Startnotitie A1 Diemen – Muiderberg en A1/A6 Muiderberg-Almere Stad west Oostbaan

Inrichten vluchtstrook als spitsstrook en uitbreiden wisselstrook in het kader van de Spoedwet wegverbreding

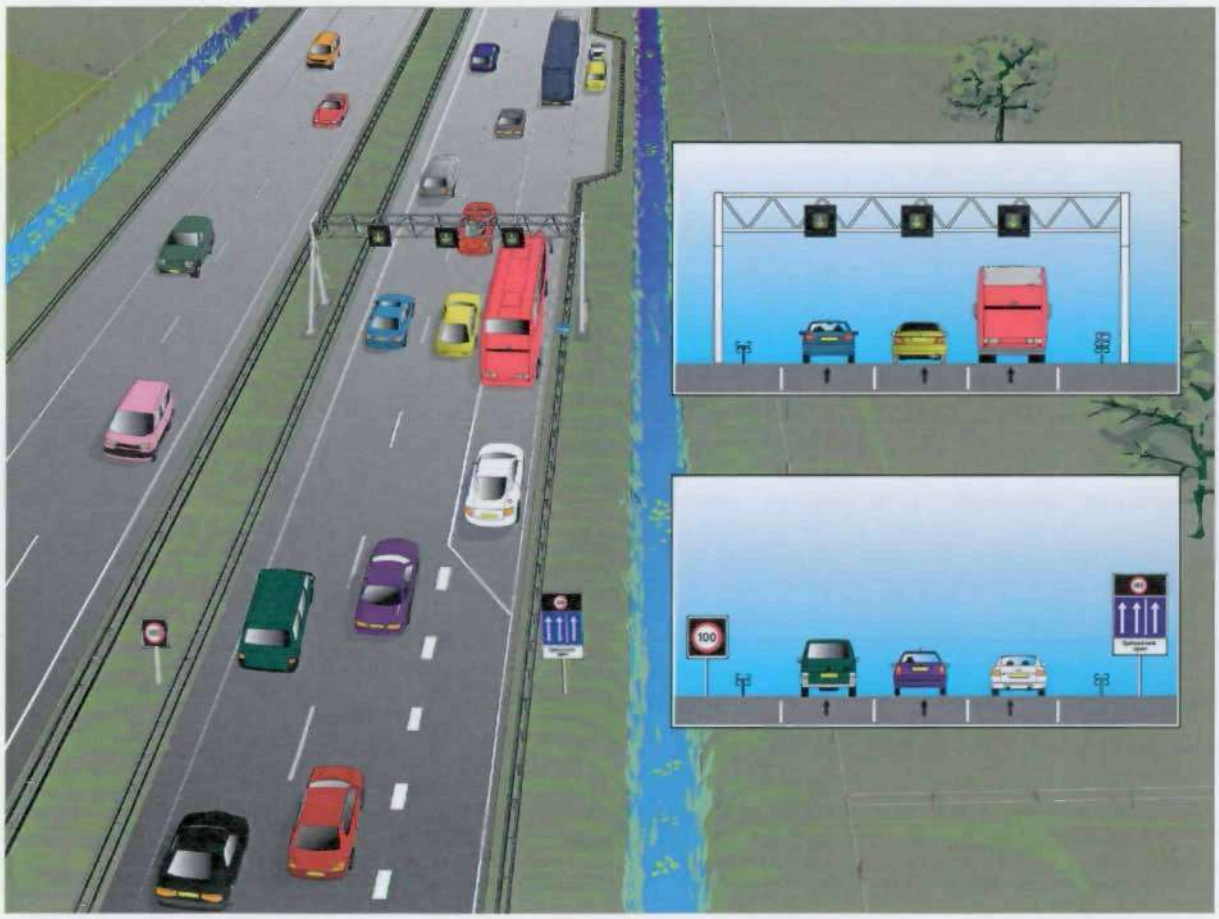
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat

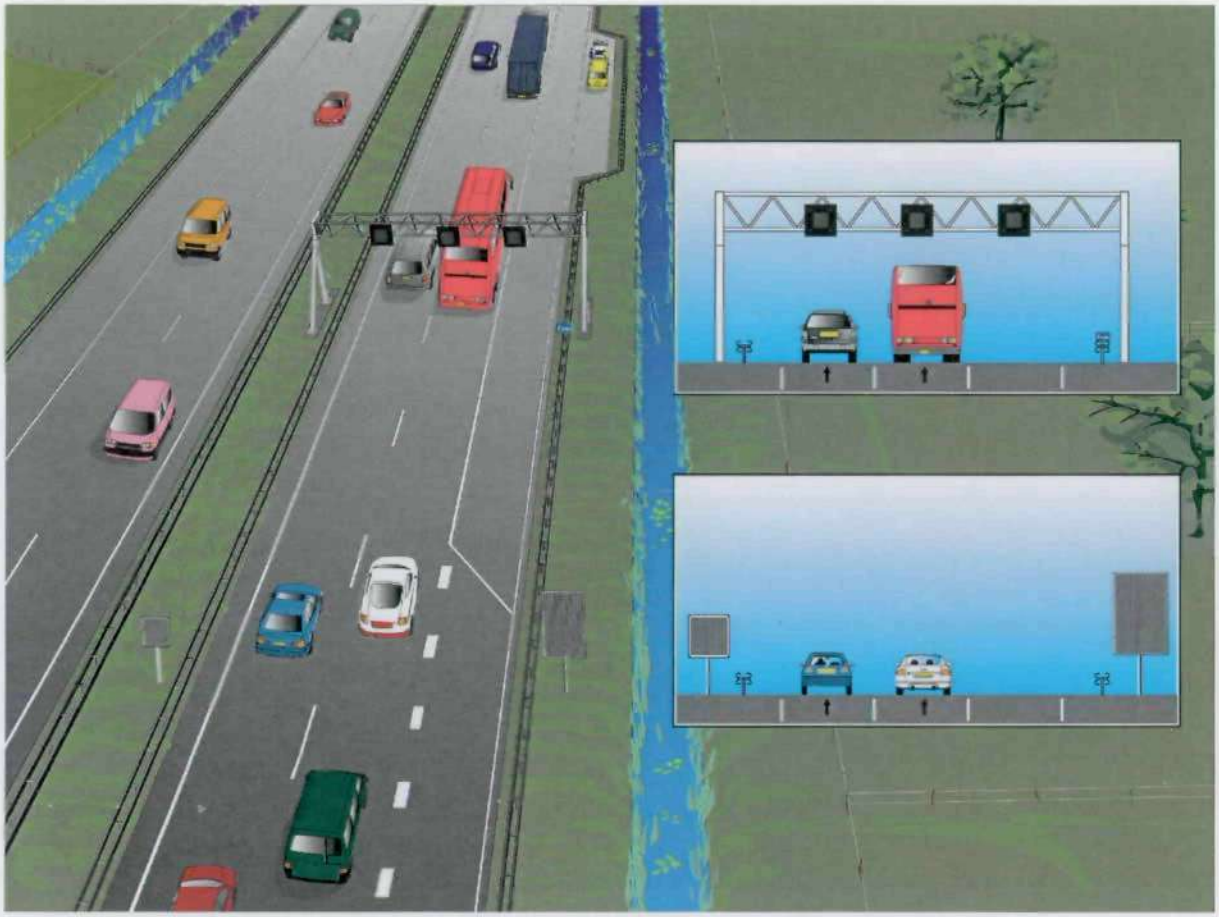
van A naar Beter

Amsterdam
Almere
Bussum
Hilversum
A 10
A 10
A 9
A 2
A 1
A 1
A 6
6,4
12,0
15,4
41,2
17,8
48,0
Knooppunt Diemen
2 Diemen
3 Muiden
4 Muiderslot
Knooppunt Muiderberg
5 Naarden
1 Muiderberg
2 Muiderzand
3 Almere Stad West S101
14
13
wisselstrook
spitsstrook

Rijkswaterstaat
directie IJsselmeergebied
bibliotheek
postbus 600
8200 AP Lelystad



Spitsstrook geopend



Spitsstrook gesloten

Rijkswaterstaat
directie IJsselmeergebied
bibliotheek
postbus 600
8200 AP Lelystad

Startnotitie A1 Diemen – Muiderberg en A1/A6 Muiderberg-Almere Stad west Oostbaan

Inrichten vluchtstrook als spitsstrook en uitbreiden wisselstrook in het kader van de Spoedwet wegverbreding

6
884234510

Colofon

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

Datum: April 2005

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 3

1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding voor de studie 4
1.2 Procedure 5
1.3 Wat is een Startnotitie? 5
1.4 U kunt reageren 5
1.5 Leeswijzer 6

2 Probleem- en doelstelling 7
2.1 Probleemstelling 7
2.2 Doelstelling 7
2.3 Relaties met andere projecten en studies 7

3 Alternatieven 8
3.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten 8
3.2 Referentiesituatie 8
3.3 Voorgenomen activiteit: spitsstrook 8
3.4 Meest Milieuvriendelijke Alternatief 9

4 Huidige situatie en ontwikkelingen 10
4.1 Verkeer en vervoer 10
4.2 Ruimtelijke Ordening 11
4.3 Milieu 12

5 Te onderzoeken effecten 14
5.1 Hoe de milieueffecten worden bepaald 15
5.2 Verkeer en vervoer 15
5.3 Ruimtelijke Ordening 16
5.4 *Milieu* 16
5.5 Kosten 18
5.6 Overzichtstabel te onderzoeken aspecten 19

6 Procedure en planning 20
6.1 De Spoedwet wegverbreding en afstemming met andere regelingen 20
6.2 Stappen in de procedure 20
6.3 Overzicht m.e.r./(O)WAB-procedure 23
6.4 De planning 24

Literatuur 25

Woordenlijst 25

1 Inleiding

Op de A1 Diemen - Muiderberg en de A6 Muiderberg - Almere Stad west staan in de ochtend in de richting Amsterdam vrijwel dagelijks files. In de avond staan tussen Diemen en Muiderberg vrijwel dagelijks files. Tussen Muiderberg en Almere Stad west treedt in de avondspits af en toe filevorming op. De groei van het verkeer op de A6 is erg groot in verband met uitbreiding van de woningbouw in Almere. Deze groei zal ertoe leiden dat ook in de avondspits steeds vaker congestie zal ontstaan op de A6.
Om de bereikbaarheidsproblemen op korte termijn aan te pakken, heeft het kabinet besloten dat de wegcapaciteit op deze wegvakken vergroot moet worden door middel van de aanleg van een "spitsstrook" (de vluchtstrook wordt in de spits een extra rijstrook) en het uitbreiden van de bestaande "wisselstrook" (een extra rijstrook waarvan de rijrichting afhangt van de drukte van het verkeer). De milieueffecten van de aanleg en het gebruik van de spitsstrook en de uitbreiding van de wisselstrook worden onderzocht in de milieueffectrapportage (m.e.r.), waarvan deze Startnotitie de eerste fase vormt.

1.1 Aanleiding voor de studie

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

De verkeersproblematiek op de A1 staat al langer op de agenda. In 1994 is in verband met onder meer de dagelijkse filevorming tussen de regio's Amsterdam, Almere en 't Gooi een trajectstudie gestart. In 1998 heeft het kabinet besloten dat het benodigde bedrag voor de verbreding van de A9, de A1 en de A6 niet beschikbaar is voor 2010. Vanwege de toenemende verkeersintensiteiten en als gevolg daarvan het optreden van files heeft het kabinet een bedrag gereserveerd voor het benutten van de corridor A9 - A1/A6. Het benuttingsalternatief lost de problemen van de dagelijkse filevorming voor een deel op. Een oplossing voor de lange termijn moet komen uit de tracéstudie Schiphol - Almere.

De wegvakken A1/A6 Muiderberg - Almere Stad west en A1 Diemen - Muiderberg zijn twee van de trajecten, waarvan in dit geval door de aanleg van een spitsstrook en het verdubbelen en verlengen van de wisselstrook, de capaciteit zal worden vergroot.

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

1.2 Procedure

Op grond van de Spoedwet wegverbreding, de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. kunnen de benuttingsmaatregelen pas worden uitgevoerd, als vooraf onderzoek en een zorgvuldige besluitvorming hebben plaatsgevonden, waarbij alle betrokken belangen zijn meegewogen. Gezien de verkeerskundige samenhang tussen beide projecten en het naadloos aansluiten van de wegvakken, wordt één MER opgesteld ter onderbouwing van één WAB. De procedure daarvoor wordt uitgelegd in hoofdstuk 6.

Met de trajectstudie Corridor regio's Amsterdam, Almere, 't Gooi (CRAAG) is ook voor de deelgebieden A1 Diemen - Muiderberg en A1/A6 Muiderberg - Almere Stad west Oostbaan een Milieueffectrapportage opgesteld. De afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 15 september 2004 het WAB Vught – Ekkersweijer vernietigd. Naar aanleiding van deze uitspraak is geconcludeerd dat een hernieuwde m.e.r.-procedure de beste waarborgen biedt voor een zorgvuldige besluitvorming over de projecten A1 Diemen – Muiderberg en A1/A6 Muiderberg – Almere Stad west Oostbaan. Deze Startnotitie vormt hiervan de eerste fase. Dit betekent dat een nieuw traject van inspraak en beroep wordt doorlopen. Ook degenen die in de eerdere procedure gereageerd hebben, zullen dus opnieuw hun visie kenbaar moeten maken.

1.3 Wat is een Startnotitie?

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

1.4 U kunt reageren

De Startnotitie ligt 4 weken ter inzage, van 19 april 2005 tot en met 15 mei 2005.
Gedurende deze periode kan iedereen schriftelijk reageren op de voorgenomen studie. Uw inspraakreactie zal worden meegenomen en kan leiden tot aanpassing van de inhoud van de voorgenomen MER-studie. Met uw reactie draagt u bij aan een zorgvuldige besluitvorming.

Als u wilt reageren, stuur uw reactie dan vóór 16 mei 2005 naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
A1 Diemen - Muiderberg en de A1/A6 Muiderberg - Almere Stad west Oostbaan
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

1.5 Leeswijzer

Een globale indruk

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

Meer achtergrond

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

Weten hoe de procedure in elkaar zit

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

Begrippenlijst

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

2 Probleem- en doelstelling

Het probleem op de A1 Diemen - Muiderberg en de A1/A6 Muiderberg - Almere Stad west is dat er tijdens de spitsperioden files ontstaan die de doorstroming van het verkeer verhinderen. Het doel van de spitsstrook en uitbreiding van de wisselstrook is om tijdens de ochtendspits richting Amsterdam en in de avondspits richting Amersfoort en Almere meer wegcapaciteit te creëren. Op de wegvakken van de A1 Diemen - Muiderberg en de A1/A6 Muiderberg - Almere Stad west stroomt het verkeer dan beter door.

2.1 Probleemstelling

De wegvakken A1 Diemen - Muiderberg en de A1/A6 Muiderberg - Almere Stad west staan in de File top 50 en zijn daarmee belangrijke knelpunten. Op die wegvakken treden vrijwel dagelijks files op: in de ochtend vooral ter hoogte van het knooppunt Muiderberg in de avondspits vooral in knooppunt Diemen en in mindere mate in knooppunt Muiderberg. Deze files ontstaan doordat de wegcapaciteit onvoldoende is om de hoeveelheid verkeer op te vangen. Het verkeer zal de komende jaren blijven groeien, waardoor de problemen zullen toenemen.

2.2 Doelstelling

Het hoofddoel van het project is de congestie op beide rijbanen van de A1 Diemen - Muiderberg en op het traject in de richting Almere op de A1/A6 tussen Muiderberg en Almere Stad west op korte termijn te verminderen. Om dit te bereiken is het voornemen om de huidige wisselstrook tussen de knooppunten Diemen en Muiderberg te verdubbelen en te verlengen. Op de A1/A6 zal de vluchtstrook gebruikt gaan worden als spitsstrook in de avondspits richting Almere.

2.3 Relaties met andere projecten en studies

Deze startnotitie voor het MER heeft betrekking op projectnummer 14 van bijlage A van de Spoedwet, A1 Diemen – Muiderberg (km 6,4 – km 17,8) en projectnummer 13 van bijlage A van de Spoedwet, A1/A6 Muiderberg – Almere Stad west Oostbaan (A1 km 12,0 – A6 km 48,0). Bij het bepalen van de milieueffecten wordt verondersteld dat de overige relevante projecten uit de Spoedwet zijn gerealiseerd. Dit zijn de Spoedwetprojecten A9 Holendrecht – Diemen (projectnummer 11), A1 't Gooi (projectnummer 12) en A1 Watergraafsmeer – Diemen (projectnummer 28). Deze projecten hebben tot doel de congestie tussen de regio's Amsterdam, Almere en 't Gooi te verminderen.
De verlengde wisselbaan overlapt met circa 1200 meter het project A1 Watergraafsmeer – Diemen. Het ontwerp van beide projecten wordt zodanig op elkaar afgestemd dat een optimaal ontwerp ontstaat. Het project A1 Watergraafsmeer - Diemen valt echter onder categorie B van de Spoedwet wegverbreding. De Wet geluidhinder is voor de categorie B projecten niet van toepassing. Voor de overlap tussen beide projecten wordt de Wet geluidhinder wel toegepast. Daarnaast is er een relatie met de tracéstudie Schiphol – Almere. In deze studie wordt onderzoek gedaan naar de bereikbaarheidsproblemen na realisatie van de Spoedwet projecten.

3 Alternatieven

Er zijn verschillende oplossingen denkbaar voor het fileprobleem op de A1 Diemen - Muiderberg en de A6 Muiderberg - Almere Stad west. Vele zijn te duur of lossen het probleem op korte termijn onvoldoende op. In de Spoedwet wegverbreding is gekozen voor het inrichten van de vluchtstrook als spitsstrook en het uitbreiden van de wisselstrook (voorgenomen activiteit) als maatregelen. Om de effecten van die oplossing te bepalen, worden ze afgezet tegen de situatie waarin niets gebeurt (Referentiesituatie). Daarnaast wordt het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (het MMA) beschreven.

3.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten

In een startnotitie voor een milieueffectrapportage worden de alternatieven beschreven, die worden onderzocht. In de Spoedwet wegverbreding zijn al concrete oplossingen benoemd voor het wegvak A1 Diemen - Muiderberg en de oostbaan van de A6 Muiderberg - Almere Stad west, namelijk een spits- en een wisselstrook. In het Besluit m.e.r. is aangegeven dat in een milieueffectrapportage in ieder geval de Referentiesituatie, de Voorkeursoplossing en een MMA onderzocht moeten worden.
Elke te bestuderen oplossing moet aan een aantal randvoorwaarden voldoen om voor studie in aanmerking te komen. In de Startnotitiefase worden ze globaal aangeduid; in een volgende fase van de procedure worden ze preciezer uitgewerkt.

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

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

3.2 Referentiesituatie

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

3.3 Voorgenomen activiteit: spitsstrook

In de Spoedwet wegverbreding is gekozen voor het in gebruik nemen van extra stroken tijdens de spitsuren. Bij een spitsstrook wordt de vluchtstrook in de spits gebruikt als rijstrook (zie als voorbeeld de figuren in de kaft). Er zal een spitsstrook worden aangelegd op de zuidbaan van de A1 tussen de aansluiting Muiderslot (km 12,8) en knooppunt Muiderberg overgaand in een spitsstrook op de oostbaan van A6 tussen knooppunt Muiderberg en de aansluiting Almere Stad west (km 48,0). Op de A1 zal de huidige wisselstrook (km 6,4 – km 17,8) verdubbeld en verlengd worden.
De bestaande wisselstrook wordt gewijzigd in een wisselbaan met twee stroken. Deze worden steeds in dezelfde richting gebruikt, 's ochtends in de richting Amsterdam en 's avonds in de richting Amersfoort. De verlenging bedraagt circa 2800 m en begint ten westen van knooppunt Diemen bij km 6,9. De verlenging is enkelstrooks. De wisselbaan krijgt aan de westzijde twee

in- en uitgangen, waarvan de eerste ten westen van knooppunt Diemen ligt en de tweede ter plaatse van het begin van de bestaande wisselstrook (km 9,7) ten oosten van de Muiderbrug (brug over het Amsterdam-Rijnkanaal).
Het belangrijkste kenmerk van dit alternatief is verbetering van de doorstroming van het verkeer zonder grootschalige ingrepen aan de bestaande weg. Bij de uitwerking zal ook aandacht worden geschonken aan belangrijke zaken op het gebied van veiligheid zoals de bereikbaarheid voor hulpdiensten.

3.4 Meest Milieuvriendelijke Alternatief

Het is een wettelijke verplichting om in een MER een zogenoemd Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) te presenteren. Het MMA is een realistisch alternatief dat de verkeersproblemen oplost of vermindert met de minste belasting voor de kwaliteit van de leefomgeving.
De Spoedwet wegverbreding benoemt al de concrete oplossing - de voorgenomen activiteit - voor dit wegaanpassingsproject. Daarom zal in dit geval het MMA worden ontwikkeld door de voorgenomen activiteit te optimaliseren voor natuur en/of leefmilieu.

4 Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen

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

4.1 Verkeer en vervoer

De Nota Mobiliteit is gepubliceerd, maar moet nog door het parlement behandeld worden. Naar verwachting zal deze in de loop van 2005 in werking treden. Net als bij haar voorganger (het Structuurschema Verkeer en Vervoer 2) wordt in deze nota het hoofdwegennet gezien als een samenhangend netwerk waarvoor het Rijk zorg heeft. Dit hoofdwegennet verbindt de mainports (haven Rotterdam, Schiphol) met de andere economische centra en met het buitenland. Het verbeteren van de doorstroming door een betere benutting van bestaande wegen, bijvoorbeeld met behulp van spitsstroken, past in deze filosofie.
De Nota Mobiliteit is vooral een nota van samenwerking. De regionale overheden krijgen meer verantwoordelijkheid en geld om een goed mobiliteitsbeleid te voeren. Regionale overheden zijn de aangewezen partijen om de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Het Rijk voert de regie, maar de uitwerking vindt grotendeels regionaal en gebiedsgericht plaats.

Beschrijving van de A1/A6

De A1 verbindt Amsterdam met de grote steden Amersfoort, Apeldoorn en Deventer. De A1 vervolgt haar weg naar de regio Twente en vervolgens naar Duitsland. De A6 verzorgt de verbinding vanaf Amsterdam naar de steden Almere en Lelystad om verder te gaan naar de Noord-Oostpolder en het Noorden van het land. Voor deze studie is het weggedeelte op de A1 tussen Diemen en Muiderberg relevant. Op de A6 wordt gekeken naar de oostbaan van het gedeelte tussen knooppunt Muiderberg en Almere Stad west.

Verkeerskundige analyse

In de periode 1998 – 2003 is het verkeer op de A1 en A6 met circa 17% gegroeid. In tabel 1 is het gemiddeld aantal motorvoertuigen voor een werkdag per etmaal in 1998 en 2003 op de A1 tussen Diemen en Muiden en op de A6 ter hoogte van de Hollandse Brug af te lezen. De I/C-verhouding was in 1998 onvoldoende. Het verkeer is in de tussentijd gegroeid, maar in de spits is de intensiteit gelijk gebleven. In 1998 zat de weg vol en in 2003 is de weg nog steeds vol, waarbij de spitsperiode breder is geworden. Het verkeer stond bij een file in de avondspits bijvoorbeeld gedurende 2 uur stil. In 2003 begon de spits eerder en liep hij langer door, het verkeer stond toen gedurende 3 uur in de file.

I/C verhouding

De kwaliteit van de doorstroming van het verkeer wordt beschreven met een verkeerskundige maat. Het gaat hierbij om de verhouding tussen de hoeveelheid verkeer die van de weg gebruik maakt (intensiteit) en de hoeveelheid verkeer die de weg kan verwerken (capaciteit). Dit wordt intensiteit – capaciteitverhouding genoemd, afgekort tot I/C –verhouding. Bij

een I/C –verhouding van 0,7 of kleiner is er sprake van een goede verkeersafwikkeling, dat wil zeggen er treedt geen filevorming op. Tussen de 0,7 en de 0,85 is de verkeersafwikkeling matig en is er kans op files. Bij een I/C –verhouding tussen de 0,85 en 1,0 is er sprake van een slechte verkeersafwikkeling en treden er files op. Bij de I/C –verhouding boven de 1,0 is er sprake van een overbelaste verkeersafwikkeling en staat het verkeer vast.

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

Wegvak	Intensiteit 1998	Intensiteit 2003	Groei intensiteit	I/C 1998	I/C 2003
A1 Diemen – Muiden	158.500	185.700	17%	0,93	0,93
A6 Hollandse Brug	85.200	99.900	17%	0,85	0,84

Onderliggend wegennet

Het onderliggend wegennet met een meer dan plaatselijk belang op het traject A1 Diemen – Muiderberg bestaat uit de N 236 provinciale weg van Amsterdam, via Weesp naar Hilversum. Deze route ligt parallel aan de A1. Met het vergroten van de capaciteit op de trajecten A1 Diemen – Muiderberg en A1/A6 Muiderberg – Almere Stad west zal het sluipverkeer aanzienlijk verminderen. De verkeersafwikkeling zal op het hoofd en onderliggend wegennet verbeteren.

Verkeersveiligheid

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

4.2 Ruimtelijke Ordening

De Nota Ruimte vormt het rijksbeleidskader voor ruimtelijke ordening. In de Nota Ruimte (kabinetsstandpunt april 2004) richt het Rijk zich onder andere op versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland. Randvoorwaarde hierbij is een goed functionerende verkeers- en vervoerinfrastructuur met een betrouwbare bereikbaarheid.
In de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit geeft het Rijk duidelijk aan prioriteit te geven aan het inhalen van onderhoudsachterstanden en het verbeteren van de bereikbaarheid op de hoofdverbindingsassen voor de weg, het water en het spoor. Deze assen, en met name de 'triple A-verbindingen' (A2, A4, A12) worden in samenhang bezien en krijgen prioriteit, ook in geval van een enigszins gunstiger verhouding van kosten en baten bij knelpunten op andere verbindingen. De prioriteit ligt hier omdat deze assen de stedelijke netwerken en de economisch belangrijke gebieden met elkaar verbinden (de Randstad met de mainports Schiphol en Rotterdam, de brainport Eindhoven/Zuidoost Brabant en de greenports). Langs de A2 liggen landelijk gezien de hoogste dichtheden van stuwende werkgelegenheid, onder andere van internationale zakelijke dienstverlening (Noordvleugel) en hoogwaardig industrie (Brabant-Limburg).

De A1 Diemen – Muiderberg steekt het Amsterdam Rijnkanaal over om via het landelijk gebied van de Bloemendalerpolder bij Muiden de Vecht over te steken. In de Bloemendalerpolder bij Weesp is woningbouw gepland. Vervolgens komt de weg via het landelijk gebied van Muiden ter hoogte van het Naardermeer aan bij het knooppunt Muiderberg.

De A6 Muiderberg – Almere Stad west steekt via het oude land de Hollandse brug over en loopt langs het Almeerder Strand, het Kromslootpark, het Begin Bos en het te ontwikkelen stadsdeel Almere-Poort naar de aansluiting Almere Stad west.

4.3 Milieu

Woon- en leefomgeving

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

Wetgeving en beleid

Het milieubeleid dat van belang is voor verkeer en vervoer is vastgelegd in de *Nationaal Milieubeleidsplannen 3 en 4 (NMP3 en 4). Het NMP4 richt zich op* de lange termijn (2030), in het NMP3 is het milieubeleid tot 2003 vastgelegd met een doorkijk naar 2010. Het NMP3 blijft onverkort van kracht, tenzij anders vermeld in het NMP4. Het reduceren van geluidhinder, het handhaven en bevorderen van de externe veiligheid en het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen zijn belangrijke doelstellingen. De Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit zijn verwerkt in het Besluit luchtkwaliteit dat op 19 juli 2001 in werking is getreden.
De Wet geluidhinder is voor de projecten, opgenomen in bijlage A van de Spoedwet wegverbreding, onverkort van kracht. Voor het externe veiligheidsbeleid geeft het NMP4 aan dat voor het transport van gevaarlijke stoffen de doelstellingen uit de Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen overgenomen worden. Dit beleid is in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen verder uitgewerkt en verduidelijkt.
Regionaal beleid op het gebied van woon- en leefmilieu is uitgewerkt in de provinciale milieubeleidsplannen.

Geluid

Het studiegebied loopt door een gebied met een overwegend landelijk karakter met verspreid liggende lintbebouwing. De in het gebied gelegen woonkernen van Muiden en Muiderberg worden op korte afstand gepasseerd door de Rijksweg A1 (Muiden) en de Rijksweg A6 (Muiderberg). Bij Muiden zijn in het verleden schermen geplaatst. In het hele gebied is sprake van een nog niet afgehandelde saneringssituatie, dit betreft woningen die in 1986 een geluidbelasting ondervonden van meer dan 55 d(B)A die nog niet formeel zijn gesaneerd. Bij een groei van het verkeer zonder wegaanpassing zal de geluidhinder toenemen in vergelijking met de huidige situatie.

Lucht

Alle infrastructuurprojecten, dus ook de spoedwetprojecten, worden getoetst aan de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit. Dit besluit is gebaseerd op een Europese Richtlijn en bevat onder andere grenswaarden voor PM_{10} (fijn stof; ingaand per 2005) en voor NO_2 (ingaand per 2010). Er zijn geen gemeentelijke luchtkwaliteitplannen voor het plangebied beschikbaar.

Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op het gevaar voor personen in de omgeving van de weg door calamiteiten van transporten van gevaarlijke stoffen. Dit wordt uitgedrukt in een tweetal begrippen, plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). Volgens de risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen (2003, Aviv) worden de norm van het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde van het groepsrisico niet overschreden. De gegevens uit de atlas zijn gebaseerd op tellingen die in 2001 zijn uitgevoerd.

Recreatie

Het meest noordelijke deel van het Vechtplassengebied, de Vecht en de IJmeerkust ter hoogte van Muiden, Muiderberg en het Almeerder strand is een belangrijk gebied voor openluchtrecreatie (wandelen, fietsen, varen).

Natuurlijke omgeving

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

Wetgeving en beleid

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

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

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

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

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

Landschap

Het landschap in het studiegebied wordt grotendeels bepaald door de opeenvolging van een aantal lijnelementen afgewisseld met grote open groene ruimten met enkele natuurlijke elementen. Van west naar oost doorsnijdt de A1 het Amsterdam-Rijnkanaal, raakt aan de open Bloemendalerpolder (toekomstig woongebied), visueel begrensd door de spoordijk van het spoor Amsterdam-Hilversum, met aan de noordzijde direct de IJmeerkust met een 'ongerepte' uitstraling, verderop de Vecht met woonboten en de bebouwing van Muiden, om ten oosten van Muiden een open veenweidepolder te kruisen met in de zichtbare nabijheid het Naardermeer. Vanaf het knooppunt Muiderberg richting Flevoland zijn achtereenvolgens te herkennen de kern Muiderberg met het

Naarderbos, de kruising, hoog over, met het Gooimeer, en uiteindelijk het grootschalige karakter van zuidelijk Flevoland, waarbij men direct in de invloedsfeer van Almere geraakt, met rechts het uitgestrekte Kromslootpark en de reeds zichtbare stadsrand van Almere in de nabijheid.
Het landschap langs de A1 en de A6 zal, door bebouwing in de Bloemendalerpolder en in Almere-Poort, in de toekomst van karakter veranderen.

Natuur

Delen van het studiegebied vallen onder de EHS. De Kustzone bij Muiden en het Naardermeer zijn Habitatrichtlijngebieden, het IJmeer en het Naardermeer zijn Vogelrichtlijngebieden. In het studiegebied ligt ook de zogeheten Robuuste Verbinding De Natte As, waartoe in de periode tot aan 2018 een grootschalige maatregel wordt getroffen, teneinde het Vechtplassengebied ecologisch te verbinden met het IJmeer.

Bodem en Water

Langs het onderhavige tracé van de A1 liggen twee brandstofverkooppunten. De verontreiniging die hier als gevolg van de exploitatie is ontstaan, is in het kader van het werkprogramma tankstations gesaneerd. Beide verkooppunten zijn in exploitatie. Langs de A1 (noordzijde) bevindt zich onder het viaduct van de A6 een vermoedelijk geval van ernstige bodemverontreiniging. Het betreft een voormalig brandstofverkooppunt dat bij aanleg van de A6 in westelijke richting is verplaatst. Ook aan de zuidzijde van de A1 bij Muiden (nabij km 11,6) bevindt zich een terrein van een voormalig brandstofverkooppunt.

Langs het beschouwde tracé van de A1 en de A6 komen geen bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden voor.

5 Te onderzoeken effecten

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

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

5.1 Hoe de milieueffecten worden bepaald

Gebiedsafbakening

De milieueffecten van ingrepen op de A1 en de A6 verschillen in hun reikwijdte. Sommige effecten zijn meer lokaal, en doen zich alleen voor binnen de directe omgeving aan weerszijden van de weg. Een voorbeeld hiervan is de lokale luchtkwaliteit. Andere effecten kunnen merkbaar zijn in de hele regio. Het verschil in reikwijdte van de effecten betekent, dat voor dit project niet één centrale afbakening van het gebied wordt gekozen. In plaats daarvan wordt voor elk aspect apart bekeken, in welk gebied de effecten van ingrepen op de A1 en de A6 merkbaar zijn.

Tijdshorizon

De milieueffectrapportage richt zich bij het bepalen van de effecten op het geldende zichtjaar 2010. Dit is ongeveer 2 jaar na realisatie van de projecten. Daar waar dit wettelijk is vereist worden effecten bekeken voor andere jaren.

Werkwijze

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

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

In de studie wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande gegevens, modellen en studies die reeds zijn uitgevoerd.

5.2 Verkeer en vervoer

Bereikbaarheid

De Minister heeft in zijn brief aan Tweede Kamer d.d. 17 december 2002 laten weten dat de inschatting van de verkeerskundige effecten plaats zal vinden door het bepalen van de voertuigverliesuren. De voertuigverliesuren vormen

een indicatie voor de kwaliteit van de doorstroming. Ook zal de "I/C-verhouding" bij de effectbepaling worden gehanteerd.

Verkeersveiligheid

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

5.3 Ruimtelijke Ordening

Wonen en werken

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

Ruimtebeslag

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

5.4 Milieu

Woon- en leefomgeving

Geluid

Het project Diemen- Muiderberg-Almere is een zogenaamd A-project uit de Spoedwet wegverbreding.
Ten behoeve van het MER wordt het akoestisch ruimtebeslag (geluidcontouren) en het aantal geluidgevoelige objecten c.q. geluidbelaste woningen per geluidklasse, van 50 tot > 70 dB(A) bepaald. Dit gebeurt in stappen van 5 dB(A) voor ieder beschreven alternatief. Daarnaast wordt indicatief bepaald welke geluidsmaatregelen getroffen kunnen worden bij uitvoering van het project. Voor dit onderzoek zal worden onderzocht wat de vóór de wijziging heersende geluidbelasting in het jaar 2007 is en wordt de geluidbelasting in de toekomstige situatie in het jaar 2020 onderzocht.Ten behoeve van het indicatief bepalen van de geluidmaatregelen wordt ook de geluidbelasting bepaald die in 1986 werd ondervonden.

Ten behoeve van het Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit (OWAB) zal een meer gedetailleerd akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn en welke maatregelen genomen dienen te worden. Dit onderzoek wordt uitgevoerd zoals voorgeschreven in de Wet geluidhinder.

Lucht

Het effect van de verschillende alternatieven op de lokale luchtkwaliteit wordt bepaald aan de hand van te berekenen concentraties van de maatgevende stoffen NO_2 en fijn stof. De concentraties worden getoetst aan de normen van het Besluit luchtkwaliteit. Bij overschrijding van een grenswaarde wordt de

omvang hiervan berekend. Tevens wordt gekeken naar de overige stoffen die van belang zijn voor de luchtkwaliteit rond de weg. Bij het bepalen en toetsen van de effecten zullen de meest recente inzichten in wet- en regelgeving worden meegenomen.

Externe veiligheid

De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A1 en de A6, worden bepaald voor de huidige situatie en de situatie in 2010. Hierbij wordt het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) in beeld gebracht. Voor het PR geldt een grenswaarde, voor het GR een oriënterende waarde waaraan moet worden getoetst. Omdat in de huidige situatie ruim wordt voldaan aan de normstelling zal volstaan worden met een globaal kwalitatief onderzoek.

Recreatie

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

Natuurlijke omgeving

Landschap

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

Een eventuele toepassing van geluidwerende voorzieningen vraagt om een adequate inpassing. Wanneer uit het akoestisch onderzoek blijkt dat geluidsschermen nodig zijn, zal ten behoeve van het MER een Visie op de landschappelijke inpassing worden opgesteld. In deze visie wordt aandacht gegeven aan een visueel ruimtelijke analyse van het wegbeeld en landschapsbeeld met daarin de geluidwerende voorzieningen. In de inpassingsvisie zal ook bijzondere aandacht uitgaan naar het uitgangspunt dat de schermen geen aanleiding mogen geven tot een toename van het aantal vogelslachtoffers in de omgeving van de Rijksweg.

Natuur

De effectbepaling in het kader van de m.e.r. richt zich op vernietiging en versnippering van habitat en op verstoring van soorten en verdroging van groeiplaatsen c.q. habitat. Delen van het studiegebied maken deel uit van de EHS en/of Vogel-of habitatrichtlijn en vallen daarmee onder het compensatiebeginsel. Er zal aandacht worden besteed aan de geluidsverstoring op weide- en watervogels. Niet-mitigeerbare negatieve effecten dienen gecompenseerd te worden. In het MER wordt specifiek aandacht gegeven aan de mogelijke effecten op soorten en de te nemen mitigerende en eventueel compenserende maatregelen.

Bodem en water

Bij infrastructurele werken wordt een Watertoets uitgevoerd waarbij de waterbeheerders om advies gevraagd wordt met betrekking tot de waterkwantiteit en waterkwaliteit van het gebied. De Watertoets komt voort uit afspraken die gemaakt zijn in het kader van de startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw, en zal worden verankerd in de Planologische

Kernbeslissing van de 5e Nota Ruimtelijke Ordening. De Watertoets gaat uit van bestaande wet- en regelgeving.

Wanneer de totale hoeveelheid verhard oppervlak groter wordt, neemt de infiltratiecapaciteit af. De wegbeheerder is verplicht er voor te zorgen dat de waterbergingscapaciteit voldoende blijft. De waterbeheerder berekent welk percentage van de uitbreiding van het verharde oppervlak gecompenseerd moet worden door verruiming van het oppervlaktewater. In het plangebied van dit project ligt het waterbeheer bij het waterschap Dienst Waterbeheer en Riolering voor het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (DWR-AGV). Dit Waterschap hanteert in principe een compensatiepercentage van 11% voor de toename van het verharde oppervlak. Eventuele maatregelen (zoals bijvoorbeeld bredere bermsloten) worden op basis van deze compensatie eis in het ontwerpproces meegenomen.

De kwaliteit van het afstromend wegwater (run-off) wordt in het MER niet onderzocht omdat het studiegebied niet in een grondwaterbeschermingsgebied ligt en omdat de effecten van een benuttingsmaatregelen op de kwaliteit van het afstromend wegwater naar verwachting verwaarloosbaar zijn. Wel zal nagegaan worden of er nog puntlozingen in het gebied aanwezig zijn die aangepast dienen te worden in samenloop met dit plan en in relatie tot beleid en regelgeving van het waterkwaliteitsbeheer.

5.5 Kosten

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

5.6 Overzichtstabel te onderzoeken aspecten

Aspect	Wijze van beoordeling	Methode van onderzoek	Toetsingscriteria
Bereikbaarheid	• voertuigverliesuren • capaciteit	kwantitatief kwantitatief	• voertuigverliesuren • I/C-verhouding
Verkeersveiligheid	• aantal doden en gewonden	kwalitatief	• verhouding voertuigkm op autosnelweg/onderliggend wegennet • Hoeveelheid files Maximumsnelheid in verhouding tot inrichting van de weg.
Geluid	• gevelbelasting per woning in 1986, 2006 en 2017 • oppervlak aangetast stiltegebied • oppervlak aangetast recreatiegebied • oppervlak weidevogelgebied • aantallen geluidgevoelige objecten en geluidbelaste woningen per contour	modelstudie modelstudie modelstudie modelstudie	• grenswaarden (Wet Geluidhinder en eventuele Besluiten) • hectare > 40 dB(A) • hectare > 50 dB(A) • hectare > 47 dB(A) • aantallen objecten en woningen per geluidbelastingsklasse
Lucht	• NO_2 • fijn stof • overige stoffen	kwantitatief kwalitatief	• jaargemiddelde concentraties > 40 µg/m3 NO2. • uurgemiddelde concentraties > 200 µg/m3 NO2[1]. • jaargemiddelde concentraties > 40 µg/m3 fijn stof • 24-uur gemiddelde concentraties > 50 µg/m3 fijn stof[2]
Externe veiligheid	• plaatsgebondenrisico (PR) • groepsrisico (GR)	kwalitatief kwalitatief	• woningen en kwetsbare objecten binnen de contour 10^{-6} per jaar. • 10^{-4}/jaar voor 10 slachtoffers, • 10^{-6}/jaar voor 100 slachtoffers etc.
Landschap	• visueel ruimtelijke aspecten • landschappelijke inpassing	kwalitatief kwalitatief	• mate van hinder geluidschermen • opstellen visie op de landschappelijke inpassing
Natuur	• vernietiging • verstoring • versnippering • compensatie (is een maatregel)	kwalitatief/ kwantitatief kwantitatief kwantitatief kwantitatief	• soorten/oppervlak vernietigd gebied • oppervlak/verstoorde broedparen vogels • aantal verstoorde relaties hectares / euro's
Bodem en water	• effecten op waterhuishouding	watertoets	• toename verhard oppervlak / advies waterbeheerder

*1 Jaargemiddelde concentratie.

*2 24-uur gemiddelde concentratie die max. 35 maal per jaar overschreden mag worden.

6 Procedure en planning

De procedure op basis van de Spoedwet wegverbreding bestaat uit een aantal stappen. De publicatie van deze Startnotie is de eerste stap. De Startnotitie geeft aan welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat wil onderzoeken in de benuttingsstudie naar de A1 Diemen – Muiderberg en A1/A6 Muiderberg – Almere Stad west Oostbaan. Tot 16 mei 2005 kunt u schriftelijk op dit voorstel reageren.

6.1 De Spoedwet wegverbreding en afstemming met andere regelingen

Deze Startnotitie markeert het begin van een besluitvormingsprocedure waarvoor de regels zijn vastgelegd in de Spoedwet wegverbreding. De procedure heeft als doel te bevorderen dat de besluitvorming snel, maar ook zorgvuldig verloopt. Inspraak op de Startnotitie is mogelijk voor burgers en belangengroeperingen, alsmede overleg met betrokken overheidsinstanties. Verder bepaalt de Spoedwet wegverbreding de gevolgen van het WAB; dat wil zeggen wat wel en niet in het besluit wordt geregeld, de procedure voor de uitvoeringsbesluiten enz. In de bijlagen bij de Spoedwet wegverbreding waarin alle projecten benoemd zijn wordt onderscheid gemaakt tussen maatregelen op de wegvakken A1 Diemen – Muiderberg en A1/A6 Muiderberg – Almere Stad west Oostbaan. De projecten sluiten naadloos op elkaar aan en vormen verkeerskundig één geheel. Voor deze projecten wordt daarom één MER en één WAB voorbereid.

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

6.2 Stappen in de procedure

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

Stap 1: Startnotitie

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

Stap 2: Inspraak, advies, richtlijnen voor het MER

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

De inspraakreacties worden gebundeld en ter inzage gelegd. De reacties worden voorts overhandigd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. Deze commissie van onafhankelijke milieudeskundigen brengt aan het bevoegd gezag een advies uit over de 'richtlijnen voor de inhoud van het MER. Het bevoegd gezag stelt, mede op basis van de inspraakreacties en het advies van de commissie, vervolgens de richtlijnen vast. Daarna kan het opstellen van het MER van start gaan.

Stap 3: Opstellen MER

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

Stap 4: Inspraak, advies en toetsing

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

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

Stap 5: Besluitvorming (WAB)

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

Stap 6: besluiten ter uitvoering van het WAB

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

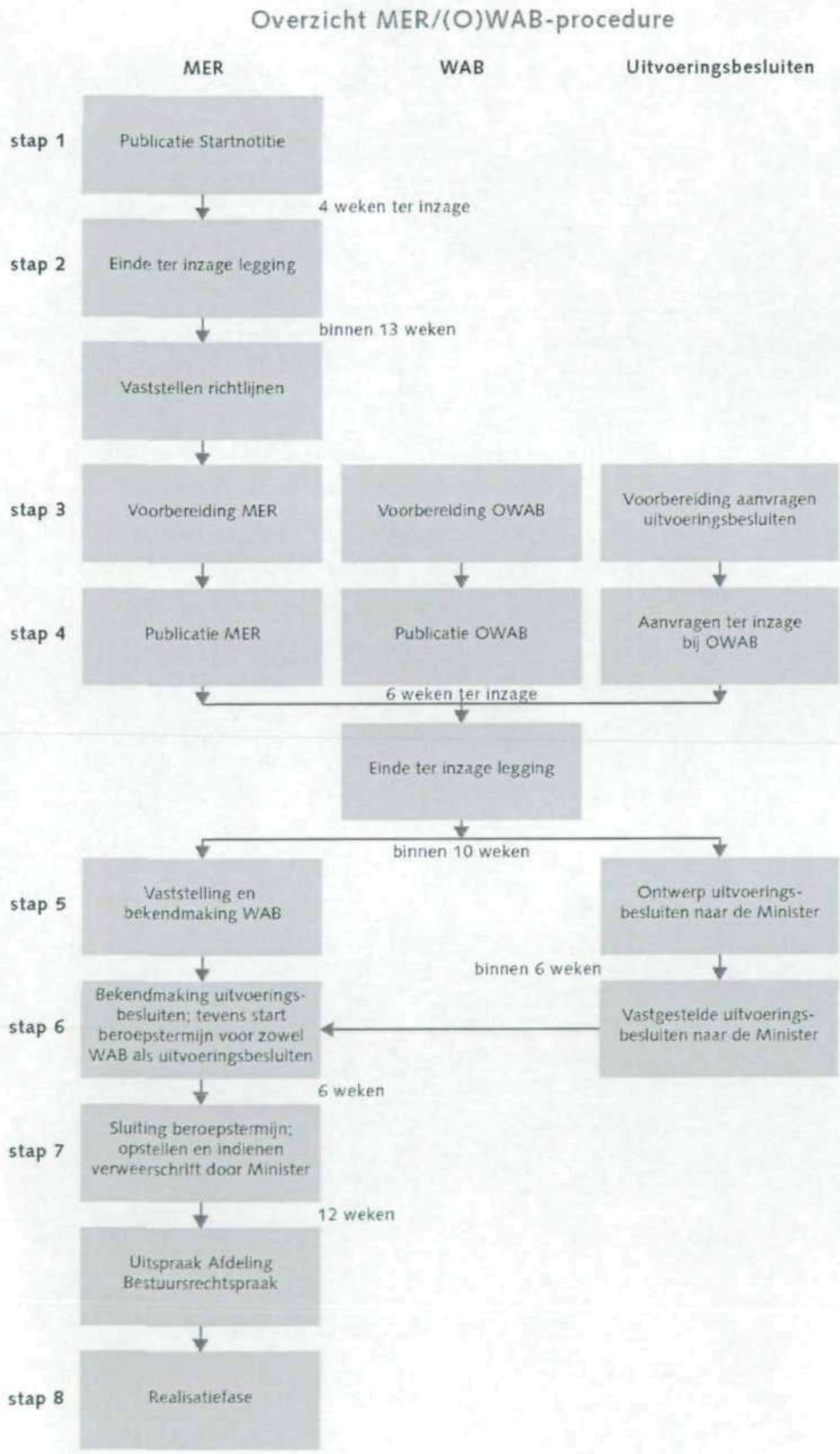
Stap 7: Beroep

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

Stap 8: Realisatie en evaluatie

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

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



6.4 De planning

In onderstaand schema wordt de planning weergegeven.
BG = bevoegd gezag, in dit geval de Minister van Verkeer en Waterstaat
IN = initiatiefnemer, in dit geval Rijkswaterstaat Noord-Holland,
Commissie m.e.r. = Commissie voor de milieueffectrapportage
MER = milieueffectrapport

Fase	Activiteiten	Planning
Fase 1 **Startnotitie**	BG maakt de Startnotitie openbaar	April 2005
	INSPRAAK over de te onderzoeken effecten	Mei2005
	Commissie m.e.r. adviseert BG over richtlijnen voor MER	Mei 2005
	BG stelt richtlijnen voor inhoud MER vast	Juni 2005
Fase 2 **MER en OWAB**	IN stelt MER op	2005
	BG stelt het OWAB en het MER vast en legt het ter inzage	2005
	INSPRAAK EN HOORZITTING over de inhoud van het MER en over de keuze en invulling van het ontwerp WAB Commissie m.e.r. adviseert BG over kwaliteit van MER	2005
	Besturen adviseren over MER	
Fase 3 **Wegaan-Passings-besluit**	BG stelt het WAB vast	2006
	BEROEPSPROCEDURE	
	Afronding eventuele Beroepsprocedure	2006
Fase 4 **Uitvoering en evaluatie**	Project wordt uitgevoerd	2007
	Milieugevolgen worden geëvalueerd	

Literatuur

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

Woordenlijst

Akoestisch ruimtebeslag	Het oppervlak dat belast wordt met een bepaald geluidniveau
Alternatief	Een samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke oplossing vormt
Architectuurnota	Nota Architectuurbeleid 2001-2004 (rijksnota)
Bereikbaarheid	Aanduiding voor de manier waarop en de tijd waarin een locatie te bereiken is
Bevoegd gezag	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor het milieueffectrapport wordt opgesteld. In dit geval de Minister van Verkeer en Waterstaat
Capaciteit van een weg	Het maximale aantal motorvoertuigen dat per tijdseenheid een punt van een weg kan passeren, waarbij sprake is van een veilige verkeersafwikkeling
Commissie m.e.r./Cie –m.e.r.	Een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen. Zij adviseert het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieueffectrapport en over de kwaliteit en volledigheid in het rapport
Compenserende maatregel	Maatregel die de nadelige invloed van een ingreep / activiteit compenseert door elders een positief effect te genereren
dB(A)	Maat voor het geluidniveau waarbij een (frequentieafhankelijke) correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor
DZOAB	Dubbellaags zeer open asfaltbeton
EHS	Ecologische Hoofd Structuur; samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingszones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de rijksoverheid
Externe veiligheid	Het risico dat mensen op en rond de weg lopen voor de kans op een ongeval door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg
Infrastructuur	Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, leidingen enzovoorts waarlangs iets of iemand wordt verplaatst
Inspraakpunt	Overheidsinstelling waar inspraakreacties worden verzameld
m.e.r.-procedure milieueffectrapportage	Procedure van milieueffectrapportage; bestaat uit het maken van het milieueffectrapport, beoordelen en gebruiken van het milieueffectrapport in de besluitvorming
Meest Milieuvriendelijk Alternatief; MMA	Alternatief opgesteld met het doel zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, dan wel zo veel mogelijk verbetering te realiseren
MER; Milieueffectrapport	Milieueffectrapport; rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van mogelijke alternatieven zijn geïnventariseerd
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
Mitigerende maatregel	Maatregel die de nadelige gevolgen voor het milieu voorkomt of beperkt
Mobiliteit	Het verplaatsingspatroon van mensen en goederen

NBL21	Natuur, Bos en Landschap 21e eeuw (rijksnota)
NO2	Stikstofoxiden, veroorzaker van onder meer verzuring
Onderliggend wegennet	Alle niet rijkswegen
Ontsnippering	Het tegengaan van versnippering
OWAB	Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit
PEHS	Provinciale Ecologische Hoofdstructuur
PM_{10}	Fijn stof; zwevende deeltjes waarvan de diameter kleiner is dan 10 micrometer
Referentiesituatie	De situatie voor een toekomstig jaar als er, naast het voorgenomen beleid, geen probleemoplossende activiteiten worden uitgevoerd
Richtlijnen	Voor het project geldende, inhoudelijke eisen waaraan de trajectnota/MER moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu)effecten; ze worden opgesteld door het bevoegd gezag
Rijbaan	Aaneengesloten deel van de verkeersbaan dat bestemd is voor rijdend verkeer en begrensd wordt door een kantstreep of een overgang van verharding naar onverhard
Rijstrook	Begrensd gedeelte van de rijbaan dat voldoende breed is voor een rij van het voor dat gedeelte bestemde verkeer
Risicocijfer	Het aantal slachtoffers per miljoen voertuigkilometers (verkeersprestatie: weglengte x intensiteit). Het risicocijfer wordt per 3 jaar berekend
Run-off	Afstroming van neerslag over het wegoppervlak, waarbij ook eventuele verontreinigingen worden meegevoerd
SGR	Structuurschema Groene Ruimte (rijksnota)
Startnotitie	Een notitie als deze waarin het wat, hoe, waarom en waar van de plannen is beschreven; vormt de formele start van de m.e.r.-procedure
Streekplan	Een door de provincie opgesteld plan voor een deel van de provincie waarin de ruimtelijk ordening is vastgelegd
Tracé	Verloop van de weg, spoorweg of waterweg in het terrein
Versnippering	Milieuthema gericht op de effecten van doorsnijdingen van de (natuurlijke) ruimte
Verstoring	Milieuthema gericht op de effecten van verstoring van ecosystemen en woon- en leefmilieu als gevolg van de emissie van geluid, licht en trillingen
WAB	Wegaanpassingsbesluit
Wegvak	Een deel van een weg tussen een oprit en een afrit
ZOAB	Zeer open asfaltbeton

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

DE PUNTJES OP DE i

Niet alleen het resultaat, maar ook de weg ernaar toe

Voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat is een goede besluitvorming over rijksinfrastructurele projecten essentieel. Goede besluitvorming vereist een zorgvuldige voorbereiding. Inspraak is een belangrijk onderdeel van deze voorbereiding. Daarom heeft het ministerie het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat ingesteld. Het Inspraakpunt zorgt voor een zorgvuldige uitvoering van wettelijk geregelde inspraakprocedures, zodanig dat de belangen van insprekers een volwaardige plaats krijgen in de besluitvorming. Daarnaast richt het Inspraakpunt zich op de continue verbetering van de kwaliteit en effectiviteit van inspraak.

Inspraak wettelijk geregeld

Aan de besluitvorming over infrastructurele voorzieningen gaat inspraak vooraf. De spelregels over de besluitvorming en de inspraak zijn vastgelegd in verschillende wetten, zoals de Tracéwet, de Wet op de ruimtelijke ordening, de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht. Deze wetten beschrijven onder meer de wijze waarop het ministerie van Verkeer en Waterstaat mogelijkheden biedt tot inspraak van burgers, bedrijven, overheden en/of maatschappelijke organisaties.

Het Inspraakpunt is aanspreekpunt

Heeft u te maken met de plannen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat? Wilt u gebruik maken van de mogelijkheid om op deze plannen in te spreken en wilt u weten hoe u dat kunt doen? Het Inspraakpunt maakt u wegwijs in de wirwar van regels en procedures.

Het Inspraakpunt
- vertelt u wanneer, hoe en waarover u kunt inspreken
- laat weten waar en bij wie u informatie over de plannen kunt krijgen
- draagt zorg voor een zorgvuldige registratie van uw inspraakreactie
- legt uw inspraakreactie voor aan ambtelijk betrokkenen en ziet toe op een zorgvuldige behandeling
- stelt rapporten op over de ontvangen inspraakreacties
- legt alle inspraakreacties voor iedereen ter inzage
- informeert u over de resultaten van de inspraak en de verdere besluitvormingsprocedure
- geeft brochures uit die als leidraad kunnen dienen als u wilt inspreken
- onderzoekt hoe inspraakprocessen verder kunnen worden verbeterd en adviseert de minister daarover

Het Inspraakpunt is niet inhoudelijk betrokken bij de projecten, de aangeboden informatie is objectief en bij de door het Inspraakpunt georganiseerde hoorzittingen is de voorzitter onafhankelijk. Het Inspraakpunt wil waarborgen dat inspraakreacties op een zorgvuldige manier in de besluitvorming worden meegewogen en worden beantwoord en dat insprekers over de uitkomsten hiervan worden geïnformeerd.

Het Inspraakpunt in het kort

Het Inspraakpunt bundelt kennis en expertise

Het Inspraakpunt heeft veel kennis en expertise in huis over alle aspecten van inspraak. Het bundelt en benut zowel leerervaringen van eerdere inspraakprocedures, als kennis uit onderzoeken.

Het Inspraakpunt ondersteunt en adviseert

Het Inspraakpunt coördineert de uitvoering van inspraakprocedures. Op basis van kennis en ervaring worden concrete adviezen gegeven over de meest gepaste inrichting van de inspraakprocedure. Vervolgens zorgt het Inspraakpunt onder andere voor de bekendmaking van plannen, de organisatie van hoorzittingen, de analyse van inspraakreacties en de contacten met insprekers.

Het Inspraakpunt publiceert

Het Inspraakpunt verzorgt publicaties over de toepassing van wet- en regelgeving op het gebied van inspraak en informeert intern en extern betrokkenen over alle aspecten van inspraakprocedures door middel van brochures.

Het Inspraakpunt onderzoekt

Het Inspraakpunt meet regelmatig de waardering van insprekers over inspraakprocedures aan de hand van concrete projecten. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt duidelijk hoe de insprekers de inspanningen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat op het gebied van inspraak waarderen en welke verbeteringen nodig zijn. Daarnaast besteedt het Inspraakpunt onderzoeken uit aan universiteiten om bijvoorbeeld de effectiviteit van inspraak in het besluitvormingsproces te onderzoeken.

Nadere Informatie

Voor meer informatie over inspraak en
het Inspraakpunt kunt u contact opnemen met:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Jan van Nassaustraat 125
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
Telefoon: 070 351 9600
Telefax: 070 351 9601
e-mail:
inspraakpunt@inspraakvenw.nl
internet:
www.inspraakvenw.nl

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

DE PUNTJES OP DE i

Niet alleen het resultaat, maar ook de weg ernaar toe

Voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat is een goede besluitvorming over rijksinfrastructurele projecten essentieel. Goede besluitvorming vereist een zorgvuldige voorbereiding. Inspraak is een belangrijk onderdeel van deze voorbereiding. Daarom heeft het ministerie het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat ingesteld. Het Inspraakpunt zorgt voor een zorgvuldige uitvoering van wettelijk geregelde inspraakprocedures, zodanig dat de belangen van insprekers een volwaardige plaats krijgen in de besluitvorming. Daarnaast richt het Inspraakpunt zich op de continue verbetering van de kwaliteit en effectiviteit van inspraak.

Inspraak wettelijk geregeld

Aan de besluitvorming over infrastructurele voorzieningen gaat inspraak vooraf. De spelregels over de besluitvorming en de inspraak zijn vastgelegd in verschillende wetten, zoals de Tracéwet, de Wet op de ruimtelijke ordening, de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht. Deze wetten beschrijven onder meer de wijze waarop het ministerie van Verkeer en Waterstaat mogelijkheden biedt tot inspraak van burgers, bedrijven, overheden en/of maatschappelijke organisaties.

Het Inspraakpunt is aanspreekpunt

Heeft u te maken met de plannen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat? Wilt u gebruik maken van de mogelijkheid om op deze plannen in te spreken en wilt u weten hoe u dat kunt doen? Het Inspraakpunt maakt u wegwijs in de wirwar van regels en procedures.

Het Inspraakpunt
- vertelt u wanneer, hoe en waarover u kunt inspreken
- laat weten waar en bij wie u informatie over de plannen kunt krijgen
- draagt zorg voor een zorgvuldige registratie van uw inspraakreactie
- legt uw inspraakreactie voor aan ambtelijk betrokkenen en ziet toe op een zorgvuldige behandeling
- stelt rapporten op over de ontvangen inspraakreacties
- legt alle inspraakreacties voor iedereen ter inzage
- informeert u over de resultaten van de inspraak en de verdere besluitvormingsprocedure
- geeft brochures uit die als leidraad kunnen dienen als u wilt inspreken
- onderzoekt hoe inspraakprocessen verder kunnen worden verbeterd en adviseert de minister daarover

Het Inspraakpunt is niet inhoudelijk betrokken bij de projecten, de aangeboden informatie is objectief en bij de door het Inspraakpunt georganiseerde hoorzittingen is de voorzitter onafhankelijk. Het Inspraakpunt wil waarborgen dat inspraakreacties op een zorgvuldige manier in de besluitvorming worden meegewogen en worden beantwoord en dat insprekers over de uitkomsten hiervan worden geïnformeerd.

Het Inspraakpunt in het kort

Het Inspraakpunt bundelt kennis en expertise

Het Inspraakpunt heeft veel kennis en expertise in huis over alle aspecten van inspraak. Het bundelt en benut zowel leerervaringen van eerdere inspraakprocedures, als kennis uit onderzoeken.

Het Inspraakpunt ondersteunt en adviseert

Het Inspraakpunt coördineert de uitvoering van inspraakprocedures. Op basis van kennis en ervaring worden concrete adviezen gegeven over de meest gepaste inrichting van de inspraakprocedure. Vervolgens zorgt het Inspraakpunt onder andere voor de bekendmaking van plannen, de organisatie van hoorzittingen, de analyse van inspraakreacties en de contacten met insprekers.

Het Inspraakpunt publiceert

Het Inspraakpunt verzorgt publicaties over de toepassing van wet- en regelgeving op het gebied van inspraak en informeert intern en extern betrokkenen over alle aspecten van inspraakprocedures door middel van brochures.

Het Inspraakpunt onderzoekt

Het Inspraakpunt meet regelmatig de waardering van insprekers over inspraakprocedures aan de hand van concrete projecten. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt duidelijk hoe de insprekers de inspanningen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat op het gebied van inspraak waarderen en welke verbeteringen nodig zijn. Daarnaast besteedt het Inspraakpunt onderzoeken uit aan universiteiten om bijvoorbeeld de effectiviteit van inspraak in het besluitvormingsproces te onderzoeken.

Nadere Informatie

Voor meer informatie over inspraak en
het Inspraakpunt kunt u contact opnemen met:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Jan van Nassaustraat 125
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
Telefoon: 070 351 9600
Telefax: 070 351 9601
e-mail:
inspraakpunt@inspraakvenw.nl
internet:
www.inspraakvenw.nl

Inspraakpunt
Verkeer en Waterstaat

DE PUNTJES OP DE i

Niet alleen het resultaat, maar ook de weg ernaar toe

Voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat is een goede besluitvorming over rijksinfrastructurele projecten essentieel. Goede besluitvorming vereist een zorgvuldige voorbereiding. Inspraak is een belangrijk onderdeel van deze voorbereiding. Daarom heeft het ministerie het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat ingesteld. Het Inspraakpunt zorgt voor een zorgvuldige uitvoering van wettelijk geregelde inspraakprocedures, zodanig dat de belangen van insprekers een volwaardige plaats krijgen in de besluitvorming. Daarnaast richt het Inspraakpunt zich op de continue verbetering van de kwaliteit en effectiviteit van inspraak.

Inspraak wettelijk geregeld

Aan de besluitvorming over infrastructurele voorzieningen gaat inspraak vooraf. De spelregels over de besluitvorming en de inspraak zijn vastgelegd in verschillende wetten, zoals de Tracéwet, de Wet op de ruimtelijke ordening, de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht. Deze wetten beschrijven onder meer de wijze waarop het ministerie van Verkeer en Waterstaat mogelijkheden biedt tot inspraak van burgers, bedrijven, overheden en/of maatschappelijke organisaties.

Het Inspraakpunt is aanspreekpunt

Heeft u te maken met de plannen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat? Wilt u gebruik maken van de mogelijkheid om op deze plannen in te spreken en wilt u weten hoe u dat kunt doen? Het Inspraakpunt maakt u wegwijs in de wirwar van regels en procedures.

Het Inspraakpunt
- vertelt u wanneer, hoe en waarover u kunt inspreken
- laat weten waar en bij wie u informatie over de plannen kunt krijgen
- draagt zorg voor een zorgvuldige registratie van uw inspraakreactie
- legt uw inspraakreactie voor aan ambtelijk betrokkenen en ziet toe op een zorgvuldige behandeling
- stelt rapporten op over de ontvangen inspraakreacties
- legt alle inspraakreacties voor iedereen ter inzage
- informeert u over de resultaten van de inspraak en de verdere besluitvormingsprocedure
- geeft brochures uit die als leidraad kunnen dienen als u wilt inspreken
- onderzoekt hoe inspraakprocessen verder kunnen worden verbeterd en adviseert de minister daarover

Het Inspraakpunt is niet inhoudelijk betrokken bij de projecten, de aangeboden informatie is objectief en bij de door het Inspraakpunt georganiseerde hoorzittingen is de voorzitter onafhankelijk. Het Inspraakpunt wil waarborgen dat inspraakreacties op een zorgvuldige manier in de besluitvorming worden meegewogen en worden beantwoord en dat insprekers over de uitkomsten hiervan worden geïnformeerd.

Het Inspraakpunt in het kort

Het Inspraakpunt bundelt kennis en expertise

Het Inspraakpunt heeft veel kennis en expertise in huis over alle aspecten van inspraak. Het bundelt en benut zowel leerervaringen van eerdere inspraakprocedures, als kennis uit onderzoeken.

Het Inspraakpunt ondersteunt en adviseert

Het Inspraakpunt coördineert de uitvoering van inspraakprocedures. Op basis van kennis en ervaring worden concrete adviezen gegeven over de meest gepaste inrichting van de inspraakprocedure. Vervolgens zorgt het Inspraakpunt onder andere voor de bekendmaking van plannen, de organisatie van hoorzittingen, de analyse van inspraakreacties en de contacten met insprekers.

Het Inspraakpunt publiceert

Het Inspraakpunt verzorgt publicaties over de toepassing van wet- en regelgeving op het gebied van inspraak en informeert intern en extern betrokkenen over alle aspecten van inspraakprocedures door middel van brochures.

Het Inspraakpunt onderzoekt

Het Inspraakpunt meet regelmatig de waardering van insprekers over inspraakprocedures aan de hand van concrete projecten. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt duidelijk hoe de insprekers de inspanningen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat op het gebied van inspraak waarderen en welke verbeteringen nodig zijn. Daarnaast besteedt het Inspraakpunt onderzoeken uit aan universiteiten om bijvoorbeeld de effectiviteit van inspraak in het besluitvormingsproces te onderzoeken.

Nadere Informatie

Voor meer informatie over inspraak en
het Inspraakpunt kunt u contact opnemen met:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Jan van Nassaustraat 125
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
Telefoon: 070 351 9600
Telefax: 070 351 9601
e-mail:
inspraakpunt@inspraakvenw.nl
internet:
www.inspraakvenw.nl