

Startnotitie A1 't Gooi

Inrichten vluchtstroken als spitsstroken in het kader van
de Spoedwet wegverbreding

Colofon

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

Datum: April 2005

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding voor de studie	4
1.2 Procedure	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	8
3.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten	8
3.2 Referentiesituatie	8
3.3 Voorgenomen activiteit: spitsstrook	8
3.4 Meest Milieuvriendelijke Alternatief	9
4 Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen	10
4.1 Verkeer	10
4.2 Ruimtelijke Ordening	11
4.3 Milieu	12
5 Te onderzoeken effecten	15
5.1 Hoe de milieueffecten worden bepaald	15
5.2 Verkeer	16
5.3 Ruimtelijke Ordening	16
5.4 Milieu	16
5.5 Kosten	18
5.6 Overzichtstabel te onderzoeken aspecten	19
6 Procedure en planning	20
6.1 De Spoedwet wegverbreding en afstemming met andere regelingen	20
6.2 Stappen in de procedure	20
6.3 Overzicht m.e.r./(O)WAB-procedure	23
6.4 De planning	24
Literatuur	25
Woordenlijst	26

1 Inleiding

Op de A1 in 't Gooi staan in de ochtend in de richting Amsterdam vrijwel dagelijks files. In de avond staan in tegenovergestelde richting eveneens vrijwel dagelijks files bij de aansluiting Bussum. Buiten de spits komt ook regelmatig filevorming voor.

Om de bereikbaarheidsproblemen op korte termijn aan te pakken, heeft het kabinet besloten dat de wegcapaciteit vergroot moet worden door middel van het aanleggen van "spitsstroken" op de A1 in 't Gooi. (De vluchtstrook wordt in de spits een extra rijstrook.) De milieueffecten van de aanleg en het gebruik van de spitsstroken 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).

De verkeersproblematiek op 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 (CRAAG) 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 als gevolg daarvan het optreden van files heeft het kabinet 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. Een oplossing voor de lange termijn moet komen uit de tracéstudie Schiphol - Almere.

Het wegvak A1 't Gooi is onder projectnummer 12 in de Spoedwet wegverbreding opgenomen waar door de aanleg van spitsstroken, de capaciteit zal worden vergroot. Het wegvak in de Spoedwet wegverbreding loopt van de aansluiting Bussum tot het knooppunt Eemnes (km 21,2 tot km 29,6). De aanleg van de spitsstroken zijn voorzien vanaf de aansluiting Bussum tot en met de aansluiting Laren.

Door het realiseren van de spitsstroken zal gedurende de momenten van groot verkeersaanbod, die zich voornamelijk tijdens de spitsuren zullen voordoen, een extra rijstrook voor het autoverkeer ter beschikking komen. De capaciteit van dit deel van de A1 zal daarmee gedurende die periode beduidend toenemen. Buiten deze drukke momenten van groot verkeersaanbod zal de spitsstrook gesloten zijn voor het autoverkeer.

In de figuren op de binnenzijde van het voorblad is het principe van de werking van de spitsstrook nader aangegeven.

Ingebruikname van de spitsstrook 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 (WAB)).

1.2 Procedure

Op grond van de Spoorwet 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.

Een eerdere procedure om dit project te realiseren heeft in januari 2004 geleid tot het vaststellen van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit (OWAB) A1 't Gooi door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

De afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 15 september 2004 het WAB Vught-Ekkersweijer vernietigd. Naar aanleiding van deze uitspraak is geconcludeerd dat de hernieuwde m.e.r.-procedure de beste waarborgen biedt voor een zorgvuldige besluitvorming voor het project A1 't Gooi. Deze Startnotitie vormt hiervan de eerste fase.

Dit betekent dat een nieuw traject van inspraak en beroep wordt doorlopen.

Ook degenen die in de eerdere procedure gereageerd hebben, zullen dus opnieuw hun visie kenbaar moeten maken.

Onderzoeken die ten behoeve van de eerdere procedure zijn uitgevoerd, zullen zo mogelijk in de m.e.r. gebruikt worden. Hierbij kan gedacht worden aan de watertoets en de beschouwing van natuuraspecten.

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. Ook bakent de Startnotitie het aantal alternatieven af en geeft aan op welke (milieu)effecten de alternatieven worden onderzocht.

1.4 U kunt reageren

De Startnotitie ligt 4 weken ter inzage, van 19 april 2005 tot en met 17 mei 2005. Gedurende deze periode kan iedereen schriftelijk reageren op de voorgenomen studie. Uw inspraakreactie zal worden meegenomen en kan leiden tot aanpassing van de inhoud van de voorgenomen m.e.r.-studie. Met uw reactie draagt u bij aan een zorgvuldige besluitvorming.

Als u wilt reageren, stuur uw reactie dan vóór 18 mei 2005 naar:

Inspreekpunt Verkeer en Waterstaat
A1 't Gooi
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 wel en niet onderzocht worden (3) en op welke manier de effecten onderzocht worden (5).

Meer achtergrond

Voor wie meer achtergrond wil, wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de wetgeving die van toepassing is, 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 Spoedwetprocedure 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 niet uit te sluiten. In de bijlage is daarom een verklarende begrippenlijst opgenomen.

2 Probleem- en doelstelling

Het probleem dat met de spitsstroken wordt aangepakt zijn de files op het wegvak A1 Bussum - Laren op beide rijbanen. Het doel van de maatregel is er voor te zorgen dat het verkeer daar beter doorstroomt.

2.1 Probleemstelling

Het wegvak Bussum - Laren staat in de File top 50 en is daarmee een belangrijk knelpunt. Op dat deel van de A1 treden vrijwel dagelijks files op: in de ochtend vooral ter hoogte van de aansluiting Laren en bij het knooppunt Eemnes en in de avond bij de aansluiting Bussum. Het verkeer groeit voortdurend en zal dat de komende jaren blijven doen.

2.2 Doelstelling

Het hoofddoel van het project is de congestie op beide rijbanen van de A1 tussen Bussum en Laren op korte termijn te verminderen. De Minister van Verkeer en Waterstaat vindt het noodzakelijk dat dit belangrijke knelpunt op het rijkswegennet versneld wordt aangepakt en heeft dit te kennen gegeven in de Spoedwet wegverbreding. Het voornemen hiertoe is op het betreffende A1-traject spitsstroken te realiseren.

2.3 Relaties met andere projecten en studies

Deze Startnotitie voor het MER heeft betrekking op aanpassing van de A1 tussen km 21,2 en km 29,6 (opgenomen onder de naam A1 't Gooi, projectnummer 12 van bijlage A bij de Spoedwet wegverbreding). Bij het bepalen van de milieueffecten wordt verondersteld dat de overige relevante projecten uit de Spoedwet zijn gerealiseerd. Dit zijn de Spoedwetprojecten A9 Holendrecht – Diemen (projectnummer 11), A1/A6 Muiderberg – Almere Stad west Oostbaan en A1 Diemen - Muiderberg (projectnummers 13 en 14), A27 Utrecht Noord – knooppunt Eemnes (projectnummer 21) en A1 Watergraafsmeer – Diemen (projectnummer 28). Deze projecten hebben tot doel de congestie tussen de regio's Amsterdam, Almere en 't Gooi te verminderen. Daarnaast is er een relatie met de tracéstudie Schiphol-Almere. In deze studie wordt onderzoek gedaan naar de bereikbaarheidsproblemen na realisatie van de Spoedwetprojecten.

3 Alternatieven

Er zijn verschillende oplossingen denkbaar voor het fileprobleem op de A1. Vele zijn te duur of lossen het probleem op korte termijn onvoldoende op. In de Spoedwet wegverbreding is gekozen voor spitsstroken (voorgenomen activiteit) als maatregel. Om de effecten van die oplossing te bepalen, worden ze afgezet tegen de situatie waarin niets gebeurt (Referentiesituatie). Daarnaast wordt het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (het MMA) beschreven.

3.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten

In een Startnotitie voor een milieueffectrapportage worden de alternatieven beschreven, die worden onderzocht. In de Spoedwet wegverbreding is al een concrete oplossing benoemd voor het wegvak Bussum - Laren, namelijk spitsstroken. In het Besluit m.e.r. is aangegeven dat in een milieueffectrapportage in ieder geval de Referentiesituatie, de voorkeursoplossing en een MMA onderzocht moeten worden. Elke te bestuderen oplossing moet aan een aantal randvoorwaarden voldoen om voor studie in aanmerking te komen. In de Startnotitiefase worden ze globaal aangeduid; in een volgende fase van de procedure worden ze preciezer 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 meegerekend.

3.3 Voorgenomen activiteit: spitsstrook

In bijlage A van de Spoedwet wegverbreding is gekozen voor het in gebruik nemen van spitsstroken. Bij een spitsstrook wordt de vluchtstrook gedurende drukke perioden (vooral in de spits) gebruikt als rijstrook (zie figuren in de kافت). Het belangrijkste kenmerk van dit alternatief is verbetering van de doorstroming van het verkeer zonder grootschalige ingrepen aan de bestaande weg. Bij de uitwerking van de spitsstrook zal ook aandacht worden geschonken aan belangrijke zaken op het gebied van veiligheid zoals de bereikbaarheid voor hulpdiensten. De spitsstroken zijn voorzien vanaf de aansluiting Bussum tot en met de aansluiting Laren. Om deze spitsstroken op het wegvak A1 Bussum – Laren te realiseren hoeft de huidige rijbaan niet verbreed te worden, met een enkele uitzondering daargelaten.

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 de 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.

4.1 Verkeer

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 hoofdwegennet gezien als een samenhangend netwerk waarvoor het Rijk zorg heeft. Dit hoofdwegennet 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 verbindt Amsterdam met de steden Amersfoort, Apeldoorn, Deventer en verder naar het oosten met Duitsland en is daarmee de een belangrijke hoogwaardige verbinding tussen deze steden. Voor deze studie zijn de weggedeelten tussen de aansluitingen Bussum, Blaricum, Laren en Eemnes van belang. De weg is over het grootste gedeelte uitgevoerd als 2x2 strooks autosnelweg met vluchtstrook. Tussen Laren en het knooppunt Eemnes ligt op beide rijbanen een weefvak naast de twee rijstroken.

Verkeerskundige analyse

In de periode 1998 – 2003 is het verkeer op de A1 met circa 7% gegroeid. In tabel 1 is het gemiddeld aantal motorvoertuigen voor een werkdag per etmaal in 1998 en 2003 op de A1 tussen Bussum en Eemnes af te lezen. De groei van het verkeer heeft ertoe geleid dat de problemen in 2003 nog verder zijn toegenomen. De groei op dit wegvak ligt lager dan het landelijke gemiddelde. Oorzaak hiervoor is de opening van de verbrede A27 tussen Almere en Hilversum in 1999. Toen was er zelfs een afname van het verkeer in 't Gooi. Een andere oorzaak is dat in 1998 de weg vol was en in 2003 was dit nog steeds zo. De spitsperiode is breder geworden. Het verkeer stond bij een file dus langer stil.

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 – capaciteitverhouding 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.

Tabel 1: Werkdaggemiddelde aantal motorvoertuigen (mvt) per etmaal (etm) traject Bussum - Eemnes inclusief I/C-verhouding drukste uur.

Wegvak	Intensiteit 1998	Intensiteit 2003	Groei intensiteit	I/C 1998	I/C 2003
A1 Laren – Knooppunt Eemnes	104.300	112.000	7%	0,75	0,75
A1 Bussum - Blaricum	102.700	109.100	6%	0,93	0,96

Onderliggend wegennet

Het onderliggend wegennet met een meer dan plaatselijk belang op het traject Bussum - Eemnes bestaat uit:

- N 524 t/m N527; provinciale wegen in het Gooi
 - Stedelijke wegen in de kernen van Bussum, Blaricum, Laren en Eemnes
- Op deze wegen is in de huidige situatie sprake van sluipverkeer. Met de doelstelling de capaciteit voor het verkeer op de A1 te vergroten, zal het sluipverkeer aanzienlijk verminderen. De verkeersafwikkeling zal 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

De Nota Ruimte vormt het rijksbeleidskader voor 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 en met name 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 Bussum – Laren loopt langs de kern Bussum door het landelijke gebied van het Gooi en langs de natuurgebieden de Bussemer-, Wester- en Zuiderheide en tenslotte de kern Laren.

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 voor de projecten, opgenomen in bijlage A van de Spoedwet wegverbreding, onverkort van kracht.

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

De A1 loopt in het Gooi door een overwegend bebouwde omgeving met een afwisselend hoge en lage woondichtheid. In de meeste gebieden met een hogere woondichtheid zijn tussen 1989 en 1993 schermen geplaatst en is de sanering afgehandeld. In Laren is in 2001 in een van de gebieden met een lage woondichtheid, de sanering opgelost door het plaatsen van een geluidsscherm. Hiervoor is door de bewoners een financiële bijdrage geleverd.

Er zijn in het gebied nog woningen aanwezig waar sprake is van een nog niet afgehandelde saneringssituatie, dit betreft woningen die in 1986 een geluidbelasting ondervonden van meer dan 55 d(B)A die nog niet formeel zijn gesaneerd. Bij een groei van het verkeer zonder wegaanpassing zal de geluidhinder toenemen in vergelijking met de huidige situatie. Naar aanleiding van het OWAB dat in 2004 ter inzage heeft gelegen is met het gewest Gooi- en Vechtstreek en met bewonersorganisatie de intentie uitgesproken om met gezamenlijke financiële bijdragen meer geluidmaatregelen te treffen dan op grond van een te nemen WAB wettelijk verplicht is.

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 onder andere grenswaarden voor PM₁₀ (fijn stof; ingaande per 2005) en voor NO₂ (ingaande per 2010).

Van het plangebied is alleen luchtkwaliteitsonderzoek bekend van de gemeente Naarden. In dit onderzoek is geen sprake van een overschrijding van de plandempels en is geen luchtkwaliteitsplan opgesteld. Er zijn verder geen gemeentelijke luchtkwaliteitsplannen voor het plangebied beschikbaar.

Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op het gevaar voor personen in de omgeving van de weg door calamiteiten van transporten van gevaarlijke stoffen. Dit wordt uitgedrukt in een tweetal begrippen, plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). 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

De A1 doorsnijdt de noordelijke rand van de Utrechtse Heuvelrug. Aan weerszijden van de Rijksweg ligt een groot aantal grote en kleine natuurgebieden die een belangrijke recreatieve functie hebben voor de regio.

Natuurlijke omgeving

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

Wetgeving en beleid

In de m.e.r. wordt rekening gehouden met de vigerende wetgeving en het beleid. Het nationaal beleid voor natuur en landschap is voor een belangrijk deel gebaseerd op nationale en internationale afspraken die de natuur beschermen. De Habitat- en Vogelrichtlijn heeft tot doel zowel soorten als leefgebieden van dieren en planten te beschermen. Deze EU-richtlijnen zijn/worden in de Nederlandse wetgeving verankerd in de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet.

In het SGR (Structuurschema Groene Ruimte) en de nota NBL21 (Natuur, Bos en Landschap 21^e eeuw) wordt bepaald dat waardevolle gebieden, objecten en plant- en diersoorten dienen te worden behouden en ontwikkeld en dat aantasting (verdroging, verzuring, verstoring, verontreiniging en versnippering) dient te worden vermeden. Uitgangspunt van het beleid is onder meer dat de belangrijkste fysieke barrières binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) worden opgelost. De EHS bestaat uit een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden, verbonden door verbindingzones. Bij aantasting van de EHS moet de schade worden weggenomen door het nemen van mitigerende maatregelen. De dan nog resterende schade dient gecompenseerd te worden (compensatiebeginsel). Het beleid is erop gericht meer aandacht te vragen voor vormgeving, inpassing en duurzaam bouwen bij aanleg (en groot onderhoud) van infrastructuur.

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

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

Landschap

Het landschap kenmerkt zich door de afwisseling van bossen en parken (onderdeel van het Goois stuwwallenlandschap) met woonbebouwing. De effecten (van de ingreep) op het landschap zijn lokaal en zijn nauwelijks zichtbaar, behoudens de mogelijke plaatsing van geluidwerende voorzieningen.

Natuur

De natuur in het studiegebied maakt onderdeel uit van de EHS en laat zich karakteriseren door een afwisseling van bossen en heidevelden, naast parkachtige gebieden met villabebouwing. Het gebied Wester-en Zuiderheide, pal ten zuiden van de A1 gelegen, is beschermd krachtens de Natuurbeschermingswet. In het Gooi komt een aantal door Flora-en Faunawet beschermde soorten voor, deels ook genoemd in de Habitatrichtlijn. De A1 kruist ter hoogte van de aansluiting bij Crailo een ecologische verbindingszone.

Bodem en Water

Uit historisch onderzoek is gebleken dat zich in de naaste omgeving van de A1 in 't Gooi geen verdachte of te saneren bodemverontreiniginglocaties bevinden, zoals bedoeld in de Wet bodembescherming, die invloed hebben op de bodemkwaliteit van het tracé. Het tracé doorsnijdt geen bodembeschermingsgebied. Het tracé is wel gedeeltelijk gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied (GWB gebied). In het GWB gebied zijn een tweetal helofytenvelden gerealiseerd voor opvang en zuivering van wegwater (runoff) en er loopt een onderzoek naar de noodzaak van aanvullende maatregelen in het GWB gebied in relatie tot de aanwezigheid van de Rijksweg en de runoff.

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 Watertoets gaat uit van bestaande wet- en regelgeving.

5 Te onderzoeken effecten

In de m.e.r. worden de milieueffecten van de spitsstroken beschreven. Sommige effecten worden in cijfers uitgedrukt (kwantitatief), andere krijgen een meer beschouwende beoordeling (kwalitatief).

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

5.1 Hoe de milieueffecten worden bepaald

Gebiedsafbakening

De milieueffecten 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 vergeleken met doelstellingen van 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

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 bekeken. Ook zal de "I/C-verhouding" in beeld worden gebracht.

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 spitsstrook 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 als gevolg van de spitsstroken. Dit komt in paragraaf 5.4 Milieu onder het kopje Bodem en water aan de orde.

5.4 Milieu

Woon- en leefomgeving

Geluid

Het project A1 't Gooi is een zogenaamd A-project uit de Spoedwet wegverbreding. Ten behoeve van het MER wordt het akoestisch ruimtebeslag (geluidcontouren) en het aantal geluidgevoelige objecten c.q. geluidbelaste woningen per geluidklasse van 50 tot > 70 dB(A) bepaald. Dit gebeurt in stappen van 5 dB(A) voor ieder beschreven alternatief. Daarnaast wordt indicatief bepaald welke geluidsmaatregelen getroffen kunnen worden bij uitvoering van het project. Voor dit onderzoek zal worden onderzocht wat de vóór de wijziging heersende geluidbelasting in het jaar 2006 is en wordt de geluidbelasting in de toekomstige situatie in het jaar 2018 onderzocht. Ten behoeve van het indicatief bepalen van de geluidmaatregelen wordt ook de geluidbelasting bepaald die in 1986 werd ondervonden.

Ten behoeve van het OWAB zal een meer gedegen akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn en welke maatregelen

genomen dienen te worden. Dit onderzoek wordt uitgevoerd zoals voorgeschreven in de Wet geluidhinder.

Lucht

Het effect van de verschillende alternatieven op de lokale luchtkwaliteit wordt bepaald aan de hand van te berekenen concentraties van de maatgevende stoffen NO₂ en fijn stof. De concentraties worden getoetst aan de normen van 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 2010. Hierbij wordt het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) in beeld gebracht. Voor het PR geldt een grenswaarde, voor het GR een oriënterende waarde waaraan moet worden getoetst. 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 de 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 verbreding zal bijna geheel plaatsvinden binnen het bestaande weglichaam.

Een eventuele toepassing van geluidwerende voorzieningen vraagt om een adequate inpassing. Wanneer uit het akoestisch onderzoek blijkt dat geluidschermen nodig zijn, zal ten behoeve van het MER een Visie op de landschappelijke inpassing worden opgesteld. In deze Visie wordt aandacht gegeven aan een visueel ruimtelijke analyse van het wegbeeld en landschapsbeeld met daarin de geluidwerende voorzieningen.

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. Delen van het studiegebied maken deel uit van de PEHS en EHS en vallen daarmee onder het compensatiebeginsel. Niet-mitigerende negatieve effecten dienen gecompenseerd te worden. In de m.e.r. wordt specifiek aandacht gegeven aan de mogelijke effecten op soorten 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 in principe 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 de m.e.r. niet afzonderlijk onderzocht omdat hier al een onderzoek loopt en de effecten van de benuttingsmaatregelen op de kwaliteit van het afstromend wegwater naar verwachting verwaarloosbaar zijn. Wel zal nagegaan worden of er nog puntlozingen in het gebied aanwezig zijn die aangepast dienen te worden in samenloop met dit plan in relatie tot beleid en regelgeving van de grondwaterwaterkwaliteit.

5.5 Kosten

Ten behoeve van het OWAB wordt een globale 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	- voertuigverliesuren - capaciteit	kwantitatief kwantitatief	- voertuigverliesuren - I/C-verhouding
Verkeersveiligheid	aantal doden en gewonden	kwalitatief	- verhouding voertuigkm op autosnelweg/onderliggend wegennet - Hoeveelheid files - Maximumsnelheid in verhouding tot inrichting van de weg.
Geluid	- gevelbelasting per woning in 1986, 2006 en 2017 - oppervlak aangetast stiltegebied - oppervlak aangetast recreatiegebied - oppervlak weidevogelgebied - aantallen geluidgevoelige objecten en geluidbelaste woningen per contour	modelstudie modelstudie modelstudie modelstudie	- grenswaarden (Wet Geluidhinder en eventuele Besluiten) - hectare > 40 dB(A) - hectare > 50 dB(A) - hectare > 47 dB(A) - aantallen objecten en woningen per geluidbelastingsklasse
Lucht	- NO₂ - fijn stof - overige stoffen	kwantitatief kwalitatief	- jaargemiddelde concentraties > 40 µg/m³ NO₂ - uurgemiddelde concentraties > 200 µg/m³ NO₂¹ - jaargemiddelde concentraties > 40 µg/m³ fijn stof 24-uur gemiddelde concentratie > 50 µg/m³ fijn stof²
Externe veiligheid	- plaatsgebonden risico (PR) - groepsrisico (GR)	kwalitatief kwalitatief	- woningen en kwetsbare objecten binnen de contour 10⁻⁶ per jaar. 10⁻⁴/jaar voor 10 slachtoffers, 10⁻⁶/jaar voor 100 slachtoffers etc.
Landschap	- visueel ruimtelijke aspecten - landschappelijke inpassing	kwalitatief kwalitatief	- mate van hinder geluidschermen - opstellen visie op de landschappelijke inpassing
Natuur	- vernietiging/verdroging - verstoring - versnippering - compensatie /mitigatie	kwalitatief/ kwantitatief kwantitatief kwantitatief	- soorten/oppervlak aangetast gebied - oppervlak/verstoorde broedparenvogels - aantal verstoorde relaties - hectares / maatregelen
Bodem en water	effecten op waterhuishouding	watertoets	toename verhard oppervlak/ advies waterbeheerder

*1 Jaargemiddelde concentratie.

*2 24-uur gemiddelde concentratie die max. 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 wil onderzoeken in de benuttingsstudie naar de A1 Bussum - Laren. Tot 18 mei 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 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 WAB; 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 en 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 besluiten te nemen.

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 worden.

De inspraakreacties worden gebundeld en ter inzage gelegd. De reacties worden voorts overhandigd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. Deze commissie van onafhankelijke milieudeskundigen brengt aan het bevoegd gezag een advies uit over de 'richtlijnen voor de inhoud van 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 de m.e.r. worden het OWAB en de benodigde uitvoeringsbesluiten voorbereid.

Stap 4: Inspraak, advies en toetsing

Het MER ligt 6 weken ter inzage. Dit gebeurt tezamen met het OWAB en de benodigde uitvoeringsbesluiten. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van het rapport wordt toegelicht. Voorts 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 OWAB en de benodigde uitvoeringsbesluiten correct en volledig genoeg is om er een besluit op te kunnen baseren.

Direct na de inspraakronde wordt wederom de Commissie voor de milieueffectrapportage 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 zogenoemd toetsingsadvies.

Stap 5: Besluitvorming (WAB)

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 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 WAB het gekozen alternatief planologisch in hun bestemmingsplan in te passen.

Stap 6: besluiten ter uitvoering van het WAB

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 WAB 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 OWAB ter inzage liggen. Beroep is gedurende 6 weken mogelijk als alle uitvoeringsbesluiten door de Minister bekend zijn gemaakt.

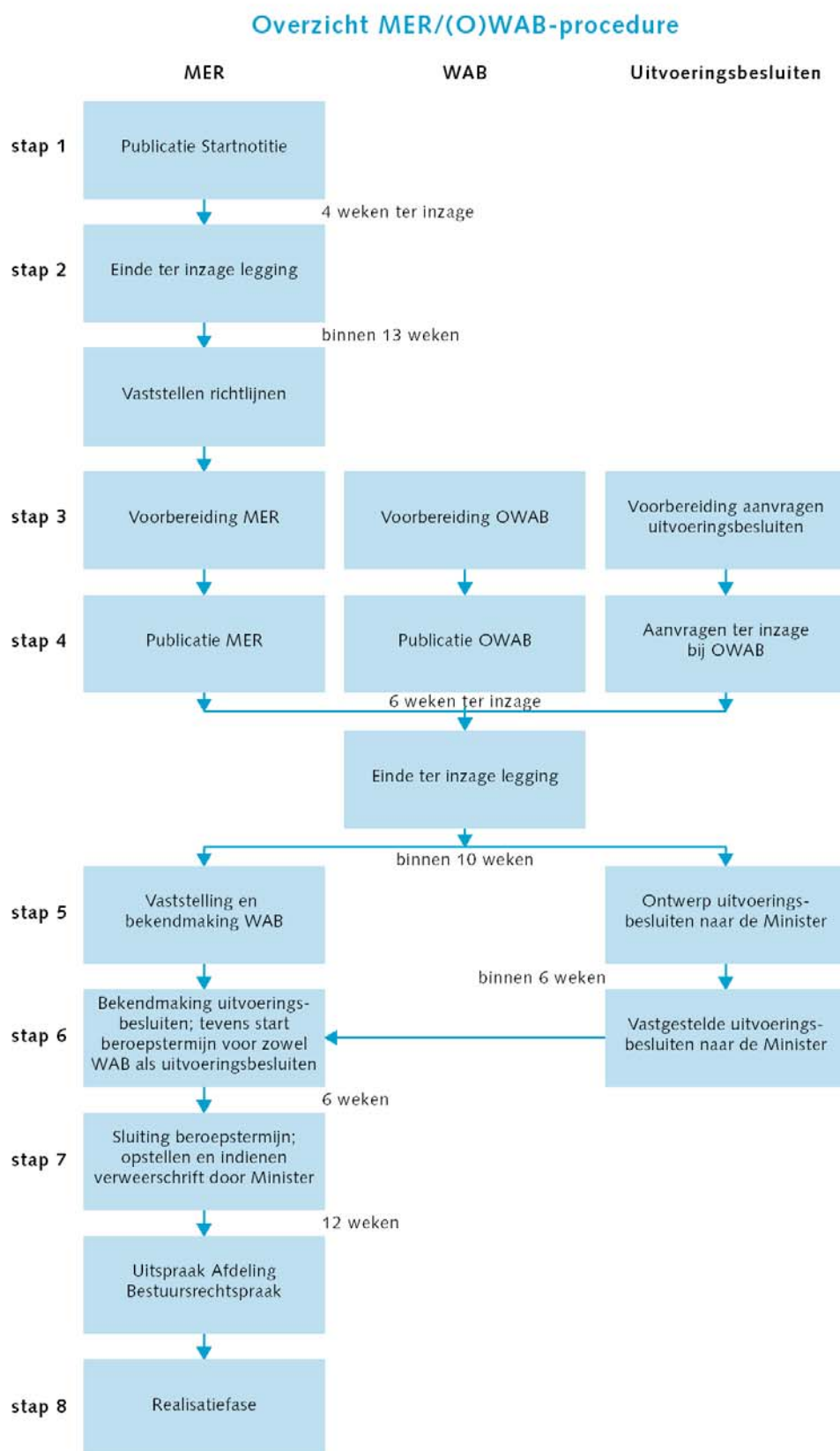
Stap 7: Beroep

Tegen het WAB en de uitvoeringsbesluiten van de Minister van Verkeer en Waterstaat staat voor belanghebbenden beroep open bij de Raad van State bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Stap 8: Realisatie en evaluatie

Na het onherroepelijk worden van het WAB 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 het m.e.r. voorspelde effecten. Hiertoe wordt tezamen met het WAB 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 INSPRAAK over de te onderzoeken effecten Commissie m.e.r. adviseert BG over richtlijnen voor MER BG stelt richtlijnen voor inhoud MER vast	April 2005 April 2005 Mei 2005 Juni 2005
Fase 2 MER en OWAB	IN stelt MER op BG stelt het OWAB en de m.e.r. vast en legt het ter inzage INSPRAAK EN HOORZITTING over de inhoud van de m.e.r. en over de keuze en invulling van het OWAB Commissie m.e.r. adviseert BG over kwaliteit van MER Besturen adviseren over MER	2005 2005 2005
Fase 3 WAB	BG stelt het WAB vast BEROEPSPROCEDURE	2006
Fase 4 Uitvoering en evaluatie	Project wordt uitgevoerd Milieugevolgen worden geëvalueerd	2007

Literatuur

Natuurbeleidsplan	LNV	1990
Nota Natuur, Bos en Landschap in 21e eeuw	LNV	2000
Structuurschema Groene Ruimte	LNV	1995
Natuurbeschermingswet	LNV	1998
Flora- en Faunawet	LNV	2001
Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen	V&W	1996
Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen	V&W	2004
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 (Nr. W-DWW-99.063)	RWS DWW	1999
Nationaal Milieubeleidsplan 3	VROM	1998
Nationaal Milieubeleidsplan 4	VROM	2001
Nota Ruimte	VROM	2004
Wet geluidhinder	VROM	1979
Wet milieubeheer	VROM	1993
Besluit luchtkwaliteit	VROM	2001
Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen GWW	CROW	2002
Risicoatlas vervoer gevaarlijke stoffen	AVIV	2003

Woordenlijst

Akoestisch ruimtebeslag	Het oppervlak dat belast wordt met een bepaald geluidniveau
Alternatief	Een samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke oplossing vormt
Architectuurnota	Nota Architectuurbeleid 2001-2004 (rijksnota)
Bereikbaarheid	Aanduiding voor de manier waarop en de tijd waarin een locatie te bereiken is
Bevoegd gezag	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor het milieueffectrapport wordt opgesteld. In dit geval de Minister van 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 –m.e.r.	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 geluidniveau 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 verbindingzones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de rijksoverheid
Externe veiligheid	Het risico dat mensen op en rond de weg lopen voor de kans op een ongeval door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg
Infrastructuur	Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, leidingen enzovoorts waarlangs iets of iemand wordt verplaatst
Inspreekpunt	Overheidsinstelling waar inspraakreacties worden verzameld
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

NBL21	Natuur, Bos en Landschap 21 ^e eeuw (rijksnota)
NO ₂	Stikstofoxiden, veroorzaker van onder meer verzuring
Onderliggend wegennet	Alle niet rijkswegen
Ontsnippering	Het tegengaan van versnippering
OWAB	Ontwerp-wegaanpassingsbesluit
PEHS	Provinciale Ecologische Hoofdstructuur
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
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
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
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
Wab	Wegaanpassingsbesluit
Wegvak	Een deel van een weg tussen een oprit en een afrit
ZOAB	Zeer open asfaltbeton