

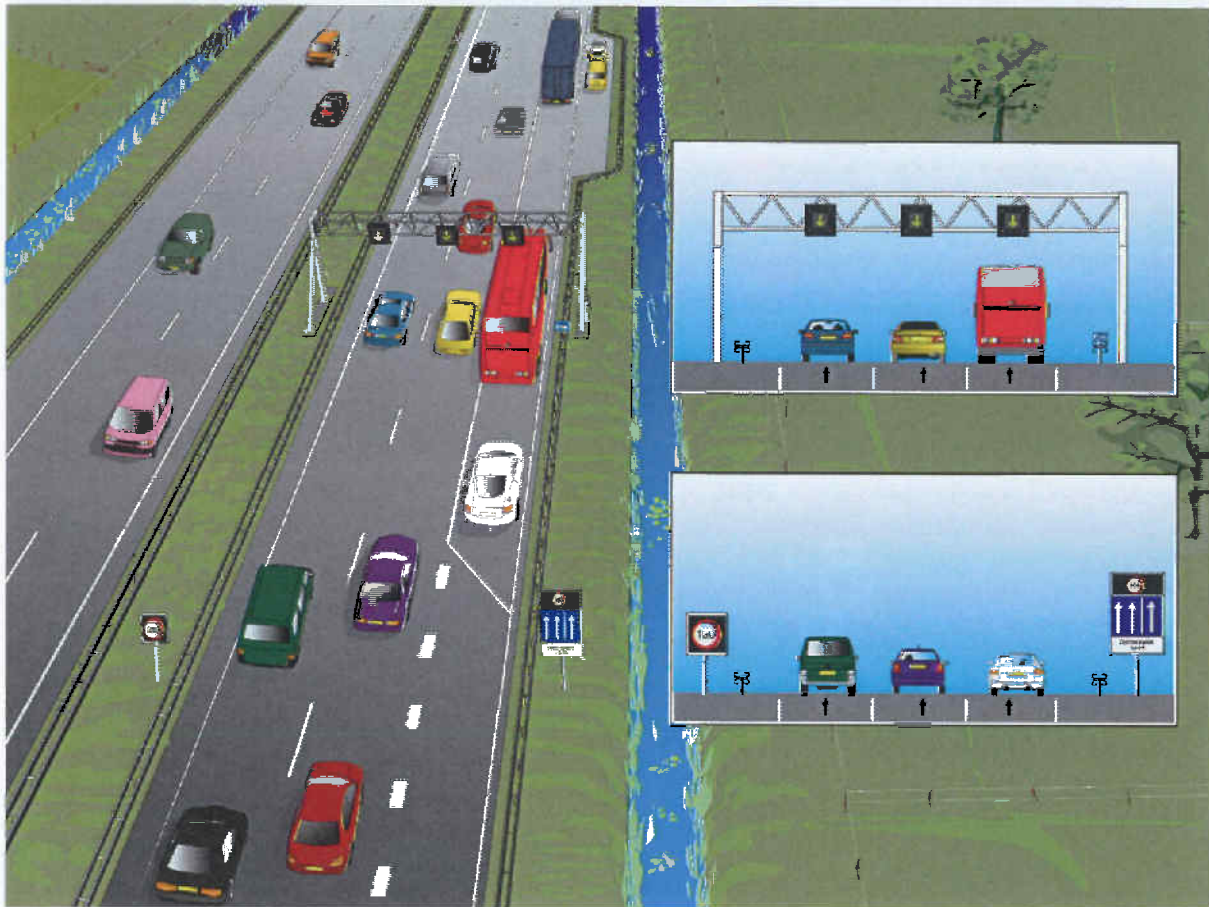
1509 - 2

Startnotitie A1 knooppunt Watergraafsmeer- knooppunt Diemen

Inrichten vluchtstroken als bufferstroken in het kader van de Speedwet wegverbreding

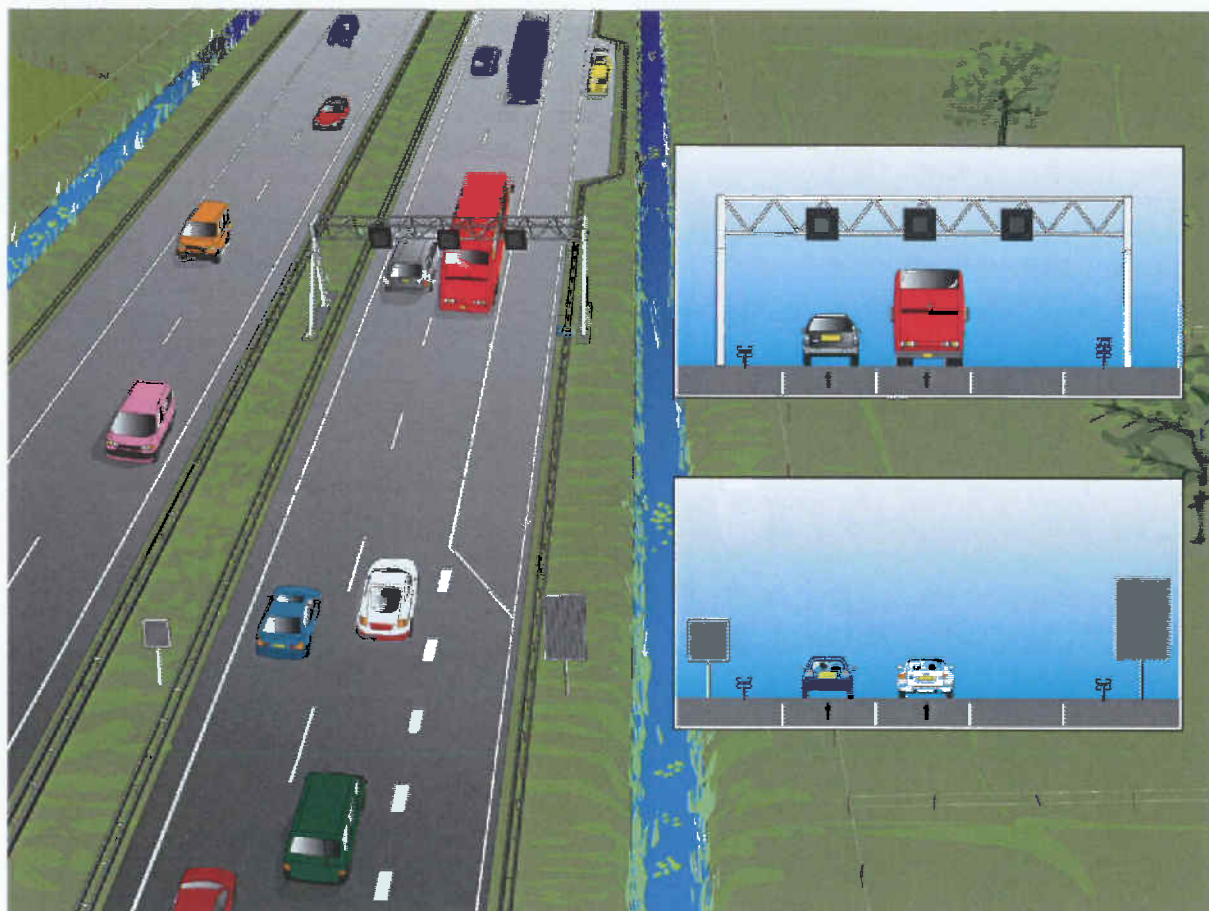


Overzichtskaart A1 Watergraafsmeer - Diemen



Bufferstrook geopend

rekening afrekenen



Bufferstrook gesloten

Bevoegd autoriteit

Startnotitie A1 knooppunt Watergraafsmeer – knooppunt Diemen

**Inrichten vluchtstroken als bufferstroken in het kader
van de Speedwet wegverbreding**

Colofon

Uitgegeven door: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat Noord-Holland
Postbus 3119
2001 DC HAARLEM

Datum: Februari 2005

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding voor de studie	4
1.2 Welke procedure wordt gevolgd?	5
1.3 Wat is een Startnotitie?	5
1.4 U kunt reageren	5
1.5 Leeswijzer	6
2 Probleem- en doelstelling	7
2.1 Probleemstelling	7
2.2 Doelstelling	7
2.3 Relaties met andere projecten en studies	7
3 Alternatieven	9
3.1 Randvoorwaarden	9
3.2 Referentiesituatie	9
3.3 Voorgenomen activiteit: bufferstrook	9
3.4 Meest Milieuvriendelijke Alternatief	9
4 Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen	11
4.1 Verkeer en vervoer	11
4.2 Ruimtelijke Ordening	12
4.3 Milieu	13
5 Te onderzoeken effecten	16
5.1 Hoe de milieueffecten worden bepaald	16
5.2 Verkeer en vervoer	17
5.3 Ruimtelijke Ordening	17
5.4 Milieu	17
5.5 Kosten	19
5.6 Overzichtstabel te onderzoeken aspecten	20
6 Procedure en planning	21
6.1 De Spoedwet wegverbreding en afstemming met andere regelingen	21
6.2 Stappen in de procedure	21
Literatuur	25
Begrippenlijst	26

1 Inleiding

In de ochtendspits staan vrijwel dagelijks files op de ring A10 en de verbinding van de A1 naar de A10 bij het knooppunt Watergraafsmeer. 's Avonds staan files op de A1 ter hoogte van het knooppunt Diemen. Door deze filevorming blokkeren wachtende voertuigen overige rijrichtingen waardoor de knooppunten dichtslibben en ook op andere wegvakken, zoals de A9, files ontstaan. Om dit probleem op korte termijn aan te pakken wordt de wegcapaciteit tussen knooppunt Watergraafsmeer en het knooppunt Diemen tijdens de spits vergroot door het gebruik van de vluchtstrook als 'bufferstrook'. Een bufferstrook bestaat uit een plaatselijke verbreding van de rijbaan en/of het tijdelijk openstellen van de vluchtstrook. De uitstroom vanuit de bufferstrook kan geregeld worden met verkeerslichten, verkeerssignalering of door middel van een bepaalde vormgeving van de bufferstrook zelf. De milieueffecten van de aanleg en het gebruik van de bufferstroken worden onderzocht in de milieueffectrapportage (m.e.r.), waarvan deze Startnotitie de eerste fase vormt.

1.1 Aanleiding voor de studie

In 2002 heeft het kabinet het voornemen geuit versneld belangrijke knelpunten binnen het rijkswegennet te gaan aanpakken door middel van benuttingsmaatregelen. Het kabinet is van mening dat gezien de dagelijkse bereikbaarheidsproblemen en de beperkte zwaarte van de ingreep de Tracéwet een te zware en te lange procedure is om op korte termijn de files te kunnen bestrijden. Om die reden is de Spoedwet wegverbreding opgesteld. Deze wet biedt voor een aantal specifiek benoemde wegen en maatregelen de mogelijkheid tot een verkorte procedure (deze procedure wordt in hoofdstuk 6 nader uitgelegd). Er zijn extra financiën beschikbaar gesteld om een pakket van maatregelen te realiseren dat moet leiden tot een substantiële verbetering van de bereikbaarheid op korte termijn.

Het wegvak A1 knooppunt Watergraafsmeer - knooppunt Diemen is onder projectnummer 28 in de Spoedwet wegverbreding opgenomen als een verbinding waar, in dit geval door aanleg van een buffer, de capaciteit zal worden vergroot. Door aanleg van de buffer wordt de doorstroming op de A9 en A10 verbeterd.

Op het wegvak A1 Watergraafsmeer - Diemen wordt voor beide rijbanen de vluchtstrook ingericht als bufferstrook. Het verkeer dat in de ochtendspits de ring A10 wil oprijden vanaf de A1 wordt gedoseerd. In de avondspits wordt het verkeer dat op de A1 richting Amersfoort wil rijden gedoseerd voor het knooppunt Diemen.

Om de bufferstrook te kunnen aanleggen zal mogelijk de huidige rijbaan plaatselijk worden verbreed.

Ingebruikname van de bufferstroken leidt tot capaciteitsuitbreiding van het traject. Deze capaciteitsuitbreiding heeft mogelijk effecten voor het milieu. Daarom zal een milieu-effectrapport (MER) worden opgesteld. De uitkomsten van dit MER dragen bij aan de besluitvorming over de voorgenomen wegaanpassing (in het zogenaamde wegaanpassingsbesluit).

De aanleg van de bufferstroken op de A1 Watergraafsmeer - Diemen is een maatregel van semi-permanente aard en valt daarom onder de categorie

'B-projecten' van de Spoedwet wegverbreding. Voor de projecten met een semi-permanent karakter is op (nog niet benoemde) termijn een structurele oplossing noodzakelijk.

De Wet geluidhinder is voor de categorie B-projecten niet van toepassing. Wel dient in het wegaanpassingsbesluit de 70 dB(A) contour, gebaseerd op de verkeersgegevens van het jaar 2000, te worden opgenomen. Uiterlijk twee jaar na onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit stelt de Minister een geluidplan vast voor het treffen van geluidmaatregelen. Dit plan zal conform de Wet geluidhinder worden opgesteld.

De verkeersproblematiek op de ring A10 en de route A9 - A1 Amsterdam - Amersfoort staat al langer op de agenda. In 1994 is in verband met onder meer de dagelijkse filevorming tussen de regio's Amsterdam, Almere en 't Gooi een trajectstudie gestart. In 1998 heeft het kabinet besloten dat het benodigde bedrag voor de verbreding van de A9 en A1 niet beschikbaar is voor 2010. Vanwege de toenemende verkeersintensiteiten en het als gevolg daarvan optreden van files heeft het kabinet wel een bedrag gereserveerd voor het benutten van de corridor A9 - A1/A6. Het benuttingsalternatief lost de problemen van de dagelijkse filevorming voor een deel op. Voor het bieden van een goede doorstroming op de ring A10 en de route A9 - A1 is het noodzakelijk dat er vanaf het wegvak A1 Watergraafsmeer - Diemen geen terugslag meer optreedt op de A9 of de A10.

Een oplossing voor de langere termijn moet komen uit de tracéstudie Schiphol - Almere. Dit project is in 2004 opgenomen in de Meerjarenbegroting Infrastructuur en Transport van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

1.2 Procedure

Op grond van de Spoedwet wegverbreding, de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. kan de benuttingsmaatregel pas worden uitgevoerd, als vooraf onderzoek en een zorgvuldige besluitvorming hebben plaatsgevonden, waarbij alle betrokken belangen zijn meegewogen. De procedure daarvoor wordt uitgelegd in hoofdstuk 6.

1.3 Wat is een Startnotitie?

Een Startnotitie is de eerste fase van de m.e.r. Doel van een Startnotitie is de achtergronden en uitgangspunten van het project op een rij te zetten en te beschrijven welke zaken in een volgende fase onderzocht moeten worden. Daarnaast bakt de Startnotitie het aantal alternatieven af. Tot slot geeft de Startnotitie aan op welke (milieu)effecten de alternatieven worden onderzocht.

1.4 U kunt reageren

De Startnotitie ligt 4 weken ter inzage, van 15 februari tot en met 14 maart 2005. Gedurende deze periode kan iedereen schriftelijk reageren op de voorgenomen studie. Uw inspraakreactie kan leiden tot uitbreiding van de te onderzoeken (milieu)effecten. Door in te spreken draagt u bij aan een verantwoorde besluitvorming.

Als u wilt reageren, stuur uw reactie dan vóór 15 maart 2005 naar:

Inspreekpunt Verkeer en Waterstaat
Bufferstroken A1 Watergraafsmeer - Diemen
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

1.5 Leeswijzer

Een globale indruk

Wie snel een globale indruk van de inhoud van de Startnotitie wil krijgen, kan zich beperken tot de hoofdstukken 2, 3 en 5. Daarin wordt uitgelegd wat precies het onderwerp van de studie is, wat wel en niet tot het studiegebied behoort (2), welke oplossingen worden onderzocht (3) en op welke manier de effecten worden onderzocht (5).

Meer achtergrond

Voor wie meer achtergrond wil, wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de wetgeving die van toepassing is, en de huidige en toekomstige situatie voor de aspecten verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en milieu.

Weten hoe de procedure in elkaar zit

In hoofdstuk 6 wordt de Speedwetprocedure uitgelegd en worden de partijen die bij de procedure betrokken zijn beschreven.

Begrippenlijst

Getracht is de tekst van deze Startnotitie voor iedereen toegankelijk te maken. Vanwege het technische karakter van de studie is het gebruik van jargon echter onvermijdelijk. In de bijlage is daarom een verklarende begrippenlijst opgenomen.

2 Probleem- en doelstelling

De bufferstrook moet voorkomen dat tijdens de ochtendspits files op de noordelijke rijbaan van de A1 tot in knooppunt Diemen terugslaan, waardoor verkeer daar niet de A9 op kan en files vóór het knooppunt Diemen onnodig lang worden. Tijdens de avondspits voorkomt de bufferstrook op de A1 dat er files op de zuidelijke rijbaan van de A1 in het knooppunt Watergraafsmeer en op de A10 ontstaan, waardoor de ring A10 (oost) verstopt raakt.

2.1 Probleemstelling

De Minister van Verkeer en Waterstaat wil de doorstroming op de belangrijkste routes in het wegennetwerk verbeteren. Het betreft de ring A10 en de route A9-A1 (Amsterdam – Amersfoort). Deze twee routes zijn met elkaar verbonden door een aantal tussenliggende wegvakken, waaronder de A4, de A2 en de A1. Deze tussenliggende wegvakken hebben een lagere prioriteit; dat betekent dat maatregelen genomen kunnen worden op deze wegvakken die dienen ter bevordering van de doorstroming op de wegvakken met een hogere prioriteit. De kaart in de kافت van deze Startnotitie geeft een overzicht van de huidige situatie.

De filevorming op de ring A10 en de route A1-A9 ontstaat door een te grote hoeveelheid verkeer op de punten waar twee verkeersstromen samenkomen. In het knooppunt Watergraafsmeer gebeurt dit door weefbewegingen van het verkeer tussen de A1 en de A10 en in het knooppunt Diemen gebeurt dit door weefbewegingen van het verkeer tussen de A1 en de A9. De filevorming in beide knooppunten zorgt voor een terugslageneffect, waardoor andere routes ook geblokkeerd kunnen worden.

2.2 Doelstelling

Het hoofddoel van het project is de doorstroming op de ring A10 en de route A9-A1 (Amsterdam – Amersfoort) te verbeteren. Het voornemen is hiertoe op het betreffende A1-traject bufferstroken te gaan realiseren.

2.3 Relaties met andere projecten en studies

Het project A1 knooppunt Watergraafsmeer - knooppunt Diemen (projectnummer 28) heeft een directe relatie met de Spoedwetprojecten A9 Holendrecht – Diemen (projectnummer 11) en A1 Diemen – Muiderberg (projectnummer 14). Onderdeel van het project A1 Diemen – Muiderberg is het verlengen van de bestaande wisselstrook. De in- en uitgang van de verlengde wisselbaan uit project 14 (A1 Diemen - Muiderberg) komt te liggen tussen de aansluiting Diemen en het knooppunt Diemen. De verlengde wisselbaan uit project 14 overlapt het project A1 knooppunt Watergraafsmeer - knooppunt Diemen met circa 1200 meter. De ontwerpen van beide projecten worden zodanig op elkaar afgestemd dat een optimaal ontwerp ontstaat. Bij het bepalen van de milieueffecten wordt verondersteld dat alle Spoedwetprojecten zijn gerealiseerd. Het project A1 Diemen – Muiderberg wordt derhalve ook als gerealiseerd beschouwd.

Op de A1 Watergraafsmeer - Diemen is voor de zuidelijke rijbaan groot onderhoud noodzakelijk. De onderhoudswerkzaamheden kunnen gelijktijdig uitgevoerd worden met het inrichten van de bufferstroken volgens de Spoedwet wegverbreding om zo de hinder voor de weggebruiker te minimaliseren en efficiëntie te bereiken. Bij het beschrijven van de milieueffecten is verondersteld dat alle ZSM-maatregelen zijn gerealiseerd.

3 Alternatieven

Er zijn verschillende oplossingen denkbaar voor het beschreven fileprobleem op de A1 en het beter laten doorstromen van de ring A10 en de route A1-A9 (Amsterdam - Amersfoort). Vele zijn te duur of lossen het probleem op korte termijn onvoldoende op. In de Spoedwet wegverbreding is gekozen voor een bufferstrook (voorgenomen activiteit). Om de effecten van die oplossing te bepalen worden deze afgezet tegen de situatie waarin niets gebeurt (Referentiesituatie). Daarnaast wordt het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (het MMA) beschreven.

3.1 Randvoorwaarden

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

Er zijn drie randvoorwaarden waaraan de oplossingen moeten voldoen. Ze moeten:

- binnen de juridische en financiële kaders vallen van de Spoedwet wegverbreding;
- aan de in paragraaf 2.2 beschreven doelstelling voldoen, of deze minstens dicht benaderen
- binnen redelijke grenzen technisch uitvoerbaar zijn.

3.2 Referentiesituatie

In een MER moet altijd de zogenaamde Referentiesituatie beschreven worden. De beschrijving van de Referentiesituatie heeft in dit project vooral een methodologische functie: het maakt het mogelijk om verschillende alternatieven met elkaar te vergelijken. Deze alternatieven worden afgezet tegen de situatie waarin niets extra gebeurt. Maatregelen waarover al besluiten genomen zijn worden in de Referentiesituatie meegenomen.

3.3 Voorgenomen activiteit: bufferstrook

In bijlage B van de Spoedwet wegverbreding is gekozen voor het in gebruik nemen van een bufferstrook. Bij een bufferstrook wordt de vluchstrook gedurende drukke perioden (vooral in de spits) als extra rijstrook opengesteld (zie figuren in de kافت). Bij de uitwerking van de bufferstrook zal worden voldaan aan voorwaarden op het gebied van veiligheid, de bereikbaarheid voor hulpdiensten en de maximumsnelheid. De bufferstrook kan binnen het bestaande asfalt of met een minimale uitbreiding worden gerealiseerd.

3.4 Meest Milieuvriendelijke Alternatief

Het is een wettelijke verplichting om in een MER een zogenoemd Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) te presenteren. Het MMA is een realistisch alternatief dat de verkeersproblemen oplost of vermindert met de minste belasting voor de kwaliteit van de leefomgeving.

De Spoedwet wegverbreding benoemt al de concrete oplossing - de
voorgenomen activiteit - voor dit wegaanpassingsproject. Daarom zal in dit
geval het MMA worden ontwikkeld door de voorgenomen activiteit te
optimaliseren voor natuur en/of leefmilieu.

4 Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen

Hoofdstuk 4 beschrijft aspecten die direct verband houden met het onderzoek naar de problemen op het te bestuderen weggedeelte. Aan de orde komen het beleid (inclusief regelgeving), de beschrijving van de huidige situatie van het gebied rondom de weg en de toekomstige ontwikkelingen. Het doel van deze beschrijving is inzicht te krijgen in de aspecten die nog nader onderzocht moeten worden, en om de probleem- en doelstelling scherp te krijgen.

4.1 Verkeer en vervoer

De Nota Mobiliteit is gepubliceerd, maar moet nog door het parlement behandeld worden. Naar verwachting zal deze in loop van 2005 in werking treden. Net als in haar voorganger (het Structuurschema Verkeer en Vervoer 2) wordt in deze nota het hoofdwegenet gezien als een samenhangend netwerk waarvoor het Rijk zorg heeft. Dit hoofdwegenet verbindt de mainports (haven Rotterdam, Schiphol) met de andere economische centra en met het buitenland. Het verbeteren van de doorstroming door een betere benutting van bestaande wegen, bijvoorbeeld met behulp van spitsstroken, past in deze filosofie.

De Nota Mobiliteit is vooral een nota van samenwerking. De regionale overheden krijgen meer verantwoordelijkheid en geld om een goed mobiliteitsbeleid te voeren. Regionale overheden zijn de aangewezen partijen om de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Het Rijk voert de regie, maar de uitwerking vindt grotendeels regionaal en gebiedsgericht plaats.

Beschrijving van de A1

De A1 vormt een belangrijke oost-westverbinding (zie de overzichtskaart in de kafi). De weg verbindt Amsterdam met het achterland, namelijk Almere, Amersfoort tot en met Twente en zelfs Duitsland.

Voor deze studie is het gedeelte tussen het knooppunt Watergraafsmeer en het knooppunt Diemen, inclusief de aansluitingen Diemen Noord en Diemen van belang. Het traject heeft een lengte van circa 5 kilometer. Tussen Watergraafsmeer en aansluiting Diemen Noord bestaat de A1 uit 2x4 rijstroken, tussen de aansluiting Diemen Noord en de aansluiting Diemen heeft de A1 2x3 rijstroken en van de aansluiting Diemen tot het knooppunt Diemen bestaat de A1 uit 2x3 rijstroken en een weefvak. Op het gehele traject is een vluchtstrook aanwezig.

Schematisch kan het traject als volgt beschreven worden:

KP Watergraafsmeer - 2x4 - Diemen Noord - 2x3 - Diemen 2x3+weefvak - KP Diemen

Verkeerskundige analyse

Tabel 1 geeft voor de periode 1998 – 2003 het gemiddelde aantal motorvoertuigen op een werkdag per etmaal voor de A1 tussen Watergraafsmeer en Diemen, op de A1 ter hoogte van Muiden en Muiderslot en de A10 tussen Diemen en Duivendrecht. In de tabel is te zien dat het verkeer op deze wegvakken in de periode 1998 – 2003 met circa 15% is gegroeid. De groei zit met name bij de knelpunten op de A1 Muiden en de A10 Diemen.

I/C verhouding

De kwaliteit van de doorstroming van het verkeer wordt beschreven met een verkeerskundige maat. Het gaat hierbij om de verhouding tussen de hoeveelheid verkeer die van de weg gebruik maakt (intensiteit) en de hoeveelheid verkeer die de weg kan verwerken (capaciteit). Dit wordt intensiteit – capaciteitsverhouding genoemd, afgekort tot I/C – verhouding. Bij een I/C – verhouding van 0,7 of kleiner is er sprake van een goede verkeersafwikkeling, dat wil zeggen er treedt geen filevorming op. Tussen de 0,7 en de 0,85 is de verkeersafwikkeling matig en is er kans op files. Bij een I/C – verhouding tussen de 0,85 en 1,0 is er sprake van een slechte verkeersafwikkeling en treden er files op. Bij de I/C – verhouding boven de 1,0 is er sprake van een overbelaste verkeersafwikkeling en staat het verkeer vast. De I/C-verhouding was in 1998 onvoldoende. De bestaande knelpunten zijn in zwaarte toegenomen de afgelopen jaren. Op het wegvak van de bufferstrook A1 is de groei beperkt geweest.

Tabel 1: Werkdaggemiddelde aantal motorvoertuigen (mvt) per etmaal (etm) en % groei op de A1 op en rondom het wegvak knooppunt Watergraafsmeer – Diemen, inclusief I/C-verhouding maatgevende spits.

Wegvak	1998 (mvt/etm)	2003 (mvt/etm)	Groei 1998 - 2003	I/C 1998	I/C 2003
A10 Diemen - Duivendrecht	145.600	164.000	13%	0,93	0,91
A1 Diemen – Knooppunt Diemen	117.600	119.700	2%	0,73	0,74
A1 Muiden – Muiderslot	157.600	185.700	18%	0,93	0,95

Onderliggend wegennet

Naast de route over de A1 lopen parallelverbindingen door Amsterdam Zuidoost en door Diemen. Op deze wegen is in de huidige situatie sprake van sluipverkeer. Met de doelstelling van ZSM (betere verkeersdoorstroming) zal de noodzaak om te sluipen worden weggenomen en de verkeersafwikkeling op het hoofd- en onderliggend wegennet verbeteren.

Verkeersveiligheid

Voor het aspect verkeersveiligheid zal voor de beschrijving van de huidige situatie gebruik worden gemaakt van risicocijfers per wegvak op basis van 3 jaar voortschrijdende gemiddelden. Deze risicocijfers zijn gebaseerd op de ongevalsregistratie van bijvoorbeeld hulpverlenende diensten als politie, ziekenhuizen en brandweer en worden opgesteld door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

4.2 Ruimtelijke Ordening

In de Nota Ruimte (kabinetstandpunt april 2004) richt het Rijk zich onder andere op versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland. Randvoorwaarde hierbij is een goed functionerende verkeers- en vervoerinfrastructuur met een betrouwbare bereikbaarheid.

In de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit geeft het Rijk duidelijk aan prioriteit te geven aan het inhalen van onderhoudsachterstanden en het verbeteren van de bereikbaarheid op de hoofdverbindingssassen voor de weg, het water en het spoor. Deze assen, en daarbinnen voor de 'triple A-verbindingen' (A2, A4, A12) worden in samenhang gezien en krijgen prioriteit, ook in geval van een enigszins gunstiger verhouding van kosten en baten bij knelpunten op andere verbindingen. De prioriteit ligt hier omdat deze assen de stedelijke netwerken en de economisch belangrijke gebieden met elkaar verbinden (de Randstad met de mainports Schiphol en Rotterdam, de brainport Eindhoven/Zuidoost Brabant en de greenports). Langs de A2 liggen landelijk gezien de hoogste dichtheden

van stuwende werkgelegenheid, onder andere van internationale zakelijke dienstverlening (Noordvleugel) en hoogwaardige industrie (Brabant-Limburg).

De A1 knooppunt Watergraafsmeer - knooppunt Diemen loopt door het stedelijke gebied van Amsterdam en doorsnijdt de kern Diemen. Vervolgens loopt de weg door het landelijke gebied van Diemen. Parallel aan de A1 loopt een spoorwegverbinding waarvan de lijnen Amsterdam – Amersfoort en Schiphol – Almere gebruik maken. Daarnaast zijn er diverse buslijnen. De Nota Ruimte vormt het beleidskader voor ruimtelijke ordening.

4.3 Milieu

Woon- en leefomgeving

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

Wetgeving en beleid

Het milieubeleid dat van belang is, is vastgelegd in de Nationaal Milieubeleidsplannen 3 en 4 (NMP3 en 4). Het NMP4 richt zich op de lange termijn (2030), in het NMP3 is het milieubeleid tot 2003 vastgelegd met een doorkijk naar 2010. Het NMP3 blijft onverkort van kracht, tenzij anders vermeld in het NMP4. Het reduceren van geluidhinder, het handhaven en bevorderen van de externe veiligheid en het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen zijn belangrijke doelstellingen. De Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit zijn verwerkt in het Besluit luchtkwaliteit dat op 19 juli 2001 inwerking is getreden.

De Wet geluidhinder is ingevolge de Spoedwet wegverbreding niet geldend voor categorie-B projecten. Wel kunnen maatregelen genomen worden indien gevoelige locaties in de huidige situatie een gevelbelasting van meer dan 70 dB(A) hebben (zie paragraaf 5.4).

Voor het externe veiligheidsbeleid geeft het NMP4 aan dat voor het transport van gevaarlijke stoffen, de doelstellingen uit de Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen overgenomen worden. Dit beleid is in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen verder uitgewerkt en verduidelijkt. Regionaal beleid op het gebied van woon- en leefmilieu is uitgewerkt in de provinciale milieubeleidsplannen.

Geluid

Het westelijke deel van het plangebied ligt in de stedelijke omgeving van de gemeente Diemen. In dit gebied wordt de geluidbelasting door het wegverkeerslawaai bepaald door de A10 en de A1. Beide wegen liggen ter plaatse voor een deel in het knooppunt Watergraafsmeer. Het oostelijke deel van het plangebied ligt in een buitengebied met verspreid liggende bebouwing. Aan de oostzijde ligt de grens van het plangebied in het knooppunt Diemen (A1 km 8,0). In de stedelijke omgeving worden de meeste woningen door de aanwezigheid van geluidsschermen afgeschermd van de Rijkswegen. Bij een autonome verkeersgroei zal de geluidhinder toenemen in vergelijking met de huidige situatie.

Lucht

Alle infrastructuurprojecten, dus ook de spoedwetprojecten, worden getoetst aan de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit. Dit besluit is gebaseerd op een Europese Richtlijn en bevat grenswaarden voor PM₁₀ (fijn stof; ingaande per 2005) en voor NO₂ (ingaand per 2010).

Er zijn geen gemeentelijke luchtkwaliteitsplannen voor het plangebied beschikbaar.

Externe veiligheid

Volgens de risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen (2003, Aviv) worden de norm van het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde van het groepsrisico niet overschreden. De gegevens uit de atlas zijn gebaseerd op tellingen die in 2001 zijn uitgevoerd.

Recreatie

In de directe omgeving van het beschouwde deel van de A1 liggen geen gebieden met een recreatieve functie.

Natuurlijke omgeving

Het onderwerp natuurlijke omgeving omvat zaken die de kwaliteit van de ruimte bepalen. Het gaat hierbij om natuur, landschap, bodemgesteldheid en waterhuishouding.

Wetgeving en beleid

In de m.e.r. wordt rekening gehouden met van toepassing zijnde wetgeving en beleid. Het nationaal beleid voor natuur en landschap is beschreven in het SGR (Structuurschema Groene Ruimte) en de nota NBL21 (Natuur, Bos en Landschap 21^e eeuw). De Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet bieden het kader voor de bescherming van soorten planten en dieren en hun leefgebieden.

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

De door het Rijk aangegeven hoofdlijnen van het natuurbeleid zijn door de provincie Noord-Holland nader uitgewerkt in een Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Dit beleid is verder uitgewerkt en vastgelegd in het provinciale beleidsplan voor natuur en landschap.

De Provinciale Milieuverordening (PMV) vloeit voort uit de Wet milieubeheer. In de PMV worden Stiltegebieden en Grondwaterbeschermingsgebieden aangewezen.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Het westelijk deel van het plangebied heeft een stedelijk karakter (gemeente Diemen). Het stedelijk gebied gaat over in open polderland, dat wordt doorsneden door de Diemen. In het oostelijk deel is jonge bosaanplant aanwezig, die onderdeel uitmaakt van het groengebied Amstelland (Diemer Bos).

Natuur

In de directe omgeving van de weg liggen geen stiltegebieden. Langs de Diemen ligt een lokale verbindingzone, die is aangelegd om de versnippering als gevolg van de A1 te verminderen.

Bodem en Water

Langs het beschouwde tracé van de A1 komen geen bodem- en grondwater-beschermingsgebieden voor. Door gericht beleid zal de kwaliteit van bodem en water over het algemeen verbeteren. Doordat het wegvak is voorzien van zeer open asfaltbeton (ZOAB) wordt het afstromend wegwater beter gefilterd en is er minder sprake van spatwater. De bermbodem wordt hierdoor minder vervuild.

Het gedeelte A1 Watergraafsmeer - Diemen is eind jaren '80 opengesteld ter vervanging van de Rijksweg door Diemen. Uit historisch bodemonderzoek zijn geen bodemverontreiniginglocaties bekend onder of direct naast dit gedeelte van de A1.

Bij infrastructurele werken wordt een Watertoets uitgevoerd waarbij de waterbeheerders om advies gevraagd wordt met betrekking tot de waterkwantiteit en waterkwaliteit van het gebied. De Watertoets komt voort uit afspraken die gemaakt zijn in het kader van de startovereenkomst Waterbeleid 21^e eeuw, en zal worden verankerd in de Planologische Kernbeslissing van de Nota Ruimte. De inhoudelijke toetsing die in het kader van de Watertoets plaatsvindt, gaat uit van bestaande wet- en regelgeving.

5 Te onderzoeken effecten

In het MER worden de milieu-effecten van de bufferstrook beschreven. Sommige effecten worden in cijfers uitgedrukt (kwantitatief), andere krijgen een meer beschouwende beoordeling (kwalitatief).

Voor een overzicht van te onderzoeken aspecten wordt verwezen naar de tabel aan het eind van dit hoofdstuk.

5.1 Hoe de milieueffecten worden bepaald

Gebiedsafbakening

De (milieu)effecten van ingrepen op de A1 verschillen in hun reikwijdte. Sommige effecten zijn meer lokaal, en doen zich alleen voor binnen de directe omgeving, aan weerszijden van de weg. Een voorbeeld hiervan is de lokale luchtkwaliteit. Andere effecten kunnen merkbaar zijn in de hele regio. Het verschil in reikwijdte van de effecten betekent, dat voor dit project niet één centrale afbakening van het gebied wordt gekozen. In plaats daarvan wordt voor elk aspect apart bekeken, in welk gebied de effecten van ingrepen op de A1 merkbaar zijn.

Tijdshorizon

De milieueffectrapportage richt zich bij het bepalen van de effecten op het geldende zichtjaar 2010. Dit is ongeveer 3 jaar na realisatie van de spitsstrook. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten voorspeld voor andere jaren.

Werkwijze

De beschrijving van de effecten moet een beoordeling en een onderlinge vergelijking van de alternatieven mogelijk maken. Dat heeft consequenties voor de werkwijze die moet worden gevolgd:

- In de effectbeschrijvingen moet steeds worden aangegeven hoe de betreffende effecten zich verhouden tot normen en criteria uit relevante wetten en beleidsnota's.
- Met het oog op de vergelijkbaarheid van de alternatieven is het van belang dat bij elk alternatief steeds dezelfde typen effecten bestudeerd worden, aan de hand van steeds dezelfde methoden die dit kunnen voorspellen, en steeds voor dezelfde jaren.
- Voor de besluitvorming is het vooral belangrijk om te weten op welke belangrijke punten de alternatieven wezenlijk van elkaar verschillen in de effecten die ze teweegbrengen. Dat betekent dat de effectbeschrijvingen vooral die onderlinge verschillen duidelijk in beeld moeten brengen.

In de studie wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande gegevens, modellen en studies die bijvoorbeeld in het kader van de voor het eerdere (O)WAB opgestelde milieutoets reeds zijn uitgevoerd.

5.2 Verkeer en vervoer

Bereikbaarheid

De Minister heeft in zijn brief aan de Tweede Kamer d.d. 17 december 2002 laten weten dat de inschatting van de verkeerskundige effecten plaats zal vinden door het bepalen van de voertuigverliesuren. De voertuigverliesuren vormen een indicatie voor de kwaliteit van de doorstroming. Deze gegevens zullen ook in geld uitgedrukt worden zodat de rentabiliteit van het project kan worden gezien. Ook zal de 'I/C -verhouding' in beeld gebracht worden.

Verkeersveiligheid

Voor de toekomstige situatie zal een kwalitatieve beschouwing worden gegeven over de effecten op verkeersveiligheid. Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met het ontwerp van de weg, de algemene maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid zoals het plaatsen van camera's, het calamiteitenplan, de verkeersprognoses en indien mogelijk de ervaringen op de reeds geopende spitsstroken. Daarbij wordt ook rekening gehouden met het eventueel verminderen van het sluipverkeer op het onderliggend wegennet. Over het algemeen is het onderliggend wegennet onveiliger dan het hoofdwegennet. Dit kwalitatief oordeel zal in een algemene beschouwing worden getoetst aan het rijksbeleid op het gebied van verkeersveiligheid.

5.3 Ruimtelijke Ordening

Wonen en werken

De voorgenomen realisatie van de bufferstrook zal geen noemenswaardige invloed hebben op de ruimte voor bestaande en toekomstige gebieden, zoals woningbouwlocaties en bedrijventerreinen. Vandaar dat het aspect wonen en werken in de milieu-effectrapportage niet zal worden onderzocht.

Ruimtebeslag

In beeld zal worden gebracht hoeveel hectare verharding er bij komt. Dit komt in paragraaf 5.4 Milieu onder het kopje Bodem en water aan de orde.

5.4 Milieu

Woon- en leefomgeving

Geluid

Op grond van de Spoedwet wegverbreding geldt voor projecten die in bijlage B van de Spoedwet staan dat de Wet geluidhinder bij de voorbereiding van het wegaanpassingsbesluit niet van toepassing is. Voor deze projecten geldt dat eerst het wegaanpassingsbesluit (WAB) vastgesteld moet worden waarna een maatregelplan moet worden opgesteld overeenkomstig de regels van de Wet geluidhinder. Dit plan moet binnen twee jaar na het onherroepelijk worden van het WAB gereed zijn. Het plan geeft aan welke maatregelen op welk moment worden gerealiseerd.

In dit MER wordt daarom het aspect geluid niet diepgaand onderzocht. Dat komt immers pas in het maatregelplan aan de orde. De Spoedwet wegverbreding stelt wel dat grote geluidsoverlast direct moet worden bestreden. In het MER wordt daarom de 70 dB(A) geluidcontour onderzocht. Mocht blijken dat binnen deze contourlijn geluidgevoelige bestemmingen als

woningen, scholen of ziekenhuizen staan, dan zal in het WAB aangegeven worden hoe deze overlast wordt verminderd.

De 70 dB(A) geluidcontour wordt berekend op basis van verkeersgegevens van het jaar 2000. Daarnaast zal een geluidcontour worden berekend op basis van prognoses van verkeersgegevens voor 2010.

Lucht

Het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg wordt bepaald aan de hand van te berekenen concentraties van de maatgevende stoffen NO₂ en fijn stof. De concentraties worden getoetst aan de geldende grenswaarden in het Besluit luchtkwaliteit. Bij overschrijding van een grenswaarde wordt de omvang hiervan berekend. Tevens wordt gekeken naar de overige stoffen die van belang zijn voor de luchtkwaliteit rond de weg. Bij het bepalen en toetsen van de effecten zullen de meest recente inzichten in wet- en regelgeving worden meegenomen.

Externe veiligheid

De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A1, worden bepaald voor de huidige situatie en de situatie in 2015. Hierbij worden het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) in beeld gebracht. Voor het PR geldt een grenswaarde, voor het GR geldt een oriënterende waarde waaraan moet worden getoetst. Omdat in de huidige situatie ruim wordt voldaan aan de normstelling zal volstaan worden met een globaal kwalitatief onderzoek.

Recreatie

Gegeven de aard van de ingreep in relatie tot zijn omgeving is er geen sprake van de aantasting van recreatieve functies. De bereikbaarheid van recreatieve functies wordt ook niet nadelig beïnvloed. Het aspect recreatie zal dan ook niet nader worden onderzocht.

Natuurlijke omgeving

Landschap

De aard van de voorgenomen activiteit in relatie tot zijn omgeving is van dien aard dat er geen noemenswaardige aantasting van het landschap te verwachten is. Effecten op het landschap zullen dan ook niet in de m.e.r. worden onderzocht. De beperkte wegverbreding zal plaatsvinden binnen het bestaande weglichaam en geeft ook geen aanleiding tot extra onderzoek naar de aanwezigheid van archeologisch waardevolle plekken.

Natuur

De effectbepaling in het kader van de m.e.r. richt zich op vernietiging en versnippering van habitat en op verstoring van soorten en verdroging van groeiplaatsen c.q. habitat. In de m.e.r. wordt specifiek aandacht gegeven aan de mogelijke effecten hierop en de te nemen mitigerende en eventueel compenserende maatregelen.

Bodem en water

Wanneer de totale hoeveelheid verhard oppervlak groter wordt, neemt de infiltratiecapaciteit af. De wegbeheerder is verplicht er voor te zorgen dat de waterbergingscapaciteit voldoende blijft. De waterbeheerder berekent welk percentage van de uitbreiding van het verharde oppervlak gecompenseerd moet worden door verruiming van het oppervlaktewater. In het plangebied van

dit project ligt het waterbeheer bij het Waterschap DWR-AGV, dit Waterschap hanteert een compensatiepercentage van 11% voor de toename van het verharde oppervlak. Eventuele maatregelen (zoals bijvoorbeeld bredere bermsloten) worden op basis van deze compensatie eis in het ontwerpproces meegenomen.

De kwaliteit van het afstromend wegwater (run-off) wordt in het MER niet onderzocht omdat het studiegebied niet in een grondwaterbeschermingsgebied ligt en omdat de effecten van benuttingsmaatregelen op de kwaliteit van het afstromend wegwater naar verwachting verwaarloosbaar zijn. Uit praktijkonderzoek mag worden geconcludeerd dat het berijden van de vluchtstrook in de spits geen nadelige effecten heeft op de kwaliteit van het afstromend wegwater. Wel zal nagegaan worden of er nog puntlozingen in het gebied aanwezig zijn die aangepast dienen te worden in samenhang met dit plan.

5.5 Kosten

Ten behoeve van het Ontwerp Wegaanpassingsbesluit (OWAB) wordt een raming van de kosten voor de realisatie van de alternatieven opgenomen. De kosten bestaan ook uit de kosten voor aanvullende maatregelen en onderhoud voor zover dit onderscheidend is bij de beoordeling van het MER.

5.6 Overzichtstabel te onderzoeken aspecten

Aspect	Wijze van beoordeling	Methode van onderzoek	Toetsingscriteria
Bereikbaarheid	- Capaciteit - Voertuigverliesuren	kwantitatief kwantitatief	- I/C-verhouding - Voertuigverliesuren
Verkeersveiligheid	aantal doden en gewonden	kwantitatief	- Verhouding voertuigkm op autosnelweg/onderliggend wegennet - Hoeveelheid files - Maximumsnelheid in verhouding tot inrichting van de weg
Geluid	geluidbelasting groter dan 70 dB(A) op geluidgevoelige bestemmingen	modeistudie	aantal geluidgevoelige objecten binnen 70 dB(A)-contour (in 2000)
Lucht	- NO₂ - Fijn stof	kwantitatief	- Jaargemiddelde concentraties > 40 µg/m³ NO₂ - Uurgemiddelde concentraties > 200 µg/m³ NO₂¹ - Jaargemiddelde concentraties > 40 µg/m³ fijn stof 24-uur gemiddelde concentraties > 50 µg/m³ fijn stof²
Externe veiligheid	- plaatsgebondenrisico (PR) - groepsrisico (GR)	kwantitatief	woningen en kwetsbare objecten binnen de contour 10⁻⁶ per jaar
		kwantitatief	10⁻⁴/jaar voor 10 slachtoffers, 10⁻⁶/jaar voor 100 slachtoffers etc.
Natuur	- vernietiging - verstoring - versnippering - compensatie (= maatregel)	kwalitatief / kwantitatief kwalitatief / kwantitatief kwantitatief	- soorten / oppervlak vernietigd gebied - oppervlak / verstoorde broedparen vogels - aantal verstoorde relaties
Bodem en water	effecten op waterhuishouding	watertoets	toename verhard oppervlak / advies waterbeheerder

¹ uurgemiddelde concentratie die maximaal 18 maal per jaar overschreden mag worden

² 24-uurgemiddelde concentratie die maximaal 35 maal per jaar overschreden mag worden

6 Procedure en planning

De procedure op basis van de Spoedwet wegverbreding bestaat uit een aantal stappen. De publicatie van deze Startnotitie is de eerste stap. De Startnotitie geeft aan welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat Noord-Holland wil onderzoeken in een studie naar een bufferstrook aan beide zijden van de A1 tussen knooppunt Watergraafsmeer en knooppunt Diemen. Tot 15 maart 2005 kunt u schriftelijk op dit voorstel reageren.

6.1 De Spoedwet wegverbreding en afstemming met andere regelingen

Deze Startnotitie markeert het begin van een besluitvormingsprocedure waarvoor de regels zijn vastgelegd in het Besluit m.e.r. en de Spoedwet wegverbreding. De procedure heeft als doel te bevorderen dat de besluitvorming snel, maar ook zorgvuldig verloopt. Inspraak op de Startnotitie is mogelijk voor burgers en belangengroeperingen, alsmede overleg met betrokken overheidsinstanties.

Verder bepaalt de Spoedwet wegverbreding de gevolgen van het wegaanpassingsbesluit; dat wil zeggen wat wel en niet in het besluit wordt geregeld, de procedure voor de uitvoeringsbesluiten enz.

Het bevoegd gezag wordt gevormd door de Minister van Verkeer & Waterstaat. Provincies, regionale openbare lichamen, gemeenten en waterschappen worden bij de besluitvorming betrokken, omdat het project raakvlakken heeft met hun bevoegdheden en belangen. Mocht de besluitvorming in een impasse geraken, dan biedt de Spoedwet de Minister van Verkeer en Waterstaat de bevoegdheid tot het nemen van besluiten.

6.2 Stappen in de procedure

Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen. Het schema in paragraaf 6.3 laat deze stappen zien.

Stap 1: Startnotitie

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

Stap 2: Inspraak, advies, Richtlijnen voor het MER

Zolang de Startnotitie ter inzage ligt, kan iedereen schriftelijke inspraakreacties indienen (zie paragraaf 1.4 voor termijn en adres). De inspraakronde in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van belangstellenden en betrokkenen over de effecten die onderzocht dienen te worden.

De inspraakreacties worden gebundeld en ter inzage gelegd. De reacties worden daarnaast overhandigd aan de Commissie voor de milieueffect-rapportage. Deze commissie van onafhankelijke milieudeskundigen brengt aan het bevoegd gezag een advies uit over de 'richtlijnen voor de inhoud van het 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 het MER van start gaan.

Stap 3: Opstellen MER

Tijdens het opstellen van het MER wordt overlegd met verschillende partijen: gemeenten, provincies, waterschappen, etc. Is het MER gereed, dan biedt de initiatiefnemer het document aan het bevoegd gezag aan. Als de nota in de ogen van het bevoegd gezag voldoende kwaliteit heeft, wordt zij ter inzage gelegd. Tegelijkertijd met het opstellen van het MER worden het ontwerp-wegaanpassingsbesluit (OWAB) en de benodigde uitvoeringsbesluiten voorbereid.

Stap 4: Inspraak, advies en toetsing

Het MER ligt 6 weken ter visie. Dit gebeurt tezamen met het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en de ontwerpuitvoeringsbesluiten. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van het rapport wordt toegelicht. Verder is er de mogelijkheid om inspraakreacties in te dienen. Dat kan zowel schriftelijk als mondeling (tijdens een speciaal daartoe georganiseerde hoorzitting). De centrale vraag tijdens deze inspraakronde is of de informatie in het MER, het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en de benodigde uitvoeringsbesluiten correct en volledig genoeg zijn om er een besluit op te kunnen baseren.

Direct na de inspraakronde wordt wederom de Commissie voor de milieueffect-rapportage ingeschakeld. Zij toetst de milieu-informatie in het MER op juistheid en volledigheid. De Commissie kijkt uitsluitend naar de kwaliteit van de milieu-informatie. De Commissie presenteert haar oordeel in een zogenaamd toetsingsadvies.

Stap 5: Besluitvorming (wegaanpassingsbesluit)

Op basis van de informatie uit het MER, de inspraakreacties en de adviezen, stelt de Minister van Verkeer en Waterstaat zijn besluit ten aanzien van het voorkeursalternatief vast. Dit gebeurt uiterlijk 10 weken na de laatste dag van ter inzage legging van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit (OWAB). Als de Minister van Verkeer en Waterstaat een besluit heeft genomen, dan is dit besluit zelf de planologische vrijstelling voor het gekozen alternatief. Wel dienen de betrokken gemeenten binnen één jaar na het wegaanpassingsbesluit het gekozen alternatief planologisch in hun bestemmingsplan in te passen.

Stap 6: Besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit

De benodigde uitvoeringsbesluiten komen tot stand door middel van een gecoördineerde voorbereidingsprocedure vanwege de Minister van Verkeer en Waterstaat. De uitvoeringsbesluiten dienen uiterlijk 6 weken na bekendmaking van het wegaanpassingsbesluit te worden genomen door de diverse overheden (zoals gemeenten, provincie, waterschap) en onmiddellijk te worden toegezonden aan de Minister. Tegen verlening van die besluiten is ook inspraak en beroep mogelijk. Inspraak gebeurt als de ontwerpen van de betrokken uitvoeringsbesluiten tegelijkertijd met het ontwerp-wegaanpassingsbesluit ter inzage liggen. Beroep is gedurende 6 weken mogelijk als alle uitvoeringsbesluiten door de Minister bekend zijn gemaakt.

Stap 7: Beroep

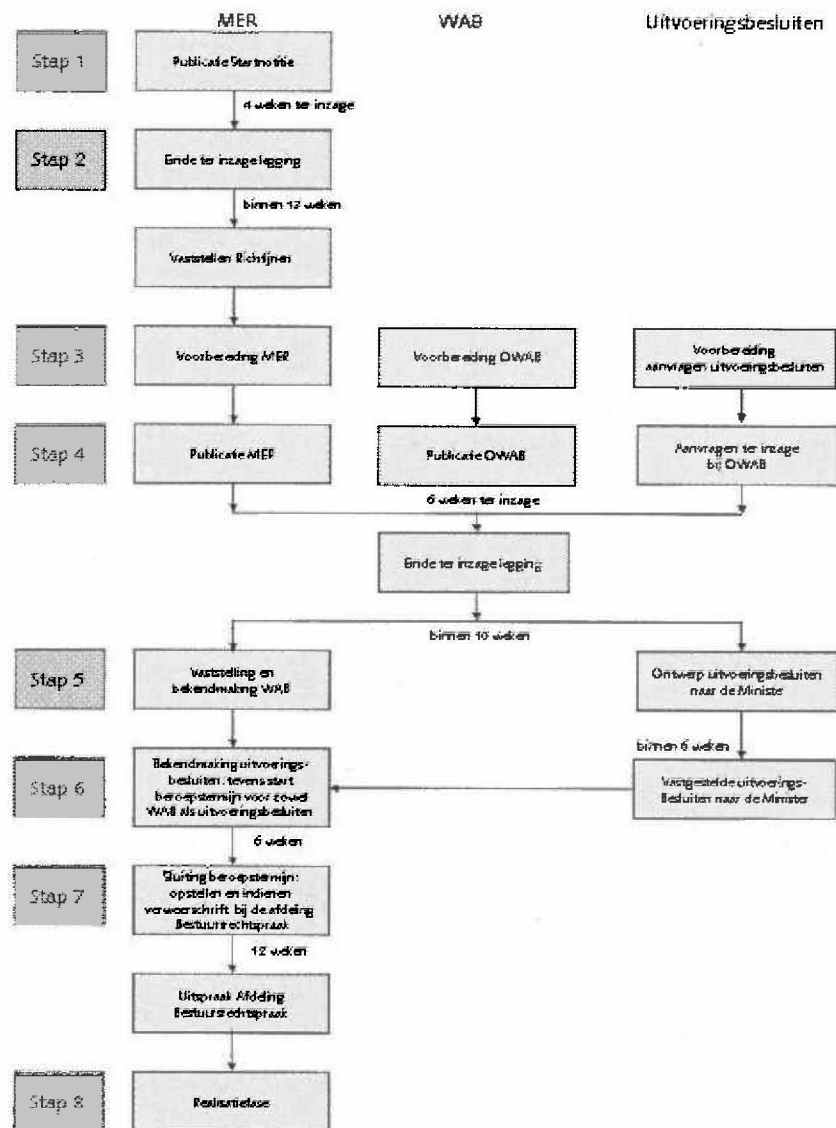
Tegen het wegaanpassingsbesluit en de uitvoeringsbesluiten van de Minister van Verkeer en Waterstaat is voor belanghebbenden beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Stap 8: Realisatie en evaluatie

Na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit en het doorlopen van de (aanvullende) vergunningsprocedures kan met uitvoering van het werk

worden gestart. Nadat het werk is gerealiseerd moet het bevoegd gezag de feitelijk optredende milieugevolgen van het genomen besluit vergelijken met de in de m.e.r. voorspelde effecten. Hiertoe wordt tezamen met het wegaanpassingsbesluit een evaluatieprogramma opgesteld. Tevens worden, zoals verplicht in elke m.e.r., de 'leemten in kennis' in de beschouwing betrokken. In het evaluatieprogramma is bepaald hoe en op welke termijn onderzoek verricht gaat worden. Als de gevolgen ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter inzage gelegd.

6.3 Overzicht m.e.r./ (O)WAB-procedure



6.4 De planning

In onderstaand schema wordt de planning weergegeven.

BG = bevoegd gezag, in dit geval de Minister van Verkeer en Waterstaat

IN = initiatiefnemer, in dit geval Rijkswaterstaat Noord-Holland

Commissie m.e.r. = Commissie voor de milieueffectrapportage

MER = milieueffectrapport

Fase	Activiteiten	Planning
Fase 1 Startnotitie	BG maakt de Startnotitie openbaar	Februari 2005
	INSPRAAK over de te onderzoeken effecten	Maart 2005
	Commissie m.e.r. adviseert BG over Richtlijnen voor MER	Mei 2005
	BG stelt Richtlijnen voor inhoud MER vast	Mei 2005
Fase 2 MER en ontwerp-wegaanpassingsbesluit	IN stelt MER op	2005
	BG stelt het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en het MER vast en legt het ter inzage	2005
	INSPRAAK EN HOORZITTING over de inhoud van het MER en over de keuze en invulling van het ontwerp wegaanpassingsbesluit Commissie m.e.r. adviseert BG over kwaliteit van MER	2005
	Besturen adviseren over MER	
Fase 3 Wegaanpassingsbesluit	BG stelt het wegaanpassingsbesluit vast	2006
	BEROEPSPROCEDURE	2006
Fase 4 Uitvoering en evaluatie	Project wordt uitgevoerd	2007
	Milieugevolgen worden geëvalueerd	

Literatuur

Leidraad Milieueffecten van benuttingsmaatregelen	RWS AVV-DWW	2001
Onderzoek naar zware metalen en PAK massastromen bij een autosnelweg (A28-Zeist) waarbij de vluchtstrook in de spits wordt bereden	RWS-DWW Nr. W-DWW-99.063	November 1999
Nationaal Milieubeleidsplan 3	VROM	1998
Nationaal Milieubeleidsplan 4	VROM	2001
Natuurbeleidsplan	LNv	1990
Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen GWW	CROW	2002
Nota Natuur, Bos en Landschap in 21e eeuw	LNv	2000
Structuurschema Groene Ruimte	LNv	1995
Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen	V&W	1996
Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen	V&W	2004
Risicoatlas vervoer gevaarlijke stoffen	AVIV	2003
Nota Ruimte	VROM	2004
Wet geluidhinder	VROM	1979
Wet milieubeheer	VROM	1993
Besluit luchtkwaliteit	VROM	2001
Natuurbeschermingswet	LNv	1998
Flora- en Faunawet	LNv	2001

Begrippenlijst

Akoestisch ruimtebeslag	Het oppervlak dat belast wordt met een bepaald geluidniveau
Alternatief	Een samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke oplossing vormt
Bereikbaarheid	Aanduiding voor de manier waarop en de tijd waarin een locatie te bereiken is
Bevoegd gezag	De overheidsinstantie die bevoegd is om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor het milieueffectrapport wordt opgesteld. In dit geval de Minister van Verkeer en Waterstaat.
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 m.e.r./Cie –mer	Een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen. Zij adviseert het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieueffectrapport en over de kwaliteit en volledigheid in het rapport
Compenserende maatregel	Maatregel die de nadelige invloed van een ingreep / activiteit compenseert door elders een positief effect te genereren
dB(A)	Maat voor het geluiddrukkniveau waarbij een (frequentieafhankelijke) correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor
DZOAB	Dubbellaags zeer open asfaltbeton
EHS	Ecologische Hoofd Structuur; samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingszones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de rijksoverheid
Externe veiligheid	Het risico dat mensen op en rond de weg lopen voor de kans op een ongeval door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg
Faunaknelpunt	Knelpunt in de Ecologische Hoofd Structuur
Geleiderail	Vangrail
Hoofdverbinding	Autosnelweg, maakt deel uit van het hoofdwegenet
Infrastructuur	Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, leidingen enzovoorts waarlangs iets of iemand wordt verplaatst
Inspiraakpunt	Overheidsinstelling waar inspraakreacties worden verzameld
Invloedsgebied	Het gebied waarbinnen de effecten kunnen optreden als gevolg van een wegverbinding
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 alternatieven zijn geïnventariseerd
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport

Mitigerende maatregel	Maatregel die de nadelige gevolgen voor het milieu voorkomt of beperkt
Mobiliteit	Het verplaatsingspatroon van mensen en goederen
Onderliggend wegennet	Alle niet rijkswegen
Ontsnippering	Het tegengaan van versnippering
Ontwerprichtlijnen	Regelgeving voor het ontwerp/de ontwerpers van de weg
PEHS	Provinciale Ecologische Hoofdstructuur
(O)WAB	(Ontwerp) Wegaanpassingsbesluit
PKB	Planologische Kernbeslissing
PM ₁₀	Fijn stof; zwevende deeltjes waarvan de diameter kleiner is dan 10 micrometer
Referentiesituatie	De situatie voor een toekomstig jaar als er, naast het voorgenomen beleid, geen probleemoplossende activiteiten worden uitgevoerd
Richtlijnen	Voor het project geldende, inhoudelijke eisen waaraan de Trajectnota/MER moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu)effecten; ze worden opgesteld door het bevoegd gezag
Rijbaan	Aaneengesloten deel van de verkeersbaan dat bestemd is voor rijdend verkeer en begrensd wordt door een kantstreep of een overgang van verharding naar onverhard
Rijstrook	Begrensd gedeelte van de rijbaan dat voldoende breed is voor een rij van het voor dat gedeelte bestemde verkeer
Risicocijfer	Het aantal slachtoffers per miljoen voertuigkilometers (verkeersprestatie: weglengte x intensiteit). Het risicocijfer wordt per 3 jaar berekend
Run-off	Afstroming van neerslag over het wegoppervlak, waarbij ook eventuele verontreinigingen worden meegevoerd
RVVP	Regionaal Verkeers- en Vervoersplan
SGR	Structuurschema Groene Ruimte (rijksnota)
Startnotitie	Een notitie als deze waarin het wat, hoe, waarom en waar van de plannen is beschreven; vormt de formele start van de m.e.r.-procedure
Stikstofdioxide (NO ₂)	Stikstofoxiden, veroorzaker van onder meer verzuring
Streekplan	Een door de provincie opgesteld plan voor een deel van de provincie waarin de ruimtelijk ordening is vastgelegd
Tracé	Verloop van de weg, spoorweg of waterweg in het terrein
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

VINAC	Actualisering Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (rijksnota)
VINEX	Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (rijksnota)
Wegvak	Een deel van een weg tussen een oprit en een afrit
ZOAB	Zeer open asfaltbeton