



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat

Startnotitie Hoofdwegverbinding Schiphol-Almere

Projectorganisatie Schiphol-Almere

Haarlem, december 2004

Inhoudsopgave

Samenvatting 7

Leeswijzer 11

1 Inleiding 15

- 1.1 Aanleiding 15
- 1.2 Noordvleugelprogramma 16
- 1.3 Fasering 18
- 1.4 Historie 19

2 Probleemafbakening 21

- 2.1 Probleemstelling 21
- 2.2 Doelstelling 22
- 2.3 Plangebied 22

3 Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen 25

- 3.1 Beleid, wet en regelgeving 25
- 3.2 Huidige situatie 27
 - 3.2.1 Verkeer en vervoer 27
 - 3.2.2 Omgeving 28
- 3.3 Ruimtelijke ontwikkelingen tot 2030 32

4 Oplossingsrichtingen 35

- 4.1 Uitgangspunten 35
- 4.2 Alternatieven 37
 - 4.2.1 Nulalternatief 37
 - 4.2.2 Stroomlijnalternatief 38
 - 4.2.3 A6/A9-alternatief 39
 - 4.2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief 40
- 4.3 Niet te onderzoeken alternatieven en varianten 40

5 Voorgenomen onderzoek 43

- 5.1 Uitgangspunten 43
- 5.2 Onderzoeksaspecten en -methode 45
 - 5.2.1 Verkeer en vervoer 46
 - 5.2.2 Woon- en leefomgeving 47
 - 5.2.3 Natuurlijke omgeving 49
 - 5.2.4 Water 51
- 5.3 Kosten-batenanalyse 51
- 5.4 Overige onderdelen in de Trajectnota/MER 53
 - 5.4.1 Landschapsvisie 53
 - 5.4.2 Leemten in kennis 53
 - 5.4.3 Evaluatie 53

6	Procedure en planning	55
6.1	Tracéwet en afstemming met andere regelingen	55
6.2	Stappen in de procedure	56
6.3	Planning	59
6.4	Hoe kunt u reageren?	60
6.5	Inspraakreacties	60

	Verklarende woordenlijst	63
--	---------------------------------	-----------

Schiphol - Almere
naar een bereikbare
noordvleugel



A1



A6



A9



Samenvatting

In deze startnotitie Hoofdwegverbinding Schiphol-Almere, in het vervolg genoemd Schiphol-Almere, wordt een begin gemaakt met de door de Tracéwet voorgeschreven procedure. De Tracéwet is van toepassing op het moment dat de oplossing van een verkeersprobleem mogelijk kan leiden tot de aanleg of uitbreiding van een weg.

De bereikbaarheid op de as Schiphol-Amsterdam-Almere zal zonder infrastructurele uitbreiding van de weg sterk verslechteren en negatieve gevolgen hebben voor het economisch functioneren van de Noordvleugel van de Randstad. Daarom heeft het kabinet besloten om een tracé/m.e.r.-procedure op te starten voor de wegcorridor Schiphol-Almere. Dit besluit is ook onderdeel van de Nota Ruimte, die het kabinet in april 2004 heeft vastgesteld (PKB deel 3 kabinetsstandpunt).

Op basis van deze procedure wordt een besluit genomen over de uitbreiding van de hoofdweginfrastructuur in het plangebied, zoals op de omslag aangegeven (figuur D).

Er wordt uitgegaan van twee oplossingsrichtingen:

1. een uitbreiding van de bestaande rijkswegen A6/A1/A9, het 'stroomlijnalternatief' (figuur B);
2. een nieuwe verbinding tussen de A6 en de A9, het 'A6/A9-alternatief' (figuur C).

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

Diverse ruimtelijke opgaven (woningbouw, infrastructuur, groen-blauw) in de regio rondom Amsterdam (de zogenaamde Noordvleugel van de Randstad) hangen sterk met elkaar samen. Daarom heeft het kabinet besloten om een programma te ontwikkelen waarin deze projecten zijn samenbracht: het Noordvleugelprogramma. Ook het project Schiphol-Almere maakt daarvan deel uit. Het is de bedoeling om in 2006 samenhangende besluiten te nemen over de verschillende projecten binnen het Noordvleugelprogramma.

Het kabinet heeft het voornemen om in 2006 voor Schiphol-Almere een keuze te maken tussen het A6/A9-alternatief en het stroomlijn-alternatief. Het onderzoek in het kader van deze procedure wordt daartoe in twee fasen verdeeld:

1. Het onderzoek in fase 1 richt zich op de gevolgen van het A6/A9 alternatief en het stroomlijnalternatief voor de afweging tussen de beide alternatieven op hoofdlijnen in 2006. Het heeft met name betrekking op het centrale gedeelte van de corridor (tussen en inclusief de knooppunten Muiderberg, Diemen en Holendrecht) en draagt bij aan de besluitvorming over een eventuele IJmeerweg.
2. Het onderzoek in fase 2 na de keuze in 2006 richt zich op de keuze tussen de verschillende varianten van het gekozen tracéalternatief. Het richt zich op de uitwerking van het centrale gedeelte en de overige onderdelen van de corridor.

Het onderzoek richt zich op de effecten op het gebied van verkeer en vervoer, woon- en leefomgeving, natuurlijke omgeving en water. Ook een kosten-batenanalyse is onderdeel van de studie.

In deze startnotitie wordt beschreven welke oplossingsrichtingen en welke aspecten Rijkswaterstaat wil gaan onderzoeken in het kader van de tracé/m.e.r.-procedure. Tijdens de inspraaktermijn op deze startnotitie kunt u op dit onderzoeksvoorstel en het voorgenomen proces reageren.

De inspraaktermijn loopt af op 30 januari 2005.

Tot en met deze datum kunt u uw inspraakreactie opsturen naar:

**Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Schiphol-Almere
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG**



Leeswijzer

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

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

Als u niet bekend bent met het verloop van de tracé/m.e.r.-procedure is het wellicht raadzaam om eerst hoofdstuk 6 te lezen. In dit hoofdstuk wordt nader uitgelegd wat de procedure inhoudt en wat de functie is van deze startnotitie.

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

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

Vragen	Hoofdstuk	Inhoud
Waarom en in welk kader wordt deze startnotitie uitgebracht?	1	Inleiding In dit hoofdstuk worden de aanleiding voor de procedure en de relatie met andere projecten beschreven.
Wat is het probleem en wat willen we bereiken?	2	Probleemafbakening In dit hoofdstuk wordt het probleem nader omschreven en worden de doelstelling van het project en het plangebied toegelicht.
Wat zijn belangrijke uitgangspunten waarmee rekening wordt gehouden? Wat is de huidige situatie en welke ontwikkelingen zijn er gaande in het gebied waar de verbinding is gepland?	3	Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen In dit hoofdstuk worden de hoofdlijnen van beleid, huidige situatie en ontwikkelingen in het gebied aangegeven die belangrijke uitgangspunten vormen die te bestuderen alternatieven.
Welke mogelijke oplossingen worden bestudeerd?	4	Oplossingsrichtingen In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke mogelijke oplossingen onderzocht worden en waarom andere mogelijke oplossingen niet worden onderzocht.
Welke effecten gaat Rijkswaterstaat onderzoeken en op welke wijze gebeurt dat?	5	Voorgenomen onderzoek In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke effecten Rijkswaterstaat in de volgende fase van de tracé/m.e.r.-procedure gaat onderzoeken en hoe deze onderzocht zullen worden.
Hoe verloopt de rest van de procedure/studie? Hoe kan invloed op het verloop van de studie en de besluitvorming worden uitgeoefend?	6	Procedure In dit hoofdstuk vindt u een beschrijving van de diverse stappen van de procedure. Ook kunt u in dit hoofdstuk lezen welke mogelijkheden er zijn voor een actieve deelname aan de procedure, wanneer u uw mening kunt geven en hoe dit in de verdere besluitvorming wordt meegenomen.
Verklarende woordenlijst		



E231

Haversum 16

Miere 10

Haverport 29

Haverport 29

Haverport 29

afrit 4

Mulderslot

Mulderberg

Mulderberg

Mulderberg

70

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De verkeersproblematiek tussen Haarlemmermeer en Almere was voor de Minister van Verkeer en Waterstaat aanleiding om een verkennende studie te laten uitvoeren. Uit deze inmiddels afgeronde verkenning¹ blijkt dat de problematiek op de as Schiphol-Almere aanleiding geeft tot het nemen van maatregelen. Daarom wordt met deze startnotitie een procedure begonnen waarin de mogelijke oplossingen voor de problematiek worden bestudeerd en op hun effecten worden onderzocht. Het besluit tot het starten van deze procedure is ook onderdeel van de Nota Ruimte, die het kabinet in april 2004 heeft vastgesteld (PKB deel 3 kabinetsstandpunt).

De procedure en het onderzoek dat daarvan deel uitmaakt moeten bijdragen aan het opvangen van de groei van het wegverkeer en het aanpakken van de te verwachten fileproblemen binnen de corridor Almere-Amsterdam-Schiphol. Zonder uitbreiding van de weginfrastructuur zal de bereikbaarheid in het gebied rond Almere-Amsterdam-Schiphol sterk verslechteren. Dit heeft op zijn beurt weer negatieve gevolgen voor het economisch functioneren van de hele Noordvleugel.

Er wordt uitgegaan van twee oplossingsrichtingen:

1. een uitbreiding van de bestaande rijkswegen A6/A1/A9 (het 'stroomlijnalternatief');
2. een nieuwe verbinding tussen de A6 en de A9 (het 'A6/A9-alternatief').

Op basis van deze studie wordt echter een besluit genomen over uitbreiding van de rijks(weg)infrastructuur in een groter gebied (zie figuur D).

Een wegverbinding door het IJmeer van Almere naar Amsterdam wordt als scenario meegenomen. Dit betekent dat alternatieven en varianten worden ontwikkeld en beoordeeld in een situatie met en zonder wegverbinding door het IJmeer. Een wegverbinding via het IJmeer kan mogelijk gecombineerd worden met de IJmeervariant van de Zuiderzeelijn (zie 1.2 Noordvleugelprogramma).

Gestreefd wordt naar het vergroten van de betrouwbaarheid van de reistijden en het realiseren van acceptabele reistijden. Daarbij worden de overlast voor en schade aan het stedelijk gebied en het landschap en de kosten van de investering meegewogen.

Noot

- 1 De Verkenning Haarlemmermeer-Almere is opvraagbaar bij het Ministerie van V&W.

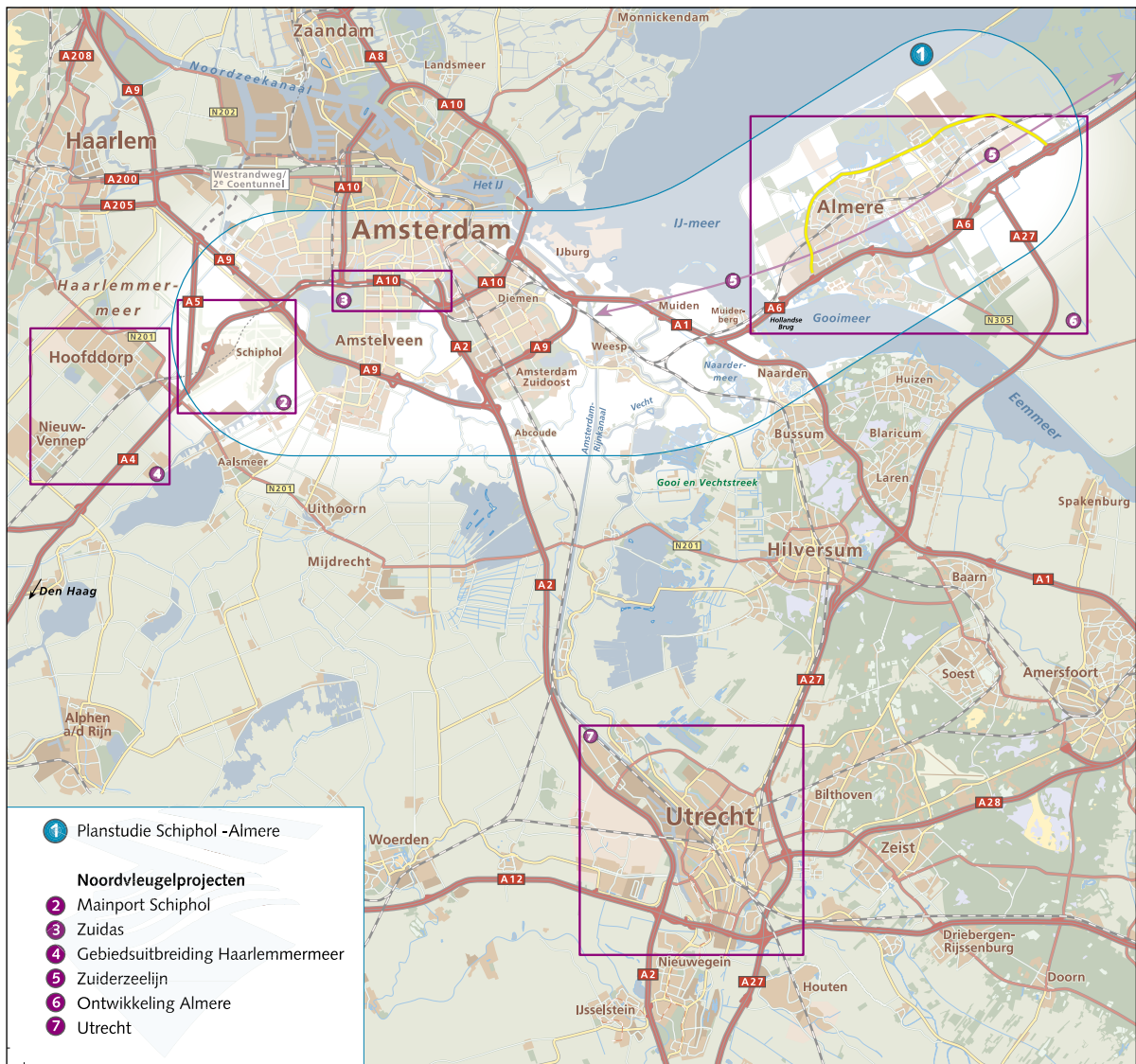
1.2 Noordvleugelprogramma

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

Randvoorwaarden hierbij zijn de ontwikkelingsmogelijkheden van Schiphol en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in dit gebied.

Figuur 1

Noordvleugelprojecten



Deze planstudie Schiphol-Almere is onderdeel van het Noordvleugelprogramma. Andere onderdelen van het programma zijn (figuur 1):

- Mainport Schiphol;
- nieuw sleutelproject Amsterdam Zuid-as;
- Zuiderzeelijn;
- gebiedsuitwerking Haarlemmermeer e.o.;
- ontwikkeling Almere;
- bereikbaarheid en verstedelijking rond Utrecht.

In de Nota Ruimte zijn doelstellingen geformuleerd op het gebied van natuur en milieu (zie hoofdstuk 3). Deze doelstellingen worden niet primair met de planstudie Schiphol-Almere gerealiseerd, maar vormen een belangrijk thema binnen het Noordvleugelprogramma. Uiteraard vormen de wettelijke kaders van milieu en leefomgeving wel randvoorwaarden van deze planstudie.

Projecten Noordvleugelprogramma

Planstudie Schiphol-Almere: voorbereiden besluitvorming omtrent een oplossing van de verkeersproblematiek tussen Haarlemmermeer en Almere.

Mainport Schiphol: voorbereiden besluitvorming over maatregelen ten behoeve van de landzijdige ontsluiting van Schiphol in combinatie met de mogelijke ontwikkelingen van de luchthaven.

Amsterdam Zuid-as: voorbereiden besluitvorming wijziging hoofdinfrastructuur in combinatie met realisatie van woningen en kantoorgebouwen in Amsterdam. In 2006 zal het Rijk haar standpunt formuleren in het kader van de Tracé/m.e.r.-procedure.

Zuiderzeelijn: project met als doel verbeteren van de bereikbaarheid via een snelle OV-verbinding tussen de Noordvleugel van de Randstad en Noord Nederland. Een Programma van Eisen wordt opgesteld en een prijsvraag wordt uitgeschreven. Een verbinding door het IJmeer (eventueel gecombineerd met een weg) wordt meegenomen in de prijsvraag. Het basistracé loopt via de Hollandse Brug. Begin 2006 wordt aan de hand van de uitkomsten van de prijsvraag een go-no-go beslissing genomen.

Haarlemmermeer e.o.: er worden afspraken gemaakt over het programma voor wonen en werken, o.a. in relatie tot het huidige verkeer- en vervoersysteem, de waterbelangen en de te verwachten ontwikkelingen rond Schiphol.

Ontwikkeling Almere: er worden afspraken gemaakt over het groeiscenario (omvang en locaties) van Almere met de daarbij behorende afspraken tussen het Rijk en Almere over voorzieningen (voornamelijk ontsluiting) en woningbouwtaakstelling.

Utrecht: besluitvorming over een door de regio op te stellen visie over de verstedelijking in Utrecht 2010-2030 en over mogelijke betrokkenheid bij infrastructuurprojecten.

1.3 Fasering

In deze planstudie Schiphol-Almere wordt aangesloten bij de geplande besluitvorming over het Noordvleugelprogramma in 2006.

Tijdens de tracé/m.e.r.-procedure is voorgenomen om in 2006 een principekeuze te maken tussen het A6/A9-alternatief en het stroomlijn-alternatief. Dit is mogelijk omdat er al veel voorwerk is verricht (zie paragraaf 1.4) en het onderzoek zich in de eerste fase richt op de onderscheidende onderdelen van het A6/A9- en het stroomlijnalternatief. Met deze voorgenomen 'trechtering' van alternatieven wordt het proces gefaseerd en onnodig studiewerk vermeden. De 'trechtering' biedt de mogelijkheid om in 2006 diverse besluiten in samenhang te nemen, wat het doel is van het Noordvleugelprogramma. Hierdoor is het bijvoorbeeld mogelijk om een besluit over de woningbouw in Almere te nemen, terwijl ook zicht is op substantiële verbetering van de bereikbaarheid tussen Schiphol en Almere.

Het onderzoek in het kader van de tracé/m.e.r.-procedure wordt in twee fasen verdeeld:

- Fase 1: onderzoek naar de gevolgen van het A6/A9-alternatief en het stroomlijnalternatief voor de afweging tussen de beide alternatieven op hoofdlijnen. Deze fase wordt afgesloten met een extra consultatieronde waarbij de belanghebbenden wordt gevraagd om hun mening te geven over het onderzoek en de alternatieven.

In 2006 maakt het kabinet een keuze voor het A6/A9-alternatief of het stroomlijnalternatief.

- Fase 2: onderzoek gericht op de keuze tussen de diverse varianten van het gekozen tracéalternatief. Deze fase wordt afgesloten met een inspraakronde.

In fase 2 worden de varianten van één alternatief verder uitgewerkt, tenzij het op dat moment nog niet mogelijk blijkt te zijn om een keuze te maken tussen het A6/A9-alternatief en het stroomlijnalternatief. Als dit laatste het geval is, worden in fase 2 de varianten van beide alternatieven uitgewerkt. Dit betekent wel een mogelijke vertraging van de realisatie van de infrastructurele maatregelen ten gevolge van de extra uit te voeren studies.

Het kabinet streeft ernaar de mogelijkheden van de markt bij de voorbereiding, uitvoering en financiering van infrastructuurprojecten maximaal te benutten. Een tracékeuze op hoofdlijnen past bij dit streven. Tijdens de planstudie wordt nagegaan welke kansen Publiek-Private Samenwerking of innovatieve aanbestedingsvormen kunnen bieden. Deelfinanciering via tol is daarbij een van de mogelijkheden. De mogelijkheden van Publiek-Private Samenwerking van een eventuele IJmeerweg worden binnen het Programma Noordvleugel nader opgepakt.

1.4 Historie

De planstudie Schiphol-Almere is niet de eerste studie in dit gebied. De eerste ideeën over bijvoorbeeld de A6/A9-verbinding ontstonden eind jaren zestig. In onderstaand tekstkader zijn de belangrijke studies van de afgelopen tien jaar benoemd, zowel van het Rijk als van de regio. Deze studies vormen de opmaat voor deze startnotitie.

Historie

1994 Startnotitie Trajectstudie CRAAG (Corridors Regio's Amsterdam, Almere en 't Gooi)

Om een eerste stap te doen om de problemen op te lossen is in de periode tot 2010 geld gereserveerd voor het beter benutten van de huidige wegcapaciteit in het gebied door het creëren van een extra rijstrook door het gebruik van de vluchtstrook.

2002 Trajectnota CRAAG

De Minister heeft in december 2002 besloten het project CRAAG onder de Spoedwet Wegverbreding mee te laten lopen. De CRAAG-benutting is tegenwoordig onderdeel van het ZSM-programma (Zichtbaar, Snel, Meetbaar). Realisatie is gepland in de periode tot 2010.

2002 Start planstudie Hollandse Brug

Aangezien het wegcapaciteitsprobleem zich niet beperkt tot de Hollandse Brug en het oplossen van knelpunten elders in de corridor Schiphol-Almere mede bepalend is voor de effectiviteit van de uitbreiding van de Hollandse Brug is ervoor gekozen om de Planstudie Hollandse Brug op te nemen in de Planstudie Schiphol-Almere.

2003 'De Uitweg'

Een gezamenlijke studie van de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland, de gemeenten Amsterdam en Almere, Gewest Gooi- en Vechtstreek, Vereniging Natuurmonumenten, de gezamenlijke milieufederaties en VNO/NCW-west. In een manifest hebben de partijen onder voorwaarden hun voorkeur uitgesproken voor verbreding van het de bestaande tracé A6/A1/A9 (het zogenaamde stroomlijntracé).

Vijf van de tien 'Uitweg'-partijen zien een nieuwe verbinding A6/A9 als terugvaloptie en pleiten ervoor de A6/A9 in het vervolgproces mee te nemen.

2004 MIT-Verkenning corridor Haarlemmermeer-Almere

Een analyse van problemen op de weg en in het openbaar vervoer in de corridor Haarlemmermeer-Almere en een verkenning van oplossingsrichtingen, in relatie tot verschillende verstedelijkingsopties. Aanleiding tot het starten van de planstudie naar de hoofdwegen tussen Schiphol en Almere.



2 Probleemafbakening

2.1 Probleemstelling

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

In 2020 ontstaat zonder verdere wegbreidingen (na 2010) zware overbelasting van het wegennet in de corridor, met ernstige filevorming en lange reistijden tot gevolg. De te verwachten groei van wonen en werken in de Noordvleugel in de periode 2010-2030 (o.a. in Almere met circa 40.000 woningen) vergroot de mobiliteitsvraag aanzienlijk. Uit de Verkenning Haarlemmermeer-Almere is gebleken dat de problemen op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere zich voordoen op de A6, A1, A10 en A9 tot knooppunt Badhoevedorp.

De omvang en groei van de files heeft negatieve gevolgen voor het economisch functioneren van de Noordvleugel en de positie van Mainport Schiphol en de Zuid-as.

Het bereikbaarheidsprobleem op de weg is voor een groot deel het gevolg van (ruimtelijk-)economische ontwikkelingen. Tegelijk is het aanpakken van het probleem een voorwaarde voor de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkelingen (toenemende verstedelijking en bedrijvigheid in de corridor). Een oplossing zal gevonden moeten worden in een zeer complexe omgeving, waarbij een goede ruimtelijke inpassing als randvoorwaarde geldt.

In de Verkenning Haarlemmermeer-Almere is onderzocht met welke oplossingen de problemen op de weg kunnen worden aangepakt, zoals openbaar vervoer, prijzen of innovatieve vervoersconcepten. Dergelijke mobiliteitssturende maatregelen leveren een belangrijke bijdrage aan het verbeteren van de bereikbaarheid, maar het effect is onvoldoende groot om te kunnen ontkomen aan uitbreiding van de wegcapaciteit.

De bereikbaarheid op de as Almere-Amsterdam-Schiphol (tot A9 knooppunt Badhoevedorp) zal zonder infrastructurele uitbreiding van de weg sterk verslechteren, hetgeen negatieve gevolgen zal hebben voor het economisch functioneren van de Noordvleugel.

2.2 Doelstelling

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

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

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

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

2.3 Plangebied

Op basis van deze planstudie worden besluiten genomen over uitbreiding van de (rijks-)weginfrastructuur tussen Almere-Buiten-Oost en knooppunt Badhoevedorp (figuur D). Het plangebied is aangegeven met een blauwe lijn. Dit is het zoekgebied voor mogelijke uitbreiding van de infrastructuur en heeft betrekking op:

1. De bestaande weginfrastructuur:
 - A1, tussen de knooppunten Muiderberg en Watergraafsmeer;
 - A2, tussen de knooppunten Holendrecht en Amstel;
 - A6, tussen knooppunt Muiderberg en de aansluiting Almere-Buiten-Oost;
 - A9, tussen de knooppunten Diemen, Holendrecht en Badhoevedorp;
 - A10-oost, tussen de knooppunten Amstel en Watergraafsmeer.
2. Een nieuwe wegverbinding A6/A9 tussen de knooppunten Muiderberg en Holendrecht.

Het centrale deel van de corridor is het gebied tussen de knooppunten Muiderberg, Diemen en Holendrecht, inclusief de knooppunten zelf. Dit is het gebied waar het A6/A9-alternatief en het stroomlijnalternatief van elkaar verschillen.

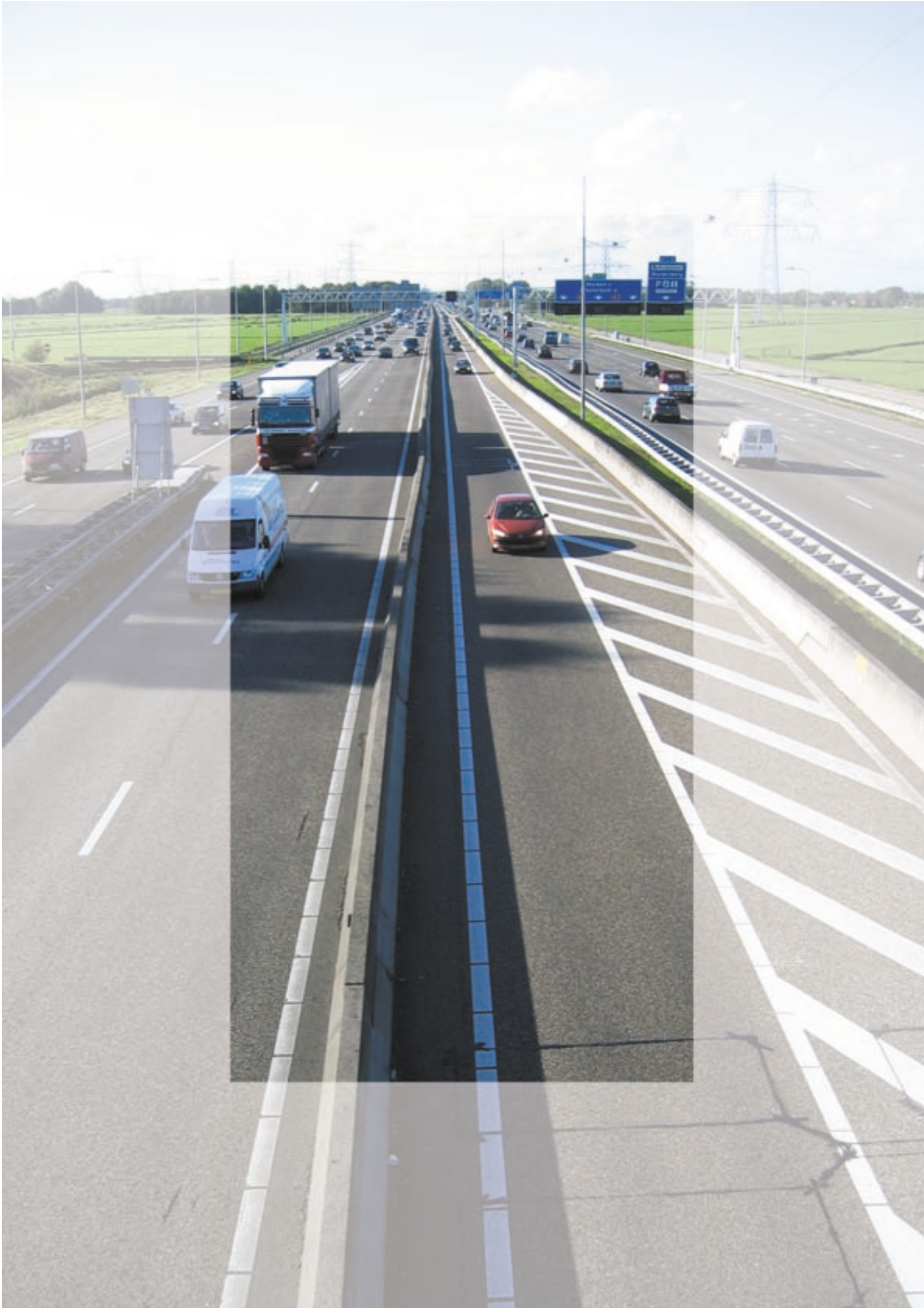
Voor zover er sprake is van een grote verkeersproblematiek in aangrenzende gebieden is dit opgepakt in andere projecten/studies.

De belangrijkste zijn:

- het zuidelijk deel van de ring A10 tussen de knooppunten Amstel en Nieuwe Meer is onderdeel van de planstudie naar de Zuid-as;
- de problematiek op de A4-corridor Schiphol-Den Haag en de A2 Amsterdam-Utrecht wordt onderzocht in afzonderlijke planstudies;
- de bereikbaarheidsproblematiek van de Haarlemmermeer en de lokale ontsluiting van Schiphol wordt meegenomen in de gebieds-uitwerking Haarlemmermeer e.o.;
- voor de A9 bij Badhoevedorp wordt momenteel door de regio een plan voor een omlegging uitgewerkt.

Niet bestudeerd worden:

- De A1 in het Gooi ten oosten van knooppunt Muiderberg. De problemen zijn aanzienlijk kleiner dan de problemen op de A6 en A1 in de Vechtstreek. Uitbreiding van de capaciteit tussen Schiphol en Almere heeft een positief (neven-)effect op de doorstroming tussen 't Gooi en Amsterdam.
- De verbindingen Almere-Lelystad (A6) en Almere-Utrecht (A27). De problemen doen zich daar later in de tijd voor (minder urgent) en zijn van minder grote omvang dan de problemen op de verbinding Almere-Amsterdam-Schiphol.
- De wegcapaciteit ter hoogte van Schiphol tussen de knooppunten Badhoevedorp en De Hoek is door de realisatie van de A5 Verlengde Westrandweg voldoende om de vraag op te vangen.



3 Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen

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

3.1 Beleid, wet en regelgeving

Nationaal beleid

Het nationale beleid voor verkeer en vervoer is vastgelegd in het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II). Het SVV II zal worden opgevolgd door de Nota Mobiliteit, waarvan deel 1 (beleidsvoornemen) is gepubliceerd. Accenten van het nieuwe beleid zijn:

- *Sterkere economie door verbeterde bereikbaarheid*
De economische structuur moet worden versterkt. Dit vereist goed functionerende infrastructuurnetwerken. Door demografische, economische en ruimtelijke ontwikkelingen blijven verkeer en vervoer sterk groeien. Deze groei wordt vanwege het maatschappelijke en economische belang binnen de wettelijke en maatschappelijke kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving gefaciliteerd.
- *Betrouwbare en acceptabele reistijden van deur tot deur*
De betrouwbaarheid moet worden verbeterd, zodat reizigers weten hoe laat zij op hun bestemming aankomen en vervoerders op tijd kunnen leveren. Deze verbetering vindt over het hele traject plaats, 'van deur tot deur'. Nationale, regionale en lokale netwerken hangen met elkaar samen. Daarom is een integrale netwerkbenadering noodzakelijk. Op autosnelwegen kan de snelheid in de spits maximaal anderhalf keer langer duren dan buiten de spits. Op stedelijke ringwegen en niet-autosnelwegen (in beheer van het Rijk) twee keer zo lang.

Tijdens de studie wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de beleidsuitgangspunten van de nieuwe Nota Mobiliteit. Zo wordt het streven naar acceptabele en betrouwbare reistijden getoetst aan criteria uit de Nota Mobiliteit.

Ruimtelijke ordening

Voor de ruimtelijke ordening is de Nota Ruimte (PKB deel 3) leidend. De nota bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. De bij de nota behorende uitvoeringsagenda biedt inzicht in de belangrijkste ruimtelijke investeringen en uitvoeringsacties die in het beleid zijn opgenomen. Het beleid wordt vastgelegd tot 2020, waarbij een vooruitzicht op de periode 2020-2030 wordt gegeven.

Woon- en leefmilieu

Bij het beleid met betrekking tot woon- en leefmilieu gaat het vooral om aspecten als geluid, lucht en externe veiligheid. Dit laatste betreft de veiligheid voor de leefomgeving. Het beleid is gericht op opheffing van bestaande knelpunten op het gebied van geluid, lucht en externe veiligheid en voorkoming van nieuwe knelpunten.

Voor geluid zijn kaders gesteld in de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh bevat normen voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen voor zover die zich bevinden binnen een zone aan weerszijde van de nieuw aan te leggen weg.

In het Besluit Luchtkwaliteit 2001 zijn voor verschillende luchtverontreinigende stoffen normen vastgesteld waaraan, afhankelijk van de stof, uiterlijk in 2005 of 2010 moet worden voldaan. In het belang van de bescherming van de volksgezondheid moet ten minste aan deze grenswaarden worden voldaan. Uit rechterlijke uitspraken is gebleken dat er aanvullend beleid noodzakelijk is om aan de normen te voldoen. Dit aanvullende beleid wordt in deze studie meegenomen.

Voor externe veiligheid is de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen van belang. In deze nota is de veiligheid vertaald naar de ruimtelijke inrichting rond transportassen. Aangegeven is aan welke risiconormen moet worden voldaan bij transport van gevaarlijke stoffen. Voor de vertaling van het beleid naar de praktijk is de Handreiking Externe Veiligheid Gevaarlijke Stoffen opgesteld.

Natuur en landschap

Het nationale beleid voor natuur en landschap is gericht op bescherming van natuurgebieden. Er wordt gestreefd naar bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de aanwezige bijzondere waarden en kenmerken van Vogel-Habitat-Richtlijn (VHR)-gebieden, Natuurbeschermingswetgebieden en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), inclusief de robuuste verbindingen. Het beleid omvat de volgende punten:

- De VHR-gebieden zijn onderdeel van een samenhangend netwerk van natuurgebieden op Europese schaal ('Natura 2000') en zijn verankerd in de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet.
- De EHS moet op nationale schaal leiden tot een samenhangend netwerk van kwalitatief hoogwaardige natuurgebieden.
- De robuuste ecologische verbindingen hebben natuur als functie, met uitzondering van de delen die door agrarisch beheer worden gerealiseerd.

Binnen en in de nabijheid van de VHR-gebieden geldt dat plannen niet zijn toegestaan als deze wezenlijke waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang ('nee, tenzij'-principe). Als er besloten wordt tot realisering van zo'n ingrijpend plan, dan moet de schade zoveel mogelijk worden beperkt (mitigerende maatregelen) en de resterende schade moet elders worden gecompenseerd.

Water

Conform het kabinetsstandpunt 'Anders omgaan met water; waterbeleid in de 21^e eeuw' wordt gebruik gemaakt van de watertoets om in ruimtelijke plannen en besluiten rekening te houden met de waterhuishoudkundige aspecten. De waterbeheerder toetst ruimtelijke plannen op het gebied van veiligheid, wateroverlast, waterkwaliteit, waterkwantiteit en verdroging.

Voor bodem, grond- en oppervlaktewater is het nationale beleid erop gericht verontreinigingen te voorkomen en verontreiniging als gevolg van diffuse bronnen terug te dringen.

Archeologie

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

Regionaal beleid

Het regionale beleid is vastgelegd in de volgende plannen:

- streekplan Noord-Holland-Zuid (2003);
- streekplan Utrecht (2004, nog niet vigerend);
- omgevingsplan Flevoland (2000);
- structuurplan Amsterdam;
- structuurplan Almere;
- bestemmingsplannen.

In de trajectstudie en de milieueffectrapportage wordt onderzocht hoe de mogelijke oplossingen in 2020 zullen functioneren en welke effecten deze hebben op de omgeving. Om een goede weergave te kunnen geven van het effect van een oplossing in 2020 wordt een referentiesituatie uitgewerkt. Deze referentiesituatie beschrijft de situatie die in 2020 zou ontstaan. Door de effecten van de oplossingsrichtingen te vergelijken met de referentiesituatie, kan een goed beeld worden verkregen van de impact van de alternatieven en de eventueel daaraan te koppelen maatregelen.

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

3.2 Huidige situatie

3.2.1 Verkeer en vervoer

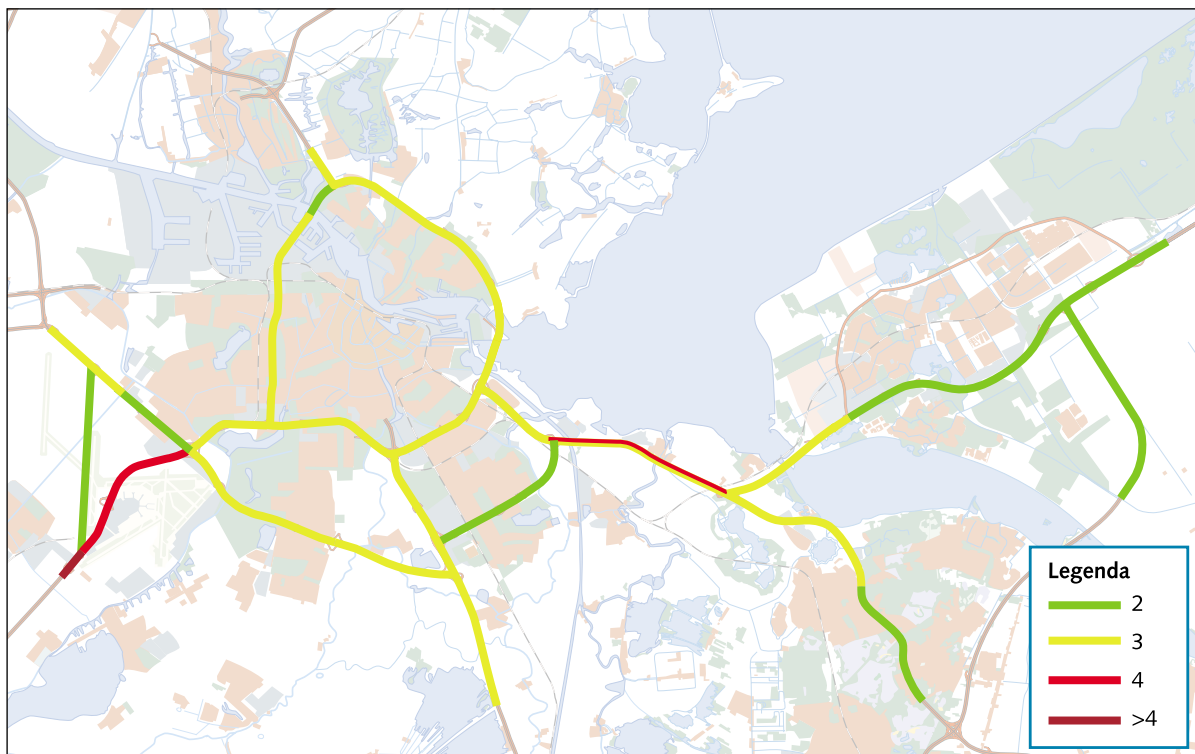
De wegen die onderdeel uitmaken van het studiegebied zijn afgebeeld aan de binnenzijde van de omslag.

De A1 tussen de knooppunten Muiderberg, Diemen en Watergraafsmeer vormt (samen met de A6) de belangrijkste verbinding tussen Almere, 't Gooi en Amsterdam. Op internationaal niveau vormt de A1 de verbinding tussen Amsterdam, Enschede en Duitsland (Hannover, Berlijn). De A6 is één van de nationale verbindingen tussen de Noordelijke Randstad en het noorden van Nederland, via steden als Almere en Lelystad.

De A9 tussen de knooppunten Diemen en Holendrecht (Gaasperdammerweg) is een belangrijke verbinding voor het verkeer vanaf de A1 van en naar Schiphol en de A2 en voor de ontsluiting van Amsterdam-Zuidoost. De A9 tussen de knooppunten Holendrecht en Badhoevedorp vormt de verbinding tussen Amsterdam, Amstelveen en Schiphol. De A10 tussen de knooppunten Amstel en Watergraafsmeer maakt deel uit van de ring rond Amsterdam.

Figuur 2

Rijstroken huidige situatie (ochtend)



Het aantal rijstroken in de ochtendspits in 2003 is weergegeven in figuur 2. In de avondspits is de situatie alleen afwijkend op het wegvak A1 knooppunt Diemen tot knooppunt Holendrecht. De wisselstrook wordt 's avonds in de richting van 't Gooi opengesteld (in plaats van richting Amsterdam).

3.2.2 Omgeving

In deze paragraaf wordt de omgeving in het plangebied per deelgebied omschreven (figuur 3).

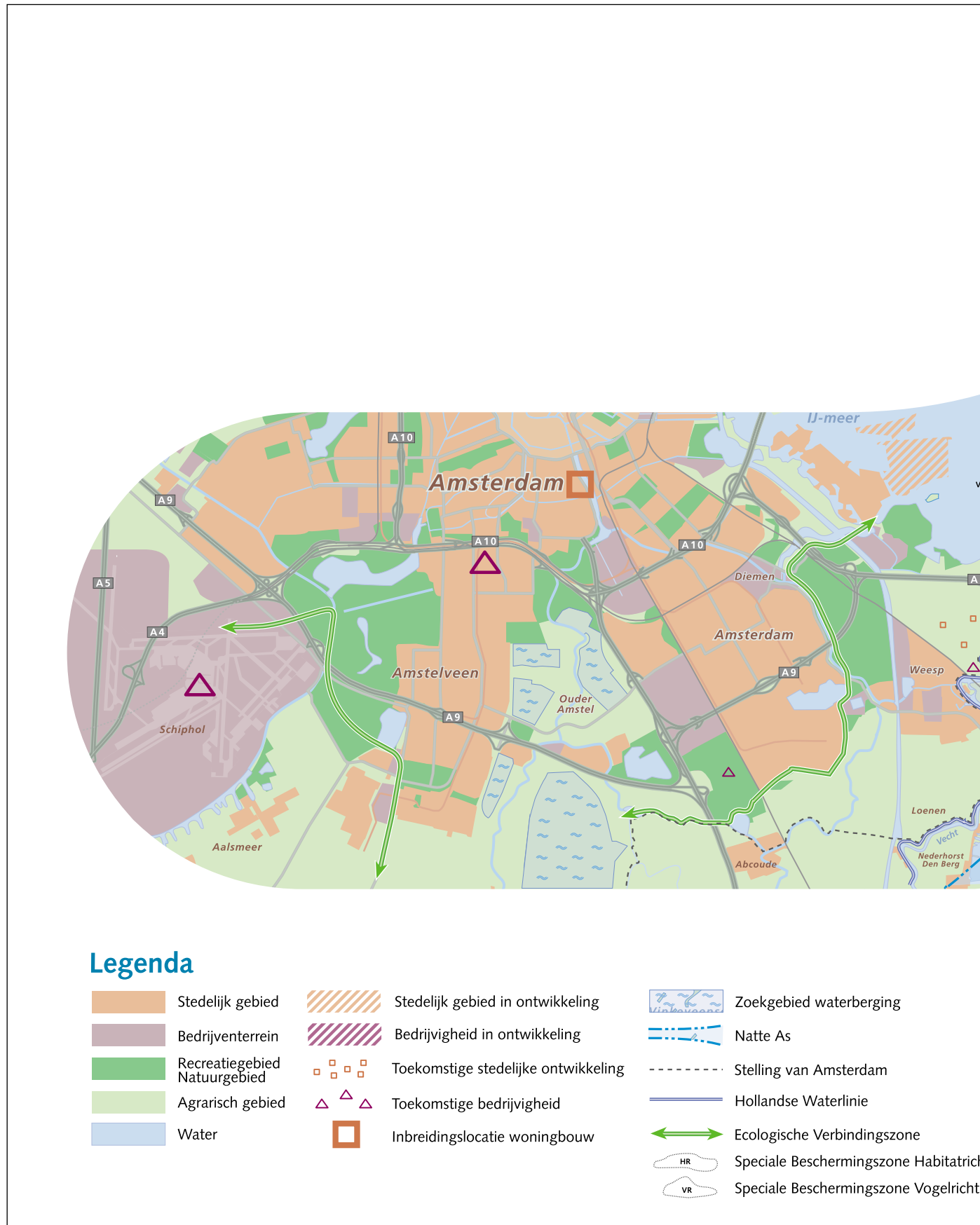
Vechtstreek en Gein

Het landschap in het gebied heeft een agrarisch karakter met bijzondere betekenis voor natuur en recreatie.

Door het gebied loopt de zogenaamde 'Natte As': een nationale ecologische zone die IJmeer, Naardermeer, Vechtgebied, Vinkeveense plassen en Nieuwkoopse plassen verbindt. Karakteristiek zijn de historische landschappen van de Hollandse Waterlinie en De Stelling van Amsterdam die door UNESCO is aangewezen als waardevol cultuurhistorisch element.

Figuur 3

Functiegebruik





ntlijn
lijn

De A1 grenst aan de stedelijke bebouwing van Muiden en Diemen. De kustzone van Muiden is aangewezen als VHR-gebied. De A1 kruist de spoorlijn Almere-Weesp, de Vecht bij Muiden en het Amsterdam-Rijnkanaal.

De A6 ligt tussen de Hollandse Brug en knooppunt Muiderberg tussen de bebouwing van Muiderberg en een recreatieve bestemming (golfbaan). De zone tussen de A6 en de Flevolijn is aangeduid als bedrijventerrein.

Het zoekgebied van de A6/A9 ligt ten noorden van het Naardermeer (VHR-gebied) en gaat langs de stedelijke bebouwing van Weesp, Amsterdam-Zuidoost en Abcoude. Het tracé kruist achtereenvolgens de spoorlijn Amsterdam-Amersfoort, de Vecht, de provinciale weg N236, het Amsterdam-Rijnkanaal, het Gein en de spoorlijn Amsterdam-Utrecht.

Diemen/Amsterdam/Amstelveen

Het gebied heeft een stedelijk karakter. De rijkswegen (A1, A2, A9, A10) liggen ingeklemd tussen de stedelijke bebouwing van Diemen, Duivendrecht en Amsterdam en kruisen belangrijke spoorinfrastructuur. De weg kruist de spoorlijn Duivendrecht-Schiphol. De A2 grenst aan het bedrijventerrein van Amsterdam-Zuidoost. Ten westen van de A2 ligt Ouderkerk aan de Amstel (gemeente Ouder Amstel). De gronden buiten de bebouwde kom van Ouderkerk zijn aangeduid als agrarisch gebied (met bijzondere betekenis voor natuur, landschap en bodem). Tussen Ouderkerk aan de Amstel en de A2 is de Ouderkerkerplas gelegen.

De A9 vanaf het knooppunt Diemen (Gaasperdammerweg) doorkruist achtereenvolgens het Diemberbos (recreatie en natuur) en de bebouwing (wonen en bedrijven) van Amsterdam-Zuidoost. De A9 wordt richting Amstelveen aan de Noordzijde begrensd door de Ouderkerkerplas (recreatie) en de stedelijke bebouwing van Ouderkerk aan de Amstel. Aan de zuidzijde ligt een agrarisch gebied (met bijzondere betekenis voor natuur, landschap en bodem). De A9 doorkruist vervolgens de stedelijke bebouwing van Amstelveen en het Amsterdamse bos (recreatie) en de bedrijvigheid rondom Schiphol.

Flevoland

De omgeving van de A6 is zodanig vormgegeven dat er voldoende mogelijkheden zijn voor uitbreiding van de infrastructuur. Tussen Almere-Buiten-Oost en Almere-Stad liggen aan de noordzijde van de A6 agrarische gronden, bos en recreatiegebied en bedrijventerreinen. Aan de zuidzijde liggen reserveringen voor toekomstige woningbouw en bedrijvigheid rondom knooppunt Almere (A6/A27).

Tussen Almere-Stad en de Hollandse Brug liggen aan de noordzijde het Weerwater (recreatie), bedrijventerreinen en het toekomstige stadsdeel Almere-Poort.

Aan de zuidzijde liggen diverse bos- en recreatiegebieden waaronder het Kromslootpark, onderdeel van de (provinciale) ecologische hoofdstructuur. Recreatie vindt plaats bij de Hollandse Brug.

De Hollandse Brug verbindt het nieuwe met het oude land en ligt op de grens van het Gooimeer en het IJmeer. Het IJmeer en een deel van het Gooimeer zijn aangewezen als VHR-gebied en maken deel uit van de EHS.

3.3 Ruimtelijke ontwikkelingen tot 2030

Uitgaande van het door het Centraal Plan Bureau (CPB) gehanteerde toekomstscenario neemt de mobiliteit verder toe. Het zwaartepunt voor wonen en werken ligt rond Amsterdam. De komende jaren zal de woon- en werkgelegenheid in de corridor verder toenemen.

In het kader van de Nota Ruimte heeft het kabinet een besluit genomen over de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in de Noordvleugel. Het betreft de volgende ontwikkelingen:

- De decentrale overheden in de Noordvleugel gaan ervan uit dat er 150.000 woningen in de Noordvleugel moeten kunnen worden gebouwd. Zij streven naar een toevoeging 60.000 woningen aan het bestaand bebouwd gebied, waarvan 50.000 woningen in Amsterdam.
- Als langetermijnperspectief houdt het kabinet rekening met een groei van Almere in de periode 2010-2030 met circa 40.000 woningen naar een stad met ongeveer 300.000 inwoners. Dit is een voorlopig besluit dat definitief zal worden vastgesteld in 2006, met een maximum van 70.000 extra woningen en een minimum van 20.000 extra woningen.
- Amsterdam ontwikkelt de komende jaren nieuwe grootstedelijke woon-werkgebieden langs de zuidelijke en noordelijke IJ-oeveren en rond de ringweg A10. Een belangrijk project bij de ring A10-zuid is het Nieuwe Sleutelproject Zuid-as: besluitvorming wordt voorbereid over wijzigingen/uitbreidingen van de hoofdinfrastructuur in combinatie met realisatie van woningen en kantoorgebouwen en voorzieningen. In deze gebieden worden stedelijke milieus ontwikkeld met een hoge bebouwingsdichtheid, veel functiemenging en een optimale aansluiting op het infrastructuurnetwerk.
- Schiphol moet zich tot 2030 op de huidige locatie verder kunnen ontwikkelen, inclusief aan de luchthaven gerelateerde bedrijvigheid.

Eén van de andere locaties voor woningen en bedrijven is de Bloemendalerpolder, waar wordt uitgegaan van 4.500 nieuwe te bouwen woningen.

Op diverse plaatsen wordt gezocht naar locaties voor waterberging.



4 Oplossingsrichtingen

Uitgaande van de in hoofdstuk 2 beschreven probleemstelling en doelstelling wordt in dit hoofdstuk beschreven welke oplossingsrichtingen Rijkswaterstaat in de studie gaat onderzoeken:

1. het nulalternatief;
2. het stroomlijnalternatief (het uitbreiden langs en stroomlijnen van de bestaande weginfrastructuur);
3. het A6/A9-alternatief (met een nieuwe wegverbinding A6/A9);
4. het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA).

De alternatieven verschillen onderling met name voor het centrale deel van de corridor (tussen de knooppunten Muiderberg, Diemen en Holendrecht, inclusief de knooppunten zelf). De alternatieven, met uitzondering van het nulalternatief, omvatten de uitbreiding van de wegcapaciteit in het plangebied van knooppunt Badhoevedorp tot en met de aansluiting A6 Almere-Buiten-Oost (figuur B, C en D).

Dit hoofdstuk start met een toelichting op een aantal algemene uitgangspunten die van toepassing zijn op alle alternatieven. Vervolgens worden beschreven:

- de uit te werken alternatieven;
- de niet te onderzoeken alternatieven.

4.1 Uitgangspunten

Algemeen

Zoals in paragraaf 1.4 is aangegeven kent het onderwerp van deze planstudie een lange historie. De alternatieven en varianten in deze startnotitie komen voort uit deze eerdere studies en gedachtevorming (bijvoorbeeld het regionale project 'De Uitweg').

Om een zorgvuldige afweging te kunnen maken tussen de mogelijke tracéopties worden zowel het voorkeursalternatief van de 'Uitweg'-partijen (het stroomlijnalternatief) als de terugvaloptie van een aantal 'Uitweg'-partijen (het A6/A9-alternatief) in de studie meegenomen.

Uitbreiden wegcapaciteit

In het kader van deze studie worden alternatieven ontwikkeld die voldoen aan de probleemstelling en doelstelling. Om te voldoen aan de doelstelling (zie paragraaf 2.2) is het noodzakelijk om extra rijstroken in de corridor Almere-Amsterdam-Schiphol aan te leggen. De effecten van het verder benutten van de bestaande infrastructuur zijn namelijk na uitvoering van het project CRAAG-benutting beperkt.

Het startpunt voor het bepalen van het aantal toe te voegen rijstroken in het plangebied is het centrale deel van de corridor tussen Amsterdam en Almere. Het aantal toe te voegen rijstroken op de A1 tussen de knooppunten Diemen en Muiderberg (bij het stroomlijnalternatief) en op de nieuwe wegverbinding A6/A9 (bij het A6/A9-alternatief) bedraagt:

- in de spitsrichting minimaal twee en maximaal drie extra rijstroken (dat wil zeggen in de ochtend van Almere naar Amsterdam/Schiphol en in de avond van Amsterdam naar Almere);
- in de tegenspitsrichting minimaal één en maximaal twee extra rijstroken (dat wil zeggen in de ochtend van Amsterdam/Schiphol naar Almere en in de avond in de andere rijrichting).

Met deze uitbreiding wordt bijgedragen aan de doelstelling van de Nota Mobiliteit. Voor deze omvang van de uitbreiding is gekozen omdat meer dan drie rijstroken in de spitsrichting leidt tot zoveel meer autoverkeer, dat er problemen ontstaan op het wegennet rondom Amsterdam. Uit de studie Verkenning Haarlemmermeer-Almere is gebleken dat uitbreiding van het hoofdwegennet leidt tot meer autoverkeer in het verkeersnetwerk en daarmee tot files op het wegennet in en rond Amsterdam. De mogelijkheden om bijvoorbeeld de ring A10 en het onderliggende wegennet uit te breiden zijn begrensd vanwege de beperkte ruimte (als gevolg van bebouwing). Het uitbreiden van de capaciteit op de rijkswegen richting Amsterdam is daarmee ook eindig.

Minder dan twee extra rijstroken in de spitsrichting biedt geen toereikende oplossing voor de te verwachten verkeersgroei. In de tegenspitsrichting zijn maximaal twee extra rijstroken voldoende om het verkeer vlot af te wikkelen.

De overige weggedelen van het hoofdwegennet in het plangebied worden zodanig in capaciteit uitgebreid, dat het extra autoverkeer van of naar de A1 of A6/A9 ook in het verkeersnetwerk kan worden verwerkt. Dit om het netwerk als geheel beter te laten functioneren en te voorkomen dat knelpunten alleen maar verschuiven.

Hollandse Brug

De Hollandse Brug (tussen de aansluiting Hoge Ring en knooppunt Muiderberg) vormt een belangrijke schakel in het netwerk voor de verkeersafwikkeling tussen Almere en Schiphol, en tussen Almere en 't Gooi. Om de doorstroming in beide richtingen te bevorderen wordt het ontvlechten van de verkeersstromen onderzocht. Ook wordt nagegaan of het mogelijk is om dit onderdeel als eerste uit te voeren.

IJmeerverbinding (rail en weg)

Een IJmeerverbinding, een nieuwe verbinding van Almere naar Amsterdam via het IJmeer, wordt als scenario in deze studie meegenomen. De IJmeerweg verbinding wordt tevens meegenomen in het project Zuiderzeelijn, vanuit de optiek dat de meerkosten van een weg, gekoppeld aan een OV-verbinding, dan relatief beperkt kunnen blijven. De wegverbinding sluit aan op de rondweg van Almere (de Hoge Ring) en op de A1 nabij Diemen en zou de te ontwikkelen woon- en werk-

locaties aan de westkant van Almere (Pampus) rechtstreeks ontsluiten met Amsterdam. De IJmeerweg is gezien zijn positie en functie in het netwerk een regionale weg. In beginsel ligt de verantwoordelijkheid voor de IJmeerweg bij de regio, ook indien 'gebruik' wordt gemaakt van een brug ten behoeve van de Zuiderzeelijn. De Zuiderzeelijn voorziet dan in een brug, waarop of waarnaast een wegverbinding kan worden gerealiseerd. Na besluitvorming over de Zuiderzeelijn in 2006, wordt een IJmeerverbinding in het vervolg betrokken als de toegevoegde waarde is gebleken en de meerkosten kunnen worden gedekt door private en/of publieke baathebbers.

In de planstudie Schiphol-Almere wordt rekening gehouden met de consequenties van een mogelijke IJmeerweg voor de invulling van de alternatieven en voor de afweging tussen de twee tracéalternatieven.

Alternatieven en varianten in de studie

Binnen de alternatieven is een groot aantal varianten mogelijk die verschillen vertonen met betrekking tot rijstroken (per rijrichting), knooppunten, aansluitingen, hoogteligging en inpassing. Het kabinet is van plan om in 2006, in samenhang met de andere projecten in de Noordvleugel, een keuze op hoofdlijnen te maken tussen het stroomlijnalternatief en het A6/A9-alternatief (zie paragraaf 1.2). In deze planstudie worden niet alle denkbare varianten onderzocht. De reden hiervoor is dat dit vele jaren extra studiewerk en studiekosten vergt en niet nodig is om op verantwoorde wijze een keuze op hoofdlijnen te maken. In de studie zal een aantal verkeerskundige varianten en inpassingsvarianten worden onderzocht, waarmee voldoende informatie wordt verzameld om in 2006 op een zorgvuldige manier een besluit te kunnen nemen. In het vervolgproces wordt het gekozen alternatief meer gedetailleerd uitgewerkt en geoptimaliseerd.

Inpassing

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

4.2 Alternatieven

De alternatieven worden in de startnotitie globaal aangeduid. In de volgende fasen van de procedure worden de alternatieven nader uitgewerkt.

4.2.1 Nulalternatief (referentiesituatie)

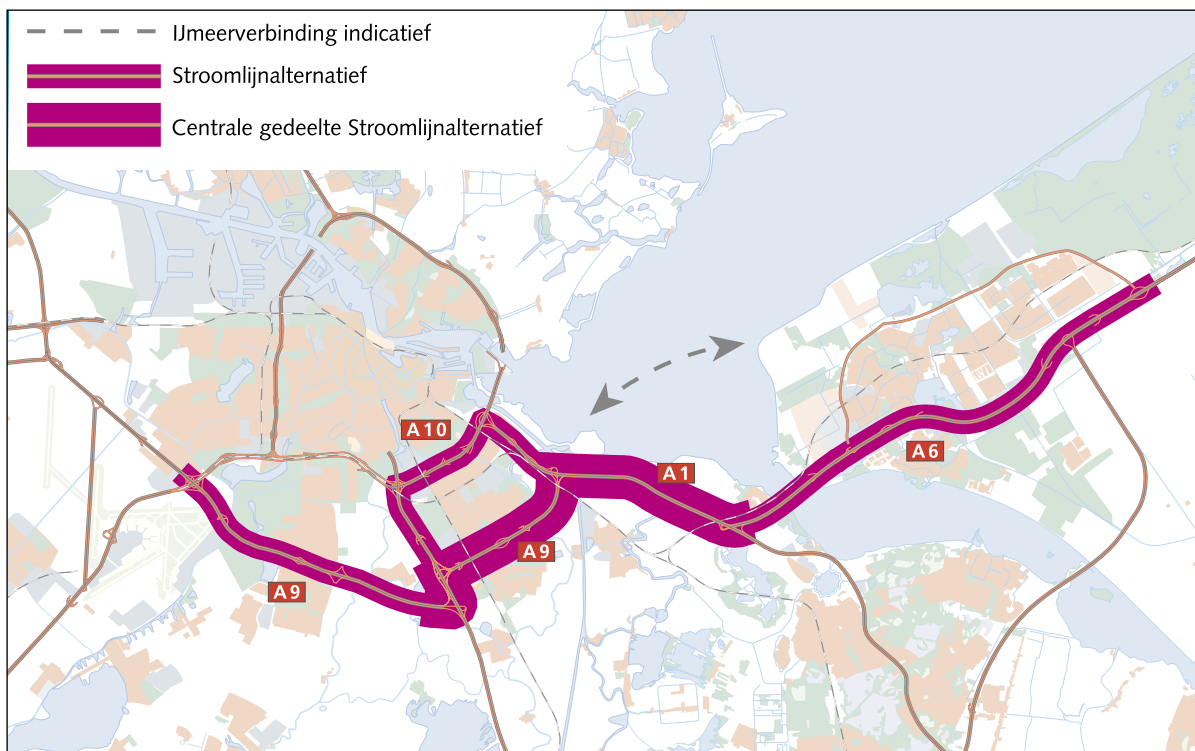
In een Trajectnota/MER wordt het zogenoemde nulalternatief beschreven. Ontwikkelingen op basis van al vastgestelde plannen worden in het nulalternatief meegenomen (de zogenaamde autonome ontwikkeling).

De andere alternatieven zullen met het nulalternatief worden vergeleken (referentiesituatie). Daardoor wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van de situatie waarin geen ingrijpende maatregelen worden genomen. Ook de onderlinge verschillen tussen de alternatieven komen op deze wijze het best in beeld.

Het nulalternatief beschrijft de situatie in 2020 en bestaat uit de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen tot 2020.

4.2.2 Stroomlijnalternatief

.....
Figuur 4
Stroomlijnalternatief



Het stroomlijnalternatief bestaat uit een capaciteitsuitbreiding langs de bestaande infrastructuur en het stroomlijnen daarvan. Er wordt een wegverbinding ontworpen die uitgaat van minimaal 2 en maximaal 3 extra rijstroken in de spitsrichting en minimaal 1 en maximaal 2 extra rijstroken in de tegenspitsrichting op de A1 tussen de knooppunten Diemen en Muiderberg. Uitbreiding van de A9 Gaasperdammerweg is onderdeel van dit alternatief, evenals uitbreiding van de overige wegvakken in het plangebied. Deze uitbreidingen leggen beslag op de ruimte naast de bestaande snelwegen. Omdat met de huidige vorm van de knooppunten onvoldoende capaciteit is te realiseren, is het noodzakelijk om de knooppunten Muiderberg, Diemen en Holendrecht te reconstrueren (inclusief mogelijke bypasses ofwel 'afsnijdingen').

Er worden verkeerskundige varianten onderzocht in de vorm van wisselstroken, die rekening houden met een sterke spitsrichting op de A9 en de A1. Ook wordt bij dit alternatief nagegaan hoe het ontwerp

moet worden aangepast als er besloten wordt om een IJmeerverbinding aan te leggen.

Vanwege het bijzondere karakter van het gebied worden voor twee specifieke onderdelen van het alternatief inpassingvarianten meegenomen:

1. Voor de A9 Gaasperdammerweg tussen de knooppunten Diemen en Holendrecht wordt naast de huidige hoogteligging ook een variant met een verdiepte ligging meegenomen. Op delen van de weg waar dat uit het oogpunt van geluid en lucht noodzakelijk is om te voldoen aan de wettelijke normen worden een verdiepte ligging en overkluising van de weg onderzocht.
2. Voor de kruising van de A1 met de Vecht bij Muiden wordt naast de huidige hoogteligging (een brug) ook een variant met een aquaduct meegenomen. Een aquaduct biedt kansen voor leefbaarheid en natuur en voorkomt verstoringen in de doorstroming van de recreatievaart en het wegverkeer (als gevolg van brugopeningen).

Voor de overige weggedelen wordt uitgegaan van uitbreiding van de weg op een hoogte die aansluit op de ligging van de bestaande wegen.

Bij een keuze voor het stroomlijnalternatief wordt in de volgende fasen het tracé nader uitgewerkt en geoptimaliseerd.

4.2.3 A6/A9-alternatief

Figuur 5

A6/A9-Alternatief



Het A6/A9-alternatief bestaat uit een nieuwe verbinding met 2 of 3 rijstroken per rijrichting tussen en aansluitend op de knooppunten

Muiderberg (A1/A6) en Holendrecht (A2/A9) zonder tussenliggende aansluitingen. Ook bij dit alternatief wordt de benodigde capaciteitsuitbreiding van de overige wegvakken in het plangebied afgeleid van de capaciteit van de A6/A9. Tevens wordt bij dit alternatief nagegaan hoe het moet worden aangepast als er besloten wordt om een IJmeer-verbinding aan te leggen.

Vanwege het bijzondere karakter van het gebied worden verschillende inpassingvarianten voor de nieuwe verbinding A6/A9 uitgewerkt:

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

De ondergrondse varianten worden meegenomen vanwege de betekenis van het gebied voor natuur, landschap en recreatie. Gezien de relatief hoge kosten van een tunnel worden ook bovengrondse varianten meegenomen. Ook een combinatie van bovengronds en ondergronds behoort tot de mogelijkheden.

In de eerste fase van de planstudie wordt echter een beperkt aantal tracévarianten onderzocht om de omvang van de effecten van een verbinding A6/A9 te bepalen, ten behoeve van de afweging tussen het stroomlijn- en het A6/A9-alternatief. Bij een keuze voor het A6/A9-alternatief wordt in de volgende fasen het tracé nader uitgewerkt en geoptimaliseerd.

Voor de overige weggedelen in het plangebied wordt uitgegaan van uitbreiding van de weg op een hoogte die aansluit op de ligging van de bestaande wegen.

4.2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

In een Trajectnota/MER wordt ook een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) gepresenteerd. Een MMA is een realistisch alternatief dat de verkeersproblemen aanpakt met de minste belasting voor de kwaliteit van de leefomgeving.

Aan het einde van de eerste fase van de planstudie wordt aan de hand van het onderzoek – voor elk van de twee alternatieven – voor het centrale deel van de corridor aangeduid welke variant de minst nadelige gevolgen heeft voor natuur en milieu. Deze varianten worden benoemd als het MMA.

In de tweede fase van de planstudie, nadat een keuze is gemaakt voor een van de alternatieven, zal een bijbehorend MMA voor het gehele tracé worden uitgewerkt.

4.3 Niet te onderzoeken alternatieven en varianten

De volgende alternatieven en varianten worden niet onderzocht:

1. *Een openbaar vervoeralternatief of alternatief met mobiliteitssturende maatregelen*

De Verkenning Haarlemmermeer-Almere laat zien dat omvangrijke investeringen in het openbaar vervoer er maar in beperkte mate

toe leiden dat weggebruikers de auto inruilen voor het OV. Met mobiliteitssturende maatregelen, zoals het beprijzen van de weg of vervoersmanagement, kan de vraag naar wegcapaciteit worden beperkt met maximaal 10% tot 20%. Dit levert een belangrijke bijdrage aan de fileproblematiek, maar is nog steeds onvoldoende om grote knelpunten op de weg te voorkomen. Daarmee vormen OV en mobiliteitssturing geen reëel alternatief voor de uitbreiding van de weginfrastructuur. Dit neemt niet weg dat OV van belang is voor de algehele bereikbaarheid in de corridor.

2. *Een alternatief met benutting van het bestaande asfalt*
Na uitvoering van het project CRAAG-benutting wordt het bestaande asfalt volledig benut. Innovaties op het gebied van een betere benutting van de weg, verkeersmanagement en reisinformatie kunnen bijdragen aan het verder vergroten van de capaciteit van de bestaande weg en het vergroten van de betrouwbaarheid van reistijden. Zij bieden echter een onvoldoende oplossing voor de huidige en toekomstige fileproblemen in deze corridor. Systeeminnovaties zoals automatische voertuiggeleiding kunnen pas op lange termijn mogelijk perspectief bieden.
3. *Alternatief door het IJmeer*
Een mogelijke IJmeerverbinding (combinatie van weg/rail) is onderdeel van de Zuiderzeelijnstudie. In de studie Schiphol-Almere worden alleen de gevolgen van een IJmeerverbinding op het ontwerp van beide alternatieven (A6/A9 en stroomlijn) in beeld gebracht evenals de verkeerskundige effecten hiervan.
4. *Andere inpassingsvarianten dan genoemd in dit hoofdstuk:*
 - a. Niet meegenomen worden inpassingsvarianten buiten het centrale deel van de corridor. Daar wordt uitgegaan van uitbreiding van de weg op een hoogte die aansluit op de ligging van de bestaande wegen.
 - b. Een variant waarbij de extra wegcapaciteit van de Gaasperdammerweg compleet in een tunnel wordt gerealiseerd, tussen de A1 en knooppunt Holendrecht. Dit is een variant waarbij het doorgaande verkeer in een tunnel (zonder op en afritten) wordt afgewikkeld en het verkeer van en naar Amsterdam-Zuidoost via de bestaande Gaasperdammerweg. Deze variant draagt relatief beperkt bij aan de leefbaarheid in Amsterdam-Zuidoost, omdat ter ontsluiting van dit stadsdeel bovengronds minimaal een drukke 2x2 autoweg noodzakelijk blijft en deze weg ondanks de enorme hoge kosten nog steeds een barrière in Amsterdam-Zuidoost vormt.
 - c. Een variant waarbij de uitbreiding van de A1 op palen wordt uitgevoerd. De kosten van deze variant zijn hoger dan uitbreiding op de huidige hoogteligging, terwijl de visuele en ruimtelijke effecten negatief zijn.
5. *Varianten met meer dan 3 extra rijstroken per rijrichting*
Dergelijke varianten worden niet onderzocht omdat met meer rijstroken het verkeer niet kan worden afgewikkeld op het wegennet in en rond Amsterdam (zie paragraaf 4.1).
6. *Varianten met meer dan het huidige aantal aansluitingen*
Deze worden in principe niet meegenomen om de doorstroming van het regionale en doorgaande verkeer op de rijkswegen niet te belemmeren.



5 Voorgenomen onderzoek

Dit hoofdstuk gaat in op het onderzoek dat Rijkswaterstaat gaat uitvoeren naar de verschillende effecten van de alternatieven. De informatie over de effecten heeft als belangrijkste doel een goede onderlinge vergelijking tussen de alternatieven mogelijk te maken. De nadruk wordt gelegd op de effecten waarin de alternatieven wezenlijk van elkaar verschillen. In paragraaf 5.1 worden de belangrijkste uitgangspunten van de studie aangegeven. In de laatste paragraaf wordt ingegaan op de overige verplichte onderdelen die in de Trajectnota/MER worden opgenomen.

5.1 Uitgangspunten

De belangrijkste uitgangspunten van de planstudie zijn als volgt:

- De effecten van de alternatieven verschillen in reikwijdte. Sommige effecten manifesteren zich vooral in de directe omgeving aan weerszijden van de weg (bijvoorbeeld geluidshinder). Andere effecten hebben een veel grotere reikwijdte. Per type effect wordt bepaald hoe groot het studiegebied moet zijn.
- Voor elk alternatief wordt onderzocht welke effecten er optreden in het jaar 2020. Daarnaast wordt met een gevoeligheidsanalyse een perspectief op de situatie in 2030 geschetst.
- Het European Coordination (EC) scenario van het CPB wordt gehanteerd omdat dit beschouwd kan worden als een gemiddeld economisch groeiscenario en omdat de nieuwe scenario's van het CPB niet beschikbaar zijn.
- Er wordt één ruimtelijk scenario gehanteerd waarbinnen de verschillende alternatieven worden vergeleken. Het kabinet heeft een voorlopige keuze gemaakt voor 40.000 extra woningen in Almere te bouwen in de periode 2010-2030. Uit de verkenning Haarlemmermeer-Almere blijkt dat het uiteindelijke groeiscenario van Almere niet van invloed is op de vergelijking tussen de alternatieven (geen significante verschillen). In de studie wordt voor Almere uitgegaan van een groeiscenario van circa 33.500 extra woningen in de periode 2010-2020 (in totaal circa 270.000 inwoners in 2020). Dit komt overeen met het EC-scenario. Met een gevoeligheidsanalyse worden wel de consequenties van meer (70.000) en minder (20.000) woningen in beeld gebracht. Op deze wijze wordt aangesloten bij het voorlopige besluit over de woningbouwtaakstelling in het kader van de Nota Ruimte.
- Verkeerskundig wordt voor het openbaar vervoer uitgegaan van de realisatie van een spoorlijn tussen Lelystad en Zwolle (Hanzelijn) en van het herstelplan spoor/betrouwbaar benutten. Voor de weg wordt uitgegaan van de realisatie van de projecten die in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT), categorie 0 en 1, zijn opgenomen. Dit zijn de 2^e Coentunnel/Westrandweg, Zuid-as en verschillende benuttingsprojecten uit het ZSM-programma (Zichtbaar,

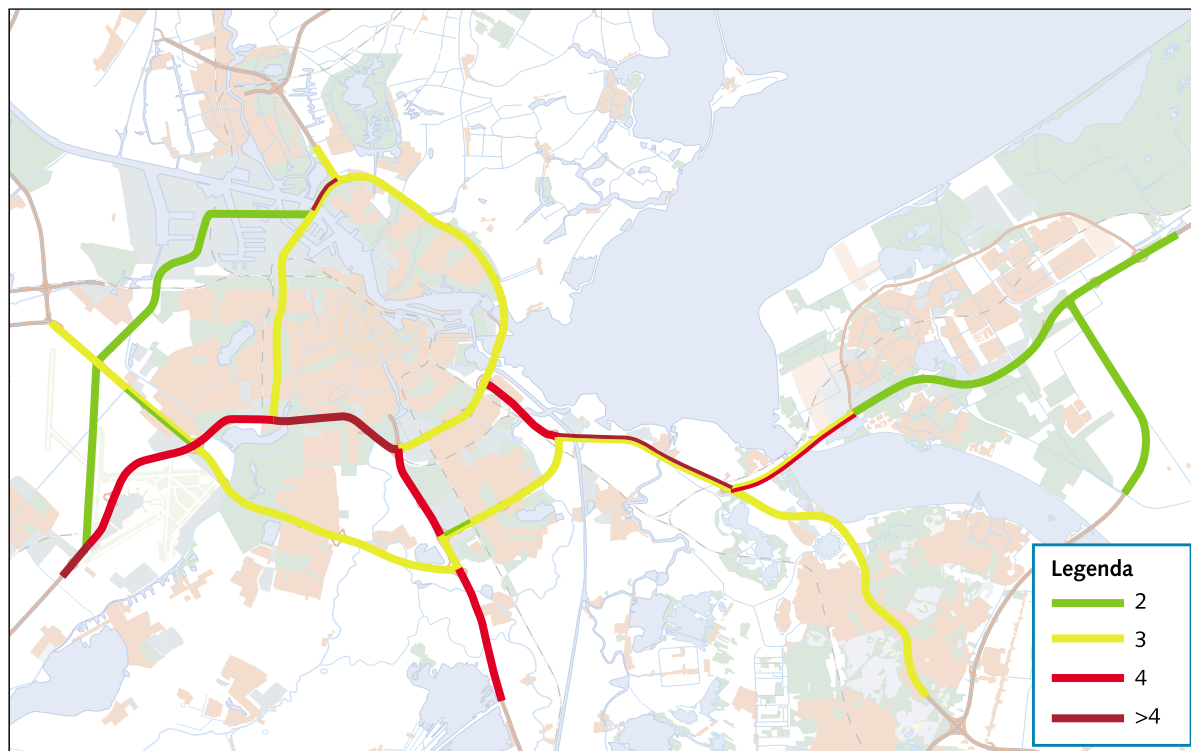
Slim, Meetbaar). Zie voor een toelichting op deze projecten figuur 6 en het tekstkader over de MIT-projecten.

- De keuzes die gemaakt worden in het project Amsterdam Zuid-as vormen uitgangspunt voor deze planstudie. Uitbreiding van de A10-zuid is geen onderdeel van deze studie.
- In de studie zal rekening worden gehouden met relevante (beleids-) ontwikkelingen rondom Mainport Schiphol, zoals een tweede terminal.
- In de studie zullen alternatieven en varianten worden ontwikkeld en beoordeeld in een situatie met en zonder IJmeerverbinding. In de situatie met IJmeerverbinding wordt uitgegaan van een Zuiderzeelijn via het IJmeer met daaraan gekoppeld een regionale tolweg met 2x2 rijstroken. Deze sluit aan op de Hoge Ring bij Almere en de A1 ter hoogte van Diemen.
- In het scenario met IJmeerweg wordt uitgegaan van tolheffing op de IJmeerweg. Voor zowel het A6/A9-alternatief als het stroomlijn-alternatief wordt een tolvariant meegenomen in de studie omdat tol verkeerskundige en kosten/baten-consequenties heeft.
- Uitgangspunt van de planstudie is uitvoering van vastgesteld beleid en maatregelen waarvan de realisatie redelijk zeker is. Dit betekent dat niet wordt uitgegaan van de invoering van vormen van beprijzen. Het al dan niet op termijn invoeren van een vorm van beprijzen is niet van invloed op de keuze van de alternatieven. Er wordt wel een kwantitatieve gevoeligheidsanalyse uitgevoerd, waarmee de (verkeerskundige) gevolgen van een nader te bepalen vorm van beprijzen op de filevorming wordt bepaald.

In figuur 6 is het hoofdwegennet weergegeven zoals dat er in 2020 uitziet als de projecten uit het MIT zijn gerealiseerd.

Figuur 6

Rijstroken in 2020 (ochtend)



MIT-Projecten (verondersteld te zijn gerealiseerd in 2020)

CRAAG-benutting	Gebruik vluchtstrook als spitsstrook op A9 Gaasperdammerweg, A1 Bussum-Eemnes en oostbaan A6 Muiderberg-Almere, verdubbelen wisselstrook A1 Diemen-Muiderberg
A2 Amstel-Holendrecht	Herindeling rijbaan plus hoofdrijbaandosering (buffer)
A4-A10-zuid Badhoevedorp-Amstel	Gebruik vluchtstrook als spitsstrook
A1 Diemen-Watergraafsmeer	Gebruik vluchtstrook als bufferstrook en hoofdrijbaandosering
A9 Badhoevedorp-Velsen	Gebruik vluchtstrook als spitsstrook op wegvak Velsen-Rotterdamplein en Raasdorp-Badhoevedorp
N201 Uithoorn-Aalsmeer	O.a. verleggen N201 om kernen Aalsmeer en Uithoorn
2 ^e Coentunnel/Westrandweg	Aanleg 2 ^e Coentunnel en Westrandweg
A2 Holendrecht-Oudenaard	Uitbreiden van 2x3 naar 2x4 rijstroken

5.2 Onderzoeksaspecten en -methode

De 1^e fase van de Trajectnota/MER richt zich op het leveren van beslisinformatie voor een keuze tussen het A6/A9-alternatief en het stroomlijnalternatief in 2006. Deze informatie wordt samengevat in een zogenaamde alternatieven/variantennota. In de volgende fase is er ruimte om het gekozen alternatief verder uit te werken en te optimaliseren en wordt de Trajectnota/MER afgerond.

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

Het onderzoek betreffende verkeer en vervoer (paragraaf 5.2.1) en de kosten-batenanalyse (paragraaf 5.3) richten zich op het totale plangebied.

Het onderzoek omtrent natuur en milieu richt zich in de eerste fase op het centrale deel van de corridor Almere-Amsterdam-Schiphol (tussen de knooppunten Muiderberg, Diemen en Holendrecht, inclusief de knooppunten zelf). Hierin zijn de aspecten op het gebied van woon- en leefomgeving (paragraaf 5.2.2), natuurlijke omgeving (paragraaf 5.2.3) en water (paragraaf 5.2.4) opgenomen. Hier wordt voor gekozen omdat de natuur- en milieueffecten buiten het centrale deel van de corridor niet onderscheidend zijn voor de keuze tussen het A6/A9-alternatief en het stroomlijnalternatief.

Mocht uit de verkeersstudie blijken dat er toch significante verschillen optreden tussen het A6/A9-alternatief en het stroomlijnalternatief op een wegvak buiten het centrale deel van de corridor, dan wordt dit wegvak alsnog meegenomen. Als dit niet het geval is wordt het betreffende wegvak in fase 2 onderzocht.

5.2.1 Verkeer en vervoer

Aspect	Wijze van beoordelen	Onderzoeks- methode	Toetsingscriterium
<i>Mobiliteit</i>	accommoderen verkeersgroei	verkeersmodel	aantal voertuigkilometers
<i>Bereikbaarheid</i>	acceptabele Reistijd	verkeersmodel	reistijd
	betrouwbare reistijd	kwalitatief	kans op incidentele verstoringen
	aantal filelocaties (knelpunten)	verkeersmodel	I/C (intensiteit/capaciteit-verhouding)
	netwerkprestatie	verkeersmodel	te ontwikkelen
<i>Verkeersveiligheid</i>	objectieve onveiligheid	kwantitatief	aantal ernstige slachtoffers
<i>Interne veiligheid (tunnels)</i>	persoonlijk risico	model	10^{-7} per km per jaar
	groepsrisico	model	$10^{-1} / N_2$ per km per jaar

Voor het criterium acceptabele reistijden wordt de reistijd op verschillende verbindingen bepaald.

De betrouwbaarheid van de reistijd betreft betrouwbaarheid met betrekking tot de dagelijkse variatie van de reistijd en de incidentele variatie in de reistijd als gevolg van netwerkverstoringen zoals ongevallen en werkzaamheden. Deze kan vooralsnog alleen kwalitatief worden beschouwd. Zodra kwantitatieve berekeningen mogelijk zijn met de gegevens die in deze studie worden gegenereerd, dan zullen die worden uitgevoerd.

Voor het verbeteren van de verkeersafwikkeling op netwerkniveau is nog geen indicator beschikbaar. Netwerkprestatie kan mogelijk uitgedrukt worden in indicatoren als voertuigverliesuren en gemiddelde rijsnelheid in het studiegebied.

Interne veiligheid is met name van belang als varianten als tunnels worden uitgevoerd.

5.2.2 Woon- en leefomgeving

Aspect	Wijze van beoordelen	Onderzoeks- methode	Toetsingscriterium
<i>Lucht</i>	NO ₂	model	aantal gevoelige bestemmingen en ha > 40 µg/m ³ NO ₂
	fijn stof	model	aantal gevoelige bestemmingen en ha > 40 µg/m ³ fijn stof, jaar- en daggemiddelde
	CO ₂	model	toetsing aan landelijke doelstelling
	NO _x	model	toetsing aan landelijke doelstelling
<i>Geluid</i>	akoestisch ruimtebeslag	model	ha > 50 dB(A)
	aantal geluidsgevoelige objecten	model	aantal per overschrijdingsklasse > 70, 65, 60, 55, 50 dB(A)
	aantal geluidsgehinderden	model	aantal per overschrijdingsklasse > 70, 65, 60, 55, 50 dB(A)
	aantal geluidsgehinderden door cumulatie geluid	model	aantal
<i>Externe veiligheid</i>	akoestisch ruimtebeslag natuur en stiltegebied	model	hectare > 40 dB(A)
	plaatsgebonden risico	model	kwetsbare objecten binnen 10 ⁻⁶ per jaar contour
	groepsrisico	model	overschrijding door FN-curve van oriënterende waarde per km route (lijn 10 ⁻⁴ per jaar voor 10 slachtoffers, 10 ⁻⁶ per jaar voor 100 slachtoffers etc.)

In fase 1 (periode tot 2006) worden de criteria in de tabel onderzocht voor het centrale deel van de corridor, in fase 2 voor de overige delen van het plangebied.

Het onderzoek naar de luchtkwaliteit richt zich op de lokale luchtkwaliteit (stikstof (NO₂), fijn stof PM₁₀) en toetsing aan de grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit 2001. In het onderzoek zullen zowel gevoelige als niet-gevoelige bestemmingen worden beschouwd. Er zal worden aangegeven welke maatregelen uitgevoerd moeten worden als niet aan de grenswaarden wordt voldaan. Daarbij zal inzichtelijk gemaakt worden of de daaruit voortvloeiende verbetering van de luchtkwaliteit in voldoende mate bijdraagt aan de verwezenlijking van het Rijksbeleid inzake luchtkwaliteit.

De veranderingen in totale emissies voor de stoffen CO₂ en NO_x worden getoetst aan de landelijke doelstellingen. Voor de vergelijking van alternatieven en varianten is het bepalen van emissies alleen bij zeer grote tracés van belang (meer dan 30 km). Aangezien de te onderzoeken alternatieven en varianten kleinere tracés betreffen, worden veranderingen in totale emissies alleen voor het gehele studiegebied bepaald.

De regelgeving inzake luchtkwaliteit, de recente ontwikkelingen naar aanleiding van de jurisprudentie, alsmede de circulaire over luchtkwaliteit, welke van invloed zijn op de wijze van omgaan met het aspect luchtkwaliteit in de planstudie, zullen in de richtlijnen worden verwerkt.

Voor de stoffen benzeen, benzo-a-pyreen, SO₂, lood en CO worden geen knelpunten verwacht in 2020. Deze stoffen zullen geen invloed hebben op de vergelijking tussen alternatieven en varianten en worden om deze reden niet meegenomen in de effectbepaling.

Voor het aspect *geluid* wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd zoals voorgeschreven in de Wet Geluidhinder. Het akoestisch ruimtebeslag (geluidscontouren) en het aantal geluidsgevoelige objecten per geluidsklasse, van 50 tot > 70 dB(A) in stappen van 5 dB(A), worden bepaald voor de situatie in 2020. De 40 dB(A)-contour wordt op enkele dwarsdoorsneden bepaald, maar niet voor het gehele studiegebied. Voor zover relevant wordt aangegeven welke geluidsbeperkende voorzieningen nodig zijn.

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de omgeving van de weg. Hiervoor zijn twee begrippen bepalend, te weten plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). In een kwantitatief onderzoek zullen de risicocontourlijnen bepaald en getoetst worden aan de wettelijke normen.

5.2.3 Natuurlijke omgeving

Aspect	Wijze van beoordelen	Onderzoeks- methode	Toetsingscriterium
<i>Natuur</i>	vernietiging	kwantitatief	hectare ruimtebeslag in gebieden met status
	verstoring	kwantitatief	verstoorde (broed)paren vogels/zoogdieren
	verdroging	kwantitatief	aantasting vegetatie en fauna
	versnippering	kwantitatief	aantal doorsnijdingen en omvang beschikbaar areaal
<i>Cultuurhistorie</i>	aantasting historisch waardevolle gebouwen	kwantitatief	aantal
	aantasting historisch waardevolle gebieden	kwantitatief	aantal hectare
<i>Visueel / ruimtelijk</i>	aantasting kenmerkende landschappelijke structuren	kwalitatief	+/-
	beïnvloeding schaalkenmerken	kwalitatief	+/-
	beleving van het landschap	kwalitatief	+/-
<i>Recreatie</i>	verlies areaal recreatiegebied	kwantitatief	aantal hectare
	aantasting recreatiekwaliteit	kwalitatief	+/-
	doorsnijding recreatieve routes	kwantitatief	aantal
<i>Ruimtegebruik</i>	verlies areaal wonen	kwantitatief	aantal hectare
	verlies areaal werken	kwantitatief	aantal hectare
	verlies areaal landbouw	kwantitatief	aantal hectare
<i>Archeologie</i>	aantasting bekende en potentiële archeologische waarden	kwalitatief	+/-
<i>Geomorfologie</i>	aantasting GEA-objecten	kwalitatief	+/-
	aantasting overige aardkundige waarden	kwalitatief	+/-

Aspect	Wijze van beoordelen	Onderzoeks- methode	Toetsingscriterium
<i>Bodem</i>	grondmechanische effecten: zetting en klink	kwalitatief	hectare zettinggevoelig gebied
	aantasting bodem- beschermingsgebieden	kwalitatief	aantal en ernst van de doorsnijdingen
	beïnvloeding bodem- verontreiniginglocaties	kwalitatief	+/-
	aantasting bodemkwaliteit	kwalitatief	+/-

In fase 1 (periode tot 2006) worden de criteria onderzocht voor het centrale deel van de corridor, in fase 2 voor de overige delen van het plangebied.

Voor het aspect *natuur* zal het voorkomen van habitats en (doel)soorten met een natuurbeschermingsstatus in het studiegebied in beeld worden gebracht. Speciale aandacht zal daarbij uitgaan naar de beschermingsgebieden en soorten van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Hierbij zal aangegeven worden wat het belang van deze habitats en soorten is op nationaal niveau en wat de gevolgen van de ingreep zijn op de kwaliteit van deze gebieden en soorten. Er zal onderzoek worden verricht naar de noodzaak tot het nemen van mitigerende en/of compenserende maatregelen om tijdelijke en permanente effecten met een versturende of vernietigende werking te voorkomen.

De gevolgen van de voorgenomen ingreep op het aspect *landschap en recreatie* zullen beschreven worden vanuit de beleving van het landschap, de ruimtelijke barrièrewerking en de aantasting van landschappelijk waardevolle gebieden.

Uitgezocht zal worden of er *archeologische* vindplaatsen kunnen worden verwacht op, of nabij de tracés en of er, als gevolg van de uitvoering, archeologische vindplaatsen of waarden kunnen worden aangetast.

Aan de hand van een inventarisatie van *cultuurhistorie en geomorfologie* wordt verkend waar waardevolle objecten of gebieden liggen die mogelijk vernietigd of aangetast worden.

Op basis van de inzichten in veranderingen van grondwaterstroming en -standen zullen de *grondmechanische effecten* in beeld worden gebracht en de invloed op eventuele aanwezige verontreinigingslocaties.

5.2.4 Water

In overleg met de waterbeheerders wordt een Watertoets opgezet. In de uitwerking van de ruimtelijke plannen zal bij het maken van (ruimtelijke) keuzen rekening worden gehouden met de waterhuishoudkundige aspecten. Daarbij wordt aandacht besteed aan de effecten op verdroging, wateroverlast en veiligheid. Zowel het oppervlaktewater als het grondwater worden in de beschouwing meegenomen. Om de effecten van tunnel- en verdiepte ligging varianten op grondwater en kwel te onderzoeken zal een geohydrologische modelstudie worden uitgevoerd. Onder andere wordt aandacht besteed aan de effecten op de waterhuishouding in het Naardermeer.

Aspect	Wijze van beoordelen	Onderzoeksmethode	Toetsingscriterium
<i>Grondwater</i>	beïnvloeding grondwaterstroming en grondwaterstand	model	verandering stromingsbeeld en aantal cm verhoging/verlaging
	beïnvloeding van kwel- en infiltratiegebieden	model	verandering kwelflux in mm/dag
	aantasting grondwaterbeschermingsgebieden	kwalitatief	aantal en ernst van de doorsnijdingen
	aantasting grondwaterkwaliteit	kwalitatief	+/-
<i>Oppervlaktewater</i>	aantasting van waterlopen	kwalitatief	aantal te wijzigen waterlopen
	verandering oppervlakte-waterpeil	kwalitatief	aantal cm waterpeilverandering
	aantasting oppervlakte-waterkwaliteit	kwalitatief	aantal en omvang lozingen

In fase 1 (periode tot 2006) worden de criteria onderzocht voor het centrale deel van de corridor, in fase 2 voor de overige delen van het plangebied.

5.3 Kosten-batenanalyse

In een kosten-batenanalyse (KBA) worden de effecten van een investeringsproject systematisch ingeschat en voorzien van een financiële waardering.

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

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

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

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

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

Aspect	Wijze van beoordelen	Onderzoeks- methode	Toetsingscriterium
<i>Kosten</i>	investeringskosten	kwantitatief	euro
	exploitatiekosten/ beheer en onderhoud	kwantitatief	euro
<i>Baten (direct)</i>	reistijdwinst	kwantitatief	euro
	betrouwbaarheid	*	nader te bepalen
	opbrengsten mogelijke tolheffing	kwantitatief	euro
<i>Baten indirect</i>	arbeidsmarkteffecten	kwantitatief	arbeidsplaatsen
	grondmarkteffecten	kwantitatief	euro

* De onderzoeksmethode is nog in ontwikkeling.

In de tabel is onderscheid gemaakt in twee typen kosten:

1. investeringskosten: alle kosten die nodig zijn om de alternatieven te realiseren;
2. beheer- en onderhoudskosten en in bijvoorbeeld de tolvariant ook exploitatiekosten.

In de tabel is ook onderscheid gemaakt in twee typen baten:

1. Directe baten: deze bestaan, naast eventuele baten uit tolheffing, uit de baten van de verbeterde bereikbaarheid. Het gaat om reistijdwinst en betrouwbaarheid. Reistijdwinst is het in geld uitgedrukte (gemonetariseerde) verschil in reistijd tussen de alternatieven en de autonome ontwikkeling. Betrouwbaarheid heeft betrekking op de mate waarin de reistijden van de alternatieven voorspelbaar zijn.

-
2. Indirecte baten: deze zijn een afgeleide van de directe baten. Als gevolg van de verbeterde bereikbaarheid kunnen er arbeidsmarkt-effecten en grondmarkteffecten optreden.

5.4 Overige onderdelen in de Trajectnota/MER

5.4.1 Landschapsvisie

Er wordt een landschapsvisie opgesteld die zich richt op de landschappelijke inpassing van de alternatieven en varianten. Deze visie wordt gebaseerd op de recent verschenen ruimtelijke plannen en beleidsvisies die voor het gebied rondom de weg zijn opgesteld. Naast visueel-ruimtelijke aspecten worden hierin cultuurhistorische elementen opgenomen. De landschapsvisie wordt na de Trajectnota/MER in de OTB-fase uitgewerkt in een landschapsplan, waarin de inpassing op een hoger detailniveau is uitgewerkt.

5.4.2 Leemten in kennis

In een apart hoofdstuk 'Leemten in kennis' wordt ingegaan op de mogelijke onvolledigheid van de gegevens die in de Alternatieven- en Variantennota en in de Trajectnota/MER zijn gepresenteerd. Bij cruciale leemten kan geen besluitvorming plaatsvinden en moet nader onderzoek verricht worden.

5.4.3 Evaluatie

In de Trajectnota/MER wordt een evaluatieparagraaf opgenomen. Dit is een eerste aanzet tot het opstellen van een evaluatieprogramma waarin voor het totale project is opgenomen wat, waarom, hoe, door wie en wanneer wordt geëvalueerd.



Schiphol
Haarlem 15
Alkmaar 40
A9 A9

Aalsmeer
Schiphol
A'damse dijk
A9

6 Procedure en planning

De Tracéwet-procedure bestaat uit een aantal stappen. De publicatie van deze startnotitie is de eerste stap. De startnotitie geeft aan welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat wil gaan onderzoeken in de studie.

6.1 Tracéwet en afstemming met andere regelingen

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

In de Tracéwet zijn twee andere regelingen op elkaar afgestemd:

1. de regeling voor het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r.) uit de Wet Milieubeheer;
2. de regeling voor het nemen van een planologisch besluit over de uitvoering van een tracé; deze hangt nauw samen met de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

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

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

Watertoets

Sinds 2001 wordt gebruik gemaakt van de Watertoets om waterhuishoudkundige doelstellingen op een evenwichtige wijze mee te nemen in ruimtelijke plannen en besluiten. De formele Watertoets-momenten worden gekoppeld aan de formele momenten in de tracé/m.e.r.-procedure.

6.2 Stappen in de procedure

Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen. In het schema in paragraaf 6.3 is de planning voor deze stappen te zien.

Stap 1: Startnotitie

De startnotitie is opgesteld door de initiatiefnemer Rijkswaterstaat. Vanaf de eerste stap in de procedure wordt regelmatig overlegd met verschillende betrokken partijen: gemeenten, provincies, waterschappen en maatschappelijke organisaties. De relevante waterbeheerders worden erbij betrokken door hun de mogelijkheid te bieden om mee te denken over de alternatieven, het onderzoek van effecten en de keuze voor oplossingen om waterproblemen te voorkomen. De startnotitie wordt door het bevoegd gezag gedurende vier weken ter inzage gelegd. Ook wordt de startnotitie ter beoordeling toegezonden aan onder meer de wettelijke adviseurs (ministers van VROM en LNV).

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

In de vier weken dat de startnotitie ter inzage ligt, kan iedereen schriftelijke inspraakreacties indienen (zie paragraaf 6.4 voor termijn en adres). De inspraak in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van belangstellenden en betrokkenen omtrent de alternatieven en effecten die onderzocht moeten worden in de verdere procedure. De vraag welk besluit de ministers zouden moeten nemen komt pas later aan de orde (in de Trajectnota/MER-fase). De waterbeheerders geven in het kader van de Watertoets een wateradvies over de startnotitie.

De inspraakreacties worden gebundeld in een inspraaknota. De reacties worden bovendien aan de Commissie voor de Milieueffectrapportage toegestuurd. Deze commissie van onafhankelijke deskundigen brengt aan het bevoegd gezag een advies uit over de 'richtlijnen voor de inhoud van de Trajectnota/MER'.

Ten behoeve van deze studie wordt ook door deskundigen geadviseerd over de richtlijnen voor een kosten-batenanalyse (KBA). Het bevoegd gezag stelt vervolgens, mede op basis van de inspraakreacties, het advies van de Commissie en de overige adviezen, de richtlijnen vast voor het opstellen van de Trajectnota/MER. Onderdeel van de richtlijnen is een waterparagraaf.

Stap 3: Alternatieven- en variantennota (Fase 1 Trajectnota/MER)

Rijkswaterstaat is als initiatiefnemer verantwoordelijk voor het opstellen van de alternatieven- en variantennota (AV-nota) en de Trajectnota/MER. De richtlijnen uit stap 2 zijn daarbij het uitgangspunt.

In de eerste fase van de Trajectnota/MER vindt onderzoek plaats naar de gevolgen van het A6/A9-alternatief en het stroomlijnalternatief voor de afweging tussen de beide alternatieven op hoofdlijnen. Deze eerste fase wordt afgesloten met een Alternatieven/Varianten nota waarin de resultaten van de studie zijn weergegeven. De Commissie voor de Milieueffectrapportage beoordeelt de kwaliteit van de informatie.

Na fase 1 vindt een extra consultatieronde plaats. De partijen in de omgeving wordt gevraagd om hun opvattingen over de Alternatieven/Varianten nota kenbaar te maken en hun mening te geven over de alternatieven. Deze worden verwoord in een consultatiedocument en vormen mede input voor de keuze tussen het A6/A9-alternatief en het stroomlijnalternatief in 2006.

Stap 4: Fase 2 Trajectnota/MER

Het onderzoek in fase 2 richt zich op de keuze tussen de verschillende varianten van het gekozen tracéalternatief. Als het niet mogelijk blijkt te zijn om een keuze te maken tussen het A6/A9-alternatief en het stroomlijnalternatief worden voor beide alternatieven varianten uitgewerkt.

In fase 2 wordt ook de Trajectnota/MER opgesteld. De drie belangrijkste onderwerpen in de Trajectnota/MER zijn:

1. een beschrijving van de mogelijke oplossingen waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden: de alternatieven en varianten;
2. een overzicht van de effecten van elk van deze alternatieven op onder meer het verkeer en het milieu;
3. de informatie waarop de keuze van het tracéalternatief na fase 1 is gebaseerd.

Is de Trajectnota/MER gereed, dan biedt Rijkswaterstaat het document aan het bevoegd gezag aan. Als de nota in de ogen van het bevoegd gezag voldoende kwaliteit heeft, wordt het document ter inzage gelegd.

Stap 5: Inspraak, advies en toetsing

De Trajectnota/MER ligt minimaal acht weken ter inzage. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waarin de inhoud van de nota wordt toegelicht. Ook nu is er gelegenheid tot inspreken. Dat kan zowel schriftelijk als mondeling (tijdens speciaal daarvoor georganiseerde hoorzittingen). De centrale vragen tijdens deze inspraakronde zijn:

- Is het (milieu)effectonderzoek in de Trajectnota/MER correct en volledig genoeg uitgevoerd om er een besluit op te kunnen baseren?
- Welk van de beschreven alternatieven en varianten verdient de voorkeur?

Ook in dit stadium wordt de besturen van de betrokken gemeenten, regionale openbare lichamen, provincies en waterschappen gevraagd om hun mening te geven over de alternatieven en varianten.

Direct na de inspraakronde beoordeelt de Commissie voor de Milieu-effectrapportage de kwaliteit van de informatie en presenteert zij haar oordeel in een toetsingsadvies.

Het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) brengt een Rapport van bevindingen uit aan de Minister van V&W. Het OVI is een overlegplatform waarin tal van maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen vertegenwoordigd zijn en waarin beleidsvoornemens van de Minister van V&W beoordeeld worden. De waterbeheerders geven in het kader van de Watertoets een wateradvies over de Trajectnota/MER.

Stap 6: Besluitvorming (Ontwerp-tracébesluit en Tracébesluit)

Op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER, de inspraakreacties en de adviezen bepaalt de Minister van V&W, in overeenstemming met de Minister van VROM, in het Standpunt of het project doorgaat en zo ja, welk alternatief verder zal worden uitgewerkt in een Ontwerp-tracébesluit. Zodra het Ontwerp-tracébesluit klaar is wordt dit weer ter inzage gelegd. Belanghebbenden en betrokkenen kunnen in dit stadium opnieuw zowel schriftelijk als mondeling inspreken. De waterbeheerders zullen in het kader van de Watertoets wederom een wateradvies geven over het Ontwerp-tracébesluit.

Na afweging van alle binnengekomen reacties stelt de Minister van V&W, in overeenstemming met de Minister van VROM, het definitieve Tracébesluit vast.

Stap 7: Beroep

Tegen het Tracébesluit is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Stap 8: Planologische inpassing en vergunningen

Als de ministers besluiten tot aanleg of reconstructie van de weg, dan moeten de betrokken provincies en gemeenten het gekozen alternatief planologisch inpassen. Zolang dat nog niet is gedaan, staat het Tracébesluit boven de geldende streek- en bestemmingsplannen. Voordat tot uitvoering kan worden overgegaan moeten nog veel vergunningen worden verleend. Deze vergunningen worden in één keer aangevraagd. Tijdens deze stap kan bezwaar worden gemaakt tegen de inhoud van de vergunningen, behalve als die onderwerpen al deel uitmaken van het Tracébesluit. De afweging daarover heeft immers dan al plaatsgevonden (stap 6).

Stap 9: Realisatie en evaluatie

Als een Tracébesluit tot aanleg of reconstructie van de weg is genomen en de relevante procedures zijn doorlopen, kan de realisatie plaatsvinden. Het bevoegd gezag moet dan de feitelijk optredende milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de in de Trajectnota/MER voorspelde effecten. Hiertoe wordt tezamen met het Tracébesluit een evaluatieprogramma opgesteld. In dit programma wordt bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek verricht wordt. Als de gevolgen in de praktijk ernstiger zijn dan verwacht, moet het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter inzage gelegd.

6.3 Planning

In onderstaand schema wordt de planning weergegeven.

Verklaring van de afkortingen:

- BG = bevoegd gezag, in dit geval de ministers van Verkeer & Waterstaat en VROM;
- IN = initiatiefnemer Rijkswaterstaat;
- MER = Milieu Effect Rapport.

Onderdeel	Activiteiten	Planning
<i>Stap 1 en 2</i> <i>Startnotitie</i>	<ul style="list-style-type: none"> • BG maakt de startnotitie openbaar • Voorlichting en inspraak • Commissie(s) adviseren over richtlijnen voor MER en KBA • BG stelt richtlijnen vast 	Jan. 2005 Apr. 2005
<i>Stap 3</i> <i>AV-nota</i> <i>(1^e fase Trajectnota/MER)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • IN stelt AV-nota op • Consultatieronde • Commissie(s) adviseren BG over kwaliteit AV-nota en KBA • Selectie alternatieven 	Dec. 2005 Jan./feb. 06 Zomer 2006
<i>Stap 4 en 5</i> <i>(2^e fase Trajectnota/MER)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • IN stelt Trajectnota/MER op • BG publiceert Trajectnota/MER • Voorlichting, inspraak en hoorzitting over inhoud Trajectnota/MER • Commissie(s) adviseren BG over kwaliteit van het MER • Besturen adviseren over Trajectnota/MER • Standpunt 	2007 2008
<i>Stap 6</i> <i>Ontwerp-tracébesluit en tracébesluit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • BG neemt ontwerp-tracébesluit en legt dit ter inzage • Voorlichting en inspraak over keuze en invulling besluit • Besturen adviseren over ontwerp-tracébesluit • BG neemt tracébesluit 	2008 2009
<i>Stap 7</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Beroepsprocedure 	
<i>Stap 8 en 9</i> <i>Uitvoering en evaluatie</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Uitvoering project • Evaluatie milieugevolgen 	Vanaf 2010

6.4 Hoe kunt u reageren?

In deze startnotitie is aangegeven welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat wil gaan onderzoeken in de planstudie. Tijdens de inspraak over de startnotitie kunt u op dit onderzoeksvoorstel reageren.

De inspraaktermijn loopt af op 30 januari 2005.

Tot en met deze datum kunt u uw inspraakreactie opsturen naar:

**Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Schiphol-Almere
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG**

Bij de inspraak in dit stadium van de procedure gaat het nog niet om de vraag welk besluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Die kwestie komt aan de orde in de consultatieronde naar aanleiding van de AV-nota en in de tweede inspraakronde, na de publicatie van de Trajectnota/MER. Inspraakreacties naar aanleiding van deze startnotitie zijn vooral bruikbaar wanneer ze het karakter hebben van concrete voorstellen voor te onderzoeken alternatieven en effecten.

Uw reactie is van harte welkom!

6.5 Inspraakreacties

Rijkswaterstaat stelt een nota van antwoord op die ingaat op alle reacties en adviezen over de startnotitie. De ministers van V&W en VROM en iedereen die op de startnotitie heeft gereageerd, ontvangen een exemplaar van deze antwoordnota, zodat men kennis kan nemen van de reactie van Rijkswaterstaat.



Verklarende woordenlijst

Aansluiting	Plaats waar een autosnelweg aansluit op het onderliggend wegennet of op een andere autosnelweg.
Alternatief	Een samenhangend pakket van maatregelen dat een mogelijke oplossing vormt.
Archeologie	Wetenschap van (oude) historie die zich baseert op bodemvondsten en opgravingen.
AV-nota	Alternatieven en variantennota.
Barrièrewerking	Doorsnijding van ruimtelijke structuren (natuur, landschap, enz.) door infrastructuur (wegen, spoorlijnen).
Beleidsvoornemen	Eerste document in de procedure voor een Planologische Kernbeslissing (PKB deel 1). Dit document wordt gevolgd door PKB deel 2, 'Reacties op het beleidsvoornemen'. In dit deel zijn alle inspraakreacties en adviezen opgenomen. Op basis van PKB deel 1 en PKB deel 2 stelt de Ministerraad zijn standpunt vast (PKB deel 3, het Kabinetsstandpunt). Vervolgens vindt behandeling in de Tweede en Eerste Kamer plaats en wordt de PKB-tekst definitief. Dit gebeurt in PKB deel 4, de Regeringsbeslissing.
Bereikbaarheid	De manier waarop en de tijd waarin een locatie te bereiken is.
Bestemmingsplan	Plan waarin de ruimtelijke inrichting van gemeenten is vastgelegd.
Bevoegd Gezag	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor de Tracé/m.e.r.-procedure wordt doorlopen. In dit geval de Minister van V&W en de Minister van VROM.
Capaciteit van een weg	Het maximale aantal motorvoertuigen dat per tijdseenheid een punt van een weg kan passeren, waarbij sprake is van een verkeersveilige afwikkeling.
Commissie voor de Milieueffectrapportage/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 waarbij in ruil voor het aanbrengen van schade aan natuur, recreatie, landbouw of bosbouw op de ene plaats, (mogelijkheden voor) vervangende waarden elders worden gecreëerd.
Consultatieronde	Uitvraag aan de partijen in omgeving van het project om hun opvattingen over de AV-nota kenbaar te maken en hun mening te geven over de alternatieven.
CPB	Centraal Plan Buro
Cultuurhistorie	Wetenschap die zich bezighoudt met het ontstaan van het cultuurlandschap en met de overblijfselen die naar de bewoningsgeschiedenis verwijzen.
dB(A)	Maat voor het geluidsdrukkniveau waarbij een (frequentieafhankelijke) correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor.
Ecologische verbindingzone	(Ecologisch) gebied of structuur die verbreiding, verplaatsing en uitwisseling van soorten tussen verschillende kerngebieden mogelijk maakt.
EHS	Ecologische Hoofd Structuur; samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de rijksoverheid.
Emissie	Uitstoot of lozing van stoffen, geluid of licht.
Externe veiligheid	Het risico dat mensen in de directe omgeving van de weg lopen door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg.
Geluidsbelasting	De waarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) op een bepaalde plaats (afkomstig van bepaalde geluidsbronnen).
Geluidsgehinderden	Mensen die last hebben van het geluid. Het aantal wordt berekend uit een gegeven verhouding tussen ernstig gehinderden, gehinderden en matig gehinderden per geluidsbelastingklasse van 5 dB(A).
Grenswaarde	Kwaliteitsniveau van water, bodem of lucht dat ten minste moet worden bereikt of gehandhaafd.
Groepsrisico	Kans per jaar dat een groep personen in één keer overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Zie ook 'individueel risico'.
Habitatrichtlijn	Europese richtlijn met als doel het waarborgen van de biologische diversiteit door de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna.

Infrastructuur	Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, leidingen enzovoorts waarlangs iets of iemand wordt verplaatst.
Initiatiefnemer	De Minister van Verkeer en Waterstaat is degene die wat wil bij projecten aangaande de hoofdinfrastructuur. In deze studie zijn deze werkzaamheden gemandateerd aan Rijkswaterstaat.
Inspraakpunt	Overheidsinstelling waar inspraakreacties worden verzameld.
Kabinetsstandpunt	Standpunt van de Ministerraad voor een Planologische Kernbeslissing (Pkb, deel III). Zie ook Beleidsvoornemen.
Kosten baten analyse (KBA)	Inschatting van de effecten van een investeringsproject met een financiële waardering van kosten en opbrengsten.
Leefbaarheid	De kwaliteit van de woon- en leefomgeving van mensen en andere organismen.
Meest Milieuvriendelijk Alternatief	Alternatief opgesteld met het doel zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, dan wel zo veel mogelijk verbetering te realiseren.
m.e.r.-procedure: milieueffectrapportage	Procedure van de milieueffectrapportage, bestaand uit het maken van het milieueffectrapport (MER) en het beoordelen en gebruiken van het MER in de besluitvorming.
MER: milieueffectrapport	Rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van mogelijke oplossingen zijn geïnventariseerd.
Ministerie van V&W Ministerie van VROM	Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.
Mitigerende maatregel	Maatregel die de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu voorkomt of beperkt.
MMA	Meest milieuvriendelijk alternatief.
Mobiliteit	Het verplaatsingspatroon van mensen en goederen.
Nota Ruimte	De nota die het ruimtelijk rijksbeleid zoveel mogelijk bevat. De nota is uitgebracht in het voorjaar van 2004 als kabinetsstandpunt (deel 3) van een PKB procedure.
Nota Mobiliteit	Het nationale verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer. De nota is uitgebracht in het najaar van 2004 en doorloopt een PKB procedure.
Nulalternatief	Zie referentiesituatie.
Omgevingsplan	Zie streekplan.
Onderliggend wegennet	Alle niet-rijkswegen.

Ontwerprichtlijnen	Regelgeving voor het ontwerp/de ontwerpers van de weg.
Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI)	Consistent overzicht van alle maatschappelijk effecten op basis van een kosten-baten analyse.
OVI Plaatsgebonden risico	Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur. Kans per jaar dat één persoon overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien deze zich permanent en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden.
Planstudie	Onderzoek naar wat er moet gebeuren om een verkeers- en vervoersprobleem op te lossen tot het moment waarop alle wettelijke procedures zijn doorlopen en het project gereed is om uitgevoerd te worden.
Raad van State	Rechtscollege dat onder meer het beroep tegen het besluit van de Minister in de tracé/m.e.r.-procedure behandelt.
Referentiesituatie (Nulalternatief)	De situatie voor een toekomstig jaar als er, naast het voorgenomen beleid, geen probleemoplossende activiteiten worden uitgevoerd.
Richtlijnen	Voor het project geldende, inhoudelijke eisen waaraan de Trajectnota/MER moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu)effecten; ze worden opgesteld door het bevoegd gezag.
Rijstrook	Begrensd gedeelte van de rijbaan dat voldoende breed is voor een rij van het voor dat gedeelte bestemde verkeer.
Ruimtebeslag	De fysieke ruimte die nodig is voor de inpassing van een alternatief/variant.
Sociale veiligheid	De mate waarin mensen die fietsen of wandelen zich vrij van confrontatie met geweld ergens kunnen bewegen.
Startnotitie	Een notitie waarin het wat, hoe, waarom en waar van de plannen is beschreven; vormt de formele start van de Tracéwet-procedure.
Stiltegebied	Een door de provincie aangegeven gebied waarin de geluidsbelasting door toedoen van menselijke activiteiten zo laag moet zijn dat de natuurlijke geluiden niet of nauwelijks worden verstoord.
Streekplan/omgevingsplan	Een door de provincie opgesteld plan voor (een deel van) de provincie waarin onder andere de ruimtelijke ordening is vastgelegd.

SVV-II	Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer; een in 1990 verschenen rijksnota over het beleid op gebied van verkeer en vervoer in Nederland.
Tegenspitsrichting	De tegenovergestelde richting van de ochtend- of avondspits.
Tracé	Verloop van de weg, spoorweg of waterweg in het terrein.
Tracébesluit	Besluit over de maatregelen voor een tracé op grond van de Tracéwet-procedure.
Tracéwet-procedure	Besluitvormingsprocedure voor onder andere rijkswegenprojecten; de procedure voor de milieueffectrapportage is hierin opgenomen.
Trajectnota/MER	Document waarin de studieresultaten van het infrastructuurproject zijn vastgelegd. In dit document is het Milieueffectrapport (MER) geïntegreerd.
Trajectstudie	Studie waarin van alternatieve oplossingen de milieueffecten en andere effecten als verkeer en vervoer en economie worden onderzocht; wordt uitgevoerd als onderdeel van de Tracéwet-procedure.
Versnippering	Milieuthema gericht op de effecten van doorsnijdingen van de (natuurlijke) ruimte.
Verstoring	Milieuthema gericht op de negatieve effecten van geluid, licht en trillingen op zowel het woon- en leefmilieu als het natuurlijke milieu.
Vigerend beleid	Het beleid dat van kracht is.
Voertuigverliesuren	Tijd die voertuigen extra kwijt zijn als gevolg van filevorming op een weg.
Vogelrichtlijn	Europese richtlijn met als doel alle, in het wild levende, vogelsoorten en de daarvoor aangewezen gebieden te beschermen.
Watertoets	Een procesinstrument dat waterhuishoudkundige aspecten en doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze betreft bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten.
ZSM	In het programma 'Zichtbaar, Slim en Meetbaar' zijn de prioritaire projecten ondergebracht uit de Spoedwet Wegverbreding. De Spoedwet heeft tot doel verkeersknelpunten op het hoofdwegennet met behulp van spitsstroken versneld aan te pakken.

COLOFON:

Eindredactie: Rijkswaterstaat

Tekstadviezen: Ad4 Delft

Vormgeving: Rijkswaterstaat

Fotografie: Paul van den Hoek; Pandion
(luchtfoto Hollandse Brug)

Plattegronden: Carto Studio Amsterdam

Druk: Thieme Deventer