

Startnotitie A7

Benuttingmaatregelen oostelijke rijbaan A7
Zaandam – Purmerend-Zuid
19 augustus 2002

1286-02

Afbeeldingen in voor- en achterkaft:

1. Kaart A7 in regio met huidige situatie
2. Overzicht Ruimtelijke Ordening / Milieu
3. Kaarten A7 met congestievorming avondspits
4. Afbeeldingen referentiesituatie, "werk in uitvoering (4-0)", huidige situatie, plusstrook geopend, plusstrook gesloten, spitsstrook geopend en spitsstrook gesloten

Colofon

Uitgegeven door: Rijkswaterstaat Noord-Holland

Informatie: Ir. E. Alberts / Drs. L. Miete
Telefoon: 023 – 530 1297 / 023 – 530 1399
Fax: 023 – 530 1257

Uitgevoerd door: Rijkswaterstaat Noord-Holland

Eindredactie: Berkenbosch & Koetsenruijter, Zeist

Datum: 19 augustus 2002

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding voor de studie	5
1.2 Welke procedure wordt gevolgd?	5
1.3 Waarom een Tracéwetprocedure?	5
1.4 Wat is een Startnotitie?	6
1.5 U kunt reageren	6
1.6 Leeswijzer	6
2 Probleem- en doelstelling	9
2.1 Beschrijving van het probleem	9
2.2 Doelstelling Tracé/m.e.r.-studie	9
2.3 Relaties met andere projecten en studies	10
3 Alternatieven	13
3.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten	13
3.2 Referentiesituatie	13
3.3 Benuttingalternatieven	14
3.4 Meest Milieuvriendelijke Alternatief	14
3.5 Wat niet onderzocht wordt	15
4 Verkeer en Vervoer	17
4.1 Algemeen beleid voor verkeer en vervoer	17
4.2 Beschrijving van de huidige situatie	18
4.3 Ontwikkelingen tot 2010	20
5 Ruimtelijke ordening en milieu	21
5.1 Beleid ruimtelijke ordening en milieu	21
5.2 Beschrijving van de huidige situatie	23
5.3 Ontwikkelingen tot 2010	25
6 Te onderzoeken effecten	27
6.1 Verkeer	27
6.2 Ruimtelijke Ordening	27
6.3 Milieu	28
6.4 Kosten	30
6.5 Overzichtstabel te onderzoeken aspecten	31
7 Procedure en planning	33
7.1 De Tracéwet en afstemming met andere regelingen	33
7.2 Stappen in de procedure	33
7.3 Overzicht Tracéwetprocedure	36
7.4 De planning	37
Literatuur	39
Woordenlijst	41

A7 in het Autosnelwegennet van de Randstad

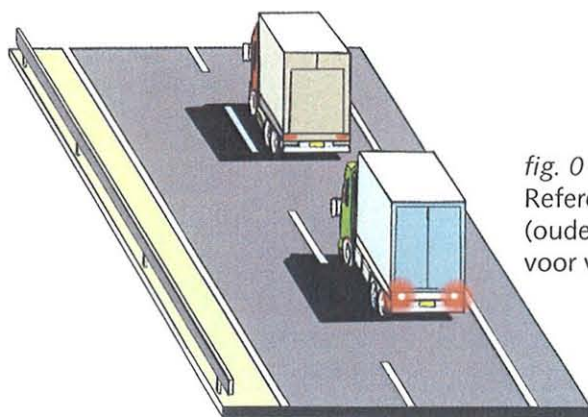


fig. 0
Referentiesituatie
(oude situatie van
voor verbreding)

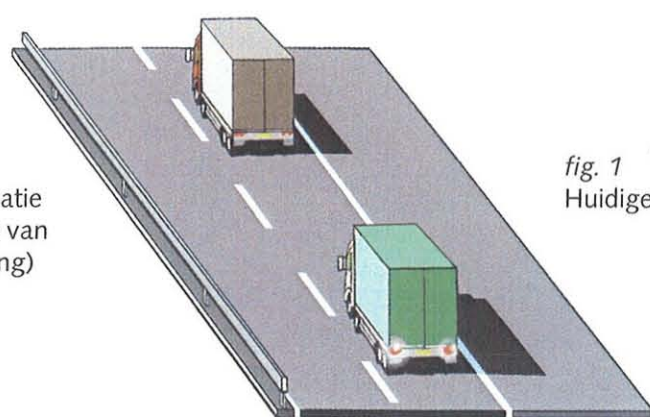


fig. 1
Huidige situatie

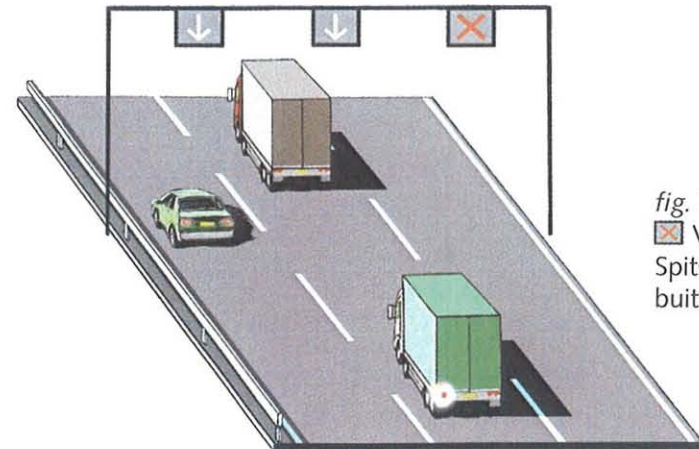


fig. 2
Variant 1
Spitsstrook
buiten de spits

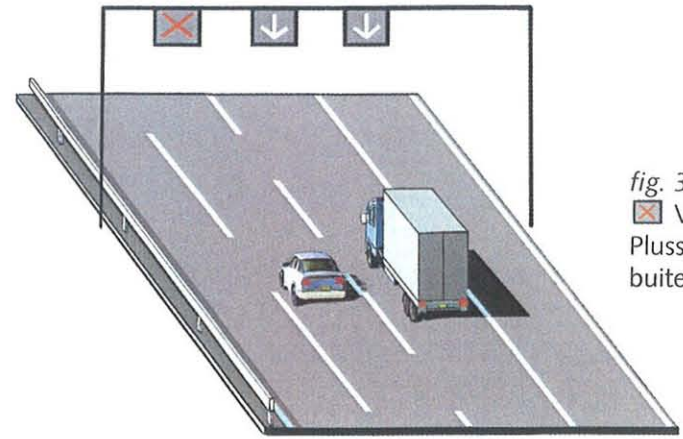


fig. 3
Variant 2
Plusstrook
buiten de spits

1 Inleiding

Op de A7, tussen knooppunt Zaandam en de afslag Purmerend-Zuid, staan tijdens de avondspits in noordelijke richting vrijwel dagelijks files. De komende jaren zal het verkeer toenemen en daarmee de problemen op de A7. Als daar niets aan gedaan wordt, heeft dat niet alleen direct gevolgen voor het verkeer op de A7, maar ook indirect voor de gebieden die grenzen aan de A7, met name de A8 en de A10-west. Om de bereikbaarheidsproblemen op te lossen, wordt er eerst gekeken naar betere benutting van de infrastructuur die er al ligt. Welke mogelijkheden zijn er voor een betere benutting tussen Zaandam en Purmerend? Die vraag staat centraal in het onderzoek, waarvan deze Startnotitie de eerste fase vormt.

1.1 Aanleiding voor de studie

In de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Noordelijke Randstad (BONR) heeft de minister van Verkeer en Waterstaat samen met verantwoordelijke bestuurders in de regio afgesproken dat voor een aantal wegen of weggedeelten in de noordelijke Randstad op korte termijn maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid te waarborgen. Het gedeelte van de A7 tussen knooppunt Zaandam en Purmerend-Zuid is er daar een van.

Dergelijke afspraken zijn overigens ook gemaakt met verantwoordelijke bestuurders in de regio's Amsterdam, Utrecht en Rotterdam. De overeenkomsten samen heten ook wel het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR).

1.2 Welke procedure wordt gevolgd?

Als benutting het uitgangspunt is, wat kan er dan gebeuren en hoe? Om die vraag te beantwoorden is onderzoek en zorgvuldige besluitvorming nodig. De spelregels daarvoor zijn vastgelegd in de Tracéwetprocedure. In hoofdstuk 7 wordt die procedure uitgelegd.

1.3 Waarom een Tracéwetprocedure?

In de BONR is in oktober 2000 aangegeven dat het wenselijk is een spitsstrook aan te leggen op de oostbaan van de A7 tussen Purmerend en Zaandam. Indien een spitsstrook aangelegd zou worden op het oude wegprofiel, dan zou er geen sprake zijn van een Tracé/m.e.r.-plicht, maar zou kunnen worden volstaan met het uitvoeren van een milieutoets conform de 'Leidraad Milieueffecten van benuttingmaatregelen'. Het nadeel van deze benuttingmaatregel is dat er sprake is van een situatie met smallere rijstroken, met als gevolg hiervan een snelheidsverlaging.

Ingeval van de A7 is er in het kader van groot onderhoud het asfalt verbreed, waardoor de rijstroken aangepast konden worden volgens de richtlijnen voor het ontwerp van tweestrooks-rijbanen voor autosnelwegen. Hierdoor is het mogelijk om met gebruikmaking van het nieuwe asfalt een benuttingmaatregel aan te leggen waarin de normale rijstrookbreedtes gehanteerd kunnen worden met als gevolg hiervan behoud van de huidige maximale snelheid tijdens de spits van 120 km / uur.

Door deze combinatie van extra asfalt en het toevoegen van een extra rijstrook (spits- of plusstrook) is sprake van een Tracé/m.e.r.-plicht.

1.4 Wat is een Startnotitie?

Een Startnotitie vormt de eerste fase van de Tracéwetprocedure. Met het uitbrengen van een Startnotitie maakt de overheid bekend dat er een studie wordt gestart naar oplossingen voor een bepaald probleem.

Doel van een Startnotitie is de achtergronden en uitgangspunten van het project op een rij te zetten en te beschrijven welke zaken in een volgende fase onderzocht moeten worden. Ook bakent de Startnotitie het aantal mogelijke oplossingen af en geeft aan op welke (milieu)effecten deze oplossingen worden onderzocht.

1.5 U kunt reageren

De Startnotitie ligt vier weken ter inzage, van 2 september tot 30 september 2002. Gedurende deze periode kan iedereen schriftelijk reageren op de voorgenomen studie. Daarbij gaat het uitdrukkelijk nog niet om de vraag welke oplossing de beste is, maar alleen om wat er volgens u moet worden onderzocht om zicht te krijgen op de beste oplossing. Het gaat dus om vragen als:

- Worden bij de studie dingen over het hoofd gezien?
- Wat mag beslist niet worden vergeten in het onderzoek?
- Heeft u misschien een andere oplossing in gedachten, die nog niet in de Startnotitie staat?

Ook kunt u in uw reactie aangeven of er naar uw oordeel wel sprake is van een probleem.

Uw inspraakreactie kan leiden tot aanpassing van de voorgestelde oplossingen of tot uitbreiding van de te onderzoeken (milieu)effecten. Door in te spreken draagt u bij aan een verantwoorde besluitvorming.

Als u wilt reageren, stuur uw reactie dan vóór 30 september 2002 naar:
Inspraakpunt A7 Knooppunt Zaandam – Purmerend-Zuid
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Tijdens de inspraakperiode houdt Rijkswaterstaat informatiebijeenkomsten. Advertenties in regionale dagbladen en de huis-aan-huisbladen brengen u tijdig op de hoogte van de data en de locaties van deze bijeenkomsten.

1.6 Leeswijzer

• Een globale indruk

Wie snel een globale indruk van de inhoud van de Startnotitie wil krijgen, kan zich beperken tot de hoofdstukken 2, 3 en 6. Daarin wordt uitgelegd wat precies het onderwerp van de studie is, wat wel en niet tot het studiegebied behoort (2), welke oplossingen wel en niet onderzocht worden (3) en op welke manier de effecten onderzocht worden (6).

• Meer achtergrond

Voor wie meer achtergrond wil, wordt in hoofdstuk 4 en 5 ingegaan op het beleid, de huidige en toekomstige situatie voor de aspecten verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en milieu.

- **Weten hoe de procedure in elkaar zit**

In hoofdstuk 7 wordt de Tracéwetprocedure uitgelegd en worden de partijen die bij de procedure betrokken zijn, beschreven.

- **Wat betekent ...**

Getracht is tekst van deze startnotitie voor eenieder toegankelijk te maken. Vanwege het technische karakter van de studie is het gebruik van jargon echter niet uit te sluiten. In de bijlage is daarom een verklarende woordenlijst opgenomen.

2 Probleem- en doelstelling

Het probleem dat centraal staat in de studie zijn de files tijdens de avondspits op de oostelijke rijbaan van de A7 tussen Zaandam en Purmerend, die terugslaan op de A8 richting de Coentunnel. Doel is ervoor te zorgen dat het verkeer daar beter doorstroomt. Eventuele veranderingen aan de A7 houden ook verband met andere projecten in de omgeving, zoals de uitbreiding van de Coentunnel en woningbouw.

2.1 Beschrijving van het probleem

- **Probleemstelling**

Het probleem is dat de doorstroming op het traject A4 Schiphol, A10-west, A8-, A7-Purmerend onvoldoende is tijdens de avondspits. Een belangrijke bottleneck is de A7 in combinatie met het terugslageffect op de A8 en de A10-west. Het gaat hier om een reistijdverlies van ongeveer tien minuten.

Een andere belangrijke bottleneck betreft de Coentunnel met een reistijdverlies van ongeveer 15 minuten. Dit probleem wordt in BONR-verband elders bestudeerd. Deze startnotitie beschrijft het probleem van de oplossingen voor de A7.

Het probleem is niet alleen dat automobilisten langer onderweg zijn; grote toename van files leidt ook tot een vermindering van de verkeersveiligheid, vooral in de vorm van kop-staartbotsingen.

De komende jaren zal de fileproblematiek – als er niets gebeurt – op de A7 verergeren en daarmee ook het terugslageffect op de A8 en de A10-west. Het verkeer groeit immers voortdurend en zal dat de komende jaren blijven doen. Bovendien bouwt Purmerend veel woningen bij. Verwacht wordt dat de nieuwe bewoners ook zorgen voor een toename van verkeer op de A7.

De kaart in de kapt van deze startnotitie geeft een overzicht van de huidige situatie (A7 in het autosnelwegennet van de Randstad).

- **Oorzaken**

Het probleem ontstaat doorgaans ter hoogte van, of net voorbij de invoegstrook van aansluiting Zaandijk richting Purmerend. Het verkeersaanbod vanaf knooppunt Zaandam wordt hier vermeerderd met extra aanbod uit de richting Zaandijk. Doordat het totale aanbod vanaf dit punt te groot is om op twee rijstroken te verwerken ontstaat er file. Door het aanhoudende aanbod groeit de lengte van deze file snel. In het jargon wordt dit de terugslag van de file genoemd. Deze terugslag vindt plaats via de A8 tot op de A10-west/Coentunnel.

2.2 Doelstelling Tracé/m.e.r.-studie

Doel van de Tracé/m.e.r.-studie A7 is te onderzoeken met welke varianten de fileproblemen op de A7 tussen knooppunt Zaandam en afslag Purmerend Zuid kunnen worden opgelost en wat de milieu- en verkeersveiligheidskundige gevolgen zijn van de verschillende varianten. Met "opgelost" bedoelen we in ieder geval dat er tijdens de avondspits een betere doorstroming is.

Momenteel is het toetsingskader niet volledig te bepalen omdat SVV-II verouderd is en het NVVP niet goedgekeurd. Het toetsingskader voor dit project wordt gevormd door het beleid zoals dat zal worden geformuleerd in de nieuwe rijksbeleidsnota voor verkeer en vervoer.

Omdat de benuttingmaatregelen op korte termijn extra wegcapaciteit moeten realiseren, wordt ernaar gestreefd de studie op zo kort mogelijke termijn te realiseren.

2.3 Relaties met andere projecten en studies

Het project benuttingmaatregelen A7 heeft een directe relatie met een drietal projecten in de directe omgeving van de A7. Het betreft de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel, de VINEX-woningbouwlocatie Weidevenne en de toekomstige woningtaakstelling. Die drie worden hieronder kort toegelicht.

- **Infrastructuurprojecten**

Capaciteitsuitbreiding Coentunnel

De Coentunnel zorgt voor nogal wat files rond Amsterdam. Er liggen plannen om de tunnel uit te breiden. Die uitbreiding zou gecombineerd moeten worden met de aanleg van de Westrandweg (A5). Gezien de complexe politieke context, ziet het ernaar uit dat de plannen voor de Coentunnel niet voor 2010 verwezenlijkt worden. Naast de Coentunnel is bij knooppunt Zaandam tijdens de ochtendspits de maximale capaciteit bereikt. Ook hiervoor staat in de ochtend file.

Gezien het feit dat beide ochtendspitsknelpunten niet opgelost zijn wanneer de benuttingmaatregelen voor de A7 van kracht worden, zal het beter benutten van de A7-westbaan geen bijdrage leveren aan het verkorten van de reistijd. Sterker nog, de files voor beide knelpunten zullen als gevolg hiervan alleen maar toenemen.

Uitvoering groot onderhoud

Vanaf het najaar 2001 tot en met voorjaar 2002 is er op de A7 tussen Zaandam en Purmerend-Zuid groot onderhoud uitgevoerd, waarbij het wegdek van beide rijbanen in de middenberm gemiddeld 1,3 meter is verbreed naar ongeveer 12,5 meter. De reden van de verbreding is dat het beheer en onderhoud steeds vaker een probleem vormden doordat er te weinig ruimte was om dat verantwoord en veilig te doen. Zo was er te weinig ruimte om tijdens werkzaamheden al het verkeer op één rijbaan te laten rijden en de andere rijbaan af te sluiten (het zogenoemde 4-0-systeem. Zie voor een verduidelijking figuur 6. in de kافت van deze startnotitie). De A7 voldeed in dit opzicht niet aan de Richtlijnen Autosnelwegen. Daarom is dit wegvak verbreed.

Op zich is dit verbreden van asfalt voor het groot onderhoud niet Tracé/m.e.r.-plichtig. Aangezien blijkens de BONR echter al voor die verbreding het voornemen bestond om een spitsstrook te realiseren, waarbij na de realisatie van het groot onderhoud er de mogelijkheid bestond om voor het realiseren van de spitsstrook gebruik te maken van dit asfalt is er dus sprake van een Tracé/m.e.r.-plicht. Het gaat hier dus om combinatie van het uitbreiden van het verharde oppervlak en het toevoegen van een rijstrook op dit asfalt (zie paragraaf 1.3).

- **Woningbouwprojecten**

Weidevenne

Momenteel worden in het kader van de uitvoering van VINEX (Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra) tot 2007 enkele duizenden woningen gebouwd. Dit leidt ertoe, dat de druk op het wegvak tot aan Purmerend-Zuid minimaal tot het jaar 2007 toeneemt.

Toekomstige taakstelling woningbouw

In het kader van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening wordt momenteel gesproken over nog eens enkele duizenden woningen ten noorden Zaanstad. Hoewel dit op de langere termijn speelt, kan dit gevolgen hebben voor het verkeersaanbod op het te bestuderen wegvak.

3 Alternatieven

Er zijn kort gezegd twee oplossingen voor de geschetste problemen op de A7 die in aanmerking komen voor verdere studie: een spitsstrook of een plusstrook. Om het effect van die oplossingen te meten, worden ze afgezet tegen de situatie waarin niets gebeurt (een derde alternatief: de referentiesituatie). Daarnaast is het wettelijk verplicht om een meest milieuvriendelijk alternatief aan te geven (het MMA).

Natuurlijk zijn er veel meer oplossingen denkbaar voor het fileprobleem op de A7, maar die zijn te duur (zoals verbreding van het wegdek) of ze lossen het probleem niet op (zoals het inzetten van meer openbaar vervoer).

3.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten

Elke te bestuderen oplossing moet aan een aantal randvoorwaarden voldoen om voor serieuze studie in aanmerking te komen. In de Startnotitiefase worden de randvoorwaarden globaal aangeduid; in een volgende fase van de procedure worden ze preciezer uitgewerkt.

- **Randvoorwaarden**

De oplossingen moeten:

- aan de in paragraaf 2.2. beschreven doelstellingen voldoen, of deze minstens dicht benaderen;
- binnen redelijke grenzen technisch uitvoerbaar zijn;
- betaalbaar zijn, binnen de grenzen van BONR;
- binnen de kaders vallen van de overeenkomst die met regionale partijen is gesloten (de BONR);
- mogelijk zijn op het voor groot onderhoud verbrede asfalt.

- **Uitgangspunten**

- Er wordt – gezien de beperkte tijd – gebruik gemaakt van bestaande technieken.
- Er wordt voor benutting gebruik gemaakt van het asfalt dat is aangelegd in het kader van groot onderhoud op de A7 (verbreed in de middenberm met gemiddeld 1,3 meter naar ongeveer 12,5 meter).

3.2 Referentiesituatie

In een Trajectnota / MER moet altijd de zogenaamde referentiesituatie beschreven worden. Dat is de situatie waarin de toestand blijft zoals die is en er niets gewijzigd wordt.

De beschrijving van de referentiesituatie heeft vooral een methodologische functie: het maakt het mogelijk om verschillende alternatieven met elkaar te vergelijken. Deze alternatieven worden afgezet tegen de situatie waarin niets gewijzigd wordt. Maatregelen waarover al besluiten genomen zijn, worden in de referentiesituatie meegerekend.

Voor het project A7 Zaandam – Purmerend-Zuid wordt als referentiesituatie de bestemmingsplansituatie gebruikt. Dit is de situatie van voor de verbreding voor het groot onderhoud eind 2001.

Dit betekent dat voor de effectenbepaling ook de effecten van het aanleggen van het nieuwe asfalt worden meegenomen, plus de effecten van het extra verkeer in het benuttingalternatief.

In de kافت van deze startnotitie is een schematische weergave van de referentiesituatie weergegeven (figuur 0.).

3.3 Benuttingalternatieven

Het is mogelijk de capaciteit van de weg te vergroten zonder grootschalige ingrepen aan de weg. Dat is een groot voordeel, want er is dan geen extra ruimte nodig en bovendien kost het natuurlijk minder geld. Verbetering van de doorstroming van het verkeer binnen het bestaande asfalt – of met een minimale uitbreiding in verband met eventuele aanvullende maatregelen – is de belangrijkste bouwsteen van het benuttingalternatief.

In de kافت van deze startnotitie zijn afbeeldingen opgenomen van spitsstrook en plusstrook (figuur 2. tot en met 5.).

In het benuttingalternatief vindt na de verbreding in het kader van groot onderhoud geen aanvullende verbreding plaats. De maatregelen zijn gericht op een optimaal gebruik van de huidige 2 rijstroken op de oostelijke rijbaan (avondspits).

- **Benuttingalternatief 1: spitsstrook**

Bij een spitsstrook wordt de vluchtstrook voor een beperkte tijd van de dag – in dit geval de avondspits – gebruikt als extra rijstrook. De status van de vluchtstrook wordt door middel van signaleringsborden boven de weg duidelijk gemaakt. Buiten de spitsperiode wordt de strook gebruikt als vluchtstrook. Als aanvullende maatregel is het nodig om iedere 500 à 1000 meter vluchthavens aan te brengen. Voor de veiligheid moeten vaak nog aanvullende voorzieningen worden getroffen, zoals extra detectie op de vluchtstrook en camera-bewaking. Er kan eventueel een snelheidsverlaging worden ingevoerd.

Het doel van de maatregel is om tijdens spitsuren de doorstroming te verbeteren door de wegcapaciteit uit te breiden, zonder hiervoor een extra rijstrook aan te leggen.

- **Benuttingalternatief 2: plusstrook**

Een ander alternatief is de plusstrook. Bij deze maatregel wordt er tijdens de spits een extra rijstrook gerealiseerd, terwijl er toch een vluchtstrook gehandhaafd blijft (zie figuur 5. in de kافت). Om dat binnen de huidige breedte van de weg te kunnen doen, worden alle rijstroken versmald. Tevens geldt er een snelheidsverlaging (in ieder geval) in de spits op alle rijstroken.

Door de smallere rijstroken moeten er aanvullende maatregelen voor de snelheid en toelating van brede voertuigen worden getroffen. Daarnaast kunnen nog aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om de veiligheid te waarborgen, zoals een inhaalverbod voor vrachtauto's en trajectsnelheidscontrole.

3.4 Meest Milieuvriendelijke Alternatief

Het (wettelijk verplichte) Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) is een redelijk alternatief dat de verkeersproblemen oplost met de minste belasting voor het woon- en leefmilieu, de natuur en het landschap. Tegelijkertijd moet een MMA ook een realistisch alternatief zijn.

Het MMA wordt nader ingevuld op basis van inzichten uit de effectenbepalingen. In relatie tot de achtergrond van de Tracé/m.e.r.-plicht en tot andere uitgangspunten uit het BONR-convenant zal het MMA zich beperken tot een optimalisatie van het benuttingalternatief in de vorm van mitigerende en/of compenserende maatregelen, waaronder de nieuwste generatie stil asfalt, extra faunapassages en een permanente snelheidsbeperking.

3.5 Wat niet onderzocht wordt

Natuurlijk zijn er tal van andere mogelijke alternatieven te bedenken en kan ook de onderzoeksvraag verder worden uitgebreid. In deze paragraaf geven we van een aantal onderwerpen en alternatieven aan waarom ze niet zullen worden onderzocht.

- **Extra rijstrook in zuidelijke richting**

De verkeersafwikkeling in de ochtendspits in zuidelijke richting is problematisch, met name ter hoogte van Purmerend. Waarom wordt er dan ook niet gekeken naar mogelijkheden om daar een extra rijstrook – al dan niet in de vorm van een spits- of plusstrook – aan te leggen?

Een belangrijk verschil met de avondspits, waarbij de filevorming in de richting Purmerend plaatsvindt, is dat er 's ochtends geen vrije afstroom van verkeer plaatsvindt. In de ochtendspits ligt de bron van de filevorming bij de Coentunnel. De grote toestroom van verkeer zorgt er vervolgens voor dat deze file terug slaat via de knooppunten Coenplein en Zaandam tot op de A7. Het andere knelpunt is gelegen bij de aansluiting Purmerend-Zuid, waar het verkeersaanbod door het extra invoegende verkeer de maximale capaciteit van de weg overschrijdt. Indien dit laatste probleem zou worden opgelost door het toevoegen van een extra rijstrook, dan zal het probleem verschuiven naar de staart van de file voor de Coentunnel, gelegen op de A7 tussen de aansluitingen Zaandijk en Wijdewormer. De extra zware filevorming die hier op zal treden (veroorzaakt door het hogere verkeersaanbod) zal een eventueel behaalde reistijdwinst teniet doen. Het rendement van deze maatregel zal hierdoor zeer beperkt zijn. Omdat een goede afstroom van verkeer noodzakelijk is voor het vergroten van de capaciteit in de ochtendspits, zal eventuele besluitvorming over het benutten van de westbaan mogelijk plaatsvinden ten tijde van de openstelling van de tweede Coentunnel.

- **Verbredingsalternatief**

Het verbredingsalternatief houdt in dat de weg er per rijrichting één of meer rijstroken bij krijgt door middel van extra asfaltering. Dit alternatief valt buiten het BONR-convenant, omdat daar is afgesproken dat de bereikbaarheidsproblemen in het bewuste wegvak middels benuttingsmaatregelen worden opgelost. Daarnaast bieden de beschikbare financiële middelen tot 2010 geen mogelijkheid om dit alternatief te realiseren, terwijl er toch op korte termijn maatregelen getroffen moeten worden.

- **Oplossingen buiten de spits**

De voorgestelde oplossingen worden gecreëerd voor die tijdstippen waarop de extra wegcapaciteit nodig is, dat wil zeggen tijdens de avondspitssituatie. Daarom vindt er geen onderzoek plaats naar permanente oplossingen die gedurende de gehele dag beschikbaar zijn.

- **Openbaarvervoeralternatief**

De huidige openbaarvervoersverbindingen tussen Purmerend en Amsterdam zijn goed. Een extra busverbinding via de A7 zou voor de bus een omweg betekenen en dus geen reizigers trekken. Daarmee is het geen reëel alternatief.

- **Andere benuttingalternatieven**

Andere benuttingalternatieven, zoals een weefstrook of toeritdoseringsinstallaties (TDI's afzonderlijk, zonder spits- / plusstrook) zijn onvoldoende probleemoplossend op dit wegvak en worden daarom niet meegenomen in de studie.

4 Verkeer en Vervoer

In de hoofdstukken 4 en 5 worden aspecten beschreven die direct verband houden met het onderzoek naar de problemen op het te bestuderen weggedeelte. In dit hoofdstuk staat verkeer en vervoer centraal. Aan de orde komen het beleid, de huidige situatie van de weg, inclusief de veiligheid, de hoeveelheid verkeer en de samenstelling van het verkeer voor nu en de toekomst. Het doel van deze beschrijving is inzicht te krijgen in de aspecten die nog nader onderzocht moeten worden.

4.1 Algemeen beleid voor verkeer en vervoer

- **Nationaal beleid**

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) is het huidige verkeer en vervoerbeleid vastgelegd. Het hier verwoorde congestiebeleid is verouderd en daarom niet meer integraal bruikbaar als te hanteren beleid. Momenteel wordt gewerkt aan een nieuwe beleidsnota, waarin het beleid voor de komende jaren zal worden opgenomen. Rijk, provincies, kaderwetgebieden, gemeenten, havenschappen en waterschappen delen de zorg voor wegen, spoorwegen, waterwegen, zeehavens, telecomverbindingen en buisleidingen, elk binnen hun eigen verantwoordelijkheid.

Norm voor verkeersveiligheid. Het huidige verkeersveiligheidsbeleid is vastgelegd in het SVV-II. Ook het beleid ten aanzien van het aspect verkeersveiligheid is verouderd.

Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR). In mei 2000 heeft het kabinet ingestemd met het Bereikbaarheids Offensief Randstad 2010. Doel van dit offensief is een impuls te geven aan verbetering van de bereikbaarheid van de Randstad en het oplossen van de belangrijkste knelpunten door investeringen in openbaar vervoer en wegen. De maatregelen bestaan uit het bieden van alternatieven voor het autoverkeer enerzijds en de invoering van prijsbeleid anderzijds.

BONR

Het bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad is een regionale uitwerking van het BOR. Tot de noordelijke Randstad worden in dit verband gerekend de corridors A1, A2, A4, A5 (in aanbouw), A6, A7 en A8. Bij de uitwerking van het Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad heeft de pakketgedachte centraal gestaan. Dat betekent dat het pakket niet als een verzameling afzonderlijke projecten en maatregelen is opgesteld, maar dat vooral is gezocht naar de samenhang tussen maatregelen. Het pakket moet dan ook in zijn geheel beoordeeld en uitgevoerd worden. Het project Benutting A7 is één van deze maatregelen.

- **Regionaal beleid**

Het landelijk beleid wordt uitgewerkt in Provinciale Verkeers- en Vervoersplannen (PVV's) en Regionale Verkeers- en vervoersplannen (RVVP's). Sommige gemeenten hebben daarnaast een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan opgesteld. In al deze plannen wordt het verkeers- en vervoerbeleid op eigen schaalniveau gepresenteerd. In deze studie wordt met dergelijke plannen ook rekening gehouden.

Een aantal regionale plannen is specifiek van belang voor de A7. Een voorbeeld is het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan, Regionaal Orgaan Amsterdam (RVVP-ROA, 1993). De andere overheden ontwikkelen eveneens hun visies op het gebied van verkeer en vervoer rond de A7.

De eerder genoemde landelijke doelstellingen zijn per regio vertaald naar (voorlopige) regionale doelstellingen voor 2010. Deze doelstellingen moeten in de regio vervolgens per wegbeheerder nog verdeeld worden. De huidige inzichten geven aan dat afspraken over deze verdeling eind 2002 gemaakt kunnen zijn.

Voor wat betreft verkeersveiligheid zijn voor de provincie Noord-Holland de landelijke doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid per regio vertaald naar (voorlopige) regionale doelstellingen voor 2010. In die regionale doelstelling wordt met het oog op de mate van veiligheid een risicocijfer van 0,035 slachtoffers per miljoen voertuigkilometers als acceptabel beschouwd.

4.2 Beschrijving van de huidige situatie

- **Beschrijving van de A7**

De A7 loopt van Zaanstad via Purmerend, Hoorn en de Afsluitdijk naar Friesland en Groningen. Voor deze studie is de oostelijke rijbaan van knooppunt Zaandam tot de aansluiting Purmerend-Zuid van belang. Het traject heeft een lengte van ongeveer 8 kilometer. Tussen Zaanstad en Purmerend bestaat de A7 uit twee rijstroken per richting.

- **De functie van de A7**

De A7 vormt samen met de A8 de belangrijkste wegverbinding van oostelijk Noord-Holland met Amsterdam en de noordelijke Randstad. Forenzensteden als Purmerend en Hoorn zijn voor de verbinding met de Randstad voor een belangrijk deel op deze weg aangewezen. Tevens is de A7 een belangrijke verbinding met de kop van Noord-Holland, Friesland, Groningen en Noord-Duitsland.

- **Verkeer op de A7**

Omvang van het verkeer. Tabel 1 geeft voor de periode 1997 – 2000 de groei van het autoverkeer op de oostbaan van de A7 tussen Zaanstad en Purmerend weer tijdens een etmaal op een gemiddelde werkdag.

Tabel 1: Groei verkeer op de oostbaan A7, Zaanstad – Purmerend, over een etmaal op een gemiddelde werkdag.

	1997	2000	Groei
int. (0-24)	32000	35700	12%

Filevorming. Er zijn twee maatstaven voor filevorming: de filezwaarte en de voertuigverliesuren. Uit de Filethermometer 2001 wordt duidelijk dat beide zijn toegenomen in de periode 1999 – 2000. Verder is op dit traject, volgens diezelfde Filethermometer, het totale verkeer over de genoemde periode toegenomen: binnen de spitsen met 2% en buiten de spitsen met 11%. Dit is een indicatie van verzadiging in de spits: alleen buiten de spits zijn er nog groeimogelijkheden. Het langer worden van de spitsperiodes wordt ook wel verbreding van de spits genoemd.

De oorzaak van de file ligt voornamelijk in de weefbewegingen van verkeer komende uit Zaandam met verkeer komende vanaf de A8. In de avondspits van een gemiddelde werkdag treedt er daardoor een file met een lengte van zo'n 4 kilometer op. In combinatie met het terugslaan op de A8 en de A10-west resulteert dit in een reistijdverlies van ongeveer tien minuten.

- **Aard van het verkeer**

Van het totale aantal verplaatsingen op een gemiddelde werkdag op de oostbaan bestond in 2000 ongeveer 89% uit personenverkeer en 11% uit goederenverkeer. In de avondspits was dit voor de oostbaan respectievelijk 93% en 7%.

Overigens kenmerken de spitsen zich veelal door een hoger percentage woon-werkverkeer.

- **Verkeersveiligheid**

In de periode 1998 – 2000 hebben in totaal 297 ongevallen plaatsgevonden. Hiervan is ongeveer 15% een ongeval met letsel.

Tabel 2: Aantal ongevallen in de periode 1998 – 2000.

Omschrijving	Totaal ongevallen
DODELIJK	1
LETSEL	41
Uitsluitend Materiële Schade (UMS)	255

De belangrijkste ongevaloorzaak voor het beschouwde wegvak is het kop-staartongeval (30%). Een van de belangrijkste redenen voor dit type ongeval is de aanwezigheid van files. Het risicocijfer, het aantal ongevallen ten opzichte van de verkeersprestatie, geeft voor dit weggedeelte een stijgende lijn te zien. Dit houdt dus in dat het aantal ongevallen sterker stijgt dan het aantal verreden voertuigkilometers.

Zowel in de ochtend- als in de avondspits is er een duidelijke stijging van het aantal ongevallen. Met name de avondspits springt er op het beschouwde wegvak in negatieve zin uit.

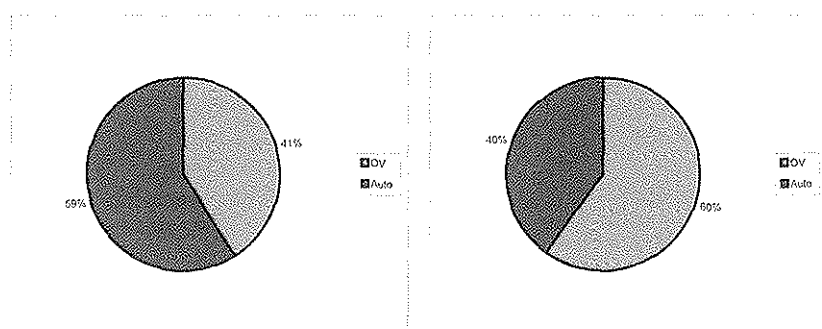
- **Onderliggend wegennet**

Op het betreffende wegvak zijn naast de aansluiting Purmerend-Zuid, die de nieuwbouwwijk Weidevenne ontsluit, twee overige aansluitingen: Zaandijk en Wijdewormer die respectievelijk het noordoosten van Zaanstad en de Wormer ontsluiten.

- **Openbaar vervoer**

Ongeveer 50% van de reizigers met bestemming Amsterdam maakt gebruik van het openbaar vervoer. Op een gemiddelde werkdag reizen er ongeveer 7600 mensen vanuit de regio Purmerend en Hoorn / Enkhuizen naar Amsterdam met de trein; nog eens 1900 reizigers maakt gebruik van de bus.

Afbeelding 3: OV-reizigers vanuit Purmerend op een gemiddelde werkdag in 2000: Modal-split Purmerend – Agglomeratie Amsterdam (links) & modal-split Purmerend – Amsterdam Centrum (rechts)



4.3 Ontwikkelingen tot 2010

De autonome ontwikkeling in combinatie met de uitbreiding van de infrastructuur en uitbreidingen van woon- en werklocaties in de regio veroorzaken een toename van de hoeveelheid verkeer op de A7.

Verkeersberekeningen wijzen uit dat de verkeersintensiteit in de avondspits in 2010 te hoog zal zijn om op twee rijstroken te kunnen verwerken. Omdat in het overige deel van de dag het aanbod een stuk lager ligt, is het overwegen van de aanleg van een spitsstrook een logische optie.

Overigens zal ook op de westbaan de intensiteit in de ochtendspits hoger zijn dan op de beschikbare capaciteit kan worden verwerkt. In paragraaf 3.5 is echter aangetoond dat het bieden van extra capaciteit hier niet direct een oplossing voor het probleem biedt, maar eerder een verschuiving ervan veroorzaakt.

5 Ruimtelijke ordening en milieu

De hoofdstukken 4 en 5 beschrijven aspecten die direct verband houden met het onderzoek naar de problemen op het te bestuderen weggedeelte. In dit hoofdstuk staan milieu en ruimtelijke ordening centraal. Aan de orde komen het beleid, de beschrijving van de huidige situatie van het gebied rondom de weg en de toekomstige ontwikkelingen. Het doel van deze beschrijving is inzicht te krijgen in de aspecten die nog nader onderzocht moeten worden.

5.1 Beleid ruimtelijke ordening en milieu

- **Ruimtelijke ordening**

Bij ruimtelijke ordening gaat het om zaken die verband houden met de groot-schalige inrichting van het landschap; hier komen zaken aan de orde als de planning van wegen, woongebieden en natuurgebieden. Zie voor een overzicht van de situatie de kaart Situatie tot 2010 in de kافت van deze startnotitie.

Nationaal beleid. Het vigerend nationaal ruimtelijk beleid is vastgelegd in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (Extra). Dit beleid wordt momenteel herzien. In januari 2002 is deel 3 van de PKB Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, het Kabinetsstandpunt, verschenen. Belangrijke onderdelen van de Vijfde Nota voor het traject Zaandam - Purmerend zijn het verstedelijkingsbeleid en het beleid ten aanzien van het nationaal landschap Noord-Holland Midden.

Regionaal beleid. Het Streekplan Waterland (uit 1991) heeft een behoudend karakter, waarbij geconstateerd wordt, dat er ook op de langere termijn een aanzienlijk deel van de Waterlandse bevolking aangewezen blijft op werk in de regio Amsterdam. Mede daardoor zal er een tekort aan wegcapaciteit tussen Purmerend en Amsterdam zijn, ook indien wezenlijke verbeteringen in de openbaar vervoerverbindingen worden aangebracht. Momenteel wordt gewerkt aan een opvolger van dit streekplan, het streekplan Noord-Holland-Zuid waarin de Purmer als zoekgebied voor verstedelijking (enkele duizenden woningen) wordt aangegeven.

- **Milieu**

Het milieubeleid in relatie tot verkeer en vervoer is vastgelegd in het Nationaal Milieubeleidsplan 3 en 4 (NMP3 en 4). Het NMP4 richt zich op de lange termijn (2030), in het NMP3 is het milieubeleid tot 2003 vastgelegd met een doorkijk naar 2010. Het NMP3 blijft onverkort van kracht, tenzij anders vermeld in het NMP4. Tevens zijn in dit verband de nota Natuur, Bos en Landschap in de 21^e eeuw (NBL21), het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) en de nota Waterbeleid 21^e eeuw van belang. Daarnaast bestaan voor geluid, bodem-, water- en luchtverontreiniging en externe veiligheid wettelijke normen.

Woon- en leefomgeving

Het onderwerp "woon- en leefomgeving" omvat zaken die de kwaliteit van de leefomgeving bepalen. En dan vooral voor de mensen die in de buurt van de weg wonen. Het gaat dan om zaken als luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid en sociale aspecten.

Externe veiligheid is de overlijdenskans die een individu en/of groep personen heeft als gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen. Bij "sociale aspecten" gaat het over de wijze waarop mensen de leefomgeving ervaren.

Nationaal beleid. In het NMP 3 en 4 staat een duurzame ontwikkeling van de samenleving centraal. Het reduceren van geluidhinder, het handhaven en bevorderen van de externe veiligheid en het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen zijn belangrijke doelstellingen. De meest harde eisen zijn vastgelegd in de Wet Geluidhinder en het Besluit Luchtkwaliteit. Met het besluit Luchtkwaliteit implementeert ons land een Europese richtlijn. De normen zijn voor de meeste stoffen strenger dan de normen die tot 2001 in Nederland van kracht waren. Voor het externe veiligheidsbeleid geeft het NMP4 aan dat voor het transport van gevaarlijke stoffen, de doelstellingen uit de Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen overgenomen worden.

De geluidssituatie verslechtert waarschijnlijk als gevolg van de toename van het verkeer. Voor de uitvoering van het akoestisch onderzoek wordt het op 1 april 2002 ingevoerde Reken- en Meetvoorschrift wegverkeerslawaaï gehanteerd.

Regionaal beleid. Regionaal beleid op het gebied van woon- en leefmilieu is uitgewerkt in het provinciale milieubeleidsplan. De doelstellingen komen overeen met de nationale doelstellingen.

Natuurlijke omgeving

Het onderwerp natuurlijke omgeving omvat zaken die kwaliteit van de ruimte bepalen, zoals: natuur, landschap, bodemgesteldheid en waterhuishouding.

Nationaal beleid. Het nationaal beleid voor natuur en landschap is voor een belangrijk deel gebaseerd op nationale en internationale afspraken die de natuur beschermen. Een voorbeeld daarvan zijn de Habitat- en Vogelrichtlijn die zowel soorten als leefgebieden van dieren en planten beschermen.

In het SGR en SGR2 en de nota NBL 21 wordt beoogd waardevolle gebieden, objecten en plant- en diersoorten te behouden en te ontwikkelen en aantasting (verdroging, verzuring, verstoring, verontreiniging en versnippering) tegen te gaan. Uitgangspunt van het beleid is onder meer dat de belangrijkste fysieke barrières binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) worden opgelost. De EHS bestaat uit een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden, verbonden door verbindingzones. Bij aantasting van de EHS moet de vernietigde natuur gecompenseerd worden (compensatiebeginsel). Het beleid is erop gericht aandacht te vragen voor vormgeving, inpassing en duurzaam bouwen bij aanleg (en groot onderhoud) van infrastructuur.

Voor bodem en grondwater is het nationaal beleid erop gericht bestaande verontreinigingen te saneren, nieuwe verontreinigingen te voorkomen en de verontreiniging als gevolg van diffuse bronnen (bijvoorbeeld afstromend wegwater of bestrijdingsmiddelen in de landbouw) terug te dringen. Sinds 2001 wordt gebruik gemaakt van de Watertoets om ruimtelijke plannen en besluiten te toetsen op de waterhuishoudkundige effecten¹.

¹ De Watertoets komt voort uit afspraken die gemaakt zijn in het kader van de startovereenkomst Waterbeleid 21st eeuw, en zal worden verankerd in de PKB van de 5^{de} Nota Ruimtelijke Ordening. De Watertoets gaat uit van bestaande wet- en regelgeving.

Regionaal beleid. De Ecologische Hoofdstructuur is op provinciaal niveau uitgewerkt in een Provinciale Ecologische Hoofdstructuur, de PEHS. In principe geldt voor de PEHS hetzelfde als voor de EHS zodat ook ingrepen die een relatie hebben tot de PEHS gebieden, tot compensatieverplichtingen (of mitigerende maatregelen indien die afdoende zijn) kunnen leiden. De basistekst voor de PEHS vormt de provinciale nota ecologische Structuren (provincie Noord-Holland, 1992).

De PEHS is in grote vlakken aangegeven en dient door de Dienst landelijke gebied (DLG) te worden begrensd. De meeste onderdelen van de PEHS zijn inmiddels begrensd, hierop is het PEHS beleid van kracht. Hier geldt uitdrukkelijk de mitigatie- en compensatieplicht.

De *Provinciale Milieuverordening* (PMV) vloeit voort uit de Wet Milieubeheer. In de PMV worden Stillegebieden en Grondwaterbeschermingsgebieden aangewezen. In het *streekplan Noord-Holland Zuid* staan bodembeschermingsgebieden aangewezen.

5.2 Beschrijving van de huidige situatie

- **Ruimtelijke Ordening**

Purmerend en Hoorn zijn de afgelopen 45 jaar enorm gegroeid door uitstroom uit Amsterdam. Hoewel veel forenzen gebruikmaken van het openbaar vervoer, is de hoeveelheid autoverkeer vanuit Purmerend en Hoorn zodanig toegenomen, dat in de spits de capaciteit van de A7 volledig gebruikt wordt. Het aantal bedrijven in het Waterland en rond Hoorn kent een licht stijgende trend. Voor een deel zijn het regionaal opererende bedrijven. Het aantal arbeidsplaatsen in Purmerend en Hoorn stijgt voortdurend maar blijft nog ver achter bij de groei van het aantal inwoners.

De A7 loopt vooral door Wijdewormer, een open weidegebied met kleine veebedrijven. Wandel- en fietspaden zijn belangrijke toegangswegen tot het gebied. De dagrecreatie in het gebied werd in 1984 goed tot redelijk beoordeeld door bezoekers.

- **Milieu**

Woon- en leefomgeving

Geluid. Binnen de invloedssfeer van de A7 bevinden zich geen stillegebieden zoals aangewezen in de PMV. Bij de afslag Purmerend-Zuid zijn geluidsschermen aanwezig. Langs het te onderzoeken tracé zijn geluidsgevoelige objecten zoals woningen aanwezig waar (nog) geen geluidwerende maatregelen zijn getroffen. Ter hoogte van de Westerdwarsweg bevinden zich woningen binnen 200 meter van de snelweg. Ook de bebouwing ten noorden van het knooppunt Zaandam bevindt zich op korte afstand van de A7.

Lucht. Er zijn momenteel geen knelpunten bekend voor luchtkwaliteit langs dit deel van de A7. Wel is de verwachting dat de norm die het nieuwe Besluit Luchtkwaliteit stelt voor NO₂ op diverse plaatsen en met name langs snelwegen, wordt overschreden. De normen voor zwevende deeltjes (fijn stof) worden naar verwachting in vrijwel het hele land overschreden.

Externe veiligheid. Aangezien de A7 deel uitmaakt van het hoofdwegennet worden over de A7 gevaarlijke stoffen vervoerd, zoals benzine en gas. Er zijn momenteel geen knelpunten op het gebied van externe veiligheid bekend. De norm voor de plaatsgebonden risicocontour (10-6) werd in 1995 niet overschreden (Verkenning relatie milieu en verkeer binnen de provincie Noord-Holland, maart 2000).

Sociale Aspecten. De onderwerpen die bij sociale aspecten aan bod komen hebben betrekking op de door mensen ervaren kwaliteit van de leefomgeving. Relevante onderwerpen zijn: bereikbaarheid voor langzaam verkeer, sociale veiligheid, visuele hinder en barrièrewerking. De A7 wegvak knooppunt Zaandam - Purmerend-Zuid doorsnijdt geen grote woongebieden. Langzaam verkeer van oost naar west en terug is afhankelijk van oversteekpunten. De weg kan daarbij als barrière worden ervaren.

Natuurlijke omgeving

Landschap. De A7 kruist een waardevol open polderlandschap. De Wijde Wormer is al enige eeuwen een droogmakerij, gewonnen uit een voormalig meer, toentertijd gelegen tussen twee in de middeleeuwen reeds ontgonnen veengebieden. Opmerkelijk is de nog grotendeels intacte kavelstructuur, zowel in de Wijde Wormer (strak, grote kavels) als in de veenweidegebieden Wormer- en Jisperveld en Purmerland/Ilperveld (met een onregelmatiger kavelstructuur). De structuur van het landschap zegt iets over de ontginningssgeschiedenis. De A7 ligt overigens precies in de lengterichting van de percelen, ze snijdt geen percelen "schuin aan".

De recente plaatsing van portalen en wegverlichting heeft de openheid van de Wijde Wormer aanzienlijk aangetast. Hetzelfde geldt voor de oprukkende bebouwing van Purmerend. Op langere termijn kan bedrijfsvestiging langs de A7 voor het open landschap een bedreiging vormen, temeer daar de Wijde Wormer op dit moment geen enkele status heeft. Het figureert, anders dan de Schermer en de Beemster, niet in de lijst van Belvédèregebieden. Overigens maakt de Wijde Wormer wel onderdeel uit van het middelste groene open gebiedsdeel van de provincie (ruwweg de vierhoek Alkmaar – Hoorn – Amsterdam – Zaandam – Beverwijk) waarbinnen een zekere planologische bescherming ten aanzien van het open houden van het landschap bestaat.

Natuur. Aan weerszijden van de A7 bevinden zich gebieden die aangewezen zijn in het kader van de Vogelrichtlijn (het Wormer- en Jisperveld en het Ilperveld). De aangewezen gebieden bevinden zich op enige afstand van de A7, maar langs het gehele tracé zijn veel broedvogels aanwezig. Uit een eerste inventarisatie bij het Natuurloket van LNV (via internet) werd dit bevestigd. Het PEHS-beleid (compensatie- en mitigatieplicht) geldt voor de Polder Worm, Jisp en Neck en voor (een deel van) de Polders Purmerland (het niet bebouwde deel) en het daaronder gelegen Ilperveld. De A7 kruist ter hoogte van Purmerend-Zuid de ecologische verbindingzone Weidevenne, die onder de PEHS valt. De Wijde Wormer is een zogenaamd "wit" gebied (valt buiten de PEHS). Genoemde gebieden vallen ook onder de landelijke EHS. Langs het zuidelijk deel van de A7 bevinden zich reeds voorzieningen om versnippering tegen te gaan (twee faunapassages). Dit zuidelijk deel is ook onderdeel van een 'robuuste' verbinding, waar behoud van biodiversiteit en het herstel van relaties tussen leefgebieden geambieerd wordt.

Bodem en Water. Er wordt door dit deel van de A7 geen grondwaterbeschermingsgebied doorkruist. Wel grenst het zuidelijk deel van de A7 (tussen N515 en knooppunt Zaandam) aan een bodembeschermingsgebied zoals opgenomen in het streekplan Noord-Holland Zuid en wordt de A7 hier aangemerkt als infrastructuur met verdrogende invloed op natuurgebieden. In de naaste omgeving van de A7 tussen knooppunt Zaandam en Purmerend zijn geen verdachte of te saneren bodemverontreinigingslocaties bekend.

5.3 Ontwikkelingen tot 2010

- **Ruimtelijke Ordening**

De gemeente Hoorn zal nog ongeveer 10.000 woningen bouwen en in Purmerend komen er nog enkele duizenden woningen bij. Er wordt meer werkgelegenheid gecreëerd door groei van bestaande bedrijven en toetreding van nieuwe bedrijven. Met name rond Hoorn is er vraag naar meer bedrijventerreinen. De grote forensenstromen richting het zuiden blijven in stand.

- **Milieu**

Geluid. Zonder maatregelen verbetert de geluidhindersituatie zich niet voor woningen met een geluidsbelasting van meer dan 55 dB(A). Het wegverkeer zal weliswaar wat stiller worden door technische aanpassingen aan voertuigen en wegen. Maar daar staat tegenover dat de toenemende mobiliteit van met name het (zware) vrachtverkeer de situatie verslechtert.

Lucht. In 2010 worden de wettelijke grenswaarde voor NO₂ volgens de dan geldende EU-richtlijn, nabij woningen langs de A7 waarschijnlijk overschreden. Dit ondanks het feit dat motoren steeds "schoner" worden. De concentratie NO₂ die er afgezien van het autoverkeer al aanwezig is, is daar debet aan. De grenswaarde voor fijn stof zal waarschijnlijk in 2010 langs de A7 niet meer worden overschreden. Dit komt doordat de achtergrondconcentratie voor fijn stof sterk zal dalen.

Externe veiligheid. Naar verwachting zal tot 2010 kunnen worden voldaan aan de beleidsdoelstelling ten aanzien van externe veiligheid.

Sociale Aspecten. Toekomstige ontwikkelingen hebben naar verwachting weinig invloed op de sociale aspecten. Eventueel zou de aanpassing en aanleg van aansluitingen op de A7 van invloed kunnen zijn.

Natuurlijke omgeving

Door de toename van het verkeer wordt verwacht dat de verstoring van natuurwaarden door geluid en wegverlichting (met name verlichting van auto's) toeneemt. De barrièrewerking neemt toe door verbreding van de weg en meer verkeer.

6 Te onderzoeken effecten

In de Trajectnota/MER worden de effecten van de verschillende oplossingen (zoals spitsstrook of plusstrook) beschreven. Uiteraard gaat daarbij veel aandacht uit naar de effecten die de oplossingen hebben op het verkeer in de files; daar was het immers om begonnen. Maar daarnaast wordt ook onderzocht welke effecten veranderingen aan de weg hebben op zaken als leefomgeving en milieu. Sommige effecten worden in cijfers uitgedrukt (kwantitatief), andere krijgen een meer beschouwende beoordeling (kwalitatief). Het belangrijkste doel van de beschrijving van de effecten, is dat het mogelijk wordt om de verschillende oplossingen met elkaar te vergelijken en een goede afweging mogelijk te maken.

Voor een overzicht van te onderzoeken aspecten: zie de tabel aan het eind van dit hoofdstuk.
--

6.1 Verkeer

- **Bereikbaarheid**

Om een goed beeld te krijgen van de werkelijke probleemsituatie worden intensiteit en capaciteitsverhouding geïnventariseerd. Hiermee worden de traject-snelheid en de voertuigverliesuren in beeld gebracht. Daarbij wordt aandacht besteed aan de toekomstige plannen voor het gebied die het verkeer op de A7 kunnen beïnvloeden.

De studie onderzoekt per alternatief wat in achtereenvolgens één jaar na opening (gepland in 2006) en vervolgens voor de jaren 2010 en 2015 de gemiddelde traject-snelheid op het traject Knooppunt Zaandam - Purmerend-Zuid is. Die gegevens vormen een indicatie voor de kwaliteit van de doorstroming. Daarnaast wordt de invloed op aansluitende wegvakken in beeld gebracht.

- **Veiligheid**

Een maat voor verbeterde doorstroming is het aantal kop-staartongevallen. Door de te nemen maatregelen zouden die moeten afnemen. Als de problemen zich – mét de kop-staartongevallen – blijken te verplaatsen naar aanliggende weggedeelten, dan levert de maatregel niets op voor de verkeersveiligheid.

Als een te kiezen oplossing weinig tot niets oplevert voor de I/C-verhouding, dan levert dat negatieve effecten op voor de verkeersveiligheid. De achterzijde van de file wordt immers breder terwijl er geen uitwijkmogelijkheden meer zijn.

6.2 Ruimtelijke Ordening

- **Wonen en werken**

Geïnventariseerd wordt het effect van de maatregel op de ruimte voor bestaande en toekomstige gebieden, zoals woningbouwlocaties, bedrijven-terreinen en landbouwgronden.

- **Recreatie**

Voor recreatie zijn drie deelaspecten van belang:

- 1) het ruimtebeslag;
- 2) de geluidshinder in recreatiegebieden;
- 3) de barrièrewerking van de A7 in relatie tot de recreatieve routes.

Voor recreatiegebieden wordt aandacht besteed aan de vraag of er compensatie nodig is, in het bijzonder voor gebieden uit het Structuurschema Groene Ruimte. Welke compenserende maatregelen dat precies zijn, wordt in een later stadium uitgewerkt (de OTB-fase).

6.3 Milieu

- **Woon- en leefomgeving**

Geluid. Voor het aspect geluid wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd zoals voorgeschreven in de Wet Geluidhinder. Het akoestisch ruimtebeslag (geluidscontouren) en het aantal geluidsgevoelige objecten per geluidsklasse, van 50 tot > 70 dB(A) in stappen van 5 dB(A), worden bepaald. De 40 dB(A) contour wordt op enkele dwarsdoorsneden bepaald, maar niet voor gehele studiegebied doorgerekend met het SRM2 model (Standaard Reken Methode 2 is een rekenmodel om geluidsbelasting te berekenen). Gekeken zal worden of er een toename van 2 dB(A) optreedt. Ook zal onderzocht worden of er sprake is van achterstallige geluidssanering en zullen afgegeven hogere waarden geïnventariseerd worden. Er zal een indicatie gegeven worden van de te treffen maatregelen.

Er zal in de Trajectnota/MER geen aandacht besteed worden aan de cumulatie van geluid en het aspect trillingen. Beide aspecten worden voor deze studie niet relevant geacht. Cumulatie is van belang indien er een andere geluidsbron aanwezig is in het studiegebied. Dit is alleen het geval net ten noordoosten van het knooppunt Zaandam waar de spoorlijn de A7 kruist, maar hier is geen bebouwing aanwezig.

Lucht. Het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg wordt bepaald aan de hand van de concentraties CO₂, NO_x, NO₂ en fijn stof. De concentraties in de verschillende alternatieven worden getoetst aan het Besluit Luchtkwaliteit. Bij overschrijding van een grenswaarde wordt ingeschat hoeveel woningen binnen het gebied vallen en waar overschrijding plaatsvindt (aantal woningen binnen luchtcontouren). Voor de totale luchtemissie van verkeer wordt de emissie van CO₂ en NO_x bepaald om tevens de bijdrage aan het mondiale broeikaseffect in beeld te brengen.

Externe veiligheid. De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A7, worden berekend voor de huidige situatie en de situatie in het planjaar 2010. Hierbij wordt het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) in beeld gebracht. Voor het PR geldt een grenswaarde, voor het GR een oriënterende waarde waaraan moet worden getoetst.

- **Natuurlijke omgeving**

Landschap. Voor de effectbepaling wordt het visueel ruimtelijke aspect bekeken. Het gaat hier met name om de aanwezigheid en hoogte van geluidsschermen. Eventuele maatregelen worden globaal kwalitatief beschreven en zullen in de OTB-fase nader uitgewerkt worden. Rijkswaterstaat stelt los van deze planstudie voor de gehele A7 in 2002 een landschapsplan op, waarbij rekening gehouden wordt met de A7-studie.

De aspecten cultuurhistorie en archeologie worden niet onderzocht gezien het feit dat er door de voorgestelde ingrepen geen effecten op cultuurhistorische en archeologische waarden verwacht worden. Ook is de Boswet niet van toepassing omdat er geen bomen gekapt worden.

Natuur. De relevante effecten voor het aspect flora, fauna en ecologie worden beschreven in de Trajectnota/MER. De effecten op het toegenomen ruimtebeslag (vernietiging) worden globaal kwantitatief beschreven. De effecten op versnippering en verstoring worden alleen beschreven in die gebieden waar extra effecten voor belangrijke ecologische verbindingen en/of waardevolle soorten te verwachten zijn, met name de Habitat- en Vogelrichtlijngebieden. Zowel fysiek ruimtebeslag (bijvoorbeeld een extra rijbaan) als uitstralende verstoringseffecten, zoals geluidshinder en verstoring, worden onderzocht. De toename van de verstoring door de ingrepen is uit te drukken in een percentage verminderd broedsucces weidevogels. De verstoring door verlichting, een eventuele toename van de barrièrewerking en de effecten op versnippering zijn in kwalitatieve zin uit te drukken.

De mogelijkheden om effecten te voorkomen of te beperken en bestaande knelpunten op te lossen, worden onderzocht met het oog op eventueel te nemen mitigerende of compenserende maatregelen.

Bodem en water. Bij infrastructurele werken wordt sinds kort een watertoets uitgevoerd waarbij de waterbeheerders om advies gevraagd wordt met betrekking tot de waterkwantiteit en waterkwaliteit van het gebied. Onderstaande punten zijn besproken met het Hoogheemraadschap Uitwaterende Sluizen, dat ook namens het Waterschap De Waterlanden optrad.

Omdat het oppervlak asfalt wordt uitgebreid, neemt de infiltratiecapaciteit af en moet Rijkswaterstaat zorgen dat de waterbergingscapaciteit voldoende blijft. De waterbeheerder berekent welk percentage van de uitbreiding van het verhard oppervlak gecompenseerd moet worden door verruiming van het oppervlaktewater. Eventuele maatregelen (zoals bijvoorbeeld bredere bermsloten) worden in het ontwerpproces meegenomen.

De kwaliteit van het afstromend wegwater (run-off) wordt in de Trajectnota/MER niet onderzocht omdat het studiegebied niet in een grondwaterbeschermingsgebied ligt. Uit onderzoek naar zware metalen en PAK massastromen bij de autosnelweg A28 waarbij de vluchtstrook in de spits wordt bereden, blijkt (voorlopig) dat dit niet tot sterke verhoging van de massastromen leidt. Dit geldt zowel voor verspreiding via run-off, natte en droge verwaaiing (uit Leidraad Milieueffecten van benuttingmaatregelen, AVV november 2001).

Duurzaam bouwen. Het integrale aspect duurzaam bouwen (inclusief energie) is niet zozeer een zelfstandig milieuaspect maar stelt randvoorwaarden aan de planontwikkeling. In het kader van de Trajectnota wordt geïnventariseerd welke kansen er zijn om maatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen toe te passen. Duurzaam materiaalgebruik is een van de maatregelen uit het pakket duurzaam bouwen.

6.4 Kosten

In de Trajectnota/MER wordt een raming van de kosten voor de realisatie van de alternatieven opgenomen. De kosten bestaan uit de kosten voor aanvullende maatregelen en onderhoudskosten voor zover deze onderscheidend zijn.

6.5 Overzichtstabel te onderzoeken aspecten

Aspect	Wijze van beoordeling	Methode van onderzoek	Toetsingscriteria
Bereikbaarheid	snelheid, filelengte zowel stroomopwaarts als stroomafwaarts	kwantitatief	trajectnsnelheid, voertuigverliesuren
Verkeersveiligheid	aantal doden en gewonden	kwantitatief	risicocijfer
Ruimtegebruik	- ruimtebeslag - gebied dat functioneel wordt beperkt door de weg (geluid, veiligheid, lucht) - ontstaan van restgebieden (gebieden die te klein van omvang zijn geworden om hun functie te vervullen door aanleg van de weg)	kwantitatief kwalitatief kwalitatief	aantal hectare
Geluid	- akoestisch ruimtebeslag - oppervlak aangetast recreatiegebied - oppervlak weidevogelgebied - aantal geluidsgevoelige objecten 2 dB(A) toets - aantal woningen met geluidsbelasting >55 dB(A) in 1986	Modelstudie Modelstudie Modelstudie Modelstudie kwantitatief	hectare per overschrijdingsklasse >70, 65, 60, 55 en 50 dB(A) hectare > 40 dB(A) hectare > 40 dB(A) aantal per overschrijdingsklasse >70, 65, 60, 55 en 50 dB(A) toename >2dB(A) aantal >55 dB(A) jaar 1986
Lucht	- NO₂ - fijn stof - CO₂ - NO_x	modelstudie modelstudie modelstudie modelstudie	aantal woningen > 40 µg/m ³ NO ₂ *1 aantal woningen > 200 µg/m ³ NO ₂ *2 aantal woningen > 40 µg/m ³ fijn stof *1 aantal woningen > 50 µg/m ³ fijn stof *3 ton/jaar ton/jaar
Externe veiligheid	- plaatsgebondenrisico (PR) - groepsrisico (GR)	kwantitatief kwantitatief	Woningen en kwetsbare objecten binnen de contour 10 ⁻⁶ per jaar. Bebouwing binnen de contour 10 ⁻⁴ per jaar voor 10 of meer doden.
Landschap	- visueel ruimtelijke aspecten - landschappelijke inpassing	kwalitatief kwalitatief	mate van hinder geluidsschermen aantasting van waarden
Natuur	- vernietiging - verstoring - versnippering - compensatie	kwalitatief/ kwantitatief kwantitatief kwantitatief	soorten/oppervlak vernietigd gebied oppervlak/verstoorte broedparen vogels aantal verstoorte relaties hectares / euro's
Bodem en water	effecten op waterhuishouding	Watertoets	toename verhard oppervlak / advies waterbeheerder
Duurzaam Bouwen	toepassing maatregelen Duurzaam Bouwen	kwalitatief	aantal maatregelen

*1 Het gaat hierbij om de jaargemiddelde concentratie.

*2 Het gaat hierbij om de uurgemiddelde concentratie die max. 18 maal per jaar overschreden mag worden.

*3 Het gaat hierbij om de 24-uur gemiddelde concentratie die max. 35 maal per jaar overschreden mag worden.

7 Procedure en planning

De Tracéwetprocedure bestaat uit een aantal stappen. De publicatie van deze Startnotitie is de eerste stap. De Startnotitie geeft aan welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland wil onderzoeken in de studie naar de oostelijke rijbaan van de A7 tussen Zaandam en Purmerend. Tot 30 september kunt u schriftelijk op dit voorstel reageren.

7.1 De Tracéwet en afstemming met andere regelingen

Deze startnotitie markeert het begin van een besluitvormingsprocedure waarvoor de regels zijn vastgelegd in de Tracéwet. De Tracéwet-procedure heeft als doel te bevorderen dat de besluitvorming zorgvuldig verloopt. Daartoe is in de wet onder meer geregeld dat er op verschillende momenten inspraak mogelijk is voor burgers en belangengroeperingen, alsmede overleg met betrokken overheidsinstanties. Ook moet op verschillende momenten advies worden gevraagd aan deskundigen.²

In de Tracéwet zijn twee andere regelingen op elkaar afgestemd:

1. de regeling voor het opstellen van een milieueffectrapportage (MER) uit de Wet milieubeheer.
2. de regeling voor het nemen van een planologisch besluit over de uitvoering van een tracé; dit hangt nauw samen met de Wet op de ruimtelijke ordening.

Verder bepaalt de Tracéwet de gevolgen van het tracébesluit; dat wil zeggen wat wel en niet in het tracébesluit wordt geregeld en wat dit betekent voor de vergunningen, ontheffingen, et cetera.

Het bevoegd gezag wordt gevormd door de minister van V&W samen met de minister van VROM. Provincies, regionale openbare lichamen, gemeenten en waterschappen worden bij de besluitvorming betrokken omdat het project raakvlakken heeft met hun bevoegdheden en belangen. Mocht de besluitvorming in een impasse geraken, dan biedt de Tracéwet de betrokken ministers de mogelijkheid knopen door te hakken.

7.2 Stappen in de procedure

Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen. Het schema in deze paragraaf laat deze stappen zien.

• Stap 1: Startnotitie

De startnotitie is namens de minister van V&W en de minister van VROM opgesteld door de initiatiefnemer, de directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat. De startnotitie wordt door het bevoegd gezag gedurende vier weken ter inzage gelegd.

² De Tracéwet is onlangs gewijzigd. In dit hoofdstuk is uitgegaan van het nieuwe regiem.

- **Stap 2: Inspraak, advies, richtlijnen voor de Trajectnota/MER**

Zolang de startnotitie ter inzage ligt, kan iedereen schriftelijke inspraakreacties indienen (zie paragraaf 1.5 voor termijn en adres). De inspraakronde in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van belangstellenden en betrokkenen over de alternatieven en effecten die onderzocht worden. De vraag welk besluit de ministers zouden moeten nemen, komt pas later aan de orde.

De inspraakreacties worden gebundeld en ter inzage gelegd. De reacties worden voorts overhandigd aan de Commissie m.e.r. Deze Commissie van onafhankelijke milieudeskundigen brengt aan het bevoegd gezag een advies uit over de 'richtlijnen voor de inhoud van de Trajectnota/MER'. Het bevoegd gezag stelt, mede op basis van de inspraakreacties en het advies van de Commissie, vervolgens de richtlijnen vast. Daarna kan het opstellen van de Trajectnota/MER van start gaan.

- **Stap 3: Trajectnota/MER**

De directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het opstellen van de Trajectnota/MER. De richtlijnen uit stap 2 zijn daarbij het uitgangspunt. De drie belangrijkste onderwerpen in deze Trajectnota/MER zijn:

1. een analyse van huidige en toekomstige problemen;
2. een beschrijving van de mogelijke oplossingen waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden: de alternatieven en varianten;
3. een overzicht van de effecten van elk van deze alternatieven voor onder meer het verkeer en het milieu.

Tijdens het opstellen van de Trajectnota/MER wordt regelmatig overlegd met verschillende partijen: gemeenten, provincies, waterschappen, et cetera. Is de Trajectnota/MER gereed, dan biedt de initiatiefnemer het document aan het bevoegd gezag aan. Als de nota in de ogen van het bevoegd gezag voldoende kwaliteit heeft, wordt zij ter inzage gelegd.

- **Stap 4: Inspraak, advies en toetsing**

De Trajectnota/MER ligt minimaal acht weken ter visie. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van de nota wordt toegelicht. Voorts is er de mogelijkheid om inspraakreacties in te dienen. Dat kan zowel schriftelijk als mondeling (tijdens speciaal daartoe georganiseerde hoorzittingen). De centrale vragen tijdens deze inspraakronde zijn:

1. Is de milieu-informatie in de Trajectnota/MER correct en volledig genoeg om er een besluit op te kunnen baseren?
2. Welke van de beschreven alternatieven verdient de voorkeur? En waarom?

In dit stadium wordt tevens overlegd met de besturen van de betrokken gemeenten, regionaal openbare lichamen, provincies en waterschappen. Aan de betrokken bestuursorganen wordt specifiek gevraagd aan te geven:

- welke alternatieven passen in het ruimtelijk beleid;
- naar welk alternatief de voorkeur uitgaat.

Direct na de inspraakronde wordt wederom de Commissie m.e.r. ingeschakeld. Zij toetst de milieu-informatie in de Trajectnota/MER op juistheid en volledigheid. De Commissie spreekt geen voorkeur uit voor een bepaald alternatief, maar kijkt uitsluitend naar de kwaliteit van de milieu-informatie. De Commissie presenteert haar oordeel in een zogenoemd toetsingsadvies.

Verder brengt het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) een Rapport van bevindingen uit aan de minister van V&W. Het OVI is een overlegplatform waarin tal van maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen vertegenwoordigd zijn en waarin de beleidsvoornemens van de minister van V&W beoordeeld worden.

- **Stap 5: Besluitvorming (ontwerp-tracébesluit en tracébesluit)**

Op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER, de inspraakreacties en de adviezen stelt de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, een standpunt ten aanzien van een voorkeursalternatief vast. Dit wordt uitgewerkt in een ontwerp-tracébesluit. Aan de betrokken provincies, gemeenten en waterschappen wordt gevraagd hun oordeel over het ontwerp-tracébesluit te geven. Belangstellenden en betrokkenen kunnen in dit stadium opnieuw zowel schriftelijk als mondeling inspreken.

Na afweging van alle binnengekomen reacties stelt de minister van V&W samen met de minister van VROM, het definitieve tracébesluit vast.

- **Stap 6: Beroep**

Tegen het besluit van de ministers is beroep mogelijk bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

- **Stap 7: Planologische inpassing en vergunningverlening**

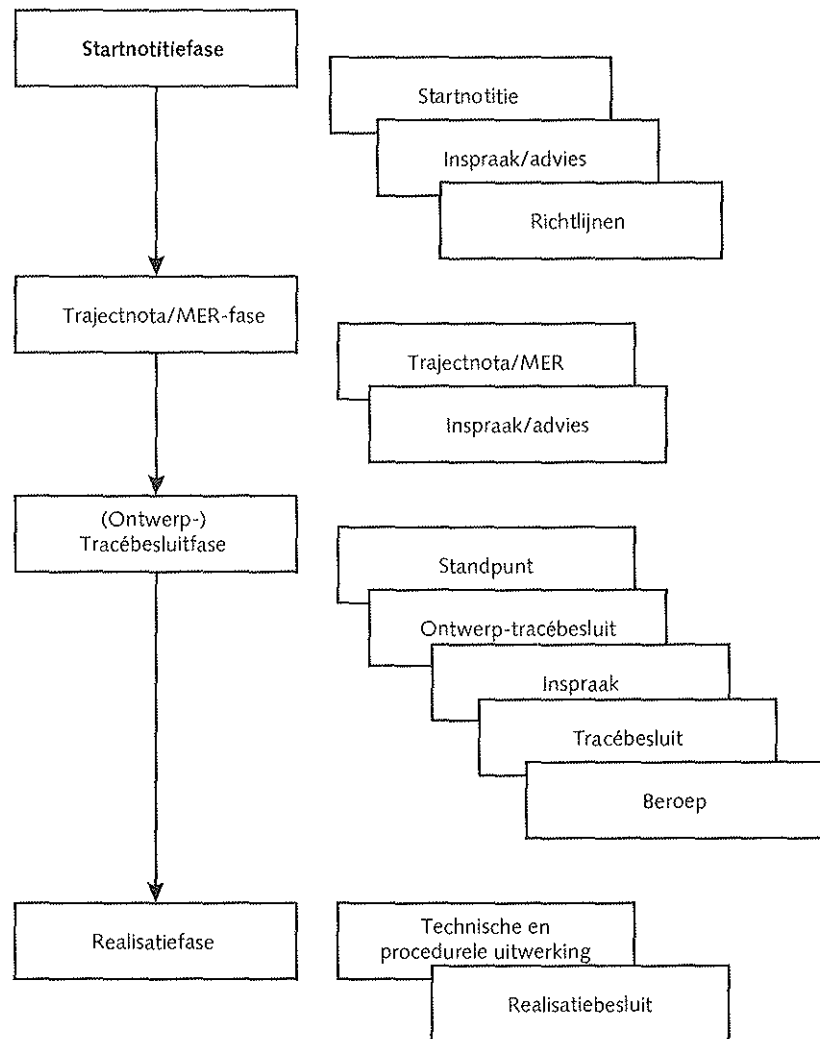
Als de ministers een besluit over de gewijzigde openstelling hebben genomen, dan is dit tracébesluit zelf de planologische vrijstelling voor het gekozen alternatief. Wel wordt binnen één jaar na het tracébesluit van de betrokken provincies en gemeenten verwacht dat zij het gekozen alternatief planologisch in het streekplan of bestemmingsplan inpassen.

Voor eventuele aanvullende uitvoeringswerkzaamheden komen de benodigde vergunningen door middel van en vanwege de minister van V&W gecoördineerde voorbereidingsprocedure tot stand. Tegen verlening van die vergunningen is ook inspraak en beroep mogelijk, maar er zijn geen bedenkingen meer mogelijk tegen beslissingen die deel uitmaken van het tracébesluit. De afweging daarover heeft immers dan al plaatsgevonden (stap 5).

- **Stap 8: Realisatie en evaluatie**

Na het doorlopen van de (aanvullende) vergunningsprocedures kan met uitvoering van de eventueel noodzakelijke aanvullende werken worden gestart. Het bevoegd gezag moet de feitelijk optredende milieugevolgen van het genomen besluit vergelijken met de in de Trajectnota/MER voorspelde effecten. Hiertoe wordt tezamen met het tracébesluit een evaluatieprogramma opgesteld. Tevens worden, zoals verplicht in elke m.e.r.-studie, de 'leemten in kennis' in de beschouwing betrokken. In het evaluatieprogramma is bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek verricht gaat worden. Als de gevolgen ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter visie gelegd.

7.3 Overzicht Tracéwetprocedure



7.4 De planning

In onderstaand schema wordt de planning onder voorbehoud weergegeven.
 BG = bevoegd gezag, in dit geval de minister van V&W en minister van VROM.
 IN = initiatiefnemer, in dit geval Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland
 Commissie m.e.r. = Commissie voor de milieueffectrapportage
 MER = milieueffectrapportage

Fase	Activiteiten	Planning
Fase 1 Startnotitie	BG maakt de startnotitie openbaar	september 2002
	VOORLICHTING EN INSPRAAK over de te onderzoeken alternatieven en effecten	september 2002
	Commissie m.e.r. adviseert BG over richtlijnen voor MER	oktober 2002
	BG stelt richtlijnen voor inhoud MER vast	november 2002
Fase 2 Trajectnota/ MER	IN stelt Trajectnota/MER op	najaar 2003
	BG publiceert Trajectnota/MER	winter 2004
	VOORLICHTING, INSPRAAK EN HOORZITTINGEN over de inhoud van de Trajectnota/MER, mogelijkheid om voorkeur aan te geven	winter 2004
	Commissie m.e.r. adviseert BG over kwaliteit van MER	voorjaar 2004
	Besturen adviseren over Trajectnota/MER	voorjaar 2004
	Standpunt	zomer 2004
Fase 3 Ontwerp- tracébesluit	BG neemt ontwerp-tracébesluit en legt het ter inzage	najaar 2004
	VOORLICHTING EN INSPRAAK over de keuze en invulling van het besluit	najaar 2004
	Besturen adviseren over ontwerp-tracébesluit	najaar 2004
Fase 4 Tracébesluit	BG neemt tracébesluit	voorjaar 2005
	BEROEPSPROCEDURE	2005 t/m 2006
Fase 5 Uitvoering en evaluatie	Project wordt uitgevoerd	2005/2006
	Milieugevolgen worden geëvalueerd	2006

Literatuur

Rijksnota's

Besluit Luchtkwaliteit.	2001
Nationaal Milieubeleidsplan 3	1998
Nationaal Milieubeleidsplan 4	2001
Natuur, Bos en Landschap in de 21 ^e eeuw (NBL21)	2001
Natuurbeleidsplan	1990
Ruimtelijk Economisch Beleid	1999
Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen	1996
Structuurschema Groene Ruimte 1	1992
Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II)	1990
Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX)	1991
Actualisering Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINAC)	
Ruimte maken, ruimte delen: Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening 2000/2020 PKB Deel 3, Kabinetstandpunt, Den Haag	2001
Wet Bodembescherming	
Wet geluidhinder	1979
Wet Milieubeheer	1993
Nota Waterbeleid 21 ^e eeuw	
Leidraad Milieueffecten van benuttingmaatregelen, AVV	2001
* Maandelijkse Telpunten Rapportage, AVV, jan 2002	
* Mobiliteitsonderzoek Regio Amsterdam (MORA), RWS NH, mei 2001	
* Filethermometer 2000, RWS NH, november 2001	

Regionale plannen

Provinciale nota ecologische structuren	1992
Provinciale Milieuverordening (PMV)	
Verkenning relatie milieu en verkeer binnen de provincie Noord-Holland	2001
	2000
Streekplan Waterland, Haarlem	1991
Partiele herziening Streekplan Waterland; Purmerend	1997
Voorlopers Ontwerp Streekplan Noord-Holland Zuid:	
• Kansen in 'netwerkstad' Noord-Holland Zuid, strategie nota streekplan provincie Noord-Holland, Haarlem	2001
• Ontwerp Hoofddijnen voor het streekplan Noord-Holland Zuid, Haarlem	2002

Woordenlijst

Akoestisch ruimtebeslag	Het oppervlak dat belast wordt met een bepaald geluidsniveau
Alternatief	Een samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke variant vormt
Archeologie	Wetenschap van (oude) historie die zich baseert op bodemvondsten en opgravingen
Barrièrewerking	Doorsnijding van landschappen en natuur door infrastructuur (wegen, spoorlijnen)
Bereikbaarheid	Aanduiding voor de manier waarop en de tijd waarin een locatie te bereiken is
Bestemmingsplan	Plan waarin de ruimtelijke inrichting van gemeenten is vastgelegd
Bevoegd gezag	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor het milieueffectrapport wordt opgesteld. In dit geval de minister van V&W en de minister van VROM
BONR	BereikbaarheidsOffensief Noordelijke Randstad. Uitwerking van het BOR voor de Noordelijke Randstad.
BOR	BereikbaarheidsOffensief Randstad. Bestuursovereenkomst tussen regionale bestuurders en het ministerie van V&W om versneld allerlei bereikbaarheidsknelpunten in de Randstad te verminderen of op te lossen.
Broeikaseffect	Het oplopen van de temperatuur als gevolg van luchtvervuiling
Capaciteit van een weg	Het maximale aantal motorvoertuigen dat per tijdseenheid een punt van een weg kan passeren, waarbij sprake is van een veilige verkeersafwikkeling
CO	Koolmonoxide, voor de mens giftige stof.
CO ₂	Kooldioxide, stof die bijdraagt aan het groter worden van het broeikaseffect
Commissie m.e.r./Cie –mer	Een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen. Zij adviseert het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieueffectrapport en over de kwaliteit en volledigheid in het rapport
Compenserende maatregel	Maatregel die de nadelige invloed van een ingreep / activiteit compenseert door elders een positief effect te genereren
Convenant	Niet bindende overeenkomst
Cultuurhistorie	Wetenschap die zich bezighoudt met het ontstaan van het cultuurlandschap en met de relictten die naar de bewoningsgeschiedenis verwijzen
dB(A)	Maat voor het geluiddrukkniveau waarbij een (frequentieafhankelijke) correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor
Diffuse bronnen	Verspreid liggende bronnen
Ecologie	Wetenschap die zich bezighoudt met levende systemen (planten, dieren, en dergelijke) en hun omgeving

Ecologische verbindingzone	(Ecologisch) gebied of structuur die verbreiding, migratie en uitwisseling van soorten tussen verschillende kerngebieden mogelijk maakt
EHS	Ecologische Hoofd Structuur; samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de rijksoverheid
Externe veiligheid	Het risico dat mensen op en rond de weg lopen voor kans op ongeval door vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg
Fauna	Alle diersoorten
Flora	Alle plantensoorten
Geleiderail	Vangrail
Geluidgehinderden	Mensen die last hebben van het geluid. Het aantal wordt berekend uit een gegeven verhouding tussen ernstig gehinderden, gehinderden en matig gehinderden per geluidsbelastingklasse van 5 dB(A)
Geluidsbelasting	De waarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) op een bepaalde plaats (afkomstig van bepaalde geluidsbronnen)
Grenswaarde	Kwaliteitsniveau van water, bodem of lucht, dat tenminste moet worden bereikt of gehandhaafd
Hoofdverbinding	Autosnelweg die deel uitmaakt van het hoofdwegennet
Hydrologie	Wetenschap die zicht bezighoudt met de eigenschappen van het water op aarde
Infrastructuur	Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, leidingen enzovoorts waarlangs iets of iemand wordt verplaatst
Inspraakpunt	Overheidsinstelling waar inspraakreacties worden verzameld
Invloedsgebied	Het gebied waarbinnen de effecten kunnen optreden als gevolg van een wegverbinding
Koolmonoxide	Koolmonoxide, voor de mens giftige stof
Kwalitatief	In woorden onderbouwd
Kwantitatief	Met cijfers onderbouwd
m.e.r.-procedure	Procedure van milieueffectrapportage; bestaat uit het maken van het milieueffectrapport, beoordelen en gebruiken van het milieueffectrapport in de besluitvorming
Meest Milieuvriendelijk Alternatief; MMA	Alternatief opgesteld met het doel zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, dan wel zo veel mogelijk verbetering te realiseren
MER; Milieueffectrapport	Milieueffectrapport; rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van mogelijke alternatieven zijn geïnventariseerd
Ministerie van V&W	Ministerie van Verkeer & Waterstaat
Ministerie van VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
Mitigerende maatregel	Maatregel die de nadelige gevolgen voor het milieu voorkomt of beperkt
Mobiliteit	Het verplaatsingspatroon van mensen en goederen
NO _x	Stikstofoxiden, betrokken bij onder meer verzuring
NO ₂	Stikstofoxide
Onderliggend wegennet	Alle niet rijkswegen
Ontsnippering	Het tegengaan van versnippering

Ontwerprichtlijnen	Regelgeving voor het ontwerp/de ontwerpers van de weg
Ontwerp-tracébesluit	Globale vaststelling van de ligging van het tracé
OVI	Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur
Raad van state	Rechtscollege die onder meer het beroep tegen het besluit van de minister in de Tracé/m.e.r.-procedure behandelt
Referentiesituatie	De situatie voor een toekomstig jaar als er, naast het voorgenomen beleid, geen probleemoplossende activiteiten worden uitgevoerd
Richtlijnen	Voor het project geldende, inhoudelijke eisen waaraan de Trajectnota/MER moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu)effecten; ze worden opgesteld door het bevoegd gezag
Rijbaan	Aaneengesloten deel van de verkeersbaan dat bestemd is voor rijdend verkeer en begrensd wordt door een kantstreep of een overgang van verharding naar onverhard
Rijstrook	Begrensd gedeelte van de rijbaan dat voldoende breed is voor een rij van het voor dat gedeelte bestemde verkeer
Ruimtebeslag	De fysieke ruimte die nodig is voor de inpassing van een alternatief / variant
Ruimtelijk ordeningsbeleid	Regeling voor het gebruik van de ruimte voor wonen, werken, land en tuinbouw en recreatie
Run-off	Afstroming van neerslag over het wegooppervlak, waarbij ook eventuele verontreinigingen worden meegevoerd
RVVP	Regionaal Verkeers- en Vervoersplan
RWS NH	Rijkswaterstaat directie Noord-Holland
SO ₂	Zwavel dioxide, betrokken bij onder meer verzuring
Stadsgewest	Gewest dat gevormd wordt door een aantal samenwerkende gemeenten, bestuurd door een raad die wordt samengesteld door en uit leden van de afzonderlijke gemeenten
Startnotitie	Een notitie als deze waarin het wat, hoe, waarom en waar van de plannen is beschreven; vormt de formele start van de m.e.r.-procedure
Stikstofdioxide	Stikstofoxiden, betrokken bij onder meer verzuring
Streekplan	Een door de provincie opgesteld plan voor een deel van de provincie waarin de ruimtelijk ordening is vastgelegd
SVV-II	Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Een in 1990 verschenen rijksnota over het beleid op gebied van Verkeer en Vervoer in Nederland.
Tracé	Verloop van de weg, spoorweg of waterweg in het terrein
Tracé/m.e.r.-procedure	Besluitvormingsprocedure voor onder andere rijkswegenprojecten; de m.e.r.-procedure is hierin opgenomen
Tracé/m.e.r.-studie	Studie waarin van alternatieve en varianten de milieu- en andere effecten als verkeer en vervoer en economie worden onderzocht; wordt uitgevoerd als onderdeel van de Tracé/m.e.r.-procedure
Tracébesluit	Vaststelling van de exacte ligging van het tracé
Tracéwet	Wet omtrent de besluitvorming over grote infrastructuur projecten
Traject	Geheel van wegvakken

Trajectnota	Document waarin de studieresultaten van de infrastructuurproject zijn vastgelegd
Trajectnota/MER	Rapport waarin de resultaten van de Tracé/m.e.r.-studie zijn vastgelegd (het milieueffectrapport is hierin verwerkt)
V&W	Verkeer en Waterstaat
Verkeersintensiteit	Hoeveelheid verkeer uitgedrukt in motorvoertuigen per tijdseenheid (dag, uur), dat een bepaald punt passeert
Versnippering	Milieuthema gericht op de effecten van doorsnijdingen van de (natuurlijke) ruimte
Verstoring	Milieuthema gericht op de effecten van verstoring van ecosystemen en woon- en leefmilieu als gevolg van de emissie van geluid, licht en trillingen
Verzuring	Proces waarbij zuurvormende stoffen, afkomstig van industrie, verkeer en landbouw invloed uitoefenen op ecosystemen
VINAC	Actualisering Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra
VINEX	Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra
VROM	Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
Wegvak	Een deel van een weg tussen een oprit en een afrit
ZOAB	Zeer open asfaltbeton

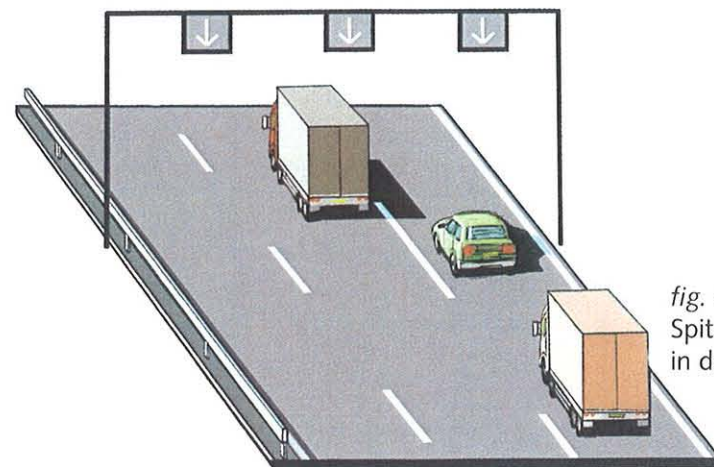


fig. 4
Spitsstrook
in de spits

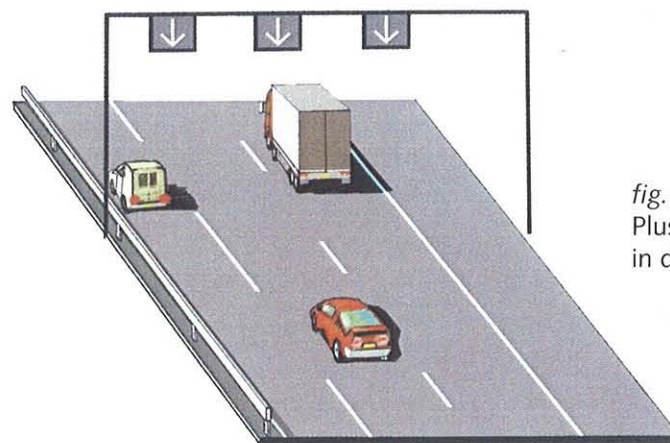


fig. 5
Plusstrook
in de spits

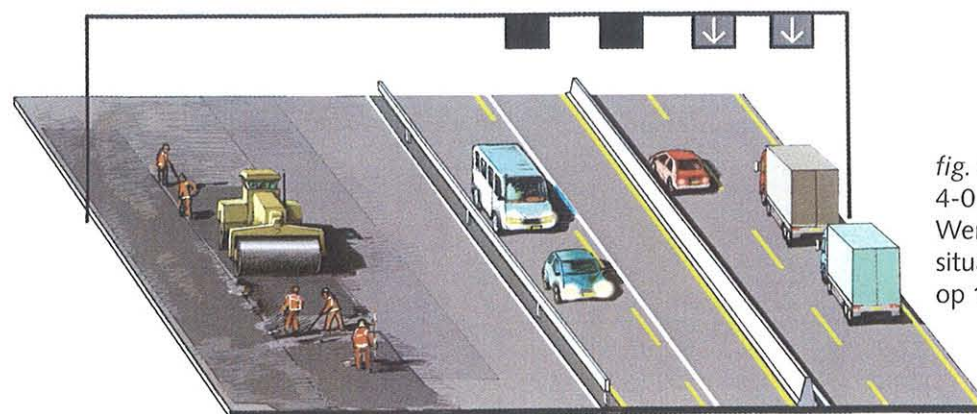
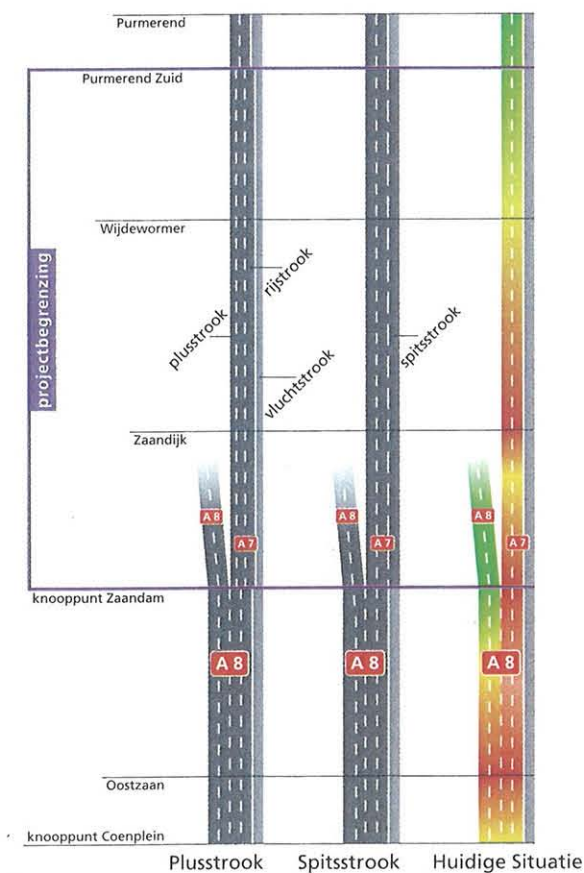


fig. 6
4-0 systeem
Werk in uitvoerings-
situatie. Alle verkeer
op 1 rijbaan

Situatie tot 2010: Provinciale Ecologische Hoofdstructuur en Woningbouw



Snelheid: stapvoets 70 120



Avondspits



Alternatieven en Huidige Situatie met Trajectsnelheden Avondspits 2001