• Realisatie bufferstroken A1 Watergraafsmeer – knooppunt Diemen
• Spitsstroken A4 Badhoevedorp – Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer – Amstel

Advies voor richtlijnen voor de milieueffectrapporten

19 april 2005 / rapportnummer 1509/1520-37

Advies voor richtlijnen voor de milieueffectrapporten Realisatie bufferstroken A1 Watergraafsmeer - knooppunt Diemen en Spitsstroken A4 Badhoevedorp - Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer - Amstel

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor de milieueffectrapporten over de Realisatie van bufferstroken A1 Watergraafsmeer – knooppunt Diemen en Spitsstroken A4 Badhoevedorp – Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer – Amstel,

uitgebracht aan de Minster van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.
Bufferstroken en Spitsstroken A1 en A4/A10

de secretaris

ir. I.G.M. de Bondt

de voorzitter

dr. D.K.J. Tommel

Utrecht, 19 april 2005

commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
d.t.v. Directoraat-Generaal Personenvervoer
Beleidsgroep Wegen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerken	uw brieven	Ons kenmerk
DGP/WV/u.05.00233 DGP/WV/u.05.00233	9 februari 2005 24 februari 2005	1509-37/Ib/gl
Onderwerp	**Doorkiesnummer**	**Utrecht,**
Advies voor richtlijnen voor de MER'en Bufferstroken A1 en Spitsstroken A4/A10	(030) 234 76 12	19 april 2005

Geachte Minister,

Met bovengenoemde brieven[1] stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor twee milieueffectrapporten (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de bufferstroken A1 Knooppunt Watergraafsmeer – Knooppunt Diemen en de spitsstroken A4 Badhoevedorp – Nieuwe Meer / A10 Nieuwe Meer - Amstel. Deze projecten worden in dit advies verder aangeduid met A1 en A4/A10. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan. De procedures zijn op 14 februari 2005 van start gegaan met publicatie van de kennisgeving van de startnotities in de Staatscourant[2]. Gezien de samenhang en overeenkomsten tussen deze projecten is ervoor gekozen om de richtlijnadviezen te bundelen in één document.

De twee startnotities geven een goed beeld van de in de MER'en te onderzoeken alternatieven en effecten. De Commissie[3] sluit in dit advies derhalve aan op de inhoud van deze startnotities. Het advies bespreekt uitsluitend die punten waarbij de Commissie een andere mening is toegedaan dan wel waar naar haar mening een aanvulling of precisering noodzakelijk is. Dit advies is mede gebaseerd op de inspraakreacties[4] die via het bevoegd gezag zijn ontvangen.

---

1 Zie bijlage 1 voor brieven
2 Zie bijlage 2 voor kennisgeving in Staatscourant
3 Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep
4 Zie bijlage 4 voor overzicht inspraakreacties

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

Beschrijving maatregelen
De startnotities geven aan dat de verbetering van de doorstroming op de verschillende trajecten gerealiseerd gaat worden met beperkte fysieke weguitbreidingen. De MER'en zullen deze uitbreidingen moeten beschrijven en moeten aangeven of er aanvullende technische maatregelen, zoals verzwaring van de wegfundatie, nodig zijn om de vluchtstroken geschikt te maken voor intensiever gebruik. Per traject moeten het MER aangeven of, en zo ja welke gevolgen dit heeft voor de bodem.

In het MER voor de bufferstroken op de A1 moet duidelijk worden aangegeven wat een bufferstrook is en welke knelpunten de bufferstroken aanpakken. Beschreven moet worden welke effecten de aanleg van de bufferstroken heeft op onder andere de doorstroming op de A1, A10 en A9.

In de MER'en dient duidelijk aangegeven te worden wat de planning van de projecten is. Geef bij de A4/A10 aan hoe de planning inspeelt op het feit dat voor juli 2005 door regionale partijen voorstellen worden uitgewerkt voor een eventuele omlegging van de A9.

Alternatieven
De startnotities geven niet aan of tijdens de openstelling een aangepast snelheidsregime noodzakelijk is. De Spoedwet Wegverbreding stelt dat dit – afhankelijk van de geluidsbelasting en luchtkwaliteit - voor projecten uit bijlage B onderdeel uit moet maken van het Weg Aanpassingsbesluit. De Commissie is van mening dat bij beide projecten verschillende alternatieve snelheidsregiems, waaronder een regiem van 80 km/u, in het MER beschreven moeten worden. Uit recente jurisprudentie blijkt dat bij overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit het MER alle maatregelen in beeld moet brengen die effecten beperken. Daarnaast wordt ook in inspraakreacties gevraagd om de effecten van een 80 km/uur regime te beschrijven.

Effecten algemeen
Gegeven de beperkte fysieke ingreep onderschrijft de Commissie de conclusie in de startnotities dat de effecten op recreatie, bodem/verdroging, waterkwaliteit, wonen/werken niet substantieel zullen zijn. Deze behoeven derhalve niet onderzocht te worden in de MER'en. De effecten op het landschap hoeven alleen beschreven te worden indien langs de spitsstroken en bufferstroken nieuwe verlichting wordt aangelegd.

Daar waar gegraven wordt in archeologisch waardevolle gronden moet in samenspraak met het ROB bepaald worden welke maatregelen noodzakelijk zijn[5].

Huidige verkeerssituatie en prognoses
In de startnotities is aangegeven dat de verkeerskundige effecten bepaald worden aan de hand van I/C-verhoudingen en voertuigverliesuren. In de startnotities zijn de I/C-verhoudingen gegeven voor de jaren 1998 en 2003. Voor verkeerskundige effecten, lucht en veiligheid is niet aangegeven wat het basisjaar is voor prognoses en effectbeschrijving. Om een juist beeld te kunnen geven van de (milieu)effecten van de spitsstroken en bufferstroken moeten de MER'en zo actueel mogelijke gegevens gebruiken als basis voor de prognoses en de daarmee samenhangende effectberekeningen.

---

5 Zie inspraakreacties Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht
telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

In de startnotities is vermeld dat de (milieu)effecten bij B-projecten worden bepaald voor het zichtjaar 2010. Wanneer niet uitgesloten kan worden dat ingrijpender aanpassingen van het tracé, respectievelijk de uitvoering van het geluidsplan pas op langere termijn plaats zullen vinden, is naast het ijkjaar 2010 een doorzicht naar 2015 en verder voor de hand liggend.

De Commissie adviseert om bij het bepalen van de verschillende (milieu)effecten zo veel mogelijk gelijke basisjaren en zichtjaren te hanteren.
Bij beide projecten moet aan worden gegeven op welke tijdstippen de vluchtstroken open worden gesteld voor verkeer. Indien niet bekend is hoeveel uur per dag de vluchtstroken open worden gesteld, moet bij het opstellen van de prognoses van de (milieu)effecten in ieder geval het worst case scenario uitgewerkt worden.

Geluid
De startnotities voor de A1 en A4/A10 melden dat de beschrijving van de geluideffecten zich uitsluitend zal richten op de geluidgevoelige bestemmingen binnen de 70 dB(A) contour, gebaseerd op de prognoses voor het jaar 2010. De Wet milieubeheer vereist echter een beschrijving van alle relevante geluideffecten. De Commissie acht een geluideffect relevant wanneer sprake is van een toename in geluidbelasting van tenminste 1 dB(A). Het MER dient met berekeningen te onderbouwen of sprake zal zijn van een dergelijke toename. Is dit het geval dan kan het MER niet volstaan met het beschrijven van de 70 dB(A) contour, maar dienen ook de in een MER voor wegprojecten gebruikelijke geluidcontouren (40 dB(A) bij stiltegebieden en 50, 55, 60, 65 en 70 dB(A) in overige gebieden) beschreven te worden in combinatie met het aantal woningen en/of gehinderden binnen deze contouren.

De Spoedwet wegverbreding schrijft ook voor dat bij B-projecten binnen 2 jaar na het onherroepelijk worden van het Weg Aanpassingsbesluit (WAB) een geluidsplan moet worden opgesteld waarin wordt aangegeven welke maatregelen worden getroffen om overschrijding van de wettelijke grenswaarden te beperken. Het is echter nog niet bekend wanneer deze plannen worden uitgevoerd. De uitvoeringstermijn wordt immers pas vastgesteld in het op te stellen geluidsplan. Dit betekent dat omwonenden te maken kunnen krijgen met (tijdelijke) hogere geluidbelastingen. Dit effect dient in de MER'en beschreven te worden. De Commissie gaat ervan uit dat in het MER de motie Eversdijk zal worden behandeld[6].

De Wet geluidhinder wordt in het kader van de modernisering instrumentarium geluidbeleid, fase 1 gewijzigd. Dit impliceert dat de geluidbelasting in de nabije toekomst in de

---

6 De motie Eversdijk houdt in om voor de in de bijlage van de Spoedwet onder B opgenomen wegaanpassingsprojecten:
- altijd uit te gaan van het aanbrengen van dubbellaags ZOAB op de rijstroken indien binnen 200 m afstand woningen aanwezig zijn, tenzij uit het plan inmiddels al gebleken is dat dit niet nodig of onmogelijk is;
- parallel aan de opstelling van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit ook het gemotiveerde plan voor de te treffen geluidmaatregelen op voortvarende wijze op te stellen en daarbij als uitgangspunt te nemen dat de in het verleden vastgestelde hogere waarden voor geluid worden gerespecteerd;
- in het plan van uitvoering een tijdpad van maximaal 5 jaar op te nemen;
- in het ontwerp-wegaanpassingsbesluit al gegevens van het plan op te nemen, alsmede een lijst met de in het verleden vastgestelde hogere waarden voor de diverse woningen en geluidgevoelige bestemmingen.

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht
telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

uniforme Europese dosismaat Lden moet worden uitgedrukt. De Commissie adviseert om de geluidsbelasting uit te drukken in zowel de oude grootheden (LAeq) als de nieuwe grootheden (Lden).

Lucht
In aanvulling op hetgeen de startnotities melden, zullen de MER'en bij overschrijding van normen expliciet in moeten gaan op alle maatregelen, die mogelijk zijn om overschrijding te voorkomen.

Bij de prognoses voor luchtkwaliteit is 2010 als ijkjaar een logische keus, aangezien in 2010 aan het Besluit luchtkwaliteit voldaan zal moeten worden. Dit laat echter onverlet dat in de MER'en ook een doorzicht gegeven dient te worden naar de jaren daarna[7].

Natuur
In het MER van de A1 dient de ligging van gebieden aangegeven te worden die beschermd zijn volgende de Vogel- en Habitatrichtlijn. In beide MER'en dient inzichtelijk te worden gemaakt waar welke gebieden beschermd zijn volgens het Structuurschema Groene Ruimte, waaronder verbindingszones en waar deze gebieden liggen. Aangegeven moet worden wat de mogelijke effecten op de verschillende gebieden zijn (zie hiervoor bijlage 5 van dit advies)[8]. Tevens dient inzicht te worden gegeven in de provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS) en de mogelijke effecten van de initiatieven op de PEHS.

Tenslotte
Hoofdpunten voor deze MER'en zijn naar de mening van de Commissie de geluid- en luchteffecten.

Zij hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor de MER'en. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

dr. D.K.J. Tommel
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Bufferstroken en spitsstroken A1 en A4/A10

---

7 Zie hiervoor de brief van de Staatssecretaris van VROM aan de Tweede Kamer, LMV 2004, 096040, d.d. 30 september 2004

8 De Commissie wijst erop dat in kader van de soortsbescherming relevant is na te gaan of ontheffing in kader van de Flora- en faunawet moet worden aangevraagd.

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht
telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor de milieueffectrapporten

- Realisatie bufferstroken A1 Watergraafsmeer – knooppunt Diemen,
- Spitsstroken A4 Badhoevedorp – Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer – Amstel

(bijlagen 1 t/m 5)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 9 februari 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen voor het MER Bufferstroken A1 Watergraafsmeer – knooppunt Diemen

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

De voorzitter van de Commissie voor de Milieu-Effectrapportage,
T.a.v. Ir. N.G. Ketting
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen : 11 FEB. 2005
nummer
dossier 1509 - 1+2
kopie naar : HL / b.b / gL

Contactpersoon
drs. P. Aland
Datum
9 februari 2005
Ons kenmerk
DGP/WV/u.05.00233
Onderwerp
Aanbieding Startnotitie
A1 knooppunt Watergraafsmeer-knooppunt Diemen

Doorkiesnummer
070 - 351 6426
Bijlage(n)
10
Uw kenmerk
-

Geachte heer Ketting,

Hierbij doe ik u toekomen, overeenkomstig de Wet Milieubeheer, de startnotitie A1 knooppunt Watergraafsmeer – knooppunt Diemen.

Ik verzoek u mij advies uit te brengen binnen 9 weken na publicatie welke is voorzien op 15 februari 2005.

Ik verzoek u uw advies toe te zenden aan:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Beleidsgroep Wegen
T.a.v. drs. P. Aland
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Directoraat-Generaal Personenvervoer
Wegen en Verkeersveiligheid
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6

Telefoon : 070 - 351 6554
Fax : 070 - 351 6007
Internet : www.minvenw.nl

DGP/WV/u.05.00233

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze
DE DIRECTEUR WEGEN EN VERKEERSVEILIGHEID

mr.M.J. Olman

Brief van het bevoegd gezag d.d. 24 februari 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen voor het MER Spitsstroken A4 Badhoevedorp – Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer – Amstel

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

De voorzitter van de Commissie MER
Ir. N.G. Ketting
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :
nummer
dossier 1520-01
kopie naar : lb / bib / gb

Contactpersoon
drs. P. Aland
Datum
24 februari 2005
Ons kenmerk
DGP/WV/u.05.00233
Onderwerp
Aanbieding Startnotitie
A4 Badhoevedorp-Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer- Amstel

Doorkiesnummer
070 - 351 6426
Bijlage(n)
10 reeds toegezonden
Uw kenmerk
-

Geachte heer Ketting,

Hierbij doe ik u toekomen, overeenkomstig de Wet Milieubeheer, de startnotitie A4 Badhoevedorp-Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer-Amstel.

Ik verzoek u mij advies uit te brengen binnen 4 weken na publicatie welke is voorzien van 15 februari tot en met 14 maart 2005.

Ik verzoek u uw advies toe te zenden aan:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Beleidsgroep Wegen
T.a.v. drs. P. Aland
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Directoraat-Generaal Personenvervoer
Wegen en Verkeersveiligheid
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6

Telefoon : 070 - 351 6554
Fax : 070 - 351 6007
Internet : www.minvenw.nl

DGP/WV/u.05.00233

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze
DE DIRECTEUR WEGEN EN VERKEERSVEILIGHEID

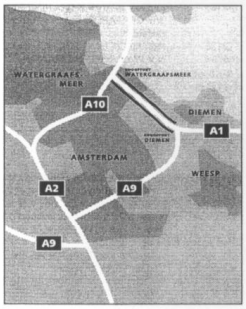
mr.M.J. Olman

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie Bufferstroken A1 Watergraafsmeer – knooppunt Diemen in Staatscourant nr. 31 d.d. 14 februari 2005

Van 15 februari tot en met 14 maart 2005 ligt de Startnotitie bufferstroken A1 Watergraafsmeer - Diemen ter inzage.
Dit project doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Wet milieubeheer. Deze procedure wordt doorlopen ten behoeve van de besluitvorming over een door de Minister van Verkeer en Waterstaat te nemen wegaanpassingsbesluit in het kader van de Spoedwet wegverbreding.
Op grond van deze inspraakprocedure kunt u tot en met 14 maart 2005 uw zienswijze op de inhoud van bovengenoemde Startnotitie kenbaar maken.

Inspraak Startnotitie bufferstroken A1 Watergraafsmeer - Diemen



Achtergrond
In de ochtendspits staan vrijwel dagelijks files op de ring A10 en de verbinding naar de A1 bij het knooppunt Watergraafsmeer. 's Avonds staan de files op de A1 ter hoogte van knooppunt Diemen. Door deze filevorming blokkeren wachtende voertuigen de overige rijrichtingen waardoor de knooppunten dichtslibben. Zo ontstaan ook op de andere wegvakken, zoals de A9, files. Dit probleem vormt de directe aanleiding voor het aanleggen van bufferstroken in beide richtingen op de A1 Watergraafsmeer - Diemen. Zonder deze aanpassing zal de doorstroming op de ring A10 en de route A9-A1 verslechteren door de groei van het autoverkeer.
Een bufferstrook is een vluchtstrook die op drukke tijden (met name in de spits) dienst doet als tijdelijke rijstrook met een verkeersregeling.

De Startnotitie
Met het uitbrengen van de Startnotitie maakt Rijkswaterstaat bekend dat een Milieueffectrapport (MER) wordt opgesteld. In dit MER zullen de milieueffecten van de bufferstroken A1 Watergraafsmeer - Diemen nader worden onderzocht. Het MER is bedoeld voor de besluitvorming over het wegaanpassingsbesluit, dat vervolgens op grond van de Spoedwet wegverbreding door de Minister van Verkeer en Waterstaat wordt genomen. In de Startnotitie wordt onder andere ingegaan op het doel, de mogelijke gevolgen en oplossingen voor het milieu van de voorgenomen wegaanpassing.

Waar kunt u de Startnotitie bufferstroken A1 Watergraafsmeer - Diemen inzien?
De Startnotitie ligt van 15 februari tot en met 14 maart 2005 gedurende de reguliere openingstijden ter inzage op de volgende locaties:
- de (deel)gemeentehuizen van Amsterdam, Amsterdam Oost/Watergraafsmeer, Diemen en Muiden;
- de (hoofd)vestigingen van de openbare bibliotheken in Diemen en Muiden;
- de vestigingen van de openbare bibliotheken in Amsterdam aan de Prinsengracht 587 en de Eerste Oosterparkstraat 236;
- de bibliotheken van Rijkswaterstaat Noord-Holland in Haarlem en Rijkswaterstaat District Amsterdam in Amsterdam Zuidoost;
- het provinciehuis van Noord-Holland;
- de bibliotheek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in Den Haag.

Hoe kunt u uw zienswijze kenbaar maken?
De Minister van Verkeer en Waterstaat nodigt u uit gedurende de termijn van de terinzagelegging uw zienswijze op deze Startnotitie naar voren te brengen. Uw schriftelijke zienswijze kunt u uiterlijk 14 maart 2005 sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat,
Bufferstroken A1 Watergraafsmeer - Diemen,
Postbus 30316, 2500 GH Den Haag.

U kunt ook via internet uw zienswijze kenbaar maken: www.inspraakvenw.nl.

Indien u van de gelegenheid gebruik wilt maken mondeling te reageren, moet u dit vóór 1 maart 2005 kenbaar maken aan het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 96 00.

Als u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Wat gebeurt er met uw reactie?
Het Inspraakpunt bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.). Mede op basis van de binnengekomen zienswijzen en het advies voor de richtlijnen van de Commissie voor de m.e.r. stelt de Minister van Verkeer en Waterstaat de richtlijnen voor het MER vast.

Nadere informatie
Voor het aanvragen van een exemplaar van de Startnotitie kunt u tijdens kantooruren contact opnemen met het projectsecretariaat, telefoon 023 530 18 10. Voor nadere informatie over de inhoud van de Startnotitie kunt u contact opnemen met Infodesk Rijkswaterstaat Noord-Holland, telefoon 023 530 14 01.

Voor informatie over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 96 00.

DE SPOEDWET WEGVERBREDING
De Spoedwet wegverbreding maakt het mogelijk om verschillende knelpunten op het rijkswegennet aan te pakken. Deze wet vereenvoudigt de procedures, waardoor de capaciteit van een aantal hoofdwegen kan worden vergroot. Het gaat om relatief eenvoudige ingrepen, die snel effect hebben: minder files, minder tijdverlies en minder ergernissen in het verkeer. De wet heeft betrekking op een beperkt aantal wegaanpassingen.

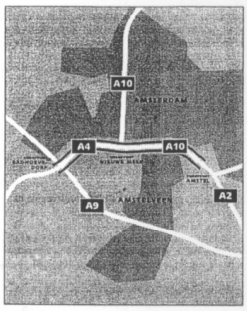
Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

Ministerie van Verkeer en Waterstaat Rijkswaterstaat

Kennisgeving van de startnotitie Spitsstroken A4 Badhoevedorp – Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer – Amstel in Staatscourant 31 d.d. 14 februari 2005

Van 15 februari tot en met 14 maart 2005 ligt de Startnotitie spitsstroken A4 Badhoevedorp - Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer - Amstel ter inzage. Dit project doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Wet milieubeheer. Deze procedure wordt doorlopen ten behoeve van de besluitvorming over een door de Minister van Verkeer en Waterstaat te nemen wegaanpassingsbesluit in het kader van de Spoedwet wegverbreding. Op grond van deze inspraakprocedure kunt u tot en met 14 maart 2005 uw zienswijze op de inhoud van bovengenoemde Startnotitie kenbaar maken.

Inspraak Startnotitie spitsstroken A4 Badhoevedorp - Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer - Amstel



Achtergrond
Op de A4 Badhoevedorp- Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer - Amstel staan op werkdagen tijdens de spits files in beide rijrichtingen. De files worden veroorzaakt doordat de capaciteit van deze wegvakken onvoldoende is. Dit probleem vormt de directe aanleiding voor het aanleggen van spitsstroken in beide richtingen op de A4 Badhoevedorp - Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer - Amstel. Zonder deze aanpassing zullen de files de komende jaren verder toenemen door de groei van het autoverkeer. Een spitsstrook is een vluchtstrook die op drukke tijden (met name in de spits) dienst doet als tijdelijke rijstrook.

De Startnotitie
Met het uitbrengen van de Startnotitie maakt Rijkswaterstaat bekend dat een Milieueffect-rapport (MER) wordt opgesteld. In dit MER zullen de milieueffecten van de spitsstroken A4 Badhoevedorp - Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer - Amstel nader worden onderzocht.
Het MER is bedoeld voor de besluitvorming over het wegaanpassingsbesluit, dat vervolgens op grond van de Spoedwet wegverbreding door de Minister van Verkeer en Waterstaat wordt genomen. In de Startnotitie wordt onder andere ingegaan op het doel, de mogelijke gevolgen en oplossingen voor het milieu van de voorgenomen wegaanpassing.

Waar kunt u de Startnotitie spitsstroken A4 Badhoevedorp - Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer - Amstel inzien?
De Startnotitie ligt van15 februari tot en met 14 maart 2005 gedurende de reguliere openingstijden ter inzage op de volgende locaties:
- de gemeentehuizen van Amsterdam, Amstelveen, Ouder-Amstel en Haarlemmermeer;
- de stadsdeelkantoren Oud-Zuid, Oost/Watergraafsmeer, ZuiderAmstel en Slotervaart in Amsterdam;
- de hoofdvestigingen van de openbare bibliotheken in Amstelveen, Badhoevedorp, Hoofddorp en Ouderkerk aan de Amstel;
- de vestigingen van de openbare bibliotheken in Amsterdam aan de Prinsengracht 587, Roelof Hartplein 430, Eerste Oosterparkstraat 236, Willem de Weldammelaan 5, Pieter Calandlaan 87b;
- de bibliotheek van Rijkswaterstaat Noord-Holland in Haarlem en Rijkswaterstaat District Amsterdam in Amsterdam Zuidoost;
- het provinciehuis van Noord-Holland;
- de bibliotheek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in Den Haag.

Hoe kunt u uw zienswijze kenbaar maken?
De Minister van Verkeer en Waterstaat nodigt u uit gedurende de termijn van de terinzagelegging uw zienswijze op deze Startnotitie naar voren te brengen. Uw schriftelijke zienswijze kunt u uiterlijk 14 maart 2005 sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat,
spitsstroken A4 Badhoevedorp - Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer - Amstel,
Postbus 30316, 2500 GH Den Haag.

U kunt ook via internet uw zienswijze kenbaar maken: www.inspraakvenw.nl.

Indien u van de gelegenheid gebruik wilt maken mondeling te reageren, moet u dit vóór 1 maart 2005 kenbaar maken aan het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 96 00.

Als u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Wat gebeurt er met uw reactie?
Het Inspraakpunt bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.). Mede op basis van de binnengekomen zienswijzen en het advies voor de richtlijnen van de Commissie voor de m.e.r. stelt de Minister van Verkeer en Waterstaat de richtlijnen voor het MER vast.

Nadere informatie
Voor het aanvragen van een exemplaar van de Startnotitie kunt u tijdens kantooruren contact opnemen met het projectsecretariaat, telefoon 023 530 18 10. Voor nadere informatie over de inhoud van de Startnotitie kunt u contact opnemen met Infodesk Rijkswaterstaat Noord-Holland, telefoon 023 530 14 01.

Voor informatie over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 96 00.

DE SPOEDWET WEGVERBREDING
De Spoedwet wegverbreding maakt het mogelijk om verschillende knelpunten op het rijkswegennet aan te pakken. Deze wet vereenvoudigt de procedures, waardoor de capaciteit van een aantal hoofdwegen kan worden vergroot. Het gaat om relatief eenvoudige ingrepen, die snel effect hebben: minder files, minder tijdverlies en minder ergernissen in het verkeer. De wet heeft betrekking op een beperkt aantal wegaanpassingen.

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland

Bevoegd gezag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer

Besluit: Wegaanpassingsbesluit in het kader van de Spoedwet wegverbreding

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.4

Activiteit:
Project 1: realisatie van bufferstroken op de A1 knooppunt Watergraafsmeer – knooppunt Diemen
Project 2: realisatie van spitsstroken op de A4 Badhoevedorp – Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer – Amstel

Procedurele gegevens:
kennisgeving startnotitie: 14 februari 2005
richtlijnenadvies uitgebracht: 19 april 2005

Bijzonderheden:
De Commissie is van mening dat de startnotities al veel voor de MER'en relevante informatie bevatten. Dit advies richt zich dan ook op die onderwerpen die in de MER'en nog nader aan de orde moeten komen.

Samenstelling van de werkgroep:
ing. J. Derksen
ing. A.J. Dragt
dr. A.H. Prins
dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep:
ir. I.G.M. de Bondt

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen op de startnotitie Bufferstroken A1 Watergraafsmeer – knooppunt Diemen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	2005-----	anoniem	-----	20050315
2.	20050301	gemeente Diemen	Diemen	20050315
3.	20050307	G. Lekkerkerker	Diemen	20050315
4.	20050309	Groengebied Amstelland	Velsen-Zuid	20050315
5.	20050310	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (R.O.B.)	Amersfoort	20050315
6.	2005-----	anoniem	-----	20050315
7.	20050215	Regionaal Orgaan Amsterdam	Amsterdam	20050315
8.	20050314	Kamers van Koophandel Amsterdam, Noordwest-Holland en Gooi- en Eemland VNO-NVW West, MKB Randstad-Noord, EVO en Transport en Logistiek Nederland (TLN)	Amsterdam	20050315
9.	20050313	K. Verhofstad	Diemen	20050323
10.	20050311	Dienst Waterbeheer en Riolering Waterbeheer	Hilversum	20050323

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen op de startnotitie Spitsstroken A4 Badhoevedorp – Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer – Amstel

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
11.	2005-----	G.A.Th. van der Veldt	Badhoevedorp	20050304
12.	2005-----	H.W. Sligte	Amsterdam	20050304
13.	2005-----	anoniem	-----	20050304
14.	2005-----	E.P.M. Amory	Amsterdam	20050304
15.	20050305	A.B.R. de Zeeuw	Badhoevedorp	20050316
16.	2005-----	anoniem	-----	20050316
17.	20050303	Joyze Hoogland, namens GrrrAs, werkgroep GRRRoene As Nieuwe Meer en Riekerpolder	Amsterdam	20050316
18.	20050310	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (R.O.B.)	Amersfoort	20050316
19.	2005-----	P.J.M. Koenen	Den Haag	20050316
20.	2005-----	anoniem	-----	20050304
21.	20050215	Regionaal Orgaan Amsterdam	Amsterdam	20050304
22.	20050311	Gemeente Ouder-Amstel	Ouderkerk aan de Amstel	20050304
23.	20050308	Dorpsraad Badhoevedorp	Badhoevedorp	20050304
24.	2005----	F. de Rooy	Amsterdam	20050316
25.	20050314	Gemeente Haarlemmermeer	Hoofddorp	20050304
26.	20050314	Milieudefensie	Amsterdam	20050304
27.	20050314	Commissie Ruimtelijke Ordening van de stichting Wijkopbouwcentrum Buitenveldert (ROWOC)	Amsterdam	20050304
28.	20050903	Vereniging Woonschepen Zuid	Amsterdam	20050304
29.	20050311	Bewonersvereniging “De Miranda-Buurt”	Amsterdam	20050316
30.	20050314	Kamers van Koophandel Amsterdam, Noordwest-Holland en Gooi- en Eemland VNO-NVW West, MKB Randstad-Noord, EVO en Transport en Logistiek Nederland (TLN)	Amsterdam	20050316

BIJLAGE 5 GEBIEDSBESCHERMING

Gebiedsbescherming op grond van de nieuwe Natuurbeschermingswet[9]

De gebiedsbescherming zal vanaf medio 2005 primair geregeld zijn in de nieuwe Natuurbeschermingswet. Voor projecten die gevolgen kunnen hebben voor richtlijngebieden (Vogel- en/of Habitatrichtlijngebieden) of voor beschermde natuurmonumenten dient vanaf dan een vergunning te worden aangevraagd bij de provincie die verantwoordelijk is voor het desbetreffende natuurgebied.
Beschermde natuurmonumenten zijn/worden aangewezen op grond van artikel 10 Nbw, en richtlijngebieden zijn/worden aangewezen op grond van artikel 10a Nbw.

Indien er sprake is van mogelijke gevolgen voor een beschermd natuurmonument - dit kan ook op grond van externe werking - dan dienen de aspecten zoals genoemd in artikel 16, derde lid, Nbw in de aanvraag besproken te worden:

1) Kan het project significante gevolgen hebben voor het natuurschoon of de natuurwetenschappelijke betekenis of voor dieren of planten in dat beschermde natuurmonument. Zo ja:
2) Kan met zekerheid worden vastgesteld dat de handelingen voortvloeiend uit het project de natuurlijke kenmerken van het beschermde natuurmonument niet aantasten? Zo niet,
3) Zijn er dwingende redenen van groot openbaar belang die noodzaken tot het verlenen van de vergunning?

Indien er sprake is van mogelijke gevolgen voor (een) Vogel- en/of Habitatrichtlijngebied(en) – ook eventueel op grond van externe werking - dan dient de volgende informatie, op grond van artikel 19a en volgende Nbw, in het MER te worden opgenomen.

1. Welke instandhoudingsdoelstelling(en) geldt (gelden) voor het desbetreffende richtlijngebied? Op grond van welke natuurlijke habitats (bijlage 1 van de Habitatrichtlijn), welke beschermde soorten (bijlage 2 Habitatrichtlijn) of welke vanwege de Vogelrichtlijn beschermde soorten heeft het gebied zich gekwalificeerd als speciale beschermingszone?
2. Kan op grond van de m.e.r.-plichtige activiteit, gelet op de instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten verslechteren of kan het een verstorend effect hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen? Kan de m.e.r.-plichtige activiteit de natuurlijke kenmerken van het desbetreffende gebied aantasten?[10]
3. In het MER moeten de milieugevolgen van de voorgenomen m.e.r.-plichtige activiteit voor het richtlijngebied beschreven worden gelet op de instandhoudingsdoelstelling.[11]
4. Kan er sprake zijn van significante gevolgen met betrekking tot de in dat richtlijngebied beschermde habitats en/of soorten ten gevolge van de voorgenomen activiteit afzonderlijk of in samenhang met andere plannen

---

[9] Voor een korte toelichting: www.minlnv.nl/natura2000. Voor de gehele tekst en bijlagen zie: www.europa.eu.int/comm/environment/nature/legis.htm
[10] Artikel 19d, eerste lid, Nbw.
[11] Artikel 19e, onder a, Nbw.

of projecten (cumulatie)? Zo ja (ook bij redelijke twijfel), dan moet er een passende beoordeling worden gemaakt.[12]

5. Indien er een passende beoordeling gemaakt moet worden, dan kan deze in het MER worden opgenomen.[13]
6. Men dient zich ervan te verzekeren, op grond van de passende beoordeling, dat de natuurlijke kenmerken van het desbetreffende gebied niet zullen worden aangetast.[14]
7. Wanneer de passende beoordeling leidt tot de conclusie dat er, ondanks mitigerende maatregelen, sprake kan zijn van aantasting van de natuurlijke kenmerken van het desbetreffende gebied, dan dient er aan de volgende aspecten aandacht besteed te worden:
   - zijn er alternatieve oplossingen (met inbegrip van mitigerende maatregelen), waardoor er geen significante gevolgen voor het beschermde gebied optreden,
   - of zijn er dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden? [15]
   - indien het project toch in of nabij een beschermd gebied moet plaatsvinden om dwingende redenen van groot openbaar belang en mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing zullen bieden voor de mogelijke significante gevolgen, welke compenserende maatregelen zullen dan getroffen worden om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

Eisen aan compensatie op grond van richtlijngebieden

Alle hierna genoemde aspecten zijn op grond van ideeën van deskundigen tot stand gekomen. Ze komen niet rechtstreeks uit de jurisprudentie.

1. Geen netto verlies aan waarden wat betreft areaal en kwaliteit (kwantitatieve en kwalitatieve eisen). *Dat wil dus zeggen dat de staat van instandhouding van beschermde habitats en soorten na compensatie gelijk dient te zijn aan de situatie voor de ingreep;*
2. Compensatie dient nabij het getroffen gebied plaats te vinden *(of binnen het ecologische netwerk van de soort)* onder de voorwaarde dat er een duurzame situatie ontstaat (nabijheidbeginsel);
3. De algehele samenhang van Natura 2000 dient gewaarborgd te worden (instandhoudingdoelstelling): daarom kan er nooit financieel worden gecompenseerd.
4. Zowel feitelijk, financieel als bestuurlijk: compensatie tijdig regelen. *Omdat gedurende de ingreep de kans op overleven vermindert, dient de compensatie voor de ingreep plaats te vinden en moet de compensatie door het te nemen besluit ook gegarandeerd worden.*

Het beginsel dat compensatie nabij het verloren gebied moet worden gerealiseerd **kan** ruimer worden ingevuld. Compensatie moet daar worden gerealiseerd waar het optimaal bijdraagt aan het instandhouden van (een) populatie(s). Het merendeel van de populaties van diersoorten in Nederland leeft in een netwerk van grotere en kleinere gebieden die met elkaar zijn verbonden in een zogenaamde netwerkpopulatie. Dit betekent dat uitbreiding van een klein gebied of verbetering van de ecologische verbindingen tussen de gebieden wel

---

[12] Artikel 19f, eerste lid, Nbw.
[13] Artikel 19f, tweede lid, Nbw.
[14] Artikel 19g, eerste lid, Nbw.
[15] Dwingende reden van groot openbaar belang (art. 6 Habitatrichtlijn) met inbegrip van redenen van sociale of economische aard (zie artikel 19g, tweede lid, Nbw). Maar in geval van prioritaire habitats of prioritaire soorten zijn de argumenten beperkt tot die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid, of met voor het milieu wezenlijk gunstige effecten dan wel, na advies van de Europese Commissie, andere dwingende redenen van groot openbaar belang (zie artikel 19g, derde lid, Nbw).

eens meer kan bijdragen aan het doel van compensatie dan uitbreiding van een groter gebied. In het MER kunnen dus meer locatiealternatieven voor compensatie in beschouwing worden genomen.

Aanvullende informatie voor een passende beoordeling op grond van de Vogelrichtlijn (VR)

Algemeen
De aangewezen VR-gebieden en aanwijzingsbesluiten zijn te vinden op de website van het Ministerie van LNV: www.minlnv.nl/thema/groen/natuur. De kaarten (bijlage 2) geven een landelijk overzicht maar zijn niet bruikbaar voor de precieze begrenzing. Deze is wel digitaal beschikbaar (shape-files) bij het Expertisecentrum LNV (0318-822500). VR-gebieden zijn aangewezen op grond van twee hoofdgroepen. *Broedvogels*: het landelijk belang voor soorten die genoemd zijn in Bijlage I van de vogelrichtlijn (vijf beste broedgebieden gerangschikt naar procentueel aandeel in de landelijke populatiegrootte). *Watervogels*: trekkende watervogels wanneer zich tenminste 1% van de biogeografische populatie in een gebied ophoudt. Artikel 4, lid 4 verplicht tot het nemen van passende maatregelen ter voorkoming van verslechtering van de leefgebieden van de soorten waarvoor een VR-gebied is aangewezen, de 'kwalificerende soorten[16]'. Per VR-gebied zijn voor de vaststelling van de begrenzing daarnaast ook gegevens van 'begrenzingsoorten' meegewogen[17], die waarschijnlijk onder hetzelfde beschermingsregime vallen.

Milieugevolgen
Voor elke kwalificerende soort en begrenzingssoort moet worden aangegeven:
- verandering in het aantal paren en/of individuen;
- verandering in het oppervlakte leefgebied, wanneer relevant aangeven per functie (broeden, foerageren, slapen);
- in hoeverre sprake is van *significante gevolgen* tijdens en na de ingreep.

Let op de kwalificerende soorten zijn niet altijd doelsoorten! Maar dienen dus wel in de effectbeschrijving te worden opgenomen.

Het wel of niet optreden van significante gevolgen is dé cruciale discussie bij de beoordeling van milieugevolgen in of nabij VR-gebieden. Dit zijn de effecten die de instandhoudingdoelstelling aantasten van de soorten waarvoor een VR-gebied is aangewezen. Het vaststellen en beoordelen daarvan vergt veel kennis van de ecologie van de betreffende soort(en). De volgende toetsonderwerpen bieden daarbij houvast[18]:
- habitatkeus van de betreffende soort(en);
- functie van het gebied voor de betreffende soort(en);
- verstorings- en vluchtafstanden;
- aantallen en zo nauwkeurig mogelijke verspreiding (bijv. broed- en slaapplaatsen);
- wijze van verstoring (bijv. lichthinder op nachtactieve watervogels, grondwater-onttrekking op moerasvogels);
- relatie met andere initiatieven die effect hebben op het gebied (cumulatie).

Om concreet met het begrip significantie te kunnen werken kan, in afwachting van een verdere juridische invulling, de eventuele vermindering van aan-

---

16 Zie nota van Antwoord Vogelrichtlijn, deel 1, Ministerie van Landbouw Natuurbeheer en Visserij, 23-2-2000.
17 Zie nota van Antwoord Vogelrichtlijn, deel 1, Ministerie van Landbouw Natuurbeheer en Visserij, 23-2-2000.
18 Aangevuld naar "Wie is er bang voor de Korenwolf? Bestuurlijk juridische Kaderreeks 2003, uitgave Rijkswaterstaat

tal vogels worden weergegeven door bijvoorbeeld een 5-procents-grens; een lagere grens is in de praktijk vaak niet werkbaar. Een afname van het gemiddeld seizoensmaximum van bijvoorbeeld de kleine zwaan ter plekke van >5% van de lokale populatie zou dan kunnen worden beschouwd als significant. Deze benadering is echter onderwerp van discussie. Het is mogelijk dat de verschillende fasen van een plan moeten worden getoetst als de aard van de ingreep een verschillend effect kan hebben.
Elke ingreep dient in combinatie met andere activiteiten (cumulatie) te worden getoetst. Dat geldt ook voor kleine projecten die op zichzelf niet tot significante gevolgen leiden maar door cumulatie wel in significante gevolgen kunnen resulteren. De initiatiefnemer dient wanneer verschillende concrete plannen in/langs een VR-gebied spelen aan te tonen dat ook door cumulatie er geen significante gevolgen aan de orde zijn.

Gebiedsbescherming volgens het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) en de Nota *Natuur voor Mensen Mensen voor Natuur*

Indien de EHS wordt beïnvloed door de voorgenomen activiteit of de alternatieven zal duidelijk moeten worden of er sprake is van bruto of netto EHS. Bruto EHS is nog niet begrensd en netto EHS is al wel begrensd. De provincie is verantwoordelijk voor de begrenzing. Op 1 januari 2003 was 10% van de totale Nederlandse EHS nog bruto-EHS.

Richtlijn op grond van netto EHS
1. Welke belangrijke gevolgen kunnen er optreden voor de te behouden kenmerken en waarden binnen en in de nabijheid van dit gebied[19]?
2. Zijn er reële alternatieven?
3. Is er sprake van redenen van groot openbaar belang[20] die deze aantasting rechtvaardigt?
4. Indien dat het geval is, welke compensatie wordt dan geboden voor het verloren gaan van de wezenlijke kenmerken en waarden?
5. In het SGR worden richtlijnen gegeven voor compensatie (zie hieronder).

Richtlijn op grond van bruto EHS (niet begrensd)
Is er sprake van onomkeerbare effecten waardoor de ontwikkelingsmogelijkheden van deze nieuwe natuurgebieden wezenlijk worden aangetast?

Eisen aan compensatie op grond van SGR1 en Nota NMMN
1. In beginsel geen netto verlies aan waarden wat betreft areaal en kwaliteit.
2. Compensatie nabij het gebied, onder de voorwaarde dat een duurzame situatie ontstaat.
3. Indien fysieke compensatie onmogelijk is, dan compensatie door realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden.
4. Indien fysieke compensatie of compensatie door realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden door overmacht onmogelijk is, wordt financiële

---

[19] Wezenlijke kenmerken en waarden moeten per gebied worden gespecificeerd. Daarbij kan het gaan om: bodemopbouw, -structuur en reliëf; de waterhuishouding; natuurlijke processen; de kwaliteit van bodem, water en lucht; sedimentatie en -erosieprocessen; rust, stilte en openheid; de landschapsstructuur en; gebiedsspecifieke plant- en diersoorten.

[20] Redenen van groot openbaar belang; Op basis van een afweging tussen het te beschermen belang en het met het plan of project gemoeide belang wordt al dan niet toestemming verleend. Wordt een plan of project na afweging van belangen toch toegestaan, dan moet voordat het plan of project wordt uitgevoerd een besluit worden genomen over compenserende maatregelen.

compensatie geboden die ten goede komt aan natuur. Onder overmacht wordt ook verstaan de dreiging van ernstige vertraging van de procedure.
5. Het tijdstip van het besluit over de ingreep is ook het tijdstip waarop helderheid wordt gegeven over aard, wijze en tijdstip van compensatie.
6. Het tijdstip van daadwerkelijke compensatie is gerelateerd aan het tijdstip van ingreep.
7. Een indicatie wanneer de compensatie geregeld is.

Het beginsel dat compensatie nabij het verloren gebied moet worden gerealiseerd **kan** ruimer worden ingevuld. Compensatie moet daar worden gerealiseerd waar het optimaal bijdraagt aan het instandhouden van (een) populatie(s). Het merendeel van de populaties van diersoorten in Nederland leeft in een netwerk van grotere en kleinere gebieden die met elkaar zijn verbonden in een zogenaamde netwerkpopulatie. Dit betekent dat uitbreiding van een klein gebied of verbetering van de ecologische verbindingen tussen de gebieden wel eens meer kan bijdragen aan het doel van compensatie dan uitbreiding van een groter gebied. In het MER kunnen dus meer locatiealternatieven voor compensatie in beschouwing worden genomen.

Aspecten die aan bod moeten komen bij Natuurontwikkeling waaronder Ecologische Verbindingszones (EVZ's) bijvoorbeeld voor compensatie

In geval van te ontwikkelen EVZ dient in het MER beschreven te worden:
1. type (droog/nat), doel en functie van de EVZ (onder andere lokaal/ regionaal belang), verbinding van welke gebieden en beschrijving van de bestaande natuurdoeltypen in de te verbinden gebieden;
2. welke doelsoorten en de ecologische eisen van deze soorten aan de EVZ;
3. lengte, breedte, configuratie van lijnvormige en vlakvormige elementen (steunpunten);
4. knelpunten (barrières) en mitigerende maatregelen om deze op te heffen.

- **Realisatie bufferstroken A1 Watergraafsmeer – knooppunt Diemen**
- **Spitsstroken A4 Badhoevedorp – Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer – Amstel**

Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland heeft het voornemen om bufferstroken en spitsstroken aan te leggen op de bovengenoemde trajecten. Doel hiervan is de doorstroming tijdens de spits op korte termijn te verbeteren.

ISBN 90-421-1515-7