

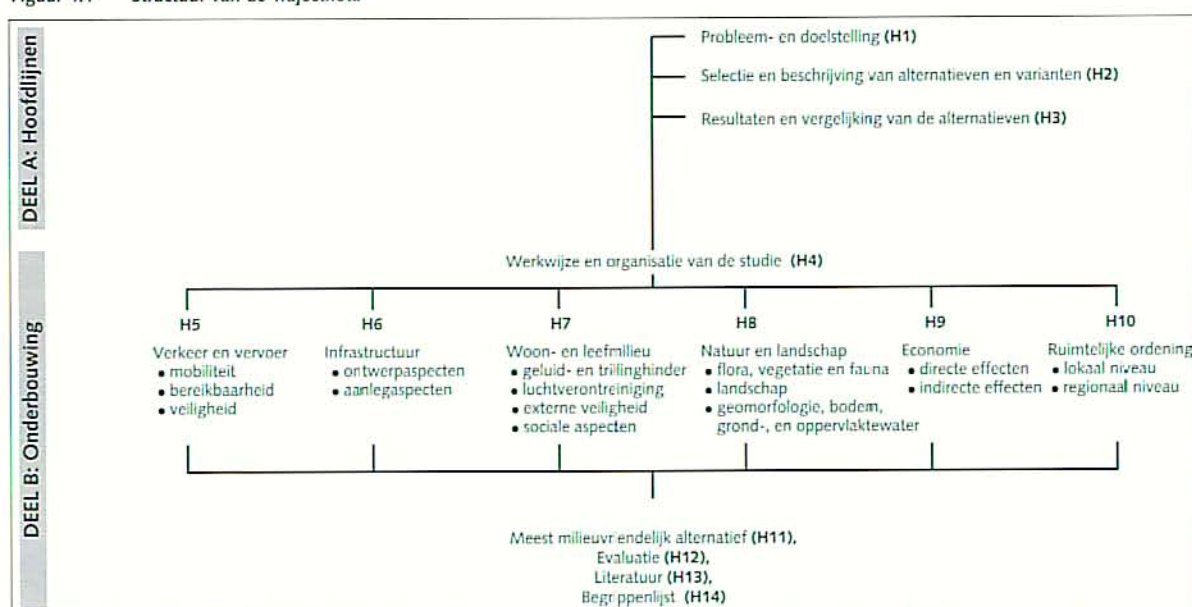
4.1 Inleiding deel B

Dit eerste hoofdstuk van deel B, de onderbouwing, geeft algemene informatie over de trajectstudie. In de hoofdstukken 5 tot en met 10 worden de afzonderlijke thema's behandeld (zie figuur 4.1). In hoofdstuk 11 komen de ontwikkeling en de effecten van het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) aan de orde. Een aanzet voor het evaluatieprogramma komt in hoofdstuk 12 aan bod. Een referentie- en begrippenlijst zijn tenslotte opgenomen in de hoofdstukken 13 en 14.

Dit hoofdstuk gaat achtereenvolgens in op de volgende zaken:

- algemene informatie over de trajectstudie (paragraaf 4.2);
- de relevante aspecten per thema (paragraaf 4.3).

Figuur 4.1 Structuur van de Trajectnota



4.2 De trajectstudie capaciteitsuitbreiding Coentunnel

4.2.1 Voorgeschiedenis

De geschiedenis van de trajectstudie begint bij de openstelling van de Coentunnel voor het wegverkeer in 1966. Het wegstelsel beperkte zich in die periode nog tot de directe aansluitingen op het stedelijk en regionaal wegennet. Sinds de openstelling hebben er diverse ontwikkelingen plaatsgevonden. Zo zijn de groei(woon)kernen ten noorden van het Noordzeekanaal ontstaan, zoals Purmerend, Hoorn en Alkmaar. Verder zijn Westpoort, Amsterdam-Zuidoost en Schiphol verder uitgegroeid tot belangrijke

economische centra. Tegelijkertijd is men echter gaan beseffen dat het ongebreideld toegeven aan de mobiliteitsvraag in het algemeen en de automobilititeit in het bijzonder leidt tot ongewenste effecten op de leefbaarheid.

In het volgende overzicht zijn de meest relevante ontwikkelingen en besluiten weergegeven.

1966 Openstelling Coentunnel

De door Rijkswaterstaat gebouwde Coentunnel met 2x2 rijstroken wordt voor het verkeer opengesteld. De tunnel dient de overbelaste Hemveren te ontlasten. Het wegensysteem geeft aan de noordzijde aansluiting op de Kolkweg/Thorbeckeweg naar Zaandam en de Cornelis Douwesweg in Amsterdam-Noord en aan de zuidzijde op het Bos en Lommerplein. In dezelfde periode vond ook de openstelling van de IJ-tunnel met een meer stedelijke functie plaats.

1967 Openstelling aansluitende delen

- In de jaren 1967 tot en met 1975 worden het aansluitende deel van rijks-
1975 weg 8 en gefaseerd de westelijke tak van rijksweg 10 opengesteld. Ten zuiden van de aansluiting Basisweg heeft de ringweg minimaal 2x3 rijstroken.

1968 Rijkswegenplan 1968

Rijksweg 10 (de ringweg) wordt opgenomen in het Rijkswegenplan. De noodzaak van deze verbinding als rijksweg is een aantal jaren daarvoor door Rijkswaterstaat aangetoond.

1981 Structuurschema Verkeer en Vervoer

Bij de vaststelling van het eerste Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-I) is het wegensysteem rond de Coentunnel opgenomen als landelijk hoofdwegennet. De in het ontwerp opgenomen verbinding via de Hemautotunnel is door de Tweede Kamer geschrapt.

1983 Hemspoortunnel

Voor het treinverkeer komt de Hem(spoor)tunnel beschikbaar ter vervanging van de route over de Hembruggen die regelmatig geopend moesten worden voor het scheepvaartverkeer van en naar de Amsterdamse havens. Daardoor ontstaat voor treinreizigers een aanzienlijk verbeterde verbinding die niet meer afhankelijk is van brugopeningen.

1985 Overeenstemming over tweede Coentunnel

In het overleg tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en vertegenwoordigers van de provincie en de gemeenten Amsterdam, Oostzaan en Zaanstad wordt overeenstemming bereikt over de noodzakelijke capaciteitsuitbreiding door middel van aanleg van de tweede Coentunnel. Basis voor deze overeenstemming vormde de studie Noordzeekanaalkruisingen (1984).

-
- 
- 1986 Opening westelijke tak van de ringspoorbaan**
Door deze openstelling ontstaat voor de treinreiziger een directe verbinding met het westelijk deel van Amsterdam en met Schiphol.
- 1987 Besluit milieueffectrapportage**
Het Besluit milieueffectrapportage wordt van kracht. In dit besluit is aangegeven voor welke activiteiten en besluiten het maken van een milieueffectrapportage verplicht is. De mening van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat omtrent het niet m.e.r.-plichtig zijn van de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel was gebaseerd op dit besluit.
- 1988 Implementatie Europese Richtlijn**
De Europese Richtlijn van 27 juni 1985 had op 3 juli 1988 geïmplementeerd moeten zijn in Nederland. De Europese Commissie heeft in een later stadium geconstateerd dat dit niet volledig in overeenstemming met de Europese Richtlijn is gebeurd. Dit leidt tot partiële herziening van het Besluit milieueffectrapportage in 1992.
- 1989 Bereikbaarheidsplan Randstad (BPR)**
De Minister en de vier grote steden bereiken overeenstemming over de realisatie van een aantal projecten waaronder de tweede Coentunnel.
- 1989 Start bestemmingsplan Coentunnel**
De gemeente Amsterdam en het stadsdeel Noord starten de procedure voor een nieuw bestemmingsplan dat capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel mogelijk moet maken.
- 1990 Gerechtelijke uitspraken**
Naar aanleiding van aangespannen rechtszaken heeft de burgerlijke rechter het standpunt met betrekking tot het niet m.e.r.-plichtig zijn van de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel in zijn vonnis bevestigd (Rechtbank 's-Gravenhage 7-9-1988 en Hof 's-Gravenhage 11-1-1990). Dit betekende een ondersteuning van de visie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- 1990 Motie raad Amsterdam**
De gemeenteraad neemt een motie aan waarin gewenst wordt om de uitbreiding van de Coentunnel te reserveren voor openbaar vervoer, carpooling, zakelijk- en vrachtverkeer. Verder wordt in deze motie gesteld dat een goede bereikbaarheid voor het zakelijk- en goederenverkeer van de Amsterdamse regio boven het Noordzeekanaal voor dit gebied een voorwaarde is om economisch goed te kunnen functioneren.

-
- 1990 Openstelling volledige ringweg A10**
De gehele ring A10 is uitgevoerd met 2x3 rijstroken, uitgezonderd het deel tussen de aansluiting Basisweg en rijksweg 8. Uit onderzoek van Rijkswaterstaat blijkt dat de volledige openstelling van de ringweg niet heeft geleid tot een keuze voor een andere vervoerwijze en tot extra verkeer in z'n totaliteit (wel tot meer oeverkruisingen als gevolg van snellere routes). De nieuwe verbinding heeft wel geresulteerd in een verschuiving van de routes en een verandering van de spitsperioden.
- 1991 Besluit over Westrandweg en het hoofdwegenet regio Schiphol**
De Minister heeft op 8 maart 1991 een tracébesluit genomen, waarbij een koppeling is gelegd met de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel. Indien tot uitbreiding van de capaciteit van de Coentunnel wordt besloten wordt het besluit inzake de Westrandweg (A5-Noord) en het hoofdwegenet regio Schiphol (HRS, later Lijndenhoek genoemd) vigerend. Dit hoeft overigens niet te betekenen dat bij het besluit om de capaciteit niet uit te breiden ook de Westrandweg niet zal worden gerealiseerd. In dat geval zal voor de Westrandweg op basis van een nieuwe studie een nieuw besluit moeten worden genomen.
- 1991 Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer**
In 1991 wordt het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) door de regering vastgesteld. De A8 tussen de knooppunten Zaandam en Coenplein en het westelijke deel van de ringweg A10 zijn hierin opgenomen als te verbreden delen van het hoofdwegenet. Hierbij wordt opgemerkt dat pas kan worden besloten over verbreding van beide wegen na een studie waarin met name voorzieningen voor doelgroepen worden onderzocht.
- 1992 Partiële herziening Besluit milieueffectrapportage**
Het Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.) is in 1992 partieel herzien naar aanleiding van een klacht van de Europese Commissie. Hierdoor voldoet het Besluit m.e.r. aan de Europese Richtlijn.
- 1993 Kroonuitspraak over bestemmingsplan Coentunnel**
Naar aanleiding van bezwaren tegen goedkeuring door Gedeputeerde Staten van het bestemmingsplan Coentunnel heeft de Kroon bij Koninklijk Besluit van 15 januari 1993 besloten aan het bestemmingsplan de goedkeuring te onthouden. Overwegingen die hiertoe hebben geleid, zijn naast het ontbreken van een MER onder meer procedurele aspecten zoals het niet volledig bevoegd zijn van de Raad van Amsterdam en de te late goedkeuring door Gedeputeerde Staten als gevolg van een herhaalde tervisielegging.

1993 INVERNO en RVVP-ROA

De visie van de Noordvleugelpartners¹ met betrekking tot het te voeren regionale beleid in het kader van de doelstellingen van het SVV-II is aangeboden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Ook INVERNO² constateert een probleem in de capaciteit van de Coentunnel. Het ROA heeft eveneens onderzoek verricht naar de capaciteit van het infrastructuurstelsel binnen het vervoerregiogebied en is daarbij uitgegaan van een capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel.

1994 Start trajectstudie capaciteitsuitbreiding Coentunnel

Na vooroverleg met de regio gepleegd te hebben is in maart 1994 de Startnotitie verschenen waarin het voornemen door de initiatiefnemer (Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland) aan het bevoegd gezag is gepresenteerd. De Startnotitie is door het bevoegd gezag publiekelijk bekend gemaakt en één maand ter visie gelegd. Hiermee is de formele procedure van de trajectstudie capaciteitsuitbreiding Coentunnel (TCC) gestart.

1995 Ontkoppeling Verlengde Westrandweg (Lijndenhoek)

Uit verkeersonderzoek is gebleken dat verkeer door de Coentunnel slechts voor een klein deel terug te vinden is op het wegstelsel Lijndenhoek (waaronder de Verlengde Westrandweg). Naar aanleiding hiervan heeft de Minister in 1995 besloten het besluit over Lijndenhoek te ontkoppelen van deze trajectstudie. De Westrandweg (de A5 tussen A10 en A9; zie kaart 1.1) blijft wel gekoppeld aan de besluitvorming over de Coentunnel.

4.2.2 Eerder verschenen rapporten

Deze Trajectnota is het resultaat van een reeks eerder verschenen nota's en rapporten die in het kader van de trajectstudie capaciteitsuitbreiding Coentunnel zijn uitgebracht. De studie startte met de publicatie van de Startnotitie in maart 1994. Dit document bevat het voornemen tot de studie en was de formele start van een tracéprocedure, gecombineerd met een milieueffectrapportage (m.e.r.). In december 1996 volgde de 'Alternatieven- en variantenverkenning' waarin de kansrijke alternatieven en varianten door Rijkswaterstaat directie Noord-Holland werden gepresenteerd. In een zestal 'basisrapporten' volgden uiteindelijk de effecten en consequenties van de geselecteerde alternatieven en varianten. Uit deze effecten is vervolgens een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) gedestilleerd.

De onderbouwing van de keuze voor het meest milieuvriendelijk alternatief en de effecten van dit alternatief zijn eveneens in een basisrapport opgenomen. Deze zeven basisrapporten vormen de basis voor de onderbouwing (hoofdstukken 5 tot en met 11). In principe bevatten deze hoofd

1 De Noordvleugelpartners zijn: Rijkswaterstaat directie Noord-Holland, provincie Noord-Holland, het ROA, de Kamer van Koophandel en de gemeente Amsterdam.

2 INVERNO staat voor Integrale Verkeers- en Vervoersvisie voor de Noordvleugel.

stukken een samenvatting van de belangrijkste resultaten uit de basisrapporten. In tabel 4.1 is toegelicht welke basisrapporten aan de basis lagen voor de onderbouwing.

Tabel 4.1

Thema's, basisrapporten en deelnota's

Thema's	Basisrapporten	Onderbouwing (hoofdstuk)
Verkeer en vervoer	Verkeer en vervoer	Verkeer en vervoer (H5)
Infrastructuur	Infrastructuur	Infrastructuur (H6)
Woon- en leefmilieu	Sociale aspecten en Milieu	Woon- en leefmilieu (H7)
Natuur en landschap	Milieu	Natuur en landschap (H8)
Economie	Economie	Economie (H9)
Ruimtelijke ordening	Ruimtelijke ordening	Ruimtelijke ordening (H10)
Meest milieuvriendelijk alternatief	Meest milieuvriendelijk alternatief	Meest milieuvriendelijk alternatief (H11)

4.2.3 Opbouw van deel B, de onderbouwing

De alternatieven en varianten zijn beoordeeld op basis van 16 verschillende aspecten. Deze aspecten zijn ingedeeld in 6 clusters, de zogenaamde thema's (zie figuur 4.1). Per hoofdstuk worden hierna de beoordelingsresultaten van een thema besproken. Per aspect worden achtereenvolgens weergegeven:

- een beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling, die dient als referentiekader om te kunnen bepalen in welke mate de effecten optreden;
- een overzicht van het vigerend beleid, waaruit de toetsingscriteria zijn gededistilleerd;
- een beschrijving van de effecten van de alternatieven en varianten;
- een vergelijking van de alternatieven en varianten.

4.3 De aspecten per thema

4.3.1 Verkeer en vervoer

Aspecten en effecten die betrekking hebben op verkeer en vervoer komen in hoofdstuk 5 aan de orde. Belangrijk hulpmiddel bij het voorspellen van mogelijke effecten zijn verkeersmodellen. Via dergelijke modellen is na te gaan hoe de verkeersstromen veranderen en welke invloed deze veranderingen hebben op files en het aantal auto's dat zich per dag over een bepaalde weg wil verplaatsen. Op deze wijze kan worden beoordeeld of in het studiegebied zal worden voldaan aan de in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) vastgelegde doelstellingen, met name wat betreft bereikbaarheid.

De resultaten van deze modelberekeningen dienen tevens als uitgangsmateriaal voor de berekening van de milieuhygiënische, economische, veiligheids- en sociale effecten. Hierdoor is dit onderdeel van de Trajectnota van groot belang. Bovendien is de problematiek rond de Coentunnel zoals beschreven in hoofdstuk 1, primair een verkeerskundig probleem: de capaciteit van de weginfrastructuur is onvoldoende om het verkeersaanbod in de huidige situatie en in de toekomst op een goede wijze te verwerken.



De verkeer- en vervoeraspecten zijn:

- mobiliteit (opgesplitst in personen- en goederenvervoer);
- bereikbaarheid;
- verkeersveiligheid.

4.3.2 Infrastructuur

Infrastructurele aspecten worden in hoofdstuk 6 behandeld. Bij de selectie van kansrijke alternatieven en varianten heeft het thema infrastructuur reeds een belangrijke rol gespeeld. Oplossingen die vanuit (weg-ontwerp)technisch oogpunt niet haalbaar waren, zijn in dit stadium afgeval-
len (zie ook paragraaf 2.2). Er zijn nu enkele uitbreidingsvarianten overgebleven die vanuit infrastructuur nog wel onderscheidend zijn, de ene variant is qua aanleg of ontwerp gunstiger dan de andere. Bij het thema infrastructuur (hoofdstuk 6) zijn de volgende aspecten nader belicht:

- ontwerp;
- aanleg.

4.3.3 Woon- en leefmilieu

Het SVV-II kent naast streefbeelden voor bereikbaarheid ook streef-
beelden voor leefbaarheid. Deze hebben voornamelijk betrekking op: het
terugdringen van de luchtverontreiniging, het terugdringen van geluid-
hinder, het verbeteren van de verkeersveiligheid, het handhaven van de vei-
ligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen op het huidige niveau en voor-
komen en het terugdringen van versnippering en barrièrewerking.
In hoofdstuk 7 (woon- en leefmilieu) zijn achtereenvolgens de volgende
aspecten behandeld:

- geluid- en trillinghinder;
- luchtverontreiniging;
- externe veiligheid;
- sociale aspecten.

4.3.4 Natuur en landschap

Uitbreiding van de Coentunnel en nabij gelegen infrastructuur grijpt
in op de omgeving. Verbreding van de weg, aangepaste of nieuwe kunst-
werken en aansluitingen nemen permanent ruimtes in beslag die nu nog een
'groene' functie kunnen hebben.

De uiteindelijke ligging van het weglichaam in de omgeving is bepalend voor
het landschapsbeeld en de verstoring voor de natuur die het gebruik van de
weg met zich mee brengt. De wijze van landschappelijke inpassing is daar-
mee essentieel voor de schade en hinder die de weg met zich meebrengt.
In de studie zijn de alternatieven en varianten op het gebied van het 'groene
milieu' beoordeeld op drie aspecten, te weten:

- geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater;
- flora, vegetatie en fauna;
- landschap en cultuurhistorie.

4.3.5 Economie

Een verbetering van de (vervoers)infrastructuur kan grote gevolgen hebben voor de economie in de regio waarin deze infrastructuur zich bevindt. De omvang van deze gevolgen is niet alleen afhankelijk van de omvang van de verbetering, maar ook van het schaalniveau waarnaar wordt gekeken. Een andere invalshoek bij de bepaling van de omvang van economische effecten is bijvoorbeeld de tijdshorizon ervan. De infrastructuurverbetering heeft tijdelijke effecten (tijdens de plan- en bouwfase) maar ook permanente effecten (tijdens de gebruiksfase). Onafhankelijk van de beschouwingswijze van de effecten kan gesteld worden, dat de infrastructuurverbetering in ieder geval meerdere groepen economische actoren treft: naast de direct betrokkenen zijn dit ook de indirect betrokkenen.

Naast deze economische aspecten worden in hoofdstuk 9 tevens de financiële consequenties van de diverse alternatieven nader beschouwd. De onderzochte aspecten zijn:

- directe economische effecten;
- indirecte economische effecten.

4.3.6 Ruimtelijke ordening

Infrastructurele werken zijn van invloed op het ruimtegebruik in de omgeving. Enerzijds heeft een verbetering van de infrastructuur een positieve invloed indien bepaalde functies en ontwikkelingen worden ondersteund, zoals bijvoorbeeld een verbeterde ontsluiting van een bedrijventerrein of een verbetering van de woon/werk-relaties (op regionaal niveau). Anderzijds kunnen infrastructuurle werken ook een belemmering vormen voor bestaande activiteiten en/of toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld doordat zij een bepaald bedrijventerrein of landbouwgebied doorsnijden (lokaal niveau). De aspecten ten aanzien van de ruimtelijke ordening die in hoofdstuk 10 aan de orde komen zijn:

- aspecten en effecten op lokaal niveau;
- aspecten en effecten op regionaal niveau.

4.3.7 Toetsingscriteria

De aspecten bij eerder uitgewerkte thema's zijn vertaald in een aantal toetsingscriteria.

In tabel 4.2 is een overzicht opgenomen van de thema's, aspecten en criteria.

Tabel 4.2 Overzicht van de thema's, aspecten en criteria

Thema's	Aspecten	Beoordelingscriteria
Verkeer en vervoer	Bereikbaarheid	- congestiekans - verliesuren personauto's - verliesuren vrachtauto's - intensiteit (I) / capaciteit (C)-verhouding - mate van sluipverkeer
	Geleiding mobiliteit	- aantal verplaatsingen per auto (met motief woon-werk of overig) - aantal verplaatsingen openbaar vervoer (met motief woon-werk of overig)
	Verkeersveiligheid	- voertuig- en reizigerskilometers in studiegebied - ongevallen in studiegebied (letsel of dood) - ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS-ongevallen)
Infrastructuur	Ontwerp	- duidelijkheid - flexibiliteit t.a.v. verdeling verkeer over rijbanen - flexibiliteit t.a.v. toekomstige herindeling - ontvlechting/gedeeltelijk scheiden verkeer - complexiteit - capaciteit - risico uitvallen tidal-flow
	Aanleg	- risico's bouwfase - bouwtijd
Woon- en leefmilieu	Geluid en trillingen	- aantal geluidgehinderden in plan- en studiegebied - akoestisch ruimtebeslag - hoeveelheid geluidwerende voorzieningen
	Lucht	- emissie NO_x, CO₂, VOS en SO₂ - aantal gehinderden - effecten in studiegebied
	Externe veiligheid	- individueel risico - groepsrisico - snelheidsverschil, onzeker rijgedrag en richtingsverschil
	Sociale aspecten	- subjectieve verkeersveiligheid - barrièrewerking - sociale (on)veiligheid - visuele hinder - gedwongen vertrek (te amoveren woningen)
Natuur en landschap	Geomorfologie, bodem, grond- en oppervlaktewater	- verlies aan karakteristieke bodemtypen - zettingsschade aan bebouwing - wijziging kwel- en/of infiltratiepatroon - doorsnijding verontreinigde locaties - aantasting van de bodemkwaliteit - aantasting van de grond- en oppervlaktewaterkwaliteit - aan- en afvoer (gebiedsvreemde) grond
	Landschap	- het verlies van kenmerkende landschapselementen - aantasting van de schaal van het landschap / open- en geslotenheid - aantasting van de mogelijkheden tot oriëntatie - aantasting en/of toevoeging van beeldbepalende elementen - aantasting van aardkundige waarden
	Flora, vegetatie en fauna	- vernietiging van biotopen - versnippering van ecosystemen - verstoring van de fauna - verdroging
Economie	Directe effecten	- aanlegkosten - werkgelegenheid constructiefase - onderhoud, beheer, exploitatie - totale reistijdverliezen - variabele voertuigkosten - betrouwbaarheid
	Indirecte effecten	- werkgelegenheid gebruiksfase
Ruimtelijke ordening	Lokaal niveau	- beïnvloeding van bestaande of geplande bedrijventerreinen - verlies van areaal landbouwgrond - verstoring recreatiegebieden
	Regionaal niveau	- conflicten met technische / waterstaatkundige infrastructuur - conflicten/overeenstemming met ruimtelijk ordeningsbeleid