

Startnotitie Westrandweg



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat

Startnotitie Westrandweg

maart 2004

13079/031



50



Inhoudsopgave

1	Inleiding
2	Probleemanalyse en doelstelling
2.1	Probleemanalyse 9
2.2	Doelstelling 10
3	Beleid, wet- en regelgeving
3.1	Nationaal beleid 11
3.2	Regionaal beleid 12
4	Referentiesituatie
4.1	Huidige situatie 13
4.2	Autonome ontwikkelingen 14
5	Oplossingsrichtingen
5.1	Te onderzoeken alternatieven 17
5.1.1	Westrandweg 17
5.1.2	Meest milieuvriendelijk alternatief 18
5.2	Niet te onderzoeken alternatieven 18
6	Effectbeschrijving
6.1	Uitgangspunten 21
6.2	Aspecten en onderzoeksmethodiek 21
6.2.1	Verkeer en economie 21
6.2.2	Ruimtelijke kwaliteit 22
6.2.3	Woon- en leefomgeving 23
6.2.4	Natuurlijke omgeving 24
6.3	Overige onderdelen in de Trajectnota/MER 25
7	Procedure
7.1	De Tracéwet en afstemming met andere regelingen 27
7.2	De procedure 28
7.2.1	Stap 1: Startnotitie 28
7.2.2	Stap 2: inspraak/advies 28
7.2.3	Stap 3: richtlijnen voor de Trajectnota/MER 28
7.2.4	Stap 4: Trajectnota/MER 29
7.2.5	Stap 5: inspraak, advies en toetsing 29
7.2.6	Stap 6: Ontwerp-Tracébesluit 30
7.2.7	Stap 7: Tracébesluit 30
7.2.8	Stap 8: planologische inpassing en vergunningen 30
7.2.9	Stap 9: realisatie en evaluatie 30
7.3	Hoe kunt u reageren? 31
8	Verklarende woordenlijst

Leeswijzer voor de startnotitie

Voor u ligt de 'Startnotitie Westrandweg'. Met deze startnotitie wordt een begin gemaakt met de door de Tracéwet voorgeschreven tracé/m.e.r.-procedure. De Tracéwet is onder meer van toepassing op het moment dat de oplossing van een verkeersprobleem mogelijk kan leiden tot de aanleg of uitbreiding van een weg. De tracé/m.e.r.-procedure regelt de besluitvorming omtrent deze aanleg of uitbreiding. Het doorlopen van de procedure moet er voor zorgen dat zorgvuldig wordt afgewogen welke oplossing de meest wenselijke is voor het verkeersprobleem. Bij deze afweging wordt meegenomen welke effecten de aanleg of uitbreiding van een weg heeft op de omgeving. Zo is onder meer geregeld dat de procedure is opgedeeld in verschillende fasen. Per fase is de mogelijkheid ingebouwd de aanpak bij te stellen naar aanleiding van:

- inspraak door burgers en belangengroepen,
- advies van (onafhankelijke) deskundigen en betrokken overheidsinstanties.

Als u niet bekend bent met het verloop van de tracé/m.e.r.-procedure is het wellicht raadzaam eerst hoofdstuk 7 te lezen. In dit hoofdstuk wordt nader uitgelegd wat de procedure inhoudt en wat de functie is van deze Startnotitie.

Deze startnotitie is de eerste fase van de procedure die moet leiden tot de aanleg van de Westrandweg. Op basis van deze startnotitie en de reacties hierop wordt een besluit genomen over het verdere verloop en invulling van de procedure. In de Startnotitie geeft Rijkswaterstaat uitleg over het hoe, wat, waar en waarom van de procedure. Ook wordt beschreven welke oplossingsrichtingen (zogenaamde alternatieven) en (milieu)effecten Rijkswaterstaat in de volgende fase van de procedure, de Trajectnota/MER fase, wil onderzoeken. Hiermee vormt de Startnotitie het document op basis waarvan iedereen kan meedenken, adviseren en inspreken over de uitvoering van het onderzoek. Het onderzoek behelst grofweg vier onderdelen, te weten: verkeer, ruimtelijke ordening, woon- en leefomgeving en natuur.

Niet alle informatie in deze Startnotitie is voor iedere lezer even relevant. In het onderstaande schema is de opbouw van de Startnotitie weergegeven en leest u waar u de antwoorden kunt vinden op de vragen die voor u van belang zijn.

Vragen	Hoofdstuk	Inhoud
Waarom en in welk kader wordt deze startnotitie uitgebracht?	1	Inleiding In dit hoofdstuk worden de aanleiding voor de procedure en de relatie met andere projecten beschreven.
Wat is het probleem en wat willen we bereiken?	2	Probleemanalyse en doelstelling In dit hoofdstuk wordt het probleem nader geanalyseerd en worden de doelstellingen van het project en de totale procedure beschreven.
Wat zijn belangrijke uitgangspunten waarmee rekening wordt gehouden?	3	Beleid, wet- en regelgeving In dit hoofdstuk worden de hoofdlijnen van beleid en wet- en regelgeving aangegeven die belangrijke uitgangspunten vormen voor de te bestuderen thema's.
Wat is de huidige situatie en welke ontwikkelingen zijn er gaande in het gebied waar de Westrandweg is gepland?	4	Referentiesituatie Dit hoofdstuk schetst de huidige situatie en de ontwikkelingen die de basis vormen voor de situatie die zou ontstaan als de Westrandweg niet wordt aangelegd.
Welke mogelijke oplossingen worden bestudeerd?	5	Oplossingsrichtingen In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke mogelijke oplossingen door Rijkswaterstaat onderzocht worden en waarom andere mogelijke oplossingen niet worden onderzocht.
Welke effecten gaat Rijkswaterstaat onderzoeken en op welke wijze gebeurt dat?	6	Effectbeschrijving Op deze plaats wordt aangegeven welke effecten Rijkswaterstaat in de volgende fase van de tracé/m.e.r.-procedure gaat onderzoeken en hoe deze onderzocht zullen worden.
Hoe verloopt de rest van de procedure/studie? Hoe kan invloed op het verloop van de studie en de besluitvorming worden uitgeoefend?	7	Procedure In dit hoofdstuk vindt u een duidelijke beschrijving van de verschillende stappen van de procedure. Ook kunt u in dit hoofdstuk lezen welke mogelijkheden er zijn voor een actieve deelname aan de procedure, wanneer u uw mening kunt geven en hoe dit in de verdere besluitvorming wordt meegenomen.
Ik begrijp bepaalde woorden niet!		Begrippenlijst



1. Inleiding

De Westrandweg verbindt de A10-west ten zuiden van de Coentunnel, via het Westelijk Havengebied van Amsterdam, met het knooppunt Raasdorp (A5/A9). In 1991 is door de Minister van Verkeer en Waterstaat een besluit genomen over het tracé van de Westrandweg*. De Westrandweg staat niet op zichzelf. Eerdere studies en het tracébesluit uit 1991 leggen een expliciete koppeling met de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel. Aanleg van de Westrandweg en capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel zijn sterk afhankelijk van elkaar voor wat betreft de afwikkeling van het verkeer. Daarnaast zijn de mogelijkheden om de kwaliteit van de leefomgeving en de verkeersveiligheid in Halfweg te verbeteren (het project N200 Halfweg) in hoge mate afhankelijk van de aanleg van de Westrandweg.

Met de aanleg van de Westrandweg is nooit begonnen. De oorzaak hiervan was in eerste instantie het feit dat de procedures rondom de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel nog niet waren afgerond. Later, in 1998, werd in een rijksbrede prioriteringsslag de voorkeur gegeven aan andere projecten. De procedure voor de Coentunnel is toen stopgezet en de aanleg van Westrandweg en Coentunnel werd uitgesteld tot na 2010.

In 2000 werden door het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) extra investeringen in het hoofdwegennet in Noord-Holland mogelijk. Op verzoek van de regionale overheden werd een aanzienlijk deel van de extra investeringen gereserveerd voor de projecten Coentunnel, Westrandweg en N200 Halfweg. Het Rijk en de regionale overheden hebben vervolgens gezorgd voor de aanvullende financiering die noodzakelijk is om deze drie projecten te realiseren.

Het tracébesluit uit 1991 is formeel niet meer geldig. Om de aanleg van de Westrandweg mogelijk te maken, moet daarom een nieuwe tracé/m.e.r-procedure worden doorlopen. Betrokken overheden onderschrijven nog altijd nut en noodzaak van het project. De inzet van de nieuwe procedure betreft daarom ook primair een actualisatie van het oude besluit. Uitgangspunt is het tracé van de Westrandweg zoals in het besluit van 1991 is vastgesteld. Dit tracé is inmiddels door andere overheden overgenomen in ruimtelijke plannen, zoals het structuurplan van de gemeente Amsterdam en het streekplan Noord-Holland Zuid van de provincie Noord-Holland.

In de nieuwe procedure wordt op grond van de huidige inzichten bepaald wat de effecten van de wegaanleg zijn en welke maatregelen eventueel nodig zijn om deze effecten weg te nemen of te verminderen. Ook kan zonodig worden aangesloten bij actuele lokale ontwikkelingen.

De startnotitie die nu voor u ligt, is het 'plan van aanpak' voor het onderzoek naar de effecten van de wegaanleg op de omgeving. Om

* Het tracé van de Westrandweg is terug te vinden op de in de omslag opgenomen afbeeldingen.

dit onderzoek zorgvuldig te kunnen laten plaatsvinden, worden alle betrokkenen uitgenodigd op deze startnotitie te reageren. Tijdens de inspraakronde kunt u schriftelijk op het hierin beschreven voornemen reageren. Op basis van deze startnotitie en de reacties hierop, worden de eisen en randvoorwaarden voor het onderzoek vastgelegd door de Ministers van Verkeer en Waterstaat (VenW) en Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) in de richtlijnen voor het Milieu Effect Rapport (MER). Op basis van de richtlijnen wordt uiteindelijk de Trajectnota/MER opgesteld.

2. Probleemanalyse en doelstelling

In dit hoofdstuk wordt toegelicht voor welke problemen de Westrandweg een mogelijke oplossing biedt. Ook wordt ingegaan op het doel dat wordt nagestreefd met de aanleg van de Westrandweg en op de doelstelling van de planstudie die aan de mogelijke aanleg van de Westrandweg voorafgaat.

2.1 Probleemanalyse

De Noordelijke Randstad kampt al jaren met een bereikbaarheidsprobleem. Dit probleem zal de komende jaren aanzienlijk toenemen als gevolg van een toenemende automobiliteit. Een van de knelpunten in de Noordelijke Randstad is de beperkte capaciteit van de Coentunnel. Ook de ontsluiting van het westelijk havengebied laat te wensen over. Om het knelpunt van de Coentunnel op te lossen loopt er op dit moment een Tracéwetprocedure voor uitbreiding van de Coentunnel.

Uitbreiding van de Coentunnel veroorzaakt een grote extra verkeersdruk op de A10-west. Deze verkeersdruk gaat ten koste van de verkeersafwikkeling van en naar de stad Amsterdam en de doorstroming van het doorgaand verkeer rond Amsterdam. Ook heeft de extra verkeersdruk op de A10-west negatieve gevolgen voor de leefomgeving. Door de aanleg van de Westrandweg wordt het doorgaande autoverkeer vanuit de Coentunnel niet meer afgewikkeld via de A10-west maar via de Westrandweg. Om deze redenen is, bij een capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel, de aanleg van de Westrandweg noodzakelijk. Het voor de Westrandweg in 1991 genomen tracébesluit gaat er van uit dat verkeerskundig gezien ook het omgekeerde geldt, namelijk dat bij aanleg van de Westrandweg de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel noodzakelijk is. Door eenzijdige aanleg van de Westrandweg zou immers het bereikbaarheidsprobleem rondom de Coentunnel alleen maar toenemen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft, in overeenstemming met de Minister van VROM, op 24 oktober 2002 een standpunt ingenomen over de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel. Dit standpunt houdt in dat de bestaande Coentunnel met een tweede tunnel, inclusief daarbij horende wegverbredingen op de A8 en de A10-west wordt uitgebreid. Door deze capaciteitsuitbreiding krijgt het verkeer ter plaatse van beide Coentunnels de beschikking over 2x3 rijstroken en twee wisselstroken die in de drukste spitsrichting worden opgesteld. In de standpuntbepaling is de Minister uitgegaan van de aanleg van de Westrandweg.

2.2 Doelstelling

Met de aanleg van de Westrandweg wordt beoogd de verkeersafwikkeling tussen beide zijden van het Noordzeekanaal te verbeteren, de A10-west te ontlasten van doorgaand verkeer en de ontsluiting van het Westelijk Havengebied te verbeteren. De capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel is hierbij uitgangspunt.

Uitgangspunt voor de planstudie is het in 1991 door de Minister voor de Westrandweg vastgestelde tracé. De doelstelling van de planstudie is om duidelijkheid te verkrijgen over de milieu- en/of andere effecten van de aanleg van de Westrandweg. Op basis van de nieuwe planstudie is het mogelijk op zorgvuldige wijze en met inachtneming van alle relevante belangen voor de Westrandweg een nieuw tracébesluit te nemen.

3. Beleid, wet- en regelgeving

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de uitgangspunten uit beleid, wet- en regelgeving die voor de nieuwe planstudie van belang zijn.

3.1 Nationaal beleid

Het beleid voor verkeer en vervoer is vastgelegd in het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). In het SVV-II is de Westrandweg aangegeven als noodzakelijke uitbreiding van het Hoofdwegennet. De motivering hiervoor is een betere bereikbaarheid van Schiphol, een structuurverbetering in het hoofdwegennet en een betere ontsluiting van het Westelijk Havengebied. Het SVV-II beleid is nog steeds 'geldend' beleid, maar is als basis voor de studie op veel onderdelen verouderd. Het SVV-II zal worden opgevolgd door de Nota Mobiliteit die momenteel in voorbereiding is. Voor zover mogelijk wordt tijdens de studie rekening gehouden met de beleidsuitgangspunten van de nieuwe Nota Mobiliteit.

Voor ruimtelijke ordening is de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) op dit moment nog vigerend beleid. De VINEX zal worden opgevolgd door de Nota Ruimte die momenteel in voorbereiding is. In de Nota Ruimte worden alle onderdelen van het ruimtelijk beleid van de Ministeries van VROM, VenW en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) samengevoegd. De nota beschrijft het ontwikkelingsperspectief voor de ruimtelijke ordening in Nederland en legt het beleid met betrekking tot verstedelijking en nationale landschappen vast. Voor zover mogelijk wordt met de Nota Ruimte tijdens de studie rekening gehouden.

Bij het beleidsterrein Woon- en leefmilieu gaat het vooral om aspecten als geluid, lucht en externe veiligheid, dit laatste betreft de veiligheid voor de leefomgeving. Voor geluid worden kaders gesteld in de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh bevat normen voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen voor zover die zich bevinden binnen een zone aan weerszijde van de nieuw aan te leggen weg. In het Besluit luchtkwaliteit 2001 zijn voor verschillende luchtverontreinigende stoffen normen vastgesteld waaraan, afhankelijk van de stof, uiterlijk in 2005 of 2010 voldaan dient te worden. In het belang van de bescherming van de volksgezondheid dient ten minste aan deze grenswaarden te worden voldaan. Voor externe veiligheid is vooral de Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van belang. In deze nota heeft de vertaling van de veiligheid naar de ruimtelijke inrichting rond transportassen vorm gekregen. Aangegeven is aan welke risiconormen moet worden voldaan bij transport van gevaarlijke stoffen. Voor de vertaling van het beleid uit genoemde nota naar de praktijk, is er de Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen.

Het nationale beleid voor natuur en landschap is voor een belangrijk deel gebaseerd op nationale en internationale afspraken die de natuur beschermen. Voorbeelden van internationale afspraken zijn de Habitat- en Vogelrichtlijn, die zowel soorten als leefgebieden van dieren en planten beschermen. Deze EU-richtlijnen zijn deels verankerd in Nederlandse wetgeving en wel in de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet.

Ten aanzien van de natuur is het vigerende nationaal beleid vastgelegd in de Nota 'Natuur voor mensen, mensen voor natuur' (2000) en het Structuurschema Groene Ruimte (1995). De onderdelen uit het Structuurschema Groene Ruimte zullen in de Nota Ruimte worden geïntegreerd. Volgens het Structuurschema Groene Ruimte geldt onder meer het zogenaamde compensatiebeginsel. Hiermee wordt bedoeld dat voor een aantal nader begrensde gebieden in beginsel geen verlies van aanwezige natuurwaarden mag optreden door een ruimtelijke ingreep. Indien toch verlies van natuurwaarden optreedt, bijvoorbeeld als gevolg van de aanleg van een weg, dan dienen maatregelen te worden genomen om de gevolgen van dit verlies zoveel mogelijk te beperken. Wanneer dit niet of onvoldoende mogelijk is, moeten er compenserende maatregelen genomen worden.

Voor bodem, grond- en oppervlaktewater is het nationale beleid erop gericht verontreinigingen te voorkomen en verontreiniging als gevolg van diffuse bronnen terug te dringen. Sinds 2001 wordt gebruik gemaakt van de Watertoets om ruimtelijke plannen en besluiten te toetsen op de waterhuishoudkundige effecten. De waterbeheerder toetst ruimtelijke plannen aan geldende randvoorwaarden en beleid.

Voor wat betreft de bescherming van eventueel in het gebied aanwezige archeologische waarden, is het Verdrag van Malta van toepassing.

3.2 Regionaal beleid

In het streekplan Noord-Holland Zuid en het structuurplan Amsterdam wordt rekening gehouden met de aanleg van de Westrandweg volgens het tracé dat is vastgelegd in het tracébesluit van 1991. De provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam verwachten dat door de aanleg van de Westrandweg (en de tweede Coentunnel) de kwaliteit van de tweede ring rond Amsterdam wordt verbeterd. Die tweede ring is vooral bedoeld voor het doorgaande verkeer. De kwaliteitsverbetering is nodig om te voorkomen dat het verkeer op de A10-west vast gaat lopen.

Voorafgaand aan de studie wordt een nadere inventarisatie gemaakt van regionaal beleid en regionale regelgeving die voor de studie van belang zijn.

4. Referentiesituatie

In de trajectstudie en de milieueffectrapportage wordt onderzocht hoe de mogelijke oplossingen in 2020 zullen functioneren en welke effecten dit heeft op de omgeving. Omdat de aanleg van de Westrandweg en de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel sterk afhankelijk van elkaar zijn, wordt er bij het onderzoek naar de effecten van de Westrandweg van uitgegaan dat de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel in 2020 zal zijn gerealiseerd. Om een goede weergave te kunnen geven van het effect van een oplossing in 2020 wordt een referentiesituatie uitgewerkt. Deze referentiesituatie beschrijft de situatie in 2020 die zou ontstaan als de Westrandweg en de Coentunnel niet worden aangelegd. Door de effecten van de te onderzoeken alternatieven te vergelijken met de referentiesituatie, kan een goed beeld worden verkregen van de impact van de alternatieven en de eventueel daaraan te koppelen maatregelen.

In de onderstaande paragrafen worden de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen beschreven. De 'optelsom' van deze twee bepaalt de referentiesituatie waarmee in de studie rekening wordt gehouden.

4.1 Huidige situatie

In de huidige situatie wordt het verkeer geconfronteerd met hoge wacht- en verliestijden voor de Coentunnel. Het verkeer naar het Westelijk Havengebied maakt voor een groot deel gebruik van het onderliggend wegennet. Ook het verkeer op de A10-west ondervindt vertraging. Hierdoor ontstaat hinder voor het doorgaande verkeer naar de A4 en A9.

De Westrandweg gaat een nieuwe verbinding vormen in het wegennet rond Amsterdam. Op dit moment is de Westrand, het gebied waar het beoogde tracé van de Westrandweg komt te liggen, voor het grootste deel agrarisch gebied en deels natuur- en recreatiegebied. Wanneer de Westrandweg wordt aangelegd, doorkruist deze vanaf de A10-west eerst het Westelijk Havengebied en loopt dan tussen het volkstuijnencomplex De Grootte Braak en het recreatiegebied Spaarnwoude door. Daarna worden de spoorlijn Amsterdam – Haarlem, de Haarlemmervaart en de N200 overgestoken. Vervolgens doorkruist de Westrandweg de Osdorperpolders en wordt de Ringvaart van de Haarlemmermeer overgestoken. De weg sluit tenslotte aan op het knooppunt Raasdorp (A5/A9). Bij het knooppunt Raasdorp sluit de Westrandweg aan op de Verlengde Westrandweg die in 2003 gerealiseerd is.

Wat betreft natuur- en milieuaspecten kan de bestaande situatie als volgt worden getypeerd:

- **Westelijk Havengebied:** Het Westelijk Havengebied wordt gekenmerkt door bedrijvigheid, verstedelijking en industriële ontwikkeling.
- **De Groote Braak en Brettenzone:** In dit gebied zijn relatief hoge natuurwaarden aanwezig. Het gaat hierbij met name om veenmosrietland en een aantal zeldzame broedvogels en amfibieën. Het betreft een smal langgerekt gebied. Het westelijk deel is waterrijk en bevat rietvelden. In oostelijke richting bevindt zich de Brettenzone.
- **Amsterdam Landelijk west, tussen Ringvaart Haarlemmermeer en N200 met de Osdorper polders:** Dit is een open veenweidegebied dat deels in gebruik is als intensief akkerland. Van bijzondere waarde is het ten noordwesten van het tracé gelegen klein moerasgebied bij Halfweg. Het veenweidegebied is van belang voor weidevogels.
- **Poldergebied Haarlemmermeer benoorden A9 tot Ringvaart:** Het gaat hier om een landelijk gebied met relatief geringe natuurwaarden.

4.2 Autonome ontwikkelingen

Uitgaande van de door het Centraal Planbureau gehanteerde toekomstscenario's (landelijk wordt uitgegaan van het European Coördinationscenario voor 2020) neemt de mobiliteit verder toe. Dit wordt veroorzaakt door de groei van het aantal inwoners, de werkgelegenheid en het autobezit. In Noord-Holland ligt het zwaartepunt voor wonen en werken rond Amsterdam. De komende jaren zal de woon- en werkgelegenheid in het gebied verder toenemen. Dit heeft grote gevolgen voor de mobiliteit. Specifiek zal de regio in de komende jaren te maken krijgen met de volgende ruimteclaims:

- In de periode tot 2020 is er in het streekplangebied Noord-Holland Zuid een behoefte aan 166.000 woningen. De locaties voor deze woningen moeten voor een flink deel binnen bestaand stedelijk gebied van Amsterdam gevonden worden. Daarnaast wordt gekeken naar uitbreidingslocaties in de Haarlemmermeer en Almere.
- Amsterdam ontwikkelt de komende jaren nieuwe grootstedelijke woon-werkgebieden langs de zuidelijke en noordelijke IJ-oeveren en op en rond de ringweg A10. In deze gebieden worden stedelijke milieus ontwikkeld met een hoge bebouwingsdichtheid, veel functiemenging (wonen en bedrijvigheid door elkaar) en een optimale aansluiting op het infrastructuurnetwerk.

-
- Ook wordt verwacht dat grootschalige industrie en havenactiviteiten zich in Westpoort zullen vestigen. In de gemeente Haarlemmermeer worden locaties ontwikkeld nabij Schiphol, Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Ook wordt een groot glastuinbouwgebied ten oosten van de A4 aangelegd.

Door deze ontwikkelingen wordt een grote toename van de mobiliteit verwacht.

Met het oog op de voorgenomen realisatie van de Westrandweg heeft de gemeente Amsterdam besloten voor dit gebied een uitwerking van het structuurplan te maken. In dit plan zal onder andere een ontwikkelingsplan voor werkgebieden, de inpassing van ecologische verbindingen en het verbeteren van de landschappelijke kwaliteit worden gemaakt. De provincie Noord-Holland zal, in samenhang met deze structuurplanuitwerking, het streekplan herzien.

Natuur en milieu in het tracégebied blijven onder toenemende verstedelijkings- en recreatiedruk staan. Gedeelten van het gebied zullen worden bestemd voor bedrijvigheid. Dit is met name het geval in de Osdorperpolders. Uitgegaan kan worden van verdergaande achteruitgang van thans aanwezige natuur- en milieuwaarden door oprukkende bebouwing en toenemende drukte in de (wijdere) omgeving. Tegen deze achtergrond spant met name de provincie Noord-Holland zich in om in het gebied natuur- en milieuwaarden te behouden en te versterken. In het kader van het Gebiedsplan Noordzeekanaal Zuid is de realisatie van natuurdoelen en beheerspakketten voor (agrarische) natuur en landschap in de Osdorperpolders relevant. Verder is de provincie onder de noemer 'Groene As' sinds 1995 actief met de realisatie van een serie projecten. Hiermee krijgt een naast de Ringvaart gelegen strook tussen de natuur- en recreatiegebieden Amstelland en Spaarnwoude gestalte als ecologische verbindingzone.



5. Oplossingsrichtingen

Uitgaande van de in hoofdstuk 2 beschreven probleem- en doelstelling, wordt in dit hoofdstuk beschreven welke oplossingsrichtingen Rijkswaterstaat in de studie wil onderzoeken. Daarbij geldt een belangrijke financiële randvoorwaarde. De huidige economische situatie stelt namelijk dwingende randvoorwaarden aan de budgetten van de verschillende overheden. In samenhang met de uitvoering van de tweede Coentunnel is er daarom een bovengrens gesteld aan de totale projectkosten. Deze randvoorwaarde en de verdeling van de bijdragen zijn vastgelegd in een overeenkomst tussen rijk en regionale partijen, de zogenoemde Intentieverklaring d.d. 7 maart 2003. Bij het ter visie gaan van deze startnotitie wordt gewerkt aan een definitieve vastlegging van de afspraken in een bestuursovereenkomst.

5.1 Te onderzoeken alternatieven

Uitgangspunt voor de procedure is het tracé, met bijbehorende hoogteligging, van de Westrandweg zoals dat in het tracébesluit van 1991 is vastgesteld. Daarom worden in de studie niet meer dan twee alternatieven (oplossingsrichtingen) uitgewerkt, namelijk:

1. Het alternatief Westrandweg,
2. Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief.

In de onderstaande paragrafen worden deze alternatieven toegelicht.

5.1.1 Westrandweg

Vanaf het zuiden kan het tracé als volgt worden beschreven. De Westrandweg start bij het knooppunt Raasdorp (A5/A9) en vormt het verlengde van de in november 2003 opengestelde A5, ook wel 'Verlengde Westrandweg' genoemd. De weg gaat vervolgens noordwaarts over de Ringvaart Haarlemmermeer, over de Osdorperweg, de N200, de Haarlemmervaart en de spoorlijn Amsterdam - Haarlem. Ter hoogte van het volkstuinencomplex 'De Groote Braak' buigt de weg af in oostelijke richting, en volgt daarna het tracé van de huidige Noordzeeweg. Vanaf de Seineweg loopt het tracé vervolgens parallel aan de Basisweg en buigt dan ter hoogte van de Radarweg in noordelijke richting om vervolgens aan te sluiten op de A10-west ten zuiden van de Coentunnel.

De functie van de Westrandweg is, in directe samenhang met een in capaciteit uitgebreide Coentunnel, een betere ontsluiting van Noord-Holland Noord met de Randstad en het achterland (A4). Uitbreiding van de Coentunnel op zichzelf zou leiden tot filevorming op de A10-west. Een bijkomende functie van de Westrandweg is de ontsluiting van het Westelijk Havengebied en daarmee de ontlasting van het onderliggend wegennet. In het havengebied zijn twee afslagen gepland (Dortmuiden en Australiëhavenweg). Daarnaast is het de bedoeling een derde afrit te realiseren. Gedacht wordt aan een afrit ter plaatse van de N200

of aan een afrit 'Parkstad' net ten noorden van de Ringvaart van de Haarlemmermeer. In overleg met regionale overheden zal binnenkort een voorkeur worden bepaald, waarmee vervolgens in het onderzoek rekening wordt gehouden.

De Westrandweg wordt uitgevoerd als een weg met 2x2 rijstroken waarbij de voorkeur uitgaat naar een autosnelweg. Het vervolg van de procedure moet antwoord geven op de vraag in hoeverre dit mogelijk is binnen de gestelde randvoorwaarden. Met inachtneming van de financiële randvoorwaarden is het mogelijk dat de kwaliteit van autosnelweg niet haalbaar is. In dat geval wordt ook een verkeerskundig lager kwaliteitsniveau onderzocht met een vergelijkbare wegcapaciteit. Concreet kan daarbij gedacht worden aan een autoweg met 2x2 rijstroken.

5.1.2 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het is een wettelijke verplichting om in de Trajectnota/MER een zogenoemd 'Meest Milieuvriendelijk Alternatief' (MMA) te presenteren. In een MMA moeten nadelige gevolgen voor het woon- en leefmilieu, de natuur en het landschap worden voorkomen of tot een minimum beperkt blijven. Indien mogelijk zullen bestaande problemen verminderd worden.

Het MMA moet een realistisch alternatief zijn qua kosten en uitvoering. In deze studie zal het MMA bestaan uit de aanleg van de Westrandweg aangevuld met een pakket mitigerende (verzachtende) en compenserende maatregelen.

5.2 Niet te onderzoeken alternatieven

In de Trajectnota/MER wordt het tracé conform het oude tracébesluit uit 1991 opnieuw onderzocht. Dit betekent dat de Trajectnota/MER niet ingaat op andere oplossingen. Voorafgaand aan het opstellen van de in 1989 verschenen Projectnota/MER is een groot aantal tracéalternatieven in ogenschouw genomen, die uiteindelijk in de Projectnota/MER niet verder zijn onderzocht en uitgewerkt. Redenen hiervoor waren bijvoorbeeld dat het niet mogelijk was om op het tracé een autosnelweg aan te leggen, dat het tracé ruimte in beslag nam waar andere ontwikkelingen waren voorzien of dat het tracé leidde tot te hoge aanlegkosten. Dezelfde redenen zijn nog steeds van kracht. Om deze reden zal geen van deze alternatieven in de Trajectnota/MER worden onderzocht. Ook wordt geen aanvullend onderzoek gedaan naar andere alternatieven uit de Projectnota/MER van 1989, te weten:

- **Het nulplusalternatief (OV-alternatief);** het ging hierbij om het benutten van de mogelijkheden van het openbaar vervoer, automobilititeit beperkende maatregelen en het verbreden van bestaande wegen. Het nulplusalternatief zal niet opnieuw

worden onderzocht of ontwikkeld omdat van dit alternatief geen doorslaggevende bijdrage verwacht wordt aan het bereiken van de in hoofdstuk 2 geformuleerde doelstelling.

- **Tracé Westrandweg lage ligging;** in de lage variant zal de Westrandweg een aantal bestaande elementen in het landschap onderlangs kruisen. Het gaat hierbij om de Ringvaart, Osdorperweg, Haarlemmervaart, N200 en de spoorlijn Haarlem-Amsterdam. Vanwege de hiermee gepaard gaande hoge kosten, wordt de tracévariant met de lage ligging niet opnieuw onderzocht.
- **Het alternatieve tracé;** dit tracé wijkt af van het gekozen tracé in het gebied dat is gelegen tussen de kruising Basisweg / Seineweg en de Ringvaart van de Haarlemmermeer. Dit alternatieve tracé kan worden gekenschetst als een afsnijding van het gekozen tracé. Het alternatief zal niet opnieuw worden onderzocht omdat het vanwege de diagonale doorsnijding van de 'Brettenzone' en de Osdorperbinnenpolder minder goed aansluit bij de bestaande structuren in het landschap.

Nadat in 1998 de aanleg van de Westrandweg werd uitgesteld, heeft de gemeente Amsterdam een plan ontwikkeld om de Westrandweg in verkorte en vereenvoudigde uitvoering als een autoweg met 2x1 rijstrook aan te leggen. Dit alternatief wordt niet opnieuw onderzocht vanwege de te geringe bijdrage die een verkorte Westrandweg levert aan een verbeterde verkeersdoorstroming in bovenstedelijk verband. Daar komt bij dat, wanneer de Westrandweg als geheel met 2x1 rijstrook wordt aangelegd, de capaciteit van de weg onvoldoende is om het aanbod van verkeer aan te kunnen.



6. Effectbeschrijving

Dit hoofdstuk gaat in op het onderzoek dat Rijkswaterstaat gaat uitvoeren naar de verschillende aspecten. In de laatste paragraaf wordt ingegaan op de overige verplichte onderdelen die in de Trajectnota/MER worden opgenomen.

6.1 Uitgangspunten

De effecten van de alternatieven verschillen in reikwijdte. Sommige effecten, zoals geluidhinder, manifesteren zich vooral binnen de directe omgeving aan weerszijden van de weg. Andere effecten hebben invloed op een groter gebied. Tijdens de studie wordt per type effect bepaald hoe groot het studiegebied moet zijn. De effectbeschrijving in de Trajectnota/MER wordt getoetst aan wettelijke normen en beleid. Voor elk alternatief wordt onderzocht welke effecten er optreden in het jaar 2020. De volgende paragraaf beschrijft de aspecten, die Rijkswaterstaat in het onderzoek meeneemt.

6.2 Aspecten en onderzoeksmethodiek

In de onderstaande subparagrafen is uitgewerkt op welke wijze de aspecten in het onderzoek worden meegenomen.

6.2.1 Verkeer en economie

Thema	Aspect	Methode van onderzoek	Toetsingscriteria
Mobiliteit	• Verkeersintensiteit •) ¹	kwantitatief	+/-
Bereikbaarheid	• Intensiteit/capaciteit •) ¹	kwantitatief	+/-
Verkeersveiligheid	• berekening risicocijfers	kwantitatief	aantal doden en gewonden
Economie	• reistijdwinst • vestigingsklimaat	kwantitatief kwalitatief	Euro +/-

)¹ Voor de thema's mobiliteit en bereikbaarheid worden de onderzoeken aangevuld met aspecten die aansluiten bij de nog uit te brengen Nota Mobiliteit. Bij het schrijven van deze startnotitie zijn deze aspecten nog niet bekend.

Bovenstaande aspecten worden beoordeeld voor het hoofdwegennet. Voor zover relevant zullen de effecten op het onderliggend wegennet in kaart worden gebracht. Omdat de Westrandweg nog geen bestaande verbinding is, worden alleen de aspecten voor de toekomstige situatie (2020) onderzocht.

Als economische effecten gelden in de eerste plaats de directe effecten die voortvloeien uit het verminderen van vertraging voor weggebruikers: ofwel de reistijdwinsten. Het gaat om het aangeven van de reistijdwinst (in euro's) en het effect op het vestigingsklimaat. Dit laatste bestaat uit een kwalitatieve toelichting op de reistijdwinst.

6.2.2 Ruimtelijke kwaliteit

Thema	Aspect	Methode van onderzoek	Toetsingscriteria
Verlies areaal wonen	• geldend bestemmingsplan	kwantitatief	aantal hectare
Verlies aantal woningen	• geldend bestemmingsplan	kwantitatief	in klassen van 10
Verlies areaal werken	• geldend bestemmingsplan	kwantitatief	aantal hectare
Verlies aantal bedrijven (bestaand)	• geldend bestemmingsplan	kwantitatief	aantal
Verlies areaal landbouw	• geldend bestemmingsplan	kwantitatief	aantal hectare
Verlies aantal landbouwbedrijven	• geldend bestemmingsplan	kwantitatief	aantal
Verlies areaal recreatiegebied	• geldend bestemmingsplan	kwantitatief	aantal hectare
Verlies recreatiekwaliteit	• geldend bestemmingsplan	kwalitatief	+/-
Doorsnijding recreatieve verbindingen	• geldend bestemmingsplan	kwantitatief	aantal
Cultuurhistorie	• aantasting historische cultuurlandschapstypen		
	• aantasting historische waardevolle elementen	kwalitatief	+/-
Archeologie	• aantasting historische waarden en vindplaatsen	kwalitatief	+/-

Er zal een actualisatie van tot op heden bekende onderzoeken naar recreatieve waarden worden verricht.

Uitgezocht moet worden of archeologische vindplaatsen kunnen worden verwacht op of nabij het tracé en of er, als gevolg van de uitvoering, archeologische vindplaatsen of waarden kunnen worden aangetast. Ten behoeve van de cultuurhistorie en archeologie wordt in de Trajectnota/MER een zogenaamde waardenkaart opgenomen.

6.2.3 Woon- en leefomgeving

Thema	Aspect	Methode van onderzoek	Toetsingscriteria
Lucht	• NO ₂	Verkeersmodel	Aantal woningen > 40 µg/m ³ NO ₂
	• Fijn stof	Verkeersmodel	Aantal woninge > 40 µg/m ³ fijn stof
Geluid	• Akoestisch ruimtebeslag	SRM2 en Dhuismethode	Hectare > 50 dB(A)
	• Aantal geluidsgevoelige objecten	SRM2 en Dhuismethode	Aantal
	• Aantal geluidgehinderden	SRM2 en Dhuismethode	Aantal
	• Aantal geluidgehinderden door cumulatie van geluid	Methode Miedema	Aantal
Externe veiligheid	• Plaatsgebonden risico (PR)	Bijlage 3 Handreiking EVVGS(Vuistregels)/ IPORBM-model	10-6/jaar contour
	• Groepsrisico (GR)	Bijlage 3 Handreiking EVVGS(Vuistregels)/ IPORBM-model	10-4/jaar voor 10 slachtoffers, 10-6/jaar voor 100 slachtoffers etcetera.
Sociale aspecten	• Bereikbaarheid omwonenden	Kwalitatief	+/-
	• Barrièrewerking	Kwalitatief	+/-
	• Visuele hinder	Kwalitatief	+/-

Het onderzoek naar de luchtkwaliteit richt zich op stikstof (NO₂), fijn stof en toetsing aan grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit 2001. In het onderzoek wordt aangegeven welke maatregelen uitgevoerd moeten worden indien niet aan de grenswaarden wordt voldaan.

Ten behoeve van het MER dient een geluidsonderzoek te worden uitgevoerd dat een beschrijving geeft van de akoestische situatie in 2020 tot maximaal 400 meter aan weerszijden van de nieuwe weg. Bepaald worden:

- het aantal geluidsbelaste woningen;
- het aantal overige geluidsgevoelige bestemmingen;
- het geluidsbelaste grondoppervlak;
- het aantal geluidgehinderden.

Het onderzoek zal daarnaast aangeven welke maatregelen getroffen kunnen worden op en langs de weg.

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de omgeving van de weg. Hiervoor zijn twee begrippen bepalend, te weten plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). Indien vereist zal een kwantitatief onderzoek worden uitgevoerd.

6.2.4 Natuurlijke omgeving

Thema	Aspect	Methode van onderzoek	Toetsingscriteria
Natuur	• Vernietiging	Kwantitatief	Hectare ruimtebeslag in gebieden met status/waarde
	• Verstoring	Kwantitatief	Verstoorde broedparen vogels/zoogdieren
	• Versnippering	Kwalitatief	Barrièrewerking en omvang beschikbaar areaal/aantal verstoorte relaties
	• Verdroging	Kwalitatief	Aantasting vegetatie/flora
Bodem en water	• Inventarisatie reeds verricht bodemonderzoek	Kwalitatief	-
	• Grondmechanische effecten	Kwantitatief	Zetting en horizontale grondverplaatsing ten gevolge van de ophoging
	• Bodem-effecten van run-off	Kwalitatief	Accumulatie van verontreiniging in berm
	• Oppervlaktewater	Kwalitatief	Oppervlaktewaterkwaliteit

Ten behoeve van eventuele mitigatie en/of compensatie, wordt gestart met het opstellen van een actueel overzicht van dier- en plantensoorten in het gebied waarin het tracé is gepland, aangevuld met een verstoringsonderzoek. Het gaat daarbij om zowel schade als gevolg van verlies, als om schade door de extra verstoring als gevolg van de ingreep.

Er zal een actualisatie van tot op heden bekende onderzoeken naar de gesteldheid van de bodem, de grondmechanische effecten en het grondwater worden verricht. Voorts zullen de bodemeffecten van het wegspoelen van water met eventuele verontreinigingen van het wegooppervlak ('run-off') worden onderzocht. Ook worden het bergend vermogen en de mate van aantasting van de kwaliteit van het oppervlaktewater van de primaire waterlopen onderzocht.

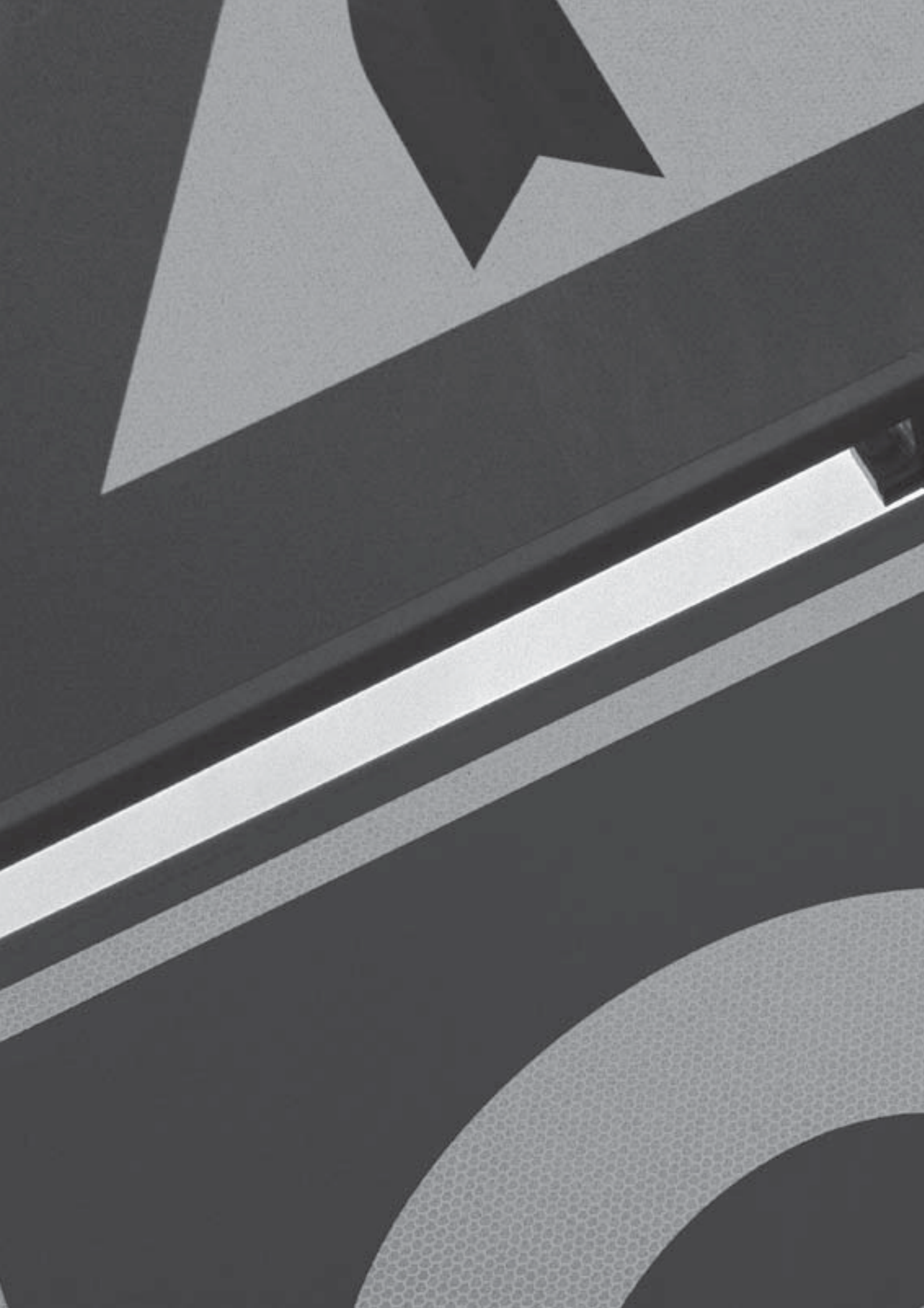
De in 2002 uitgevoerde werkzaamheden voor de watertoets worden in overleg met de waterbeheerders voortgezet. Het resultaat is een overzicht van randvoorwaarden die in het ontwerpproces meegenomen moeten worden.

6.3 Overige onderdelen in de Trajectnota/MER

Er wordt een Landschapsvisie opgesteld. Deze visie zal zijn gebaseerd op de recent verschenen ruimtelijke plannen en beleidsvisies die voor het gebied rondom de weg zijn opgesteld. Naast visueel-ruimtelijke aspecten worden hierin cultuurhistorische elementen opgenomen. De Landschapsvisie wordt na de Trajectnota/MER in de OTB-fase uitgewerkt naar een Landschapsplan waarin de inpassing op een hoger detailniveau is uitgewerkt.

In een apart hoofdstuk 'Leemten in Kennis' wordt ingegaan op de mogelijke onvolledigheid van in de Trajectnota/MER gepresenteerde gegevens. Besloten kan worden leemten in kennis na de Trajectnota/MER-fase nader te onderzoeken. Bij cruciale leemten kan geen besluitvorming plaatsvinden en moet nader onderzoek verricht worden.

In een Trajectnota/MER wordt een evaluatieparagraaf opgenomen. Dit is een eerste aanzet tot het op te stellen evaluatieprogramma dat aangeeft wat, waarom, hoe, door wie en wanneer het totale project wordt geëvalueerd.



7. Procedure

In dit hoofdstuk wordt de in de Tracéwet vastgestelde procedure toegelicht. Hierbij wordt uitgelegd wanneer en op welke manieren u kunt 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 tracéwetprocedure heeft als doel het bevorderen van een zorgvuldige besluitvorming. 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.

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 planologische regeling uit de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

De Minister van VenW is, samen met de Minister van VROM, verantwoordelijk voor het uiteindelijk te nemen tracébesluit. Beide Ministers vertolken in de procedure de rol van 'bevoegd gezag'. Provincies, regionale openbare lichamen, gemeenten en waterschappen worden bij de besluitvorming betrokken omdat het project raakvlakken heeft met hun belangen.

7.2 De procedure

Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen. Deze stappen zijn hieronder schematisch weergegeven.

FASE	STAP
Startnotitiefase	Startnotitie
	Inspraak/advies
	Richtlijnen
Trajectnota/MER-fase	Trajectnota/MER
	Inspraak/advies
(Ontwerp)Tracébesluit-fase	Standpunt
	Ontwerp-Tracébesluit
	Inspraak
	Tracébesluit
	Beroep
Vervolfase	Technische en procedurele uitwerking
	Realisatie
	Evaluatie

7.2.1 Stap 1: Startnotitie

De Startnotitie is namens de Minister van VenW opgesteld door de initiatiefnemer, de Directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat. De Startnotitie wordt door het bevoegd gezag gedurende vier weken ter inzage gelegd.

7.2.2 Stap 2: inspraak/advies

Zolang de Startnotitie ter inzage ligt, kan iedereen schriftelijke inspraakreacties indienen (zie paragraaf 7.3 voor termijn en adres). Tijdens te houden inspraakavonden is er gelegenheid mondeling op de Startnotitie te reageren. De inspraakronde in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van belangstellenden en betrokkenen omtrent de alternatieven en effecten die onderzocht moeten worden. De vraag welk besluit de Ministers zouden moeten nemen, komt pas later aan de orde. De inspraakreacties worden gebundeld en ter inzage gelegd.

7.2.3 Stap 3: richtlijnen voor de Trajectnota/MER

De inspraakreacties worden overhandigd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. 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.

7.2.4 Stap 4: Trajectnota/MER

De directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het opstellen van de Trajectnota/MER. De richtlijnen uit stap 3 zijn daarbij het uitgangspunt. De drie belangrijkste onderwerpen in de 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, oftewel de alternatieven,
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 betrokken partijen. 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, dan wordt hij ter inzage gelegd.

7.2.5 Stap 5: inspraak, advies en toetsing

De Trajectnota/MER ligt minimaal acht weken ter inzage. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van de nota wordt toegelicht. Daarnaast 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?

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

Direct na de inspraakronde wordt de Commissie voor de milieueffectrapportage nogmaals 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 VenW. Het OVI is een overlegplatform waarin verschillende maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen vertegenwoordigd zijn en waarin de beleidsvoornemens van de Minister van VenW beoordeeld worden.

7.2.6 Stap 6: Ontwerp-Tracébesluit

Op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER, de inspraakreacties en de adviezen stelt de Minister van VenW, in overeenstemming met de Minister van VROM, vast welk alternatief de voorkeur verdient. Deze voorkeur wordt vastgelegd in de zogenaamde 'Standpuntbepaling'. Het gekozen voorkeursalternatief wordt uitgewerkt in een ontwerp-tracébesluit. Aan de betrokken provincies, gemeenten en waterschappen wordt gevraagd hun oordeel over het ontwerp-tracébesluit te geven. Belanghebbenden kunnen in dit stadium opnieuw zowel schriftelijk als mondeling inspreken.

7.2.7 Stap 7: Tracébesluit

Na afweging van alle binnengekomen reacties stelt de Minister van VenW, in overeenstemming met de Minister van VROM, het definitieve tracébesluit vast. Tegen dit besluit is beroep mogelijk bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

7.2.8 Stap 8: planologische inpassing en vergunningen

Binnen één jaar na het onherroepelijk worden van het tracébesluit, dienen gemeenten overeenkomstig dat besluit bestemmingsplannen vast te stellen dan wel te herzien. Het tracébesluit geldt overigens van rechtswege als vrijstelling van het geldende bestemmingsplan.

Na het genomen tracébesluit zullen de vergunningen worden verleend die voor de uitvoering van het besluit benodigd zijn. Tegen deze vergunningen is beroep mogelijk bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

7.2.9 Stap 9: realisatie en evaluatie

Als het tracébesluit is genomen en alle benodigde vergunningen zijn verleend, kan met de realisatie van het tracébesluit 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. Ook worden de 'leemten in kennis' in de beschouwing betrokken. In dit programma 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.

7.3 Hoe kunt u reageren?

In deze Startnotitie is aangegeven welke alternatieven en effecten de Directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat wil gaan onderzoeken in de studie Westrandweg. Tijdens de inspraakronde over deze Startnotitie kunt u op dit onderzoeksvoorstel reageren. De inspraaktermijn loopt van 22 maart tot en met 19 april 2004. Vóór 20 april 2004 moet u uw inspraakreactie opsturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
t.a.v. Westrandweg
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Bij de inspraak in dit stadium van de procedure draait het nog niet om de vraag welk besluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Die kwestie komt pas aan de orde in de tweede inspraakronde, na de publicatie van de Trajectnota/MER. In deze inspraakronde gaat het vooral om de te onderzoeken alternatieven en effecten.

Uw reactie is van harte welkom!



8. Verklarende woordenlijst

Alternatief Een samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke oplossing 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 VENW en de minister van VROM.

BOR (bereikbaarheidsoffensief) BereikbaarheidsOffensief Randstad

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.

Commissie voor de milieueffectrapportage 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.

Congestie Snelheidsverlaging en filevorming.

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 geluidrukniveau waarbij een (frequentie-afhankelijke) correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor.

Ecologische verbindingzone (Ecologisch) gebied of structuur die verbreiding, migratie en uitwisseling van soorten tussen verschillende kerngebieden mogelijk maakt.

Externe veiligheid Het risico dat mensen op en rond de weg lopen door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg.

Fauna Alle diersoorten.

Flora Alle plantensoorten.

Geluidsgehinderden 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.

Infrastructuur Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, leidingen enzovoorts waarlangs iets of iemand wordt verplaatst.

Inspraakpunt Overheidsinstelling waar inspraakreacties worden verzameld

Kwalitatief In woorden onderbouwd

Kwantitatief Met cijfers onderbouwd

m.e.r.-procedure

milieueffectrapportage 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 oplossingen zijn geïnventariseerd.

Ministerie van VenW 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.

Onderliggend wegennet Alle niet rijkswegen.

Ontsnippering Het tegengaan van versnippering

Ontwerprichtlijnen Regelgeving voor het ontwerp/de ontwerpers van de weg.

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.

Referentie-situatie 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.

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.

Run-off Afstroming van neerslag over het wegoppervlak, waarbij ook eventuele verontreinigingen worden meegevoerd.

RVVP Regionaal Verkeers- en Vervoersplan.

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 oplossingen 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.

Trajectnota/MER Rapport waarin de resultaten van de tracé/m.e.r.-studie zijn vastgelegd (het milieueffectrapport is hierin verwerkt).

VenW 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.

Vigerend beleid Het beleid dat van kracht is.

VROM Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu

Colofon

Initiatiefnemer

Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland
Toekanweg 7
2035 LC Haarlem
Postbus 3119
2001 DC Haarlem

Eindredactie

Ad4 Delft

Vormgeving en fotografie

GBE Den Haag

Plattegronden

Carto Studio Amsterdam

Druk

PP-offset Delfgauw

