

Richtlijnen voor de Trajectnota/MER Schiphol-Amsterdam-Almere



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

DG-Personenvervoer

Richtlijnen voor de Trajectnota/MER Schiphol-Amsterdam-Almere

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer

Den Haag, mei 2005

Vastgesteld door de
Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer

Den Haag, mei 2005

Inhoudsopgave

INHOUDSOPGAVE.....	3
1 INLEIDING	1
2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING.....	2
2.1 PROBLEEMSTELLING	2
2.2 DOEL	3
2.3 BESLUITVORMING.....	3
2.4 NOORDVLEUGELPROGRAMMA EN FASERING	4
3 VOorgenomen Activiteit en Alternatieven.....	5
3.1 ALGEMEEN	5
3.2 ALTERNATIEVEN.....	5
4 BELEID, HUIDIGE SITUATIE EN ONTWIKKELINGEN.....	9
5 VOorgenomen Onderzoek.....	12
5.1 INLEIDING	12
5.2 ONDERZOEKSMETHODE EN FASERING	12
5.3 ONDERZOEKSASPECTEN.....	13
5.3.1 Verkeer en vervoer	13
5.3.2 woon- en leefomgeving.....	14
5.3.3 Natuurlijke omgeving	16
5.3.4 Bodem en Water	17
5.3.5 Landbouw.....	18
5.4 KOSTEN BATEN ANALYSE	18
6 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	20
7 LEEMTEN IN INFORMATIE	21
8 EVALUATIEPROGRAMMA.....	22
9 VORM EN PRESENTATIE.....	23
10 SAMENVATTING VAN HET MER.....	24
 BIJLAGEN	
-	Nota van antwoord Adviezen
-	Nota van antwoord Inspraak
-	Achtergronddocument verantwoording Richtlijnen

1 Inleiding

De verkeersproblematiek tussen Haarlemmermeer en Almere was voor de minister van Verkeer en Waterstaat aanleiding om een verkennende studie te laten uitvoeren. Uit deze Integrale MIT verkenning Nieuwe stijl bleek dat de problematiek op de as Schiphol Amsterdam Almere aanleiding geeft tot het nemen van maatregelen. Daarom is een trajectstudie gestart waarin de mogelijke oplossingen voor de problematiek worden bestudeerd en op hun effecten worden onderzocht. Het besluit tot het starten van deze trajectstudie is ook onderdeel van de Nota Ruimte, die het kabinet in april 2004 heeft vastgesteld (PKB deel 3 kabinetsstandpunt).

Voor deze trajectstudie wordt de procedure conform de tracéwet gevolgd. Ten behoeve van het nieuwe tracébesluit wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Doel van deze richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER en de kosten baten analyse (KBA) moet bevatten om de effecten op de omgeving van de aanleg van de weg te bepalen. Het bevoegd gezag is de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De initiatiefnemer is Rijkswaterstaat (Noord-Holland en IJsselmeergebied).

De richtlijnen zijn gebaseerd op de startnotitie alsmede op de adviezen van de wettelijke adviseurs (waaronder de Commissie voor de m.e.r.), de toetscommissie OEI en de commentaren en opmerkingen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht. In de bijlagen wordt uitgebreid ingegaan op de circa 8000 inspraakreacties en de adviezen van de bestuursorganen. In een apart achtergronddocument wordt de beantwoording voor een viertal thema's nog nader toegelicht.

2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd".

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste : "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven".

2.1 Probleemstelling

De mobiliteit binnen de corridor Schiphol- Amsterdam- Almere is de afgelopen 15 jaar sterk gegroeid, vooral als gevolg van economische groei en de groei van het inwonertal. In de huidige situatie kent het wegennet in het plangebied vele capaciteits-knelpunten. Met de geplande investeringen (met name benuttingmaatregelen) wordt een deel van de voorziene groei tot 2010 opgevangen.

In 2020 ontstaat zonder verdere wegbreidingen (na 2010) zware overbelasting van het wegennet in de corridor, met ernstige filevorming en lange reistijden tot gevolg. De te verwachten groei van wonen en werken in de Noordvleugel in de periode 2010-2030 (o.a. in Almere met circa 40.000 woningen) vergroot de mobiliteitsvraag aanzienlijk.

Het bereikbaarheidsprobleem op de weg is voor een groot deel het gevolg van (ruimtelijk-)economische ontwikkelingen. Tegelijk is het aanpakken van het probleem een voorwaarde voor de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkelingen (toenemende verstedelijking en bedrijvigheid in de corridor). Een oplossing zal gevonden moeten worden in een zeer complexe omgeving, waarbij een goede ruimtelijke inpassing als randvoorwaarde geldt. In de Verkenning Haarlemmermeer-Almere is onderzocht met welke oplossingen de problemen op de weg kunnen worden aangepakt, zoals openbaar vervoer, beprijzen of innovatieve vervoersconcepten. Dergelijke mobiliteitssturende maatregelen leveren een belangrijke bijdrage aan het verbeteren van de bereikbaarheid, maar het effect blijkt onvoldoende groot om te kunnen ontkomen aan uitbreiding van de wegcapaciteit.

De bereikbaarheid op de as Almere-Amsterdam-Schiphol zal zonder infrastructurele uitbreiding van de weg sterk verslechteren, wat negatieve gevolgen zal hebben voor het economisch functioneren van de Noordvleugel.
--

Vele inspraakreacties hebben vragen bij de voorgestelde oplossingen en vragen om een duidelijke kwantificering van de probleemstelling. De Trajectnota/MER dient, mede op basis van de Integrale MIT verkenning Haarlemmermeer – Almere, aan te geven waaruit de problemen precies bestaan en hoe deze kunnen worden gekwantificeerd. Onderbouw in deze probleemanalyse nut en noodzaak van uitbreiding van wegcapaciteit nader, door inzicht te geven in de

soorten verkeer, de omvang van het verkeer en de herkomst en bestemming. Ga in op de huidige en te verwachten intensiteits/capaciteitsverhouding op het netwerk, de reistijden en betrek hierbij ook de milieuconsequenties.

2.2 Doel

In de startnotitie wordt de doelstelling als volgt omschreven:

Het doel van de tracé/m.e.r.-studie is het ontwikkelen en zorgvuldig afwegen van een aantal oplossingsrichtingen, zogenaamde alternatieven en varianten.

Deze moeten bijdragen aan:

1. Het opvangen van het huidige en toekomstige wegverkeer binnen de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere in relatie tot de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de Noordvleugel.
2. Het verbeteren van het functioneren van het netwerk als geheel en het aanpakken van de te verwachten fileproblemen. Gestreefd wordt naar het vergroten van de betrouwbaarheid van de reistijden en het realiseren van acceptabele reistijden.

De doelstelling van dit project sluit aan op de doelstelling van de Nota Mobiliteit: het mogelijk maken van de groei van verkeer en vervoer en een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur. Dit betekent dat na uitvoering van dit project de gemiddelde reistijden zullen afnemen, maar dat de files niet compleet zullen verdwijnen. Daarbij worden de overlast voor en schade aan het stedelijk gebied en het landschap en de kosten van de investering meegewogen.

Met de uitbreiding van de wegcapaciteit wordt beoogd de ontsluiting van Almere in westelijke richting en die van Schiphol in noordoostelijke richting te verbeteren. Voor de ontsluiting van Almere vormt de Hollandse Brug een belangrijke schakel. Beoogd wordt de verkeersafwikkeling tussen Almere en Amsterdam en tussen Almere en 't Gooi te verbeteren.

Doelen moeten in de Trajectnota/MER zodanig worden beschreven dat uiteindelijk voor de besluitvorming moet kunnen worden aangegeven in hoeverre de alternatieven aan de doelen voldoen.

2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij de te onderzoeken alternatieven. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-) plannen en wet- en regelgeving, waarin deze zijn of worden vastgelegd. Specifiek voor het natuurbeleid geldt dat in het MER wordt uitgegaan van het beleid, dat is vastgelegd in het kabinetsstandpunt van de Nota Ruimte.

De Trajectnota/MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor een tracébesluit door de Ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). De Trajectnota/MER dient vervolgens te beschrijven volgens welke procedure en welk tijdspad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel moeten worden betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

2.4 Noordvleugelprogramma en Fasering

Het kabinet heeft besloten om voor de Noordvleugel van de Randstad een samenhangend programma te ontwikkelen. Het doel van dit Noordvleugelprogramma is de ruimtelijk- economische ontwikkeling van de Noordvleugel te stimuleren en de woningbouwopgave te realiseren, in combinatie met een verbeterde bereikbaarheid en behoud en ontwikkeling van waardevolle gebieden. Dit wordt bereikt door een gecoördineerde besluitvorming en uitvoering van projecten in de Noordvleugel die met elkaar samenhangen. In de Nota Ruimte is besluitvorming in 2006 aangekondigd over de verbetering van de infrastructuur in de Noordvleugel, gekoppeld aan de nieuwe verstedelijkingslocaties die worden voorzien. In deze planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere dient te worden aangesloten bij de geplande besluitvorming over het Noordvleugelprogramma in 2006.

Er dient uitgegaan te worden van de oplossingsrichtingen, welke in Hoofdstuk 3 nader worden aangegeven, te weten:

- 1: invoeren van een vorm van "anders betalen voor mobiliteit", het Nulplusalternatief;
- 2: een uitbreiding van de bestaande rijkswegen A6/A1/A9, het Stroomlijnalternatief en
- 3: een nieuwe verbinding tussen A6 en A9, het Verbindingsalternatief (A6/A9).

Een wegverbinding door het IJmeer van Almere naar Amsterdam dient als scenario te worden meegenomen. Dit betekent dat alternatieven en varianten voor de weg worden ontwikkeld en beoordeeld in een situatie met en zonder ijmeerverbinding (Zuiderzeelijn: IJmeervariant met daaraan gekoppeld een regionale weg).

Het kabinet heeft het voornemen om in 2006 een keuze te maken tussen de alternatieven. Het onderzoek dient in twee fasen te worden verdeeld:

Het onderzoek in fase 1 dient zich met name te richten op de gevolgen van het Nulplus- Verbindings- en het stroomlijnalternatief voor de afweging tussen de alternatieven op hoofdlijnen in 2006. Het dient met name betrekking te hebben op het centrale deel van de corridor (tussen en inclusief de knooppunten Muiderberg, Diemen en Holendrecht) en draagt bij aan de besluitvorming over een eventuele IJmeerweg. Deze fase wordt afgesloten met een extra consultatieronde waarbij de omgeving wordt gevraagd om hun mening te geven over het onderzoek en de alternatieven. Deze worden verwoord in een consultatiedocument en vormen mede input voor de keuze tussen de alternatieven.

In fase 2 dienen varianten van één alternatief verder te worden uitgewerkt, tenzij het op dat moment nog niet mogelijk blijkt te zijn om een keuze te maken tussen de alternatieven. Als dit laatste het geval is, worden in fase 2 de varianten van meerdere alternatieven uitgewerkt.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: " een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen van voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

3.1 Algemeen

het onderwerp van deze planstudie kent een lange historie. In de Trajectnota/MER dient voor zover relevant ingegaan te worden op de studies van zowel rijk als regio welke vooraf zijn gegaan aan de planstudie.

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu.

Het plangebied dient te worden beschreven zoals reeds nader is geconcretiseerd in de startnotitie. Het studiegebied omvat het tracé en de omgeving daarvan, waaronder ook het onderliggende wegennet voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. De in het studiegebied gelegen gevoelige objecten en functies moeten worden onderscheiden en voor zover mogelijk dienen deze ook op kaart te worden aangegeven.

Daar waar in de Trajectnota/MER effecten worden beschreven wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteiten, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2020. Daarnaast dient met een gevoeligheidsanalyse een perspectief op de situatie in 2030 te worden geschetst.

3.2 Alternatieven

De keuze van alternatieven moet in de Trajectnota/MER worden gemotiveerd in relatie tot de verdere uitwerking van de problematiek. Dit wil zeggen dat de relatie tussen het probleem en de mogelijke oplossing duidelijk moet kunnen worden gelegd. Conform het advies van de commissie m.e.r. zal in de Trajectnota/MER aandacht moeten worden geschonken aan de keuze van de alternatieven als oplossing voor de geconstateerde problematiek.

De volgende alternatieven dienen te worden uitgewerkt en onderzocht:

1. Het nulalternatief (referentiesituatie).
2. Het nulplus alternatief (inclusief prijsbeleid)

-
3. Het Stroomlijnalternatief (het uitbreiden langs en stroomlijnen van de bestaande weginfrastructuur)
 4. Het verbindingsalternatief (met een nieuwe wegverbinding A6/A9)
 5. Het Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

De alternatieven verschillen onderling met name voor het centrale deel van de corridor (tussen de knooppunten Muiderberg, Diemen en Holendrecht, inclusief de knooppunten zelf). De alternatieven 3, 4 en 5 omvatten uitbreidingen van de wegcapaciteit in het totale plangebied (van knooppunt Badhoevedorp tot en met de A6 Almere-Buiten-Oost).

De uitgangspunten betreffende de uitbreidingen van wegcapaciteit zoals geformuleerd in de startnotitie dienen te worden toegepast. Dit geldt niet alleen voor het "centrale deel" van het plangebied, maar ook voor de Hollandse Brug, de mogelijke IJmeerverbinding en het overige (Hoofd) wegennet in het plangebied.

Sommige gebieden binnen de plangrenzen van de studie hebben een bijzonder karakter, vanwege de natuurlijke en cultuurhistorische betekenis (Gein- en Vechtstreek) of omdat infrastructuur en stedelijke bebouwing elkaar raken (A9 Gaasperdammerweg in Amsterdam- Zuidoost). Bij het ontwikkelen van alternatieven en varianten wordt rekening gehouden met de kwetsbaarheid van deze gebieden, waarbij regionale ideeën in beschouwing moeten worden genomen.

Om een zorgvuldige afweging te kunnen maken tussen mogelijke tracé- opties dienen zowel het voorkeursalternatief van de 'uitweg'- partijen (stroomlijnalternatief) als de terugvaloptie van een aantal 'uitweg'- partijen (het Verbindingsalternatief (A6/A9)) in de studie te worden meegenomen.

De alternatieven

1. Het nulalternatief/referentie alternatief

In de Trajectnota/MER dient het zogenoemde nulalternatief beschreven te worden, de te verwachten situatie in 2020. Ontwikkelingen op basis van al vastgestelde plannen, inclusief reële beleidsmaatregelen worden in het nulalternatief meegenomen (de autonome ontwikkeling). Dit betreft onder meer maatregelen op het gebied van het beter benutten van de weg, het versterken van het openbaar vervoer en mobiliteitssturende maatregelen. De andere alternatieven zullen met het nulalternatief moeten worden vergeleken (referentiesituatie). Daardoor wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van de situatie waarin geen ingrijpende maatregelen worden genomen. Ook de onderlinge verschillen tussen de alternatieven komen op deze wijze het best in beeld.

2. Nulplusalternatief:

In dit alternatief dient, naast de ontwikkelingen welke in het nulalternatief worden meegenomen, het effect van een vorm van "anders betalen voor mobiliteit" in beeld te worden gebracht. Voor-als-nog kan voor fase 1 van de planstudie uitgegaan worden van een gedifferentieerde kilometer heffing naar tijd en plaats (congestieheffing). Zoveel mogelijk dient methodisch aangesloten te worden bij de voorstellen van het kabinet n.a.v. de analyses welke voor de commissie Nouwen worden uitgewerkt. Voor het verbindings- en stroomlijnalternatief dient het effect van congestie heffing op dit alternatief in beeld te worden gebracht.

3. Stroomlijnalternatief:

Het stroomlijnalternatief bestaat uit een capaciteitsuitbreiding langs de bestaande infrastructuur en het stroomlijnen daarvan. Er wordt een

wegverbinding ontworpen die uitgaat van minimaal 2 en maximaal 3 extra rijstroken in de spitsrichting en minimaal 1 en maximaal 2 extra rijstroken in de tegenspitsrichting op de A1 tussen de knooppunten Diemen en Muiderberg. Uitbreiding van de A9 Gaasperdammerweg is onderdeel van dit alternatief, evenals uitbreiding van de overige wegvakken in het plangebied. Nagegaan dient te worden of met de huidige vorm van de knooppunten voldoende capaciteit is te realiseren, zo niet dan dient nagegaan te worden of het noodzakelijk is om de knooppunten Muiderberg, Diemen en Holendrecht te reconstrueren (inclusief mogelijke bypasses ofwel 'afsnijdingen').

Twee inpassingsavarianten dienen te worden meegenomen:

1. Voor A9 Gaasperdammerweg tussen knooppunt Diemen en Holendrecht dient naast de huidige hoogteligging ook een variant met een verdiepte ligging oftewel open tunnelbak te worden meegenomen. Waarbij minimaal op delen van de weg waar dat uit het oogpunt van het kunnen voldoen aan wettelijke normen t.a.v. geluid en lucht een verdiepte ligging en overkluizing van de weg te wordt onderzocht. Met de verschillende overheden dient te worden nagegaan hoe voor de Gaasperdammerweg tot een optimaal ontwerp kan worden gekomen. In overleg met de regio wordt bepaald of cq. welke extra inpassingsmaatregelen kunnen worden meegenomen. Eventuele aanvullende inpassing zal mede vanuit de regio moeten worden gefinancierd.
2. Voor de kruising van de A1 met de Vecht bij Muiden dient naast de huidige hoogteligging (een brug) ook een variant met een aquaduct te worden meegenomen.

4. Verbindingsalternatief (A6/A9)

Het verbindingsalternatief bestaat uit een nieuwe verbinding met min. 2 of max. 3 rijstroken per rijrichting tussen en aansluitend op de knooppunten Muiderberg (A1/A6) en Holendrecht (A2/A9) zonder tussenliggende aansluitingen. Ook bij dit alternatief wordt de benodigde capaciteitsuitbreiding van de overige wegvakken in het plangebied afgeleid van de capaciteit van de A6/A9.

Verschillende inpassingvarianten voor de nieuwe verbinding A6-A9 dienen te worden uitgewerkt:

1. bovengronds: ligging op maaiveld en deels verhoogde ligging;
2. ondergronds: tunnel, verdiepte ligging ofwel open tunnelbak.

De ondergrondse varianten (waaronder een variant met een verlengde tunnel onder het knooppunt Muiderberg) dienen te worden meegenomen vanwege de betekenis van het gebied voor natuur, landschap en recreatie. Gezien de relatief hoge kosten van een tunnel worden ook bovengrondse varianten meegenomen.

5. Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief

Inde Trajectnota/MER dient ook een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) te worden gepresenteerd; een realistisch alternatief dat de verkeersproblemen aanpakt met de minste belasting voor de kwaliteit voor de leefomgeving. Aan het einde van de eerste fase dient aan de hand van het onderzoek – voor elk van de twee tracé - alternatieven – voor het centrale deel van de corridor aangeduid te worden welke variant of varianten de minst nadelige gevolgen heeft voor natuur en milieu. Deze variant (-en) vormen een eerste aanzet tot het MMA.

In de tweede fase van de planstudie dient het MMA nader te worden uitgewerkt.

Aandachtspunten bij stroomlijn- en Verbindingsalternatief (A6/A9):

- In de eerste fase van de planstudie wordt een beperkt aantal tracé- en inpassingsvarianten onderzocht om de omvang van de effecten te bepalen, ten behoeve van de afweging tussen het stroomlijn- en het Verbindingsalternatief (a6/A9). In de volgende fasen dient het gekozen alternatief nader te worden uitgewerkt en geoptimaliseerd.
- Aangegeven dient te worden welke consequenties de aanleg van een IJmeerverbinding (weg en OV) heeft op de uitwerking van en afweging tussen het verbindings- en stroomlijnalternatief.
- Voor zowel het verbindings- als stroomlijnalternatief dient een tolvariant te worden meegenomen in de studie.
- Voor de wegdelen buiten het centrale deel van het plangebied (A6, A9 knooppunt Holendrecht- Badhoevedorp, A10-oost, A2, A1) is uitbreiding van de weg op een hoogte die aansluit op de ligging van de bestaande weg uitgangspunt van de studie. Onderzocht dient te worden welke effecten deze bovengrondse uitbreiding van de weg heeft en welke aanvullende (inpassings-) maatregelen er vanuit wet- en regelgeving eventueel noodzakelijk zijn.

4 Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen

Voor de beschrijving van de huidige situatie dienen recente gegevens te worden gebruikt. Voor de autonome ontwikkeling en de effectvergelijking dient uitgegaan te worden van het jaar 2020 met een doorkijk naar 2030. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten vergeleken met doelstellingen voor andere jaren. Onder autonome ontwikkeling wordt verstaan: de toekomstige ontwikkelingen van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet de Trajectnota/MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten.

Nota Ruimte

Uitgangspunt voor de planstudie is het kabinetsbeleid zoals verwoord in de Nota Ruimte (PKB deel 3) en de Nota Mobiliteit (deel 1). Deze nota's bevatten de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkelingen van Nederland respectievelijk het beleid voor verkeer en vervoer en de bijbehorende doelstellingen. Het beleid wordt vastgelegd tot 2020, waarbij een vooruitzicht op de periode 2020-2030 wordt gegeven.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimteveragende functies op het beperkte oppervlak van Nederland. Het kabinet richt zich op vier algemene doelen: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden, en borging van de veiligheid.

De Randstad is de belangrijkste economische motor van Nederland en ook een gebied met zeer complexe ruimtelijke en bestuurlijke opgaven. De ruimtedruk is hoog en tal van functies strijden om de ruimte. Om de internationale positie te versterken kunnen de mainports, waaronder Schiphol, zich binnen de vastgestelde wettelijke milieukaders verder ontwikkelen. Nieuwe verstedelijking wordt zo gepland dat de ontwikkelingsmogelijkheden van de mainports er niet onnodig door worden beperkt.

De Nota Ruimte omschrijft verder onder andere het nationale beleid voor natuur en landschap (gericht op bescherming, instandhouding en ontwikkeling van natuurgebieden), woon- en leefmilieu (gericht op het opheffen en voorkomen van knelpunten op het gebied van geluid, lucht en externe veiligheid) en water.

In de trajectnota/MER dient op hoofdlijnen te worden ingegaan op de relevante (ruimtelijke) ontwikkelingen en de gevoeligheid van de alternatieven en de effecten daarvoor. De op te stellen prognoses dienen hiermee rekening te houden.

Er dient uitgegaan te worden van één ruimtelijk scenario waarbinnen de verschillende alternatieven worden vergeleken. Voor Almere dient daarbij in fase 1 te worden uitgegaan van een groeiscenario van circa 40.000 extra woningen (voorlopige keuze van het kabinet) in de periode 2010-2030. Met een gevoeligheidsanalyse dienen de consequenties van meer (70.000) en minder (20.000) woningen in beeld te worden gebracht.

De Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit werkt de uitgangspunten van de Nota Ruimte nader uit. Versterken van de economische structuur vereist goed functionerende infrastructuurnetwerken. Het rijk is daarbij verantwoordelijk voor de gehele hoofdinfrastructuur. Door demografische, economische en ruimtelijke ontwikkelingen blijven verkeer en vervoer sterk groeien. Deze groei wordt vanwege het maatschappelijke en economisch belang binnen de wettelijke en maatschappelijke kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving gefaciliteerd. Naast het mogelijk maken van groei van verkeer en vervoer streeft het kabinet naar betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur en acceptabele reistijden. Nationale, regionale en lokale netwerken hangen met elkaar samen. Daarom is een integrale netwerkbenadering noodzakelijk. Enkele andere steekwoorden uit de Nota Mobiliteit zijn:

- openbaar vervoer: kracht benutten;
- beprijzen noodzakelijk (andere manier van betalen voor het gebruik van de weg);
- decentraal wat kan, centraal wat moet;
- kwaliteit leefomgeving verbeteren;
- meer publiek-private samenwerking.

De Noordvleugel

Het kabinet heeft besloten om voor het noordelijke deel van de Randstad (de Noordvleugel) een samenhangend programma te ontwikkelen. Het doel van dit programma is de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Noordvleugel te stimuleren en de woningbouwopgave te realiseren, in combinatie met een verbeterde bereikbaarheid en behoud en ontwikkeling van waardevolle gebieden. Dit wordt bereikt door een gecoördineerde besluitvorming en uitvoering van projecten in de Noordvleugel die met elkaar samenhangen. In de Nota Ruimte is besluitvorming in 2006 aangekondigd over de verbetering van de infrastructuur in de Noordvleugel, gekoppeld aan de nieuwe verstedelijkingslocaties die worden voorzien.

Het Noordvleugelprogramma richt zich derhalve op de realisatie van de doelstellingen vanuit de Nota Ruimte in de Noordvleugel in brede zin (ruimtelijk-economische ontwikkeling, bereikbaarheid, natuur en milieu). De planstudie naar de weginfrastructuur richt zich op een van de onderdelen om deze integrale doelstellingen te realiseren: het uitbreiden van de wegcapaciteit ten behoeve van het verbeteren van de bereikbaarheid.

Ook de bevindingen en voorstellen van de regionale projecten de Groene Uitweg en de IJmeervisie, die in reactie op een verzoek van het Noordvleugelprogramma zijn gestart, zullen betrokken worden bij de besluitvorming over infrastructuur en verstedelijking.

Uitgangspunten studie

De uitgangspunten zoals verwoord in de startnotitie dienen te worden gehanteerd. Bijvoorbeeld:

- Het European Coordination (EC) scenario van het CPB kan worden gehanteerd omdat dit beschouwd kan worden als een gemiddeld economisch groeiscenario en omdat de nieuwe scenario's van het CPB (nog) niet beschikbaar zijn. Voor fase 2 dient heroverwogen te worden welke CPB scenario's gehanteerd dienen te worden.
- Verkeerskundig dient voor het openbaar vervoer uitgegaan te worden van de realisatie van de Hanzelijn en van het herstelplan spoor/betrouwbaar benutten. Voor de weg dient te worden uitgegaan van de realisatie van de projecten die in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT), categorie 0 en 1, zijn opgenomen. Dit zijn de 2^e Coentunnel/Westrandweg, Zuid-as en verschillende benuttingsprojecten uit het ZSM-programma (Zichtbaar, Slim, Meetbaar).

-
- In de studie dient rekening te worden gehouden met relevante (beleids-) ontwikkelingen rondom Schiphol.
 - In de studie zullen alternatieven en varianten worden ontwikkeld en beoordeeld in een situatie met en zonder IJmeerverbinding. In de situatie met IJmeerverbinding wordt uitgegaan van een Zuiderzeelijn via het IJmeer met daaraan gekoppeld een regionale tolweg met 2x2 rijstroken. Deze sluit aan op de Hoge Ring bij Almere en de A1 ter hoogte van Diemen. In het scenario met IJmeerweg dient te worden uitgegaan van tolheffing op de IJmeerweg.

5 Voorgenomen onderzoek

5.1 Inleiding

In hoofdstuk 2 zijn de probleem- en doelstelling aan de orde geweest. De uit te werken alternatieven zijn in hoofdstuk 3 beschreven en in hoofdstuk 4 zijn het beleid, de huidige situatie en de ontwikkelingen aan de orde geweest. In dit hoofdstuk komen de te onderzoeken aspecten aan de orde, de hierbij te hanteren uitgangspunten en de methodiek.

Belangrijke uitgangspunten van de planstudie zijn:

De effecten van de alternatieven verschillen in reikwijdte. Sommige effecten manifesteren zich vooral in de directe omgeving aan weerszijden van de weg (bijvoorbeeld geluidshinder). Andere effecten hebben een veel grotere reikwijdte. Per type effect dient dan ook te worden bepaald hoe groot het studiegebied moet zijn.

Voor elk alternatief dient te worden onderzocht welke effecten er optreden in het jaar 2020. Daarnaast dient met een gevoeligheidsanalyse een perspectief op de situatie in 2030 te worden geschetst.

5.2 Onderzoeksmethode en fasering

De 1^e fase van de Trajectnota/MER dient zich te richten op het leveren van beslisinformatie voor een keuze tussen het verbindingsalternatief (A6/A9) en het stroomlijnalternatief in 2006. In de volgende fase is er ruimte om het gekozen alternatief verder uit te werken en te optimaliseren en wordt de Trajectnota/MER afgerond.

Bij alle te beschrijven effecten dient de vraag te worden gesteld of ze permanent of alleen tijdens de bouwfase optreden. Indien dit het geval is dient het MER hiervan melding te maken.

In onderstaande paragrafen is uitgewerkt welke aspecten en criteria in de Trajectnota/MER dienen te worden onderzocht en welke onderzoeksmethode dient te worden gehanteerd.

Het onderzoek betreffende verkeer en vervoer en de kosten-batenanalyse dienen zich te richten op het totale plangebied.

Het onderzoek betreffende natuur en milieu richt zich in de eerste fase op het centrale deel van de corridor Almere-Amsterdam-Schiphol (tussen de knooppunten Muiderberg, Diemen en Holendrecht, inclusief de knooppunten zelf). Hierin zijn de aspecten op het gebied van woon- en leefomgeving, natuurlijke omgeving en water opgenomen. Hier wordt voor gekozen omdat de natuur- en milieueffecten buiten het centrale deel van de corridor niet onderscheidend zijn voor de keuze tussen de alternatieven.

Mocht uit de verkeersstudie blijken dat er toch significante verschillen optreden tussen het verbindingsalternatief (A6/A9) en het stroomlijnalternatief op een wegvak buiten het centrale deel van de corridor, dan zal dit wegvak alsnog meegenomen moeten worden. Als dit niet het geval is, moet het betreffende wegvak in fase 2 nader worden onderzocht.

Aangegeven moet worden of er in of nabij het plangebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen, zoals de bodembeschermingsgebieden, stiltegebieden, waardevolle

cultuurlandschappen, archeologische vindplaatsen of onderdelen van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en daarbinnen gebieden die zijn aangewezen als Vogel- of Habitatrichtlijngebied.

Bij elk alternatief moet worden aangegeven waar mitigerende en compenserende maatregelen nodig zijn ter vermindering van nadelige milieugevolgen zoals hinder voor omwonenden en aantasting van ecologisch of anderszins gevoelige gebieden en relaties. Om zo te kunnen voldoen aan wettelijke bepalingen ten aanzien van geluid, lucht en natuur. Denk hierbij aan:

- o geluidwerende voorzieningen en bronmaatregelen (stille wegdekken);
- o bescherming van waardevolle archeologische gebieden en cultuurhistorische structuren;
- o beperking van verstoring van de (geo-)hydrologische relaties;
- o ecologische verbindingen bij kruisingen van watergangen.

In fase 1 dienen voor het centrale deel deze maatregelen globaal te worden uitgewerkt. In fase 2 dient de verdere invulling van compenserende en mitigerende maatregelen plaats te hebben gevonden.

5.3 Onderzoeksaspecten

5.3.1 Verkeer en vervoer

De trajectnota/MER dient te anticiperen op de in procedure zijnde Nota Mobiliteit. Concreet betekent dit dat nagegaan dient te worden in hoeverre de alternatieven scoren op de streefwaarden voor acceptabele reistijden (geen garantienormen).

De streefwaarden zijn:

- voor snelwegen is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang als de reistijd buiten de spits;
- op de stedelijke ringwegen en niet-autosnelwegen, die onderdeel zijn van het hoofdwegennet, is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits.

De methodiek (incl. trajectkeuze) dient aan te sluiten bij de wijze waarop dat in de Nota Mobiliteit is gebeurd.

In de Nota Mobiliteit is een ambitie voor betrouwbaarheid voor het totale hoofdwegennet geformuleerd. Er geldt geen specifieke doelstelling op trajectniveau.

De planstudie dient minimaal op kwalitatief niveau inzicht te geven in hoeverre de alternatieven een bijdrage leveren aan de betrouwbaarheid van het netwerk.

Indien de methodiek voor de meting van betrouwbaarheid beschikbaar is, dient deze methodiek (naar verwachting pas in fase 2) toegepast te worden.

Verder dienen de volgende aspecten te worden onderzocht:

- Er dienen verkeerscijfers gepresenteerd te worden voor het jaar 2020. Deze dienen geijkt te zijn op een recent jaar.
- In (een bijlage bij) de trajectnota/MER dient te worden aangegeven welke beleidsuitgangspunten zijn gehanteerd, d.w.z., met welk verkeersmodel gewerkt wordt en welke aannames daarin gedaan zijn.
- Per alternatief dient inzicht te worden gegeven in:
 - o In hoeverre het alternatief bijdraagt aan het doel.
 - o de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet uitgedrukt in de gemiddelde reistijd in de spitsperiodes en bij vrije doorstroom.
 - o De verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet uitgedrukt in (gewogen) voertuigverliesuren in relatie tot de vervoersprestatie (uitgedrukt in voertuigkilometers voor het traject)
 - o De intensiteit/capaciteit-verhoudingen
 - o De herkomst en bestemming van het verkeer op de weg

- o De effecten op het onderliggende wegennet, met name rond de aansluitingen
- o Betrouwbaarheid van het netwerk
- o Per alternatief dient ten aanzien van verkeersveiligheid inzicht te worden gegeven in de risicocijfers.
- o Inzicht in de effecten op het scheepvaartverkeer
- o Per alternatief dient de interne veiligheid, waaronder de zelfredzaamheid in tunnels, in beeld gebracht te worden.

5.3.2 woon- en leefomgeving

Lucht

De beoordeling van de concentraties aan luchtverontreinigende stoffen kan, conform de startnotitie, plaatsvinden aan de hand van grenswaarden voor de emissies van NO₂ en fijn stof (PM₁₀) uit het besluit luchtkwaliteit. Beschrijf de huidige situatie kwalitatief en geef voor elk van de alternatieven/varianten op kaart aan:

- waar de jaargemiddelde grenswaarde van 40 microgram/m³ wordt overschreden. Ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven, zowel voor NO₂ als fijn stof;
- waar de jaargemiddelde concentratie van 30 microgram/m³ wordt overschreden (voor fijn stof)¹;
- op de kaart wordt aangegeven tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van de 24 uurgemiddelde concentratie wordt overschreden;
- waar de hoogste waarden (voor NO₂ en fijn stof) voorkomen en hoe hoog die zijn;
- hoeveel woningen en welke gevoelige bestemmingen (voor fijn stof), dan wel hoeveel bebouwd gebied (voor NO₂) zich in het gebied bevinden waar van overschrijding sprake is.

Bovendien zal worden vastgesteld hoe vaak de uurgemiddelde NO₂ – concentratie de waarde van 200 microgram/m³ overschrijdt.

In het MER dient te worden onderzocht in welke mate er sprake is van significante verslechtering van de luchtkwaliteitssituatie op de aansluitende weg- en baanvakken van de trajecten in de studie.

In de Trajectnota/MER dient in algemene zin de relatie tussen PM10 en gezondheid te worden beschreven. Bij de bepaling van de luchtkwaliteit wordt de invloed van mogelijke congestievorming meegenomen.

Er dient extra aandacht te worden besteed aan de situatie nabij tunnelmonden; er is sprake van een complexe verspreiding van stoffen.

Geluid

Bij de effecten op het geluidsniveau dienen met name de effecten in beeld gebracht te worden op de woonbebouwing en andere geluidsgevoelige objecten binnen de geluidzone langs de weg.

De effecten op geluid zullen in de eerste fase van het MER met de vigerende berekeningsmethodiek worden uitgevoerd. Wanneer de berekeningsmethodiek volgens de uniforme Europese dosismaat Lden operationeel is ten tijde van de tweede fase van de MER dient deze te worden toegepast.

Het geluidsbelaste oppervlakte

Door middel van contouren en hectaren dient het geluidsbelaste oppervlakte ten gevolge van het wegverkeer in kaart te worden gebracht. Allereerst dient de referentiesituatie te worden bepaald en daarna dienen, in geval van het wegverkeer, in stappen van 5 dB(A) de contouren van 50 tot 70 dB(A) te worden weergegeven. Indien er sprake is van een specifieke status, zoals stiltegebieden en gebieden aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur (EHS), dienen de contouren vanaf 40 dB(A) in stappen van 5dB(A) tot en met 70

¹ Dit als indicator voor het daggemiddelde en in plaats van de daggemiddelde PM₁₀-norm van 50 µg/m³ die in 2005 niet meer dan 35 dagen per jaar overschreden mag worden.

dB(A) te worden weergegeven. Geluidsgevoelige bestemmingen worden expliciet weergegeven. Verder dient ter indicatie een beeld te worden gegeven van het geluidsverloop op een aantal representatieve punten langs het studietraject.

Geluidsbelaste woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen
Er dient een kwantitatieve beschrijving te komen van de verandering van het aantal geluidsbelaste woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen, voor de verwachte situatie in 2020. Tevens wordt deze informatie aangevuld met een indicatie van het aantal (ernstig) gehinderden. Uitgangspunt van iedere variant is dat effecten worden bepaald inclusief de geluidsmaatregelen die per variant nodig zijn om te voldoen aan de Wet geluidhinder.

Geluidsbeperkende maatregelen:

De alternatieven moeten met elkaar worden vergeleken met betrekking tot geluidsbeperkende maatregelen.

Aansluitende weg- en baanvakken:

In het MER dient te worden onderzocht of er sprake is van een significante geluidstoename of -afname (meer dan 2dB(A)) op de aansluitende weg- en baanvakken van de trajecten in studie.

Grenswaarde:

Er moet worden aangegeven voor hoeveel woningen en andere geluidsgevoelige objecten de voorkeursgrenswaarde en de wettelijk maximaal toelaatbare waarde, wordt overschreden.

Cumulatie

Voor de bepaling van de cumulatieve geluidsbelasting kan met een kwalitatieve benadering worden volstaan.

Aandachtspunten

- Het is de ambitie dat de akoestische kwaliteit in EHS-gebieden in 2020 niet is verslechterd ten opzichte van de huidige situatie. In het MER dient gedetailleerde informatie te worden gegeven over de geluidsbelastingen tijdens dag-, avond- en nachtperiode, alsmede piekniveaus en etmaalwaarden.
- Aangezien bronmaatregelen (o.a. stiller asfalt) voorkeur genieten dient hier in het bijzonder aandacht aan te worden besteed. Voor de aanpak aan de bron geldt voor wegverkeer dat de best toepasbare en beproefde technologie wordt gebruikt.

Externe Veiligheid

Externe veiligheid betreft de risico's van de vervoerssystemen voor de omgeving. Per alternatief dient aandacht te worden besteed aan het individueel risico en het groepsrisico, waarbij rekening dient te worden gehouden met eventuele wijzigingen in het vervoer van gevaarlijke stoffen in de toekomst. Het MER zal voor het plangebied de mogelijkheden en gevolgen voor de routing van gevaarlijke stoffen voor de verschillende alternatieven in beeld brengen.

Plaatsgebonden risico (individueel risico)

- (verandering in de) ligging van het plaatsgebonden risicocontour voor de niveaus van 10^{-6} per jaar;
- toetsing aan de grenswaarden (10^{-6}) voor het plaatsgebonden risico door ter hoogte van (bestaande en geplande kwetsbare) objecten de contour te confronteren met bebouwingsgegevens;

Groepsrisico

- weergave van groepsrisico in klassen, met de klassenindeling: >10 en >100 slachtoffers;
- in geval van 'knelpunten' met betrekking tot het groepsrisico het groepsrisico per km bepalen;
- indicatie van verandering in het groepsrisico.

5.3.3 Natuurlijke omgeving

Flora, Fauna, ecologie

In het MER moeten natuurdoeltypen, doelsoorten én soorten en gebieden met een natuurbeschermingsstatus in beschouwing worden genomen die voorkomen in het studiegebied en getoetst moet worden of deze worden beïnvloed door de voorgenomen activiteit. De Trajectnota/MER dient aandacht te geven aan gebieden en soorten die vallen onder de Natuurbeschermingswet, respectievelijk Flora- en Faunawet, met bijzondere aandacht voor de in de Habitat- of Vogelrichtlijn vermelde soorten en gebieden, naast die gebiedsdelen die deel uitmaken van de EHS maar niet onder de Natuurbeschermingswet vallen.

Indien effecten worden verwacht, dienen voor het beschrijven van de gevolgen van de voorgenomen activiteit voor deze gebieden en soorten de daarvoor geldende beschermingsformules, het zogenaamde "nee, tenzij" –regime, te worden doorlopen.

Hierbij dient te worden aangegeven:

- het voorkomen in het studiegebied van de habitats en van de populaties (naast aanwezigheid ook verspreiding, grootte en dichtheid) en de kwaliteit en functie van het habitat voor de soorten;
- het belang/bijdrage van populaties voor de nationale populatie;
- de verwachte verandering in de kwaliteit van habitats en van de aanwezige stand van populaties door genoemde milieugevolgen, waarbij aandacht gegeven wordt aan de gevolgen van veranderingen in waterhuishouding en de mate van verstoring (door geluid en licht) en de versnippering van ecologische verbindingzones waaronder de robuuste verbinding de Natte As;
- veranderingen worden beschreven voor zowel situaties met als zonder mitigatie / natuurcompensatie en / of andere natuurbevorderende maatregelen.
- voor mitigerende en compenserende maatregelen geldt dat het huidige kwaliteitsniveau (rekening houdend met de uitvoering van vigerende plannen) als uitgangspunt dient.

Landschap, aardkundige waarden

Het aspect landschap dient te worden beschreven vanuit de volgende deelaspecten:

- Aantasting en versnippering van landschappelijk waardevolle gebieden en structuren. Specifieke aandacht wordt gegeven aan de 3 nationale landschappen het Groene Hart, Stelling van Amsterdam en de Hollandse Waterlinie. De verwachte veranderingen in kwaliteit van deze landschappen worden in het MER beschreven aan de hand van het afwegingskader "ja, mits" –regime. Geef bij die deelaspecten waar het aantal hectares als criterium wordt genomen ook een beschouwing over de kwaliteit van het gebied.
- Aardkundige waarden alleen bij verbreding of vergraving van de aardebaan. Hieronder vallen geologie en bodem.

Cultuurhistorie en archeologie

De aspecten cultuurhistorie en archeologie worden in samenhang beschreven. Onder cultuurhistorie vallen historische geografie en historische bouwkunde. De Trajectnota/MER moet beschrijven welke gevolgen de geplande ingrepen hebben voor bekende en potentiële archeologische waarden. Hiervoor zal een overzicht gegeven worden van de archeologische waarden in het studiegebied. Voor beide aspecten wordt niet alleen de kwaliteit in beschouwing genomen, maar ook de kwantiteit in de vorm van aantal en oppervlak aan te tasten terreinen.

Voor cultuurhistorische elementen wordt verwezen naar de Monumentenwet, de cultuurhistorische waardenkaart van de nota Belvédère, provinciale karteringen en de gegevens van de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek.

Landschapsvisie

Er wordt een landschapsvisie opgesteld die zich richt op de landschappelijke inpassing van de alternatieven en varianten. Deze visie zal zijn gebaseerd op de recent verschenen ruimtelijke plannen en visies 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 in een landschapsplan, waarin de inpassing op een hoger detailniveau is uitgewerkt.

Ruimtegebruik en recreatie

De effecten op de ruimtelijke functies (wonen, werken, landbouw) dienen beschreven te worden in de vorm van het ruimtebeslag van de alternatieven. Aantasting en versnippering van recreatieve gebieden en routes. Met name de effecten op fietsroutes (ruimtelijke barrièrewerking) en de beleving van het landschap (visuele hinder van de weg) dienen in beeld te worden gebracht, zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin.

5.3.4 Bodem en Water

Voor de beschrijving van het abiotisch milieu en het bepalen van de invloed van de ingrepen op het abiotische milieu, op biotische patronen en processen en op landbouwkundig gebruik moeten aan de volgende aspecten voor bodem en water minimaal aandacht worden besteed:

- bestaande en toekomstige bodem- en grondwaterkwaliteit waarbij o.a. de gevolgen aangegeven dienen te worden voor de zoet – zout problematiek;
- beïnvloeding van de grondwaterstroming en grondwaterstand;
- beïnvloeding van kwel en infiltratiegebieden;
- gevolgen voor grondwater beschermingsgebieden;
- de kwaliteit van het oppervlaktewater, waarbij zowel puntlozingen als diffuse belasting in beeld worden gebracht;
- de gevolgen voor oppervlaktewaterpeilen waarbij o.a. aangegeven dient te worden welke gebieden een ander waterpeil moeten krijgen;
- de gevolgen voor waterlopen.

Conform het kabinetsstandpunt 'Anders omgaan met water' "Waterbeleid in de 21^e eeuw" dient binnen het kader van het MER een watertoets te worden uitgevoerd, waarbij getoetst wordt aan de effecten op veiligheid, wateroverlast en verdroging. Zowel het oppervlaktewater als het grondwater dienen in de beschouwing te worden meegenomen. Om de effecten van tunnel - en verdiepte ligging varianten op grondwater en kwel te onderzoeken dient een geohydrologische modelstudie te worden uitgevoerd. Onder andere dient aandacht te worden besteed aan de effecten op de waterhuishouding in het Naardermeer.

De veiligheid en stabiliteit van waterkeringen moeten gewaarborgd blijven. De effecten van de ingrepen op de waterkeringen worden in beeld gebracht, waarbij aangegeven zal worden hoe in de alternatieven en varianten rekening

gehouden wordt met deze veiligheid. Bijzondere aandacht gaat hierbij uit naar de inrichting van de tunnelmonden.

5.3.5 Landbouw

Voor de beschrijving van het aspect landbouw geldt als uitgangspunt dat de landbouwgebieden in het plangebied de hoofdfunctie agrarisch gebruik hebben. De effecten op de landbouw functie in het studiegebied worden in het MER beschreven. Om inzicht te krijgen in het bestaans- en ontwikkelingsperspectief van agrarische bedrijven worden zowel directe effecten (gevolgen voor het aantal bedrijven en de omvang van het areaal, de waterkwaliteit- en kwantiteit en de milieusituatie) als indirecte effecten (gevolgen voor de aan- en afvoerroutes van producten en voor de aanwezige flora en fauna) in beeld gebracht.

5.4 Kosten Baten Analyse

Binnen de planstudie dient volgens het kader Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI) te worden gewerkt. Dit OEI-kader is op initiatief van het Rijk ontwikkeld. In dit kader is aangegeven op welke wijze een Kostenbaten Analyse (KBA) vorm moet krijgen.

De KBA loopt mee in de procedure van de tracé/m.e.r.-studie. De KBA-procedure en de m.e.r.-procedure starten gelijktijdig en werken (voor zover mogelijk) met dezelfde uitgangspunten.

In de KBA worden alleen die effecten onderzocht waarvan verwacht wordt dat ze een substantieel onderscheid tussen de twee alternatieven onderling en ten opzichte van het nulalternatief zullen betekenen. Deze KBA op hoofdlijnen is niet bedoeld om een volledig overzicht te bieden van alle effecten. De externe effecten (waaronder de milieueffecten) worden alleen in geld uitgedrukt als deze substantieel bijdragen aan de (negatieve) baten en als de benodigde berekeningsmethodieken beschikbaar c.q. voldoende ontwikkeld zijn. Er wordt geen volledig overzicht gemaakt van alle kosten en baten en daarmee geen volledige KBA.

Na fase 1 wordt nagegaan of het zinvol is om in fase 2 een volledige KBA uit te voeren.

De KBA wordt net als de m.e.r. getoetst door een onafhankelijke toetscommissie.

Directe effecten

De directe effecten zijn een direct gevolg van de verbeterde bereikbaarheid.

Voor deze KBA gaat het om 2 typen effecten.

Reistijdwinsten: het gemonetariseerde verschil in reistijd tussen de alternatieven en de autonome ontwikkeling

Betrouwbaarheid: het gemonetariseerde verschil in betrouwbaarheid tussen de alternatieven en de autonome situatie. De methodiek hiervoor zal naar verwachting voor fase 1 nog niet beschikbaar zijn. Kwalitatief inzicht dient wel geboden te worden.

Daarnaast gaat het om eventuele effecten van tolheffing.

Indirecte effecten

Indirecte effecten zijn een afgeleide van de directe effecten. Als gevolg van de verbeterde bereikbaarheid kunnen er maatschappelijke effecten optreden op andere markten dan de transportmarkt. Conform de OEI leidraad dienen indirecte effecten additioneel te zijn. In de KBA wordt de omvang van de volgende effecten onderzocht:

- grondmarkt
- arbeidsmarkt

-
- woningmarkt

Externe effecten

De externe effecten zijn niet-geprijsde neveneffecten als gevolg van de aanleg van infrastructuur. Het gaat hierbij om bijvoorbeeld effecten op het milieu zoals geluidhinder en luchtkwaliteit. Deze effecten worden in het kader van het MER onderzocht en zijn onderdeel van het Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI). Indien zinvol en mogelijk dienen deze effecten te worden gemonetariseerd.

Verdelingseffecten

In de KBA dienen de verdelingseffecten aan de orde te komen. Conform de oei leidraad is het nodig informatie op te nemen over de verdeling van het KBA saldo en over onderlinge verschuivingen tussen regio's en/of groepen zodat duidelijk wordt wie van het project profiteert en wie niet. In de KBA worden de verdelingseffecten aangegeven voor:

- de werkgelegenheid;
- de woningmarkt;
- de regionale productie

Samenvattend dienen de volgende kosten en baten in beeld te worden gebracht:

Aspect	Criterium
Kosten	Investeringskosten
	Exploitatiekosten/ Beheer en Onderhoud
	Compensatie/mitigatie kosten
Baten (direct)	Reistijdwinst
	Betrouwbaarheid
	Opbrengsten mogelijke tolheffing
Baten indirect	Arbeidsmarkteffecten
	Woningmarkt
	Grondmarkteffecten
Verdelingseffecten	werkgelegenheid
	Woningmarkt
	regionale productie

6 Vergelijking van de alternatieven

Alle maatschappelijke en voor de besluitvorming relevante effecten van de alternatieven moeten zoveel als mogelijk onderling worden vergeleken (conform OEI-leidraad, oftewel Overzicht Effecten Infrastructuur).

Daarbij dient ook de autonome ontwikkeling te worden betrokken. Doel van de vergelijking is om inzicht te geven in de mate waarin positieve en negatieve effecten van de alternatieven, mede tegen de achtergrond van de autonome milieu-ontwikkeling, een beoordeling van de alternatieven mogelijk maken. De vergelijking dient als volgt gepresenteerd te worden:

- o in de eerste stap worden de effecten van de verschillende alternatieven per aspect tegen de normen (wet dan wel beleid) en autonome ontwikkeling afgezet in een tabel. In de tabel krijgen naast gemonetariseerde uitkomsten ook fysieke en kwalitatieve effecten een duidelijke plaats;
- o in de tweede stap wordt bepaald welke aspecten een onderscheidend vermogen hebben. Deze keuze dient in de Trajectnota/MER te worden onderbouwd;
- o de eindpresentatie vloeit voort uit de stappen 1 en 2 en bevat de geselecteerde aspecten en hun score.

7 Leemten in informatie

.....
...

Artikel 7. 10, lid 1, onder g van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [dwz. van de bestaande milieutoestanden en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens".

De Trajectnota/MER moet aangeven, over welke aspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieu-aspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan informatie.

Beschreven moet worden:

- ☐ welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- ☐ in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- ☐ in hoeverre de leemten en onzekerheden de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloeden.

8 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen".

De minister van V&W en de minister van VROM moeten bij het besluit een evaluatieprogramma opstellen om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Aandacht dient te worden besteed aan de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen.

De Trajectnota/MER dient reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. De evaluatie dient in ieder geval betrekking te hebben op de relatie tussen de verkeersprognose(s) en de daarbij optredende geluidbelastingen.

9 Vorm en presentatie

Ten aanzien van de presentatie wordt aanbevolen:

- De Trajectnota/MER zo beknopt mogelijk te houden en de resultaten van de diverse studies in één overzichtelijke Tabel te presenteren;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage te noemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, alle in de tekst gebruikte topografische aanduidingen op kaart aan te geven, de namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda te presenteren.

De Trajectnota/MER bestaat uit een samenvatting en een hoofdnota. Daarnaast zijn er onderzoeken waar de informatie uit de hoofdnota op is gebaseerd. Het is niet noodzakelijk deze onderzoeken om te werken in een deelnota alvorens deze wordt opgenomen in de hoofdnota.

10 Samenvatting

Artikel 7. 10, lid 1, onder h van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven".

De samenvatting is het deel van de Trajectnota/MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Het verdient daarom bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig betoog leesbaar zijn en een goede afspiegeling vormen van de inhoud van de studies. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm);
- de vergelijking van de alternatieven.