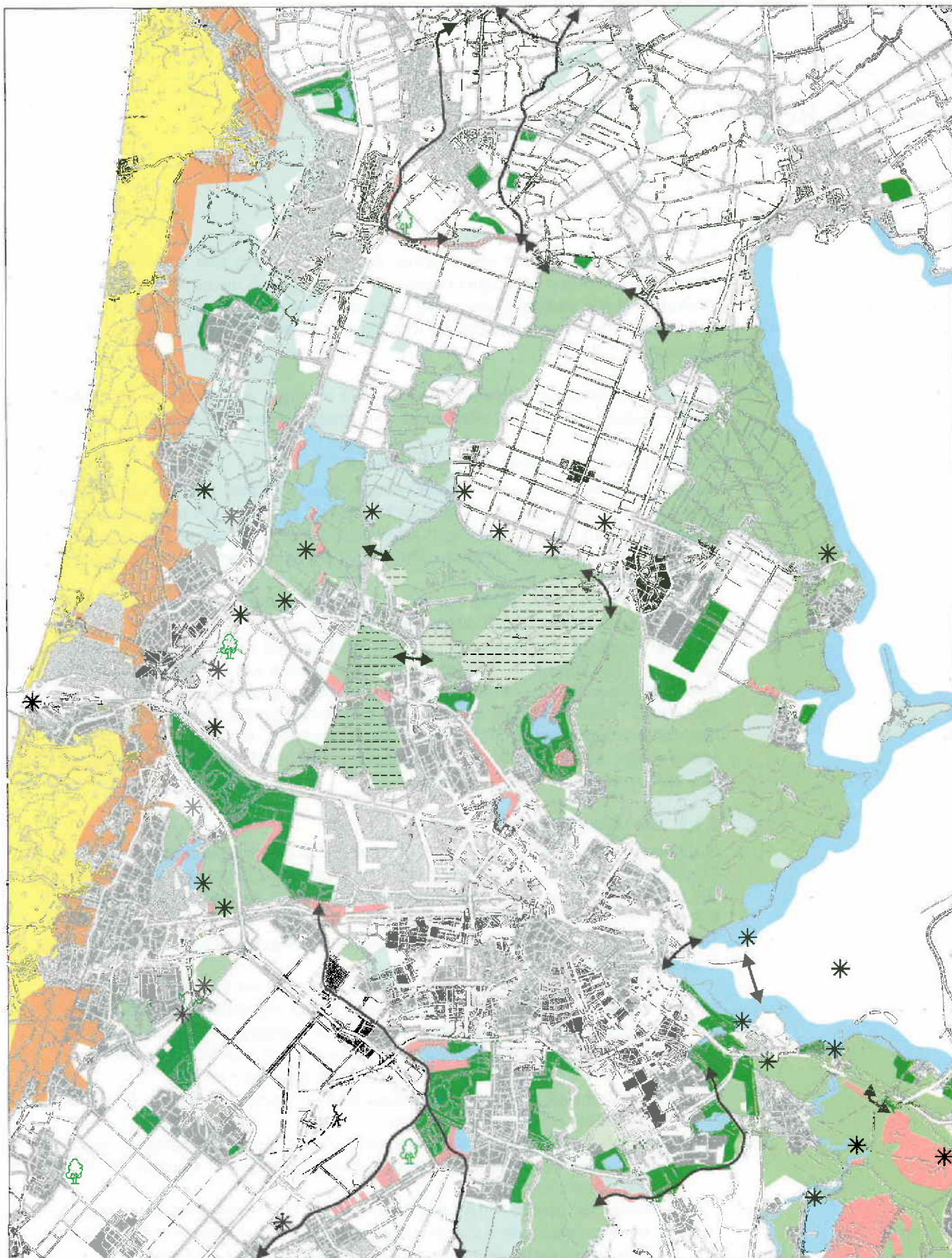
Voor de bepaling van de grootte van het studiegebied (functionele invloedsgebied) is het van belang te bepalen tot waar de invloed van de voorgenomen activiteit en alternatieven reikt. Per aspect (verkeer en vervoer, water, bodem, lucht, flora/fauna, geluid, etc.) zal de omvang van het studiegebied verschillen. Gebieden die belangrijke waterhuishoudkundige, ecologische, landschappelijke of verkeerskundige relaties hebben met het studiegebied rondom de lokaties worden daartoe gerekend.

5.1.3 Gevolgen voor het milieu

In de paragrafen "gevolgen" worden beschreven de gevolgen voor het milieu van de aanleg en het gebruik van de weg bij de verschillende alternatieven en varianten alsmede voor de maatregelen die opgenomen zijn de beleidsnota's van het Rijk (SVV II, NMP(+), VINEX, etc.).

Ten behoeve van de effectbeschrijving worden de volgende algemene richtlijnen in acht genomen:

- De wijze, waarop de milieu-effecten bepaald en beschreven worden, wordt gemotiveerd. Het gaat hierbij in het bijzonder om de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van zowel de basisgegevens als de gebruikte methoden voor voorspelling van milieu-effecten. Hierbij zal worden aangegeven of het feiten, prognoses dan wel aannamen betreft.
- Aandacht zal worden besteed aan die milieu-gevolgen die per locatie of alternatief c.q. variant verschillen.
- Naast de negatieve effecten worden aangegeven (zo mogelijk in woord en beeld) de positieve ontwikkelingsmogelijkheden of effecten die daar tegenover staan.
- Naast de beschrijving per milieu-aspect afzonderlijk zal er aandacht worden geschonken aan de samenhang tussen en cumulatie van milieu-effecten en de totale invloed op (onderdelen van) het studiegebied.
- Voor zover mogelijk zal worden ingegaan op activiteiten die het (in)-directe gevolg zijn van de voorgenomen capaciteitsuitbreiding of één van de andere alternatieven daarvoor.
- De gevolgen worden zowel voor de aanleg van de weg als voor het gebruik ervan beschreven.



- duinen en noordzeekust
- binnenduinrand
- veenweidegebied
- graslanden buiten het veenweidegebied

- moerassen
- grote wateren en hun oevers
- bossen en recreatiegebieden
- + gewenste ontwikkeling bossen/
recreatiegebieden

- licht-brakke elementen
- verbindingzônes
- * landschapselementen
(eendekooien, forten)

G ecologische hoofdstructuur

(bron: Provincie Noord-Holland, 23-02-1993)

5.2 Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater

5.2.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

Een beschrijving zal worden gegeven van:

- de geomorfologie en bodemgesteldheid van het studiegebied (geologie, bestaande hoogteverschillen, bodemtypen en aardkundig waardevolle elementen);
- de geohydrologische gesteldheid en de grondwatersystemen;
- de bodem- en waterkwaliteit.

Daarbij wordt gebruik gemaakt van gegevens over de geohydrologische en geomorfologische opbouw van de ondergrond, indeling in watervoerende en scheidende lagen, grondwaterstromingen, grondwaterpeilen, isohypsenpatronen, relatie tussen diep en ondiep grondwater, grondwateronttrekking door overheid, bedrijven en particulieren en het oppervlaktewatersysteem.

5.2.2 Gevolgen

Bij de beschrijving van de gevolgen zal worden ingegaan op de gevolgen van het geschikt maken van het gebied voor de realisatie van de capaciteitsvergroting (toepassen ophoogzand, nivellering hoogteverschillen, vergraving van lagen, tijdelijke bronbemaling of peilverlaging, permanente verlaging) voor de geomorfologie en hydrologie. De te verwachten wijzigingen in de hydrologische omstandigheden zullen worden aangegeven met het oog op standplaatsen van eventuele voorkomende waardevolle natuurlijke vegetaties. Tevens zal worden ingegaan op de gevolgen van de hydrologische ingrepen door bouwrijp maken van wegtracé's op de verspreiding van bestaande verontreinigingen en op introductie van nieuwe verontreinigingen door het toekomstig gebruik (run-off). Daarbij worden bodem en oppervlaktewater in hun samenhang bestudeerd.

Er zal een globale aanduiding van mogelijke locaties en effecten worden gegeven van eventuele zandwinningen en specieberging voor het project.

5.3 Flora en fauna

Kaart G geeft de ecologische hoofdstructuren en waardevolle natuurgebieden weer.

5.3.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

De beschrijving van de biotische toestand in het studiegebied zal plaatsvinden door een beschrijving van gemeenschappen en indicatorsoorten in relatie tot de gebiedskenmerken. Hierbij zal met name aandacht worden geschonken aan voor versnippering en verstoring gevoelige soorten. Er zal worden ingegaan op de functie die het studiegebied vervult in de Ecologische Hoofdstructuur (NBP), in de provinciale Ecologische Hoofdstructuur en in het soortenbeleid.

5.3.2 Gevolgen

Bij de analyse van de gevolgen van de aanwezigheid van de weg en van de weg-aanleg zal onderscheid worden gemaakt naar de effecten als gevolg van:

- ruimtebeslag, waardoor oppervlakten van waardevolle natuurgebieden worden verkleind, en leefgebieden van waardevolle soorten kleiner worden (zie ook barrièrewerking);
- geluidbelasting van aangrenzende gebieden: de kwaliteit als leefgebied wordt verlaagd, waardoor soorten kunnen verdwijnen of in aantal achteruitgaan;

- verandering van oppervlakte- en grondwaterrelaties en hun ruimtelijke effecten op natuurgebieden. Het kan hierbij zowel om de kwantiteit gaan (bijvoorbeeld verdroging), als om de kwaliteit (zoals ophoping van nutriënten door stagnatie van de afvoer);
- (eventuele) verlichting, welke invloed kan hebben op fauna en flora;
- barrièrewerking tussen lokale populaties die samen een populatienetwerk vormen. Het betreft hier o.a. populaties van over de grond bewegende diersoorten, aquatische en amfibische soorten en vleermuissoorten. Doorsnijding van verbindende relaties kan lokaal of zelfs regionaal uitsterven tot gevolg hebben.

Voor elk van deze effecten zal worden nagegaan waar deze in aanmerkelijke mate zullen optreden en aanleiding geven tot een verlaging van natuurwaarden.

Aan de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen wordt apart aandacht besteed, evenals aan effecten op eventueel te ontwikkelen natuurgebieden respectievelijk op verlies van de mogelijkheden deze te ontwikkelen.

5.4 Landschap en cultuurhistorie

5.4.1 Landschap en ruimtelijke kwaliteit

5.4.1.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

Bij de beschrijving van de bestaande toestand zal de opbouw van het huidige landschap en met name de ruimtelijke samenhang en de hoofdstructuur ervan worden beschreven. De ontwikkeling van het landschap aan de hand van de plannen wordt bij de autonome ontwikkelingen daarin meegenomen.

De visueel ruimtelijke componenten van het landschap zullen worden getypeerd in termen van openheid, doorzicht, reliëf, kleinschaligheid en dergelijke.

5.4.1.2 Gevolgen

Bij de beschrijving van de gevolgen zal een overzicht worden gegeven van de optredende veranderingen in het landschap bij de aanleg van de weg, zowel in termen van directe verliezen door ruimtebeslag alsook in termen van herkenbaarheid van de resterende fragmenten en veranderingen in de visueel-ruimtelijke karakteristieken van de onderhavige gebieden.

5.4.2 Cultuurhistorie en archeologie

5.4.2.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

Er wordt een archeologische en cultuurhistorische beschrijving gegeven van het gebied. Daarnaast zal een overzicht gegeven worden van bestaande waardevolle cultuurhistorische en archeologische elementen (ook elementen die onder het maaiveld liggen), zoals bijvoorbeeld oude bewoningsresten, ontginnings-, verkalings- en beplantingspatronen, dijken en kaden en van de landschapstypen die in Nederland of in Europees verband als karakteristiek of zeldzaam getypeerd kunnen worden. Hierbij zal tevens de mate van gaafheid worden beschreven.

5.4.2.2 Gevolgen

Aangegeven zal worden in hoeverre de weg historisch-geografische en archeologische elementen en structuren aantast of zal doen verdwijnen danwel of deze zonder schade is in te passen en op welke wijze deze eventueel een bijdrage aan de inrichting kan leveren. Bij de beschrijving van de effecten worden niet alleen de elementen op zich beschreven maar ook de samenhang met bodemkundige en geomorfologische verschijnselen.

5.5 Geluid en trillingen

5.5.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

In het MER wordt kwantitatieve informatie gegeven betreffende de in het studiegebied⁶ optredende L_{Aeq} -waarden over respectievelijk de dag- en nachtperiode en de daarvan afgeleide etmaalwaarden tengevolge van:

- het wegverkeer;
- de overige geluidbronnen (spoorwegverkeer of industriegeluid) afzonderlijk en in cumulatie.

De bestaande geluidssituatie in het studiegebied zal worden beschreven door:

- een inventarisatie van het heersende "referentieniveau van het omgevingsgeluid". Dit niveau zal op een voldoende aantal representatieve punten worden bepaald in overeenstemming met de regels van ICG rapport IL-HR-15-01 (1981). Het dient tevens als basis voor de motivering van de te stellen eisen ten aanzien van de toelaatbare geluid-immissie ten gevolge van de aan te leggen weg;
- een inventarisatie van de niveaus ten gevolge van eventueel aanwezige "niet-omgevingseigen bronnen" (zie IL-HR-15-01).

Er zal een schatting worden gemaakt van de te verwachten autonome ontwikkeling met betrekking tot het referentieniveau en de niveaus ten gevolge van niet omgevingseigen bronnen.

Bij alle berekeningen zal een terugkoppeling plaatsvinden naar de verkeersgegevens en de hieraan verbonden onzekerheidsmarges.

Er zullen geluidcontouren worden bepaald. Binnen de daardoor begrensde gebieden kan hiermee bij benadering het aantal door weggeluid gehinderde personen worden vastgesteld.

Er zal een overzicht worden gegeven van bestaande geluidgevoelige gebieden, waaronder woon- en werkgebieden en milieu-beschermingsgebieden. In die gebieden zal worden nagegaan in hoeverre (niveau en bereik) hinder of schade wordt ondervonden van het trillingen van wegverkeer en/of andere trillingsbronnen.

5.5.2 Gevolgen

Voor elk alternatief c.q. elke variant zullen de gevolgen voor de geluidssituatie in het studiegebied op kwantitatieve wijze worden aangegeven. Als basis hiervoor dienen de verkeersprognoses voor personenauto's en vrachtverkeer (middelzwaar en zwaar). De berekeningen worden uitgevoerd overeenkomstig de voorschriften en richtlijnen op grond van de Wet geluidshinder met name Standaard-Rekenmethode II. Daarbij wordt uitgegaan van de toepassing van zeer open asfaltbeton als geluiddempende wegverharding, eventueel toe te passen (bijzondere) schermconstructies en de reducerende of absorberende eigenschappen daarvan.

⁶ Het studiegebied voor geluid wordt bepaald door wijzigingen van de verkeersintensiteiten op relevante routes met 25% of meer.

Voor de weg worden de prognoses tot aan de 40 dB(A)- L_{Aeq} -contour zo precies mogelijk uitgevoerd met vermelding van de betrouwbaarheidsmarges, veroorzaakt door onzekerheden bij de invoergegevens en bij de modellering van de geluids-overdracht. Buiten de 40 dB(A)-contouren zal worden volstaan met een gemotiveerde schatting van de geluidniveaus.

Alle resultaten worden gerelateerd aan het ter plaatse heersende c.q. het volgens de autonome ontwikkeling te verwachten referentieniveau van het omgevingsgeluid. Dit dient als basis voor een kwalitatieve beoordeling van de te verwachten verstoring van het natuurlijke en landelijk milieu.

Tevens zal de tijdelijk optredende storing ten gevolge van geluid en trillingen tijdens de aanlegfase ter plaatse van het tracé en rond de aan- en afvoerwegen in beschouwing worden genomen.

De invloedsgebieden zullen voorzien van geluidcontourlijnen in kaartvorm weergegeven worden. Op basis van deze contourlijnen zal zo mogelijk te worden nagegaan of en zo ja in welke mate de aantallen door geluid gehinderden in het invloedsgebied toe of afnemen. Daarbij zal worden uitgegaan van gemiddelde waarden voor het aantal bewoners per woning en het percentage gehinderden als functie van de geluidbelasting. Een overeenkomstige schatting zal worden gemaakt voor het invloedsgebied van de toeleidende wegen.

Aandacht zal worden gegeven aan mogelijk cumulatieve geluideffecten door gelijktijdige inwerking van andere bronnen, zoals bijv. industrie. Vliegverkeer heeft in deze situatie naar verwachting geen invloed op de geluidcontouren, aangezien de genormeerde geluidcontouren in de huidige en toekomstige situatie buiten het gebied vallen waar de wijzigingen in de geluidniveaus relevant zullen zijn.

5.6 Lucht

5.6.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

Ten aanzien van de luchtverontreiniging zal kwantitatieve informatie worden gegeven over:

- de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in het studiegebied ten gevolge van het gemotoriseerde wegverkeer en andere relevante bronnen;
- de concentraties van luchtverontreinigende stoffen tengevolge van het gemotoriseerde wegverkeer en andere relevante bronnen in verhouding tot de heersende concentraties.

5.6.2 Gevolgen

Het MER geeft aan welke specifieke bijdrage de alternatieven en varianten leveren aan de vermindering/vermeerdering van luchtverontreiniging in het studiegebied.

Bij de bepaling van de bijdrage van de voorgenomen capaciteitsuitbreiding aan de luchtverontreiniging in het studiegebied zal worden uitgegaan van de volgende invoergegevens:

- verkeersintensiteiten,
- gemiddelde rijksnelheden,
- vrachtwagenaandelen per wegvak,
- de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's en vrachtwagens) incl. brandstofsoorten (benzine, LPG en diesel) en
- de omgevingskenmerken van de wegvakken.

In de voorspellingen zal tevens rekening worden gehouden met de te verwachten ontwikkelingen met betrekking tot de uitlaatgasemissies van voertuigen en de achtergrondconcentraties van de genoemde stoffen.

De volgende thema's uit het NMP(+) worden onderzocht:

Verzuring en fotochemische luchtverontreiniging

Voor de verschillende alternatieven worden de emissies van de aan de verzuring en de fotochemische luchtverontreiniging bijdragende stoffen vastgesteld:

- stikstofoxyden,
- vluchtige organische stoffen,
- aldehyden en
- zwaveldioxyde.

Er zal worden ingegaan op de kans op smogvorming.

Verspreiding

Voor de verschillende alternatieven worden de immissieconcentraties bepaald van de milieu-belastende stoffen zoals:

- stikstofdioxyde,
- benzeen,
- benzo(a)pyreen (als vertegenwoordiger van de polycyclische aromatische koolwaterstoffen),
- koolmonoxyde,
- lood,
- fijne stof en
- zwarte rook.

De bijdrage van het wegverkeer zal worden verhoogd met de bijdrage van andere bronnen en de achtergrondconcentratie, waarna toetsing aan de huidige normstelling mogelijk wordt. Zo mogelijk zal aandacht worden geschonken aan stankhinder.

Verandering van het klimaat, energiegebruik

Voor de verschillende alternatieven en varianten wordt de uitstoot aan CO₂ in het studiegebied vastgesteld. De uitkomsten worden vergeleken met de emissiereductiedoelstellingen voor CO₂ uit het NMP(+) en SVV II. Wegens het ontbreken van een regionale vertaling van de doelstellingen kan geen toetsing aan regionale waarden plaatsvinden.

5.7 Woonmilieu en veiligheid

5.7.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

Er wordt een overzicht gegeven van de leefbaarheid en (sociale) veiligheid aan de hand van onder meer hinderbronnen en aanwezige gevaarbronnen, waaronder het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit zal niet uitsluitend voor de hoofdinfrastructuur plaatsvinden maar eveneens voor (de hoofdverbindingen in) het onderliggende regionale wegennet. Voor een deel zal hiervoor worden terugverwezen naar gegevens uit eerdere hoofdstukken.

Het aspect verkeersveiligheid wordt behandeld in par. 5.9.

5.7.2 Gevolgen

Het gaat hierbij om eveneens voor een groot deel reeds eerder beschreven effecten aangaande de volksgezondheid en leefbaarheid (met name verstoring).

Op basis van een beschrijving van een catastrofaal, maar niet ondenkbaar verkeersongeval zal het MER vergelijkenderwijs voor de alternatieven en varianten en indien relevant per deel van de tracés de te verwachten gevolgen daarvan op en langs de weg aangeven. Hierbij kan worden gedacht aan het vrijkomen van vluchtige en/of vloeibare en wateroplosbare toxische of andere gevaarlijke stoffen. Dit zal plaatsvinden door middel van een risico-analyse.

In het MER zal tevens aan de orde komen de barrièrewerking van de weg voor langzaam verkeer zoals (brom)fietzers, landbouwverkeer en voetgangers.

5.8 Indirecte effecten

Bij de indirecte effecten zal het volgende worden behandeld, zowel wat betreft de routes, de gebruiksmogelijkheden als de beleving van het gebied:

- de effecten van de voorgenomen bestemmingsveranderingen en de gewijzigde bereikbaarheid op het functioneren (ruimtelijke en economische structuur, verkeer en vervoer en milieu en landschap) van het bebouwde gebied met name aan de zuidzijde en het agrarische gebied aan de noordzijde van het Noordzeekanaal en
- de recreatieve mogelijkheden.

5.9 Overige te onderzoeken effecten

In de trajectnota zullen de alternatieven en varianten niet alleen op milieu-effecten worden onderzocht. De volgende effecten zullen eveneens worden bepaald.

Verkeerskundige aspecten

- bereikbaarheid per auto, o.a. voor doelgroepenverkeer
- bereikbaarheid per O.V.
- verkeersveiligheid (invloed van traceringen, sluipverkeer op het onderliggende wegennet, kruisingen, enzovoort)

Routering transporten gevaarlijke stoffen

- transport door tunnels
- alternatieve routes

Technische aspecten

- risico's bouwfase (tunnelbouw)
- risico's gebruiksfase (calamiteiten)

Economische aspecten

- realiserings- en instandhoudingskosten
- directe en indirecte effecten als gevolg van de mate van bereikbaarheid op micro- en macro-economisch niveau (werkgelegenheid en congestiekosten)

Ruimtelijke ordening

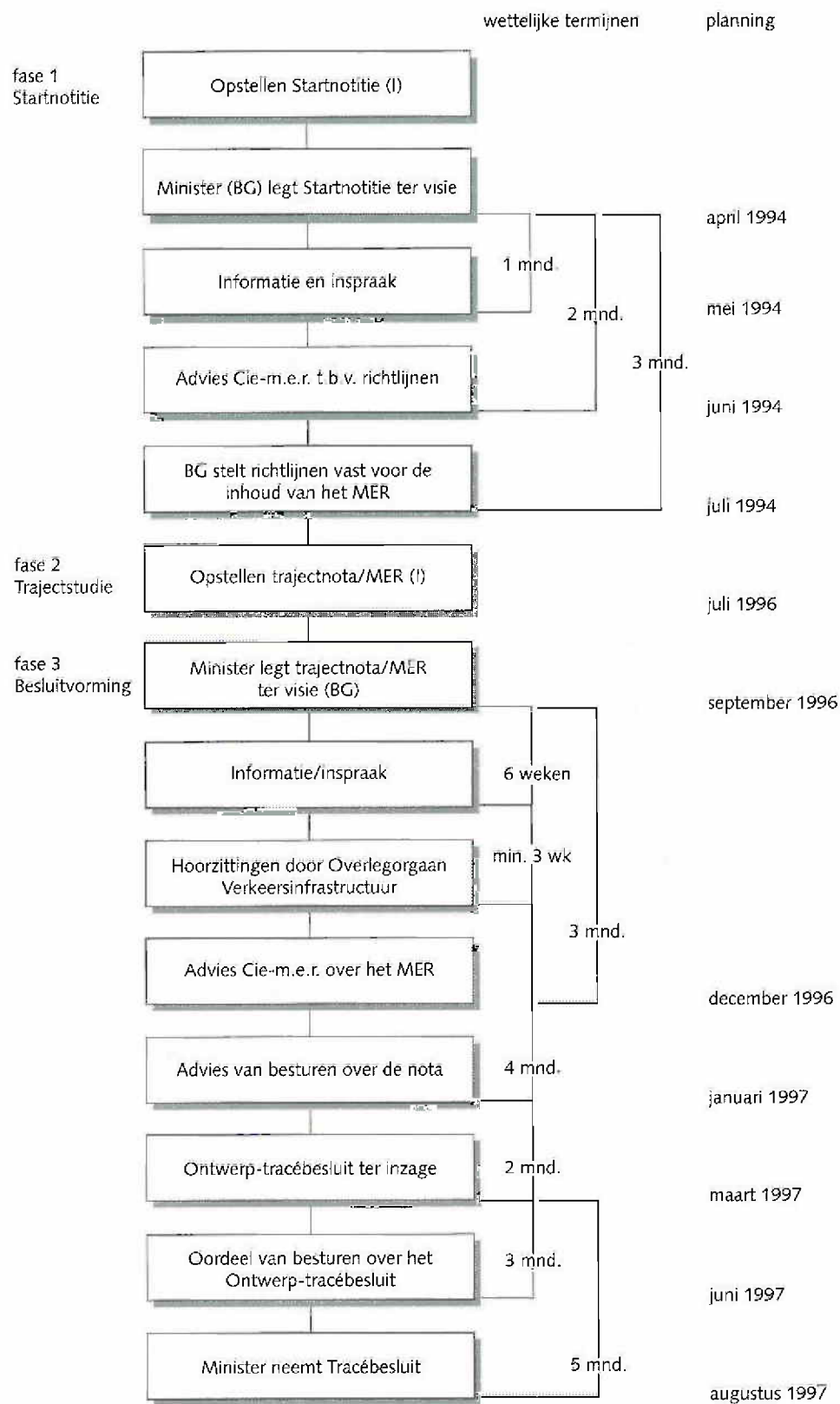
- wonen en werken
- verkeersstructuur

Waterhuishoudkundige aspecten
- waterkeringen

5.10 Vergelijking effecten van de alternatieven en varianten

De verschillende alternatieven en varianten worden ten aanzien van de gevolgen vergeleken met de ontwikkeling van de bestaande toestand zonder uitvoering van de voorgenomen activiteit (autonome ontwikkeling) als referentiekader. Daarbij wordt tevens aangegeven in welke mate elk van de alternatieven en varianten naar verwachting kan bijdragen aan de realisering van de doelstellingen.

de bijlagen



I = initiatiefnemer, Rijkswaterstaat directie Noord-Holland
 BG = bevoegd gezag, Minister van Verkeer en Waterstaat
 Cie-m.e.r. = Commissie voor de milieu-effectrapportage

1. Inleiding

De beslissing over de aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande hoofdinfrastructuur wordt genomen door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Volgens de Wet Milieubeheer en het Besluit m.e.r. dient, bij belangrijke ingrepen die mogelijk grote gevolgen kunnen hebben, een milieu-effectrapportage opgesteld te worden. De procedure rond de besluitvorming is er op gericht dat het bevoegd gezag (in deze de Minister van V en W) een besluit kan nemen op basis van een zorgvuldige afweging van de noodzaak van de ingreep en de voor- en nadelen daarvan en van de milieu-effecten van de voorgenomen activiteit en alternatieven daarvoor.

Nadat een tracébesluit is genomen, dient een weg in de betreffende bestemmingsplannen te worden ingepast, voordat met de aanleg kan worden begonnen. De trajectnota/m.e.r.-procedure en de bestemmingsplanprocedure werden tot nu toe na elkaar afgewikkeld. Vervolgens dienden veelal diverse vergunningen c.q. ontheffingen te worden aangevraagd bij waterschappen e.d. ten behoeve van de uitvoering. Inclusief de diverse beroepsmogelijkheden leidde dit tot jarenlange procedures.

Om te komen tot een beperking van de benodigde doorlooptijden en tot een stroomlijning van de diverse procedures is de Tracéwet van kracht geworden. In de Tracéwet zijn de diverse procedures gekoppeld. Dat houdt onder andere in dat voldaan moet worden aan de in de wet genoemde voorwaarden ten aanzien van vroegtijdige informatie en (bestuurlijk) overleg over de (voorgenomen) studie.

2. Het verloop van de procedure

In figuur H is de procedure in schema weergegeven. Rechts in de figuur zijn de wettelijke termijnen aangegeven, geheel rechts van de figuur de globale planning. Deze gecombineerde procedure wordt hieronder in het kort toegelicht.

Opstellen en bekendmaken Startnotitie

Na enige voorbereiding is het voornemen door de initiatiefnemer (de directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat) aan het bevoegd gezag (de Minister van V en W) gepresenteerd in de vorm van een Startnotitie. Vervolgens wordt het voornemen door het bevoegd gezag publiekelijk bekend gemaakt en wordt de Startnotitie 1 maand ter visie gelegd. Tegelijkertijd wordt de Startnotitie aan de wettelijke adviseurs, te weten de regionale inspectie van de Volksgezondheid en Milieuhygiëne, de directie Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in de provincie en aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cie-m.e.r.) gezonden.

Inpraak, advies en vaststellen Richtlijnen

Nadat het voornemen aldus bekend gemaakt is, worden informatie-avonden belegd, waar verdere uitleg wordt gegeven over het voornemen en de inhoud van de Startnotitie. Voorts is een ieder in de gelegenheid om schriftelijke opmerkingen in te dienen bij het bevoegd gezag. Op basis van de Startnotitie en de ingekomen reacties adviseert de Cie-m.e.r. het bevoegd gezag over de Richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER). Op basis van de Startnotitie adviseren ook de hiervoor genoemde regionale inspectie van de Volksgezondheid en Milieuhygiëne, de directie Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in de provincie. Mede op basis van de ingekomen adviezen stelt het bevoegd gezag de Richtlijnen vast.

Opstellen trajectnota incl. milieu-effectrapport (MER)

De initiatiefnemer stelt in deze fase de trajectnota en het milieu-effectrapport op (de trajectnota/MER). Het MER-gedeelte vermeldt op een zo objectief mogelijke wijze de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit en van de alternatieven en varianten. De Richtlijnen geven daarbij aan welke informatie het MER minimaal dient te bevatten. De trajectnota geeft verder met name inzicht in het probleem en de mate waarin de voorgenomen activiteit en de overige alternatieven en varianten bijdragen aan de oplossing van dat probleem en de economische gevolgen. Met de aldus zichtbaar gemaakte informatie dient de trajectnota/MER als hulpmiddel bij de besluitvorming.

Voorlichting, inspraak, toetsing en advisering

Nadat het MER-gedeelte door het bevoegd gezag is aanvaard (goed bevonden is), wordt de trajectnota/MER aan de eerder genoemde wettelijke adviseurs en aan de Cie-m.e.r. gezonden. Tevens wordt de trajectnota/MER ter inzage gelegd en worden er voorlichtingsavonden georganiseerd. Hierdoor is een ieder in de gelegenheid zich een mening te vormen over de nota en deze mening kenbaar te maken. Ook kan men inspreken op de kwaliteit van het MER-gedeelte. Vervolgens worden hoorzittingen georganiseerd door het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur waarop men de gemaakte opmerkingen kan toelichten. De Cie-m.e.r. neemt kennis van hetgeen door de samenleving wordt ingebracht en betreft het bij de advisering.

In deze fase worden twee vragen beantwoord:

- bevat het MER voldoende en kwalitatief goede informatie zodat het milieu-aspect een volwaardige plaats in de besluitvorming kan krijgen;
- welk alternatief c.q. welke variant verdient de voorkeur.

Over de eerste vraag wordt het bevoegd gezag geadviseerd door de wettelijke adviseurs waaronder de Cie-m.e.r. Over de tweede vraag wordt overleg gepleegd met het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur en de reeds genoemde wettelijke adviseurs. Ook wordt conform de Tracéwet aan de besturen van de betrokken provincie, de gemeenten, deelraden en waterschappen gevraagd hun mening over de nota en met name over de alternatieven c.q. varianten te geven.

Besluitvorming volgens Tracéwet

Vervolgens neemt de Minister van V en W, mede op basis van de trajectnota/MER, de uitgebrachte adviezen en de resultaten van de inspraak - en in overeenstemming met de Minister van VROM - een ontwerp-tracébesluit over het al dan niet realiseren van een capaciteitsuitbreiding, en zo ja, over de wijze waarop. Dit ontwerp-tracébesluit wordt ter inzage gelegd. Vervolgens dienen de genoemde besturen opnieuw te reageren en aan te geven of zij bereid zijn om het gekozen alternatief c.q. variant in hun plannen op te nemen. Tenslotte neemt de Minister van V en W in overeenstemming met de Minister van VROM het definitieve tracébesluit.

Tegen dit tracébesluit is beroep mogelijk bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

In de trajectnota/MER worden ook alternatieven uitgewerkt, waarbij het betreffende weggedeelte niet zal worden aangelegd, maar andere maatregelen bij bestaande infrastructuur en openbaar vervoer zullen worden getroffen. Sommige beslissingen in dit verband over de uitbreiding van het openbaar vervoer en aanpassing van bijvoorbeeld gemeentelijke wegen vallen buiten de directe verantwoordelijkheid van de Minister van V en W. In die gevallen zal bij verdere besluitvorming gestreefd worden naar een gecoördineerde besluitvorming met de daarbij betrokken instanties.

Planologische inpassing

In het geval dat de Ministers besluiten tot wegaanleg, dienen de betrokken gemeenten het uitgewerkte plan planologisch in te passen.

De Tracéwet geeft daartoe de procedures aan, te weten:

- Voorzover zij de bereidheid daarvoor hebben uitgesproken, verlenen bestuursorganen uiterlijk binnen de termijn van een jaar na vaststelling van het tracébesluit planologische medewerking;
- Indien bestuursorganen tijdig hebben meegedeeld geen planologische medewerking te verlenen geeft de Minister van VROM een aanwijzing ingevolge de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Bij besluiten van de gemeente of provincie voor het verlenen van planologische medewerking aan het genomen tracébesluit kan geen bezwaar worden gemaakt of beroep worden ingesteld op grond van bedenkingen tegen het tracébesluit. In deze beroepsprocedure is in de Tracéwet reeds na de besluitvorming door de Ministers voorzien.

Voorts zullen de nodige vergunningen en ontheffingen moeten worden aangevraagd. Ook hier geeft de Tracéwet beperkingen met betrekking tot beroepsprocedures.

Evaluatie

Indien het besluit wordt genomen moet het bevoegd gezag de feitelijk optredende milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de in het MER voorspelde effecten. Hiertoe wordt tezamen met het besluit een evaluatieprogramma opgesteld. In dit programma wordt bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek zal worden verricht. Als de gevolgen veel ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter inzage gelegd.

3. De betrokkenen

In de hiervoor toegelichte procedure is sprake van een groot aantal betrokkenen. Hieronder worden de belangrijkste nog eens kort aangeduid.

Initiatiefnemer	Degene die het initiatief neemt voor het project; voor de onderhavige studie is dat de regionale directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat.
Functie	Opstellen Startnotitie en trajectnota/MER.

Bevoegd gezag	Functie	Minister van Verkeer en Waterstaat. Publiceren Startnotitie, op- en vaststellen Richtlijnen, ontvankelijk verklaren en publiceren trajectnota/MER, ontwerp-besluit en besluit nemen.
Commissie m.e.r. (Cie-m.e.r.)	Functie	Commissie bestaande uit onafhankelijke deskundigen. Het bevoegd gezag adviseren over de Richtlijnen en over de kwaliteit en volledigheid van het MER.
Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur	Functie	Een adviesraad voor de Minister van V en W bestaande uit onafhankelijke deskundigen. Organiseren van hoorzittingen n.a.v. de trajectnota/MER, adviseren van de Minister van V en W over het te nemen besluit.
Overige (wettelijke) adviseurs	Functie	De regionale inspectie van de Volksgezondheid en Milieuhygiëne en de directie Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie; beide in de provincie Noord-Holland. Het bevoegd gezag adviseren over de Richtlijnen en over de kwaliteit van het MER en de alternatieven en varianten uit de trajectnota/MER.
Provincie, gemeenten waterschappen	Functie	Ondermeer de provincie Noord-Holland, de gemeenten Amsterdam, en Oostzaan, de deelraden Noord en Bos en Lommer in Amsterdam, de vervoerregio ROA, de Hoogheemraadschappen Rijnland en Uitwaterende Sluizen in Hollands Noorderkwartier en het Waterschap de Waterlanden Bestuurlijk: op verzoek van het bevoegd gezag optreden als adviseur. Bestuurlijk en ambtelijk: op verzoek van de initiatiefnemer adviseren over de inhoud van de Startnotitie en de trajectnota/MER.
Insprekers	Functie	Burgers, maatschappelijke groeperingen, bedrijfsleven, belangengroepen, overige aangrenzende gemeenten en deelraden, inspecteur Ruimtelijke Ordening, ministerie van Economische Zaken e.d. Inspreken op de Startnotitie en de kwaliteit van de trajectnota/MER. Overleg over en inbreng in de trajectnota/MER.

Alternatief	Hoofdkeuzemogelijkheid
A8 A10	Rijksweg 8 cq. rijksweg 10 met vermelding routenummer
Commissie-m.e.r. (Cie-m.e.r.)	Commissie voor de milieu-effectrapportage. Per milieu-effectrapportage wordt een werkgroep samengesteld die adviseert over de Richtlijnen voor het MER en later een toetsingsadvies geeft over het MER aan de hand van die Richtlijnen
congestie	snelheidsverlaging en filevorming en als gevolg daarvan tijdverlies
doelgroepstroken	rijstroken bestemd voor speciale categorieën verkeer bijv. O.V., zakelijk verkeer, vrachtverkeer, carpoolers e.d.
emissie	uitstoot of lozing van een stof, geluid of licht
infrastructuur	stelsel van wegen, vaarwegen en spoorlijnen in het gebied
INVERNO studie	Integrale Verkeers- en Vervoervisie voor de Noord-vleugel van de Randstad, een in 1993 verschenen
m.e.r.	milieu-effectrapportage
MER	milieu-effectrapport
Minister van VROM	Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
Minister van V en W	Minister van Verkeer en Waterstaat
mobiliteit	het verplaatsingspatroon, uitgedrukt in het produkt van een aantal verplaatsingen (van mens of goed) en de lengte van de verplaatsingen
O.V.	Openbaar Vervoer, ook collectief personenvervoer genoemd
Richtlijnen	document waarin het bevoegd gezag aangeeft wat er in het MER moet worden onderzocht
ROA	Regionaal Overlegorgaan Amsterdam, een samenwerkingsverband van een groot aantal gemeenten
Startnotitie	document waarin de initiatiefnemer aangeeft wat hij voornemens is te onderzoeken
trajectnota/MER	document waarin de resultaten van de trajectstudie zijn vastgelegd. Het MER bevat het door het bevoegd gezag in de Richtlijnen voorgeschreven onderzoek
Variant	Subkeuzemogelijkheid binnen een alternatief

In de trajectstudie Capaciteitsuitbreiding Coentunnel zal rekening worden gehouden met diverse beleidsdoelstellingen en -keuzen, waarvan de voor het studiegebied meest relevante zijn verwoord in de volgende nota's:

RIJKSNIVEAU

- Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, SVV II, deel e (1991)
- de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra, VINEX (1991)
- Nationaal Milieubeleidsplan en Nationaal Milieubeleidsplan Plus, NMP(+) (1990)
- Natuurbeleidsplan, NBP (1989)
- Derde Nota Waterhuishouding (1990)
- Structuurschema Groene Ruimte (1992)
- Planologische Kernbeslissing Schiphol en omgeving, deel 1 (1993)

PROVINCIAAL NIVEAU

- "De Randstad maakt zich op", interprovinciale verstedelijkingsvisie op de Randstad (1990)
- Streekplan Amsterdam Noordzeekanaalgebied (ANZKG) (1987) en Herziening ANZKG, grondgebied Amsterdam (1991)
- Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (1993)
- Provinciaal Milieubeleidsplan (1991)
- Provinciaal Waterhuishoudingsplan (1990)

GEMEENTELIJK NIVEAU

- Bestemmingsplannen
- Structuurplannen
- Verordeningen
- Milieubeleidsplannen

NIVEAU VERVOERREGIO'S

- INVERNO (1993)
- Regionaal Verkeers- en Vervoerplan, RVVP-ROA (1993)