

1 AANLEIDING EN DOEL VAN DE TRAJECTSTUDIE

1.1 Inleiding

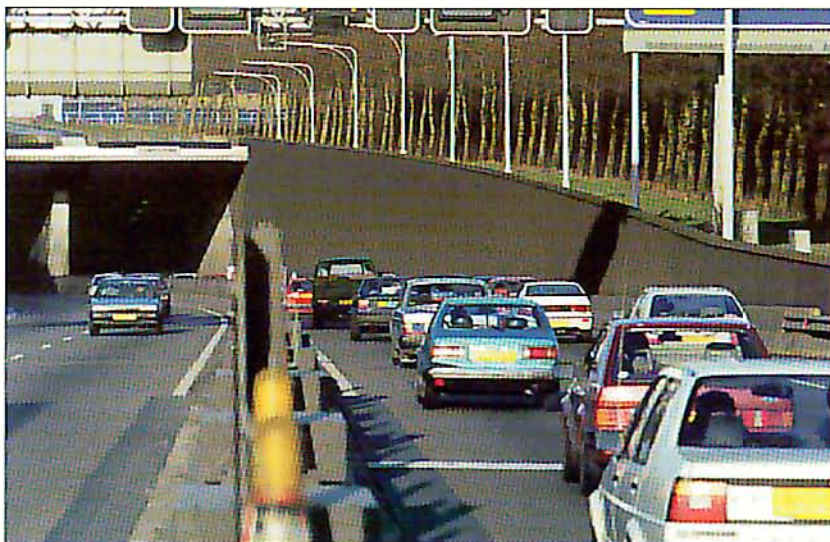
De Coentunnel is al jaren een berucht verkeersknelpunt in het Nederlandse wegennet. Bijna dagelijks wordt de Coentunnel genoemd in de filemeldingen.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft daarom in 1994 het voornemen bekend gemaakt om een trajectstudie uit te voeren naar de noodzaak en de mogelijkheden van het vergroten van de capaciteit van het wegensysteem rond de Coentunnel, inclusief de Coentunnel zelf. Met het wegensysteem wordt bedoeld: de A10 en de A8 tussen globaal de kruising met de Haarlemmerweg (S103) en het knooppunt Zaandam, inclusief de daarin gelegen Coentunnel en het knooppunt Coenplein (zie kaarten 1.1 en 1.2).

De resultaten van deze studie staan in deze Trajectnota, waarin een milieu-effectrapport (MER) is geïntegreerd. Het doel van deze nota is informatie aandragen, die nodig is voor een evenwichtige besluitvorming over de verbetering van de bereikbaarheid in het gebied rond de Coentunnel.

Rijkswaterstaat directie Noord-Holland is initiatiefnemer van de studie.

.....
Filevorming op de oostbaan van de A10
voor de Coentunnel



De Trajectnota is bedoeld voor alle betrokkenen: de diverse besluitvormers op zowel rijks- als regionaal niveau, wettelijke adviseurs en belanghebbenden zoals omwonenden. Het bevoegd gezag, de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer nemen aan de hand van de Trajectnota en bijbehorende adviezen en inspraakreacties een besluit over de wijze van verbetering van het Coentunneltraject. Bovendien besluiten zij over eventuele mitigerende (verzachtende) en/of compenserende maatregelen op locaties waar dat zinvol wordt geacht.



Kaart 1.2

Plangebied TCC

0 500 1000 Meters

Legenda:

- autosnelweg
- doorgaande routes
- spoorweg

De voorbereidingen voor de studie zijn gestart met de tervisielegging van de Startnotitie in maart 1994. Op grond van de binnengekomen reacties en het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage zijn door de betrokken Ministers in november 1994 richtlijnen voor de studie vastgesteld. Uitgangspunten voor de Trajectnota zijn de Startnotitie, de inspraak op de Startnotitie en de Richtlijnen.

In dit hoofdstuk worden achtereenvolgens behandeld:

- de aanleiding voor en de probleemstelling van de studie (paragrafen 1.2 en 1.3);
- het doel van het voornemen om de bereikbaarheid rond de Coentunnel te verbeteren (paragraaf 1.4);
- het beleid ten aanzien van bereikbaarheid en verkeer en vervoer (paragraaf 1.5);
- de aanpak en het doel van de trajectstudie (paragraaf 1.6);
- de relatie met andere studies en initiatieven (paragraaf 1.7);
- de besluitvormingsprocedure (paragraaf 1.8);
- de opbouw van de nota en leeswijzer (paragraaf 1.9).

1.2 Aanleiding voor de studie

De Coentunnel, de Zeeburgertunnel, de Wijkertunnel en de Velsertunnel vormen de belangrijkste schakels in de wegverbindingen tussen de gebieden ten noorden en ten zuiden van het Noordzeekanaal en het IJ. Dagelijks passeren ruim een kwart miljoen personenauto's en vrachtwagens deze vier tunnels: in de ochtendspits gaan de verkeersstromen voornamelijk richting het zuiden en in de avondspits voornamelijk richting het noorden. Ook de IJtunnel vormt een noord-zuidverbinding. Het autoverkeer heeft bovendien de beschikking over de Schellingwouderbrug, het sluizencomplex in IJmuiden en diverse veren. Deze verbindingen zijn echter van marginaal belang voor grote verkeers- en vervoersstromen.

Om de verkeersdruk op de noord-zuidverbindingen te ontlasten, is medio 1996 de Wijkertunnel (A9) opengesteld. De verkeersproblematiek op de A8 en de ringweg A10 in de directe omgeving van de Coentunnel is daardoor echter niet afgenomen. Sinds lange tijd is daar sprake van ernstige filevorming en de kans op file wordt steeds groter. De negatieve gevolgen hiervan zijn: vertragingen, slechte doorstroming van het (economisch belangrijke) verkeer, toenemende verkeersonveiligheid en in beperkte mate sluipverkeer.

Het westelijke deel van de A10, inclusief de Coentunnel, vervult een dubbele functie. Ten eerste vormen de A10 en de A8 een belangrijke landelijke (noord-zuid)transportas en ten tweede is de A10-west, als onderdeel van de ring rond Amsterdam, een hoofdverbinding binnen het stadsgewest Amsterdam.

Sinds de openstelling van de Coentunnel is de capaciteit van de toeleidende wegen (thans A8 en A10-west) voortdurend uitgebreid, de capaciteit van de Coentunnel echter niet. Als gevolg hiervan vormt deze reeds lang een belangrijke barrière.

De toenemende verkeersdruk heeft grote negatieve gevolgen op de kwaliteit van het woon- en leefmilieu langs de A10-west en A8. In 1991 is besloten tot aanleg van de Westrandweg (A5-noord). De Westrandweg zal leiden tot een ontlasting van het zuidelijke deel van de A10-west.

Om de verkeersdruk op de Coentunnel niet verder te vergroten, is bij het besluit Westrandweg een koppeling gemaakt met de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel. Indien tot uitbreiding van de capaciteit van de Coentunnel wordt besloten, wordt automatisch het besluit inzake de aanleg van de Westrandweg van kracht.

Gesteld kan worden dat het wegennet in de regio Amsterdam (west) momenteel reeds overbelast is en ook onvoldoende capaciteit heeft om de toekomstige hoeveelheid verkeer binnen redelijke grenzen van congestievorming af te wikkelen. De Coentunnel is als gevolg hiervan al jaren een bekend verkeersknelpunt op het Nederlandse hoofdwegennet.

.....
File op de A8



Om die redenen zijn de A8, tussen de knooppunten Zaandam en Coenplein, en het westelijk deel van de A10 in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) [1] opgenomen als 'mogelijk te verbreden verbinding'. Besluitvorming over de verbetering van de infrastructuur kan echter pas plaatsvinden na een zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Deze Trajectnota, waarin het milieueffectrapport is geïntegreerd, fungeert als basis voor de uiteindelijke besluitvorming.

1.3 Probleemstelling

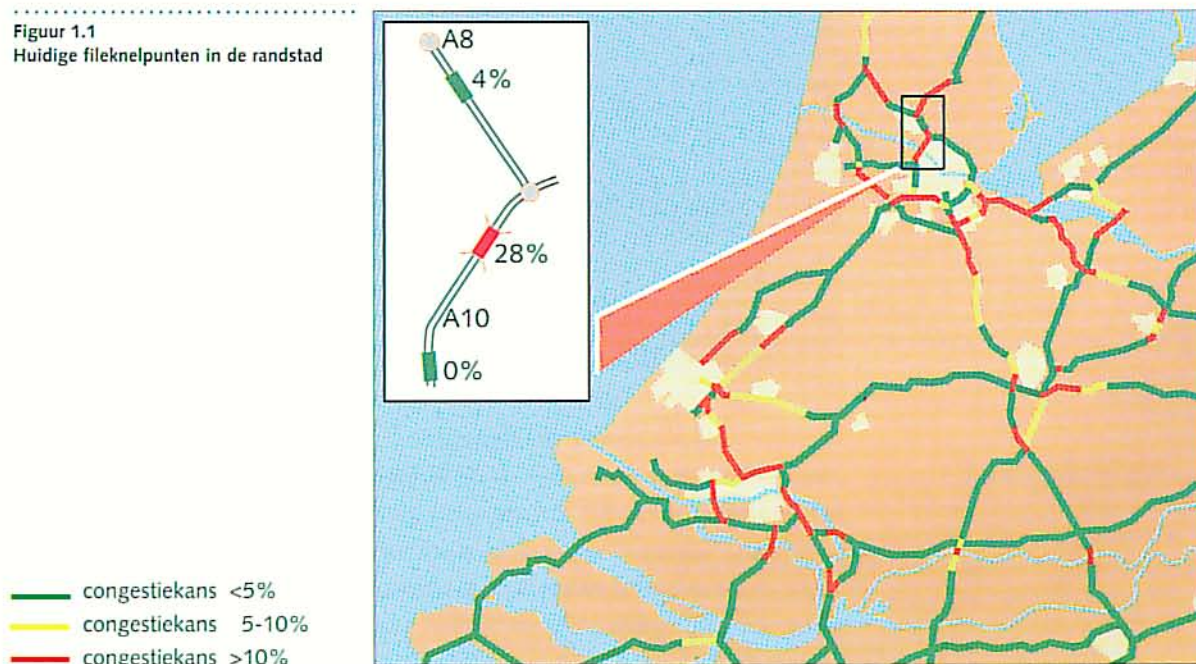
Het wegennet A8/A10 vormt een belangrijke verbinding in het landelijke hoofdwegennet. Voor het hoofdwegennet zijn in het SVV-II doelstellingen aangegeven ten aanzien van de bereikbaarheid, mobiliteit en leefbaarheid (verkeersveiligheid).

Bereikbaarheid en mobiliteit

Belangrijke doelstelling ten aanzien van de bereikbaarheid is het verlagen van de congestiekans¹ tot een aanvaardbaar niveau. Voor niet-achterlandverbindingen van het hoofdwegennet, waartoe het wegennet nabij de Coentunnel behoort, geldt een congestienorm van maximaal 5%. Zonder de maatregelen zoals deze in het SVV-II zijn opgenomen, groeit de hoeveelheid autoverkeer gemiddeld in Nederland met 70% in de periode van 1986 tot het jaar 2010. Deze groei moet volgens de mobiliteitsdoelstelling uit het SVV-II tot maximaal 35% beperkt blijven.

In onder andere de nota 'Samen werken aan bereikbaarheid' [2] wordt geconstateerd dat de SVV-II doelstellingen onder druk staan. Om een versnelling van die doelstellingen te bewerkstelligen, wordt in de nota een strategisch en samenhangend pakket voorgesteld. Centraal daarin staat een selectieve benadering in de stadsgewesten (prioriteit voor het economisch belangrijke verkeer en voor woon-werkverkeer het primaat bij openbaar vervoer).

Figuur 1.1
Huidige fileknelpunten in de randstad



¹ Het percentage voertuigen dat file treft, dat wil zeggen het aandeel voertuigen per etmaal dat bij passeren van het wegvak vertraging ondervindt per etmaal in twee richtingen.

Het hoge verkeersaanbod op de A10-west en de A8 leidt, in combinatie met de vele wegaansluitingen en de beperkte capaciteit van de Coentunnel, tot een slechte verkeersafwikkeling binnen het plangebied.

Vrijwel iedere spitsperiode treedt congestie op en ontstaan ernstige bereikbaarheidsproblemen voor het (economisch belangrijk) verkeer. In de huidige situatie bedraagt de congestiekans circa 28%, terwijl als norm maximaal 5% wordt gehanteerd. In figuur 1.1 op pagina 15 wordt een globaal overzicht gegeven van de congestiekansen in de randstad. Daaruit blijkt duidelijk de problematiek in de regio Amsterdam en het Noordzeekanaalgebied (zie ook onderstaand kader 1.1).

Kader 1.1
Fileproblematiek vanuit internationaal,
nationaal en regionaal perspectief

De fileproblematiek speelt op drie niveaus, namelijk internationaal, nationaal en regionaal.

Internationaal

Internationaal gezien speelt Nederland een belangrijke rol in het transport van personen, goederen en berichten, waarbij de zee- en luchthavens als knooppunten dienen. De Rotterdamse haven en de luchthaven Schiphol vervullen hierin een specifieke functie als mainport². Twee andere belangrijke transport- en distributieknooppunten, te weten Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en het Westerscheldezeehavengebied completeren deze mainportfunctie. De concurrentiekracht van onze zee- en luchthavens berust voor een groot deel op de kwaliteit van de (achterland)verbindingen voor het spoor-, weg- en watervoer. Bij deze verbindingen spelen niet alleen een goede bereikbaarheid over de weg, per spoor en voor de binnenvaart een rol, maar ook de voorzieningen op het gebied van de telecommunicatie.

Nationaal

Op nationaal niveau spitst de problematiek zich toe op het ontbreken van bepaalde schakels in en capaciteitsproblemen op het wegennet; de bereikbaarheid ten opzichte van andere Europese landen is in het geding. Ten aanzien van de spoorwegen wordt in het SVV-II gewezen op de relatief lange reistijden op de hoofdverbindingen van het net, vaak veroorzaakt door een beperkte capaciteit van het railnet. Met name in de randstad is er sprake van een grote verkeers- en vervoerproblematiek. Deze manifesteert zich met name in de spitsperiodes. Door het omvangrijke woon-werkverkeer ondervinden zakelijk verkeer en goederenvervoer, in het bijzonder naar de belangrijkste zee- en luchthavengebieden, veel schade. Het autosysteem in de randstad is niet langer betrouwbaar. De kwaliteit van het openbaar vervoer is te laag en de capaciteit te beperkt om verlichting te kunnen brengen. Vooral de capaciteit en samenhang van het openbaar vervoer in de grote stadgewesten schieten in de spitsperiodes te kort [1].

Regionaal

De congestieproblematiek rond de Coentunnel vertaalt zich ondermeer in aanzienlijke verliestijden. Gedurende een etmaal wordt het autoverkeer geconfronteerd met meer dan 10.000 voertuigverliesuren. Anders geformuleerd: een voertuig dat file treft loopt een gemiddelde vertraging van circa 25 minuten op.

Leefbaarheid en verkeersveiligheid

Naast de bereikbaarheid zijn ook de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de nabije omgeving van het Coentunneltraject van belang. Als gevolg van het overbelaste wegennet wordt de kwaliteit van de woon- en leefomgeving aangetast en zal de verkeersonveiligheid toenemen. Nadelige effecten op de woon- en leefomgeving zijn vooral toe te schrijven aan sluipverkeer, luchtverontreiniging en geluidshinder door wegverkeer. In deze studie is de kwaliteit van het woon- en leefmilieu een belangrijk aandachtspunt.

² Een mainport is een centrale haven in een werelddeel waarop de belangrijkste intercontinentale vervoersstromen zijn gericht en van waaruit verdere distributie over het desbetreffende werelddeel plaatsvindt.

Ten aanzien van de verkeersveiligheid is het beleid in het SVV-II er op gericht dat er in het jaar 2010, ten opzichte van 1986, 50% minder verkeersdoden vallen en het aantal gewonden met 40% is gereduceerd.

Verwachtingen voor de toekomst (2010)

Verwacht wordt dat de mobiliteitsbehoefte in de toekomst zal toenemen als gevolg van demografische en sociaal-economische ontwikkelingen. Aan de noordzijde van het Noordzeekanaal breiden de woningbouwlocaties zich verder uit, terwijl de werkgelegenheid vooral zal toenemen ten zuiden van het Noordzeekanaal. Met name de toenemende activiteiten in Westpoort en rond de mainport Schiphol veroorzaken een grotere behoefte aan vervoer. Een deel hiervan zal worden opgevangen door het openbaar vervoer. In de toekomst zal sprake zijn van een sterk verbeterd openbaar-vervoernetwerk en daarmee een groei in het gebruik daarvan.

Een verdere beperking van de automobilititeit en een verbetering van de bereikbaarheid kunnen worden bereikt door uitbreiding van de wegcapaciteit in de regio in combinatie met maatregelen op het gebied van verkeersbeheersing, waaronder toeritdosering en flankerende maatregelen zoals de aanleg van transferia, prijsmaatregelen en het bevorderen van het carpoolen en het fietsgebruik.

Bovengenoemde maatregelen leveren weliswaar een belangrijke bijdrage aan het beheersbaar maken van de verkeersproblematiek; zij leiden echter niet tot een oplossing voor het fileprobleem op het Coentunneltraject. In 2010 zal het aanbod van het autoverkeer ten opzichte van de huidige situatie met circa 50% zijn toegenomen, waardoor de congestiekans en de verliestijden groter worden. Zonder uitbreiding van de wegcapaciteit neemt de congestiekans toe tot ver boven de 35% (28% in 1997). Dit leidt tot verliestijden van meer dan 30 minuten per voertuig³.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat een verdere toename van het verkeer op het Coentunneltraject zal leiden tot meer files waardoor de bereikbaarheid voor het (economisch belangrijk) verkeer in toenemende mate ernstig wordt belemmerd. Met name het bedrijfsleven ten noorden van het Noordzeekanaal en - in geringere mate - ook in Westpoort is sterk afhankelijk van een goede bereikbaarheid. Door de toenemende verkeersdruk wordt bovendien de kwaliteit van de woon- en leefomgeving verder aangetast en zal de verkeersonveiligheid toenemen.

3 In de gevolgde methodiek is de waarde van 35% voor de congestiekans een maximum. Ook de voertuigverliestijden zijn gebaseerd op een maximale verliestijd van 30 minuten per voertuig.

Het bovenstaande in beschouwing genomen kan de centrale probleemstelling van deze studie als volgt worden samengevat:

Op dit moment is er sprake van een bereikbaarheidsprobleem voor het verkeer op wegensysteem A8/A10 tussen de kruising met de Haarlemmerweg en het knooppunt Zaandam. Een slechte bereikbaarheid en verkeersafwikkeling hebben met name negatieve effecten op de economie en de leefbaarheid in de regio.

1.4 Doel van het voornemen

Het hoofddoel van het voornemen om de bereikbaarheid binnen het plangebied te verbeteren is:

Binnen de context van een duurzame samenleving, het bereikbaarheidsprobleem rond de Coentunnel terugbrengen tot een aanvaardbaar niveau, binnen de randvoorwaarden die de leefbaarheid stelt.

De voor dit doel benodigde maatregelen dienen te zijn gericht op de beïnvloeding van zowel het aanbod van als de vraag naar vervoerscapaciteit. Uitgangspunt is dat de voorgenenomen landelijke en regionale maatregelen om de groei van het autoverkeer - de vraagzijde - te beperken succesvol zijn. Deze studie richt zich vooral op de maatregelen aan de aanbodzijde: weg- en openbaar-vervoerinfrastructuur.

De hoofddoelstelling kan ten aanzien van de bereikbaarheid en de leefbaarheid als volgt worden uitgewerkt.

Bereikbaarheid

- Het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de A10 en A8, inclusief de Coentunnel en de wegaansluitingen en het terugdringen van het sluipverkeer op het onderliggend wegennet.
Dit kan gerealiseerd worden door op beide rijkswegen een kwaliteitsniveau te creëren, zodanig dat de kans op filevorming voor het verkeer beperkt blijft tot circa 5% of, in het geval dat voor specifieke doelgroepen (economisch belangrijk verkeer) afzonderlijke voorzieningen worden gerealiseerd, 0% kans op filevorming voor de doelgroep en meer dan 5% voor het overige verkeer.
Dit kwaliteitsniveau dient niet alleen te worden gecreëerd door het aanbieden van meer wegcapaciteit, maar ook door maatregelen gericht op het beter benutten van de bestaande wegcapaciteit en maatregelen ter stimulering van andere vervoerswijzen (openbaar vervoer).
- Het beperken van de nadelige effecten voor de economie.
- Het ondersteunen van de nationale en regionale ruimtelijke structuur door de woon- en werklocaties goed bereikbaar te maken en te houden.

verbetering van de bereikbaarheid voor het economisch belangrijk verkeer en het collectief personenvervoer, onder meer door het uitvoeren doelgroepmaatregelen (selectieve bereikbaarheid).

In de nota 'Samenwerken aan bereikbaarheid' wordt de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel, in combinatie met de aanleg van de Westrandweg (A5-Noord), expliciet genoemd.

Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (1990)

In de Vierde Nota over Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) [3] is de ruimtelijke economische hoofdstructuur voor Nederland uitgewerkt. De daarin geschetste toekomstige ontwikkelingen voor de randstad zijn onder andere gericht op het benutten van de nationale en internationale potenties van het economisch kerngebied. Daarnaast is er het concept van de Stedenring Centraal Nederland, waarmee de relatie van de randstad met een aantal overige stedelijke knooppunten is weergegeven. De aandacht gaat daarbij uit naar het behoud en de versteviging van de transport- en distributiefunctie van ons land, naast de rol als vestigingsplaats voor internationale ondernemingen. Het (inter-)nationale doorgaande verkeer dient daarbij zo min

.....
Samenvoeging A8 en A10-Noord ten
noorden van de Coentunnel



mogelijk gehinderd te worden door het overige verkeer. Hierdoor is het te verwachten dat de vraag naar betrouwbare transportcapaciteit zich nog sterker zal doen gelden.

Beleid op regionaal niveau

Het verkeers- en vervoerbeleid voor de regio⁴ is uitgewerkt in de nota 'Integrale Verkeers- en Vervoersvisie Noordvleugel' (INVERNO). In deze

.....
⁴ De voormalige vervoerregio's Haarlem-IJmond, Gooi en Vechtstreek, het stadsgewest ROA en de provincie Noord-Holland.

visie is voor het noordelijk deel van de randstad een samenhangend maatregelenpakket opgenomen waarmee ten aanzien van de bereikbaarheid en leefbaarheid kan worden voldaan aan de streefbeelden uit het SVV-II.

Uitgangspunt hierbij is dat de groei van het autoverkeer in de Noordvleugel beperkt moet blijven tot 20% in 2010, ten einde een evenredige bijdrage te leveren aan de landelijke streefwaarde van gemiddeld 35% in 2010.

Het regionale pakket is primair gericht op het terugdringen van niet zakelijk autoverkeer (woon-werkverkeer en vrijetijds- en winkelverkeer). De belangrijkste verschillen (in 2010) met het beleidspakket volgens het SVV-II zijn:

- autobezitprognose: 7,5 miljoen in 2010 (SVV-II: 7,8 miljoen);
- gemiddelde bezettingsgraad auto's: 1,33 (SVV-II: 1,29);
- brandstofprijs: verhoging ten opzichte van 1992 met 91% (SVV-II: 41%);
- gemiddelde toename van openbaar-vervoerskosten in de spits met 42% (SVV-II: 30%).

Binnen het geformuleerde regionale beleid wordt een uitbreiding van de capaciteit van de Coentunnel voorzien.

Het regionale verkeers- en vervoerbeleid (INVERNO) is gebaseerd op prijsbeleid dat op onderdelen aanmerkelijk verder gaat dan het landelijke beleid. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft in dat verband aangegeven dat een stringenter prijsbeleid dan in het SVV-II is voorzien, vooralsnog niet haalbaar is. Hierbij gaat het vooral om een stapsgewijze structurele verhoging van de brandstofprijzen en de invoering van een spitsbijdragesysteem in de randstad. De belangrijkste aspecten en effecten van het regionale beleidspakket voor de problematiek bij de Coentunnel zijn ter informatie aangegeven in paragrafen 2.7 en 3.8.

1.6 Aanpak en doel van de trajectstudie

De Trajectnota draagt informatie aan, nodig voor een evenwichtige besluitvorming over de verbetering van de bereikbaarheid in het studiegebied door middel van maatregelen op het traject van de Coentunnel en aansluitende hoofdwegen. Daartoe wordt in de studie de volgende vragen behandeld:

- Wat zijn de gevolgen van verdere groei van het autoverkeer en de daardoor groeiende belasting voor de bereikbaarheid en leefbaarheid in het studiegebied?
- Welke maatregelen (alternatieven) leiden tot een oplossing van het gesignaleerde bereikbaarheidsprobleem, en wel op een verantwoorde wijze voor de leefbaarheid? Hierbij is gekeken naar:
 - niets doen aan de weginfrastructuur binnen het plangebied;
 - beïnvloeden van de vervoerswijze en het vervoerstijdstip voor het personen- en het goederenvervoer;
 - verbeteren van de infrastructuur;
 - een combinatie van genoemde mogelijkheden.

-
- Wat zijn de positieve en negatieve effecten (gevolgen) van de verschillende oplossingen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid: voor het milieu, de economie, het verkeer en vervoer en de ruimtelijke ordening? Op welke wijze zijn de negatieve gevolgen te voorkomen dan wel te beperken?

De beantwoording van deze vragen gebeurt aan de hand van een aantal toetsingscriteria. Een overzicht van de onderzochte aspecten staat vermeld in hoofdstuk 4. De belangrijkste onderwerpen (thema's) zijn:

- verkeer en vervoer;
- infrastructuur;
- woon- en leefmilieu;
- natuur en landschap;
- economie;
- ruimtelijke ordening.

1.7 Relatie met andere studies en initiatieven

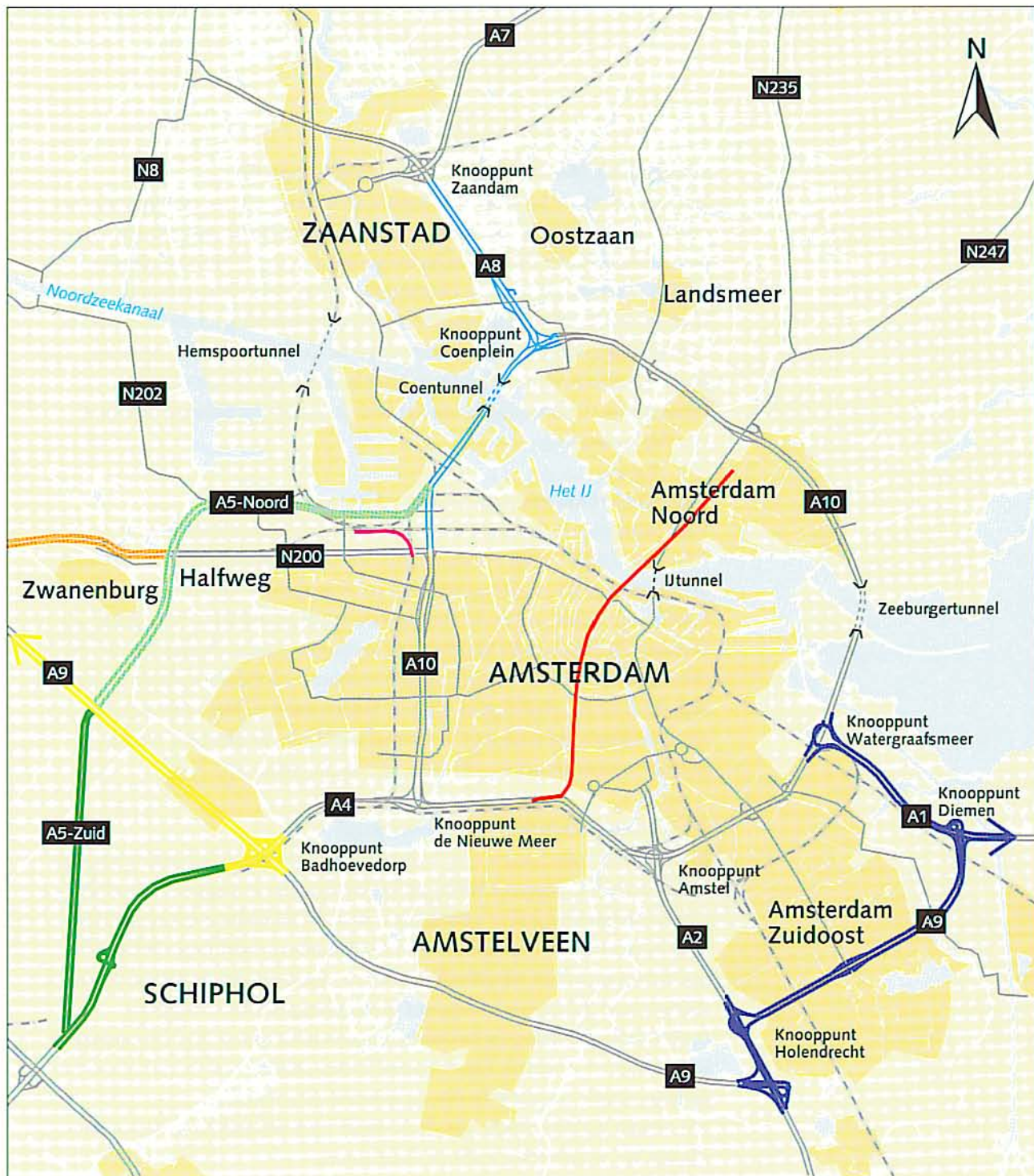
In de regio zijn meerdere studies en initiatieven gaande op het gebied van verkeer en vervoer die in relatie staan met, dan wel enige invloed hebben op, de capaciteitsuitbreiding van de weginfrastructuur bij de Coentunnel. Het betreft de volgende studies en initiatieven (zie ook kaart 1.3).

Westrandweg (A5-Noord tussen A9 en A10)

Het voornemen tot aanleg van de Westrandweg heeft de meest duidelijke relatie met de studie naar de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel. Voor de Westrandweg heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat 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 automatisch het besluit inzake de Westrandweg van kracht. Dit hoeft overigens niet te betekenen dat bij een besluit om de capaciteit van de Coentunnel 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.

N200 (Haarlem - Amsterdam)

Deze trajectstudie betreft de mogelijke omlegging van rijksweg N200 (de voormalige N5) bij Halfweg en Zwanenburg. In de huidige situatie maakt ongeveer 6 à 7% van het verkeer dat door de Coentunnel gaat, gebruik van de N200. Door deze geringe hoeveelheid is de mogelijke omleg van de N200 nauwelijks van invloed op de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel. Bij uitbreiding van de capaciteit van de Coentunnel neemt het verkeer op de N200 toe met maximaal 300 motorvoertuigen per uur in de spitsrichting (2010).



Kaart 1.3

Studies in de regio

0 2000 4000 Meters

Legenda:

studies en initiatieven in de regio;

— CRAAG

— A9

— Lijndenhoek

— Westrandweg

— N200

— Noord-Zuidlijn

— Hemboog

— bebouwd gebied

— water

— plangebied Trajectnota Coentunnel

— auto(snel)weg en hoofdweg

— spoorweg

Lijndenhoek (A4 en A5-Zuid in de regio Schiphol)

Het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat over Lijndenhoek (het voormalige project Hoofdwegennet Regio Schiphol) was aanvankelijk eveneens gekoppeld aan de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel. Berekeningen tonen echter aan⁵ dat de verkeers- en vervoersrelatie tussen Lijndenhoek en de Coentunnel marginaal is (dit in tegenstelling tot de verkeers- en vervoersrelatie tussen de Westrandweg en de Coentunnel). Met name op grond hiervan heeft de Minister in 1995 besloten het besluit over Lijndenhoek los te koppelen van het besluit over de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel.

CRAAG (A1/A6/A9, Amsterdam - Almere - 't Gooi)

Voor de relaties in de Corridors tussen de regio's Amsterdam, Almere en 't Gooi (CRAAG) vindt eveneens een trajectstudie plaats. Onderzocht wordt of enkele wegvakken gereconstrueerd en/of aangepast moeten worden. Het betreft wegvakken van de A1 (knooppunt Watergraafsmeer - knooppunt Eemnes), A6 (knooppunt Muiderberg - aansluiting Almere-Buiten) en A9 (knooppunt Diemen - knooppunt Holendrecht). Ook hier blijkt de invloed beperkt door de relatief grote afstand. Slechts een heel klein deel van de automobilisten dat door de Coentunnel gaat (minder dan 1%), maakt gebruik van eerder genoemde delen van de A1, A6 en A9.

A9 (Velsen - Raasdorp - Badhoevedorp)

Er wordt een trajectstudie uitgevoerd naar een mogelijke verbreding van de A9 tussen het knooppunt Velsen en het toekomstige knooppunt Raasdorp (A9/A5) en een mogelijke omlegging van de A9 bij Badhoevedorp. In 1991 is, in het kader van trajectstudie over het Hoofdwegennet Regio Schiphol, een besluit genomen tot uitbreiding van de capaciteit van de A9 van 2x2 rijstroken naar 2x3 tussen knooppunt Rottepolderplein en knooppunt Badhoevedorp. Het bij dat besluit behorende tracé tussen deze knooppunten staat echter ter discussie. Een definitief besluit daarover zal worden genomen op basis van de trajectstudie die thans wordt uitgevoerd.

Het verkeer op dit gedeelte van de A9 blijkt voor een zeer klein deel afkomstig van het wegstelsel nabij de Coentunnel.

Noord-Zuidlijn

De Noord-Zuidlijn betreft de realisatie van een grote binnenstedelijke openbaar-vervoerverbinding tussen Amsterdam-Noord en Amsterdam-Zuid WTC. De aanleg van deze verbinding heeft enige afname van het autoverkeer door de Coentunnel tot gevolg. Een gerealiseerde Noord-Zuidlijn is uitgangspunt voor deze studie.

.....
5 Deze berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het Noordvleugelmodel. In bijlage III, achterin dit rapport, wordt nader op dit verkeersmodel ingegaan.

Hemboog

Op dit moment zijn treinreizigers tussen Zaandam en Schiphol nog verplicht om op station Sloterdijk over te stappen. Naar verwachting is een rechtstreekse verbinding door aanleg van de Hemboog in 2003 operationeel. De realisatie van de Hemboog, uitgangspunt voor deze studie, leidt eveneens tot enige afname van het autoverkeer door de Coentunnel.

1.8 Besluitvormingsprocedure

De besluitvorming over de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel verloopt conform de procedures uit de Tracéwet. De milieueffectrapportage (m.e.r.) wordt uitgevoerd conform de Wet Milieubeheer.

In het besluitvormingsproces worden de volgende stappen onderscheiden:

Startnotitie en inspraak

In maart 1994 is de Startnotitie trajectstudie/m.e.r. Capaciteitsuitbreiding Coentunnel verschenen. Hierin staat het voornemen van de initiatiefnemer (Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland) om een oplossing te zoeken voor de problematiek bij de Coentunnel. In de Startnotitie is aangegeven welke alternatieven en welke effecten van die alternatieven worden onderzocht. De Startnotitie heeft ter inzage gelegen en een ieder heeft daarop kunnen reageren.

Richtlijnen

Vervolgens hebben de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in november 1994 de Richtlijnen voor de trajectstudie en de milieueffectrapportage vastgesteld. Deze Richtlijnen zijn mede gebaseerd op de inspraakreacties op de Startnotitie en het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage. In de Richtlijnen staat aan-gegeven welke aspecten moeten worden bestudeerd en hoe diepgaand dit moet gebeuren.

Trajectnota en inspraak

De initiatiefnemer heeft vervolgens conform de richtlijnen een trajectstudie uitgevoerd en deze Trajectnota uitgebracht. Hiermee is de fase gestart van inspraak, toetsing en advies. De Trajectnota is ter visie gelegd en er worden voorlichtingsavonden georganiseerd. Vervolgens worden hoorzittingen gehouden, waar de aanwezigen mondeling hun inspraakreactie kunnen geven. Schriftelijke reacties kunnen worden ingediend bij het onderstaande adres:

*Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Capaciteitsuitbreiding Coentunnel
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag*

Beoordeling Trajectnota

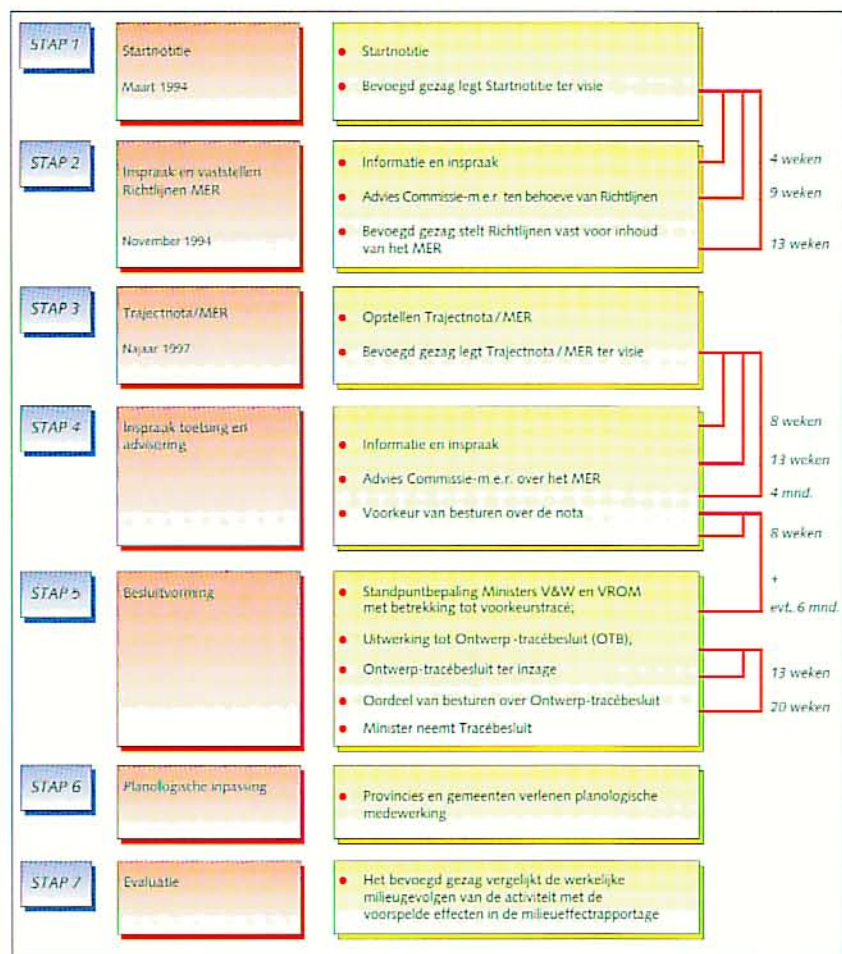
Diverse instanties beoordelen vervolgens de Trajectnota, en het daarin opgenomen Milieueffectrapport. Het betreft hier bijvoorbeeld de provincie, gemeenten en waterschappen en de Commissie voor de milieueffectrapportage.

Ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit

Mede op basis van de Trajectnota en de (inspraak)reacties daarop formuleert de Minister van Verkeer en Waterstaat vervolgens, in samenspraak met de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, een standpunt. Hierin spreken beide ministers zich uit voor één alternatief. Dit alternatief wordt uitgewerkt tot een Ontwerp-Tracébesluit.

Aan gemeenten en provincie wordt gevraagd op het Ontwerp-Tracébesluit te reageren. Bovendien wordt dit besluit ter inzage gelegd en is er opnieuw gelegenheid tot het geven van een mondelinge of schriftelijke inspraakreactie. Tenslotte nemen de voornoemde ministers het definitieve Tracébesluit. Hiertegen is beroep mogelijk bij de Raad van State.

Figuur 1.2
Tracéprocedure



Planologische inpassing

Als besloten wordt tot de verbreding van de A8/A10, dienen de betrokken gemeenten het uitgewerkte plan planologisch in te passen. In dat geval vindt er over de bestemmingsplannen geen nieuwe inspraak plaats.

Evaluatie

Als de A8 en de A10 verbreed worden, moeten de feitelijk optredende milieu-gevolgen vergeleken worden met de in de Trajectnota voorspelde effecten (evaluatieprogramma). Het evaluatieverslag wordt ter inzage gelegd.

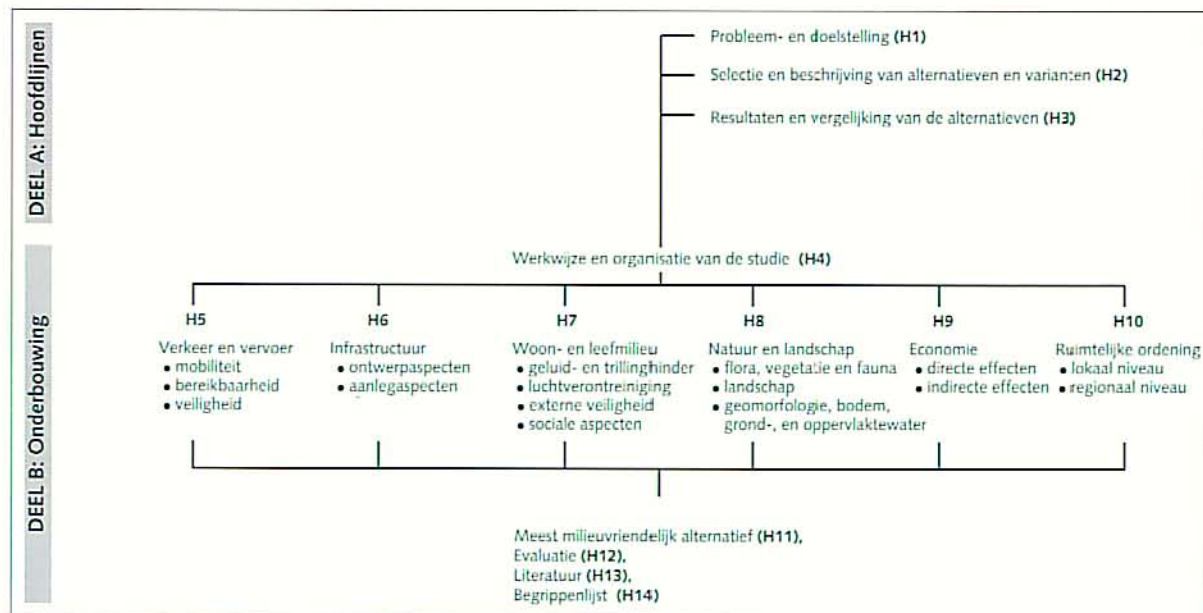
Als wordt besloten tot verbreding van de A8 en de A10 dan wordt de procedure gevolgd zoals die schematisch is weergegeven in figuur 1.2.

1.9 Leeswijzer

De Trajectnota is in twee delen opgesplitst: deel A en deel B (zie figuur 1.3). Deel A bevat de hoofdlijnen van de studie. Het biedt de lezer de informatie die voor het te nemen tracébesluit nodig is.

Deel B presenteert op meer gedetailleerde wijze de onderzoeksuitkomsten die de basis vormen voor deel A. Deel B vormt dus de onderbouwing van deel A. Waar nodig zijn in deel A verwijzingen naar deel B opgenomen.

Figuur 1.3 Structuur van de Trajectnota



Deel A is opgebouwd uit drie hoofdstukken:

In dit hoofdstuk is kort ingegaan op de problematiek rond de Coentunnel, het relevante beleid en het doel van deze trajectstudie.

In hoofdstuk 2 worden mogelijke oplossingsrichtingen (alternatieven en varianten) aangegeven. Vervolgens worden enkele probleemoplossende alternatieven en varianten geselecteerd en wordt het selectieproces beschreven.

In hoofdstuk 3 wordt een vergelijking gemaakt tussen de effecten van de geselecteerde alternatieven en varianten. Hierbij wordt tevens stilgestaan bij de specifieke gevolgen van de alternatieven en varianten voor de regio. Ook worden de effecten getoetst aan de beleidsdoelstellingen.