Informatie over de Startnotitie en inspraak

De Coentunnel is al vele jaren dagelijks in het nieuws bij de opsomming van de files op het hoofdwegennet. Jarenlang is er ook al sprake van een eventuele uitbreiding van de Coentunnel maar het is tot nu toe onmogelijk gebleken tot een definitief besluit te komen. Onlangs is dan ook het startsein gegeven voor een nieuwe besluitvormingsprocedure.

Rijkswaterstaat directie Noord-Holland geeft in deze folder een kort overzicht van de geschiedenis van dit project, de aanpak van de nieuwe studie die uiteindelijke moet leiden tot een besluit van de Minister over een oplossing van de problemen en de wijze waarop uw mogelijkheden tot inspraak zijn geregeld.

WAAROM EEN "TWEEDE COENTUNNEL"?

De Coentunnel en de Velsertunnel vormen de twee voornaamste verkeersaders voor het autoverkeer onder het Noordzeekanaal door. Ze vormen beiden tevens een reusachtige "bottleneck": in vrijwel iedere ochtend- en avondspits loopt het verkeer er vertraging op.

Hoofdoorzaak van het probleem is het intensieve woon- /werkverkeer tussen het noordelijke en het zuidelijke deel van Noord-Holland.
Aan de noordzijde van het Noordzeekanaal ligt de nadruk op woongebieden. Door het in de afgelopen decennia gevoerde groeikernenbeleid is deze woonfunctie nog eens versterkt en ook in de toekomst wordt een stijging van het aantal woningen verwacht. Ten zuiden van het Noordzeekanaal bevinden zich werkgebieden zoals het Westelijk Havengebied, de Amsterdamse binnenstad en Schiphol. Vooral het Westelijk Havengebied en Schiphol zullen de komende jaren alleen maar meer werknemers trekken. Met de openstelling van de Wijkertunnel in 1996 zullen de files voor

4

de Velsertunnel tot het verleden behoren. Het probleem rond de Coentunnel zal, als men niet ingrijpt, alleen maar verergeren.

Het probleem beperkt zich natuurlijk niet tot de Coentunnel. De file staat voor de tunnel op de A10 en de A8. Het gebied waarvoor oplossingen zullen worden aangedragen omvat dan ook de rijkswegen A10 en A8, tussen globaal de kruising met de Haarlemmerweg (S103) en het Knooppunt Zaandam, inclusief de daarin gelegen Coentunnel.

DE BESLUITVORMING

In 1985 besloot de Minister van Verkeer en Waterstaat - na overleg met de provincie Noord-Holland en de gemeenten Amsterdam, Oostzaan en Zaanstad - de capaciteit van de Coentunnel uit te breiden. Doel was, een einde te maken aan de dagelijkse files bij deze tunnel.
De plannen, die uit dit besluit voortvloeiden, waren onderwerp van discussie in de procedure van het bestemmingsplan Coentunnel. Tegen dit bestemmingsplan zijn bij de Kroon bezwaren ingediend die op formele gronden hebben geleid tot onthouding van goedkeuring aan het plan. Aldus ligt het probleem van de Coentunnel er nog steeds. Er is dan ook besloten om opnieuw te kijken hoe hiervoor een oplossing kan worden gevonden. De wijze waarop dat moet gebeuren wordt voor een belanrijk deel bepaald door de Tracewet, die op 1 januari 1994 in werking trad.

Het totale besluitvormingtraject kent een aantal belangrijke onderdelen:
- Publicatie van het voornemen tot Trajectstudie, de 'Startnotitie'
- De Trajectstudie(s)
- Trajectnota en Milieu-Effectrapport

De Minister van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor dit besluitvormingstraject, maar heeft de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de studie gedelegeerd aan de regionale directie Noord-Holland van het Directoraat-Generaal van Rijkswaterstaat.

Tijdens de besluitvormingsprocedure krijgt u gelegenheid tot inspraak. Om u in staat te stellen, een gefundeerd oordeel te ontwikkelen, organiseert Rijkswaterstaat directie Noord-Holland voorlichtingsavonden.

Van start met de 'Startnotitie'

Het besluitvormingsproces begint met de publikatie van het voornemen, dat er een trajectstudie zal plaatsvinden. In deze 'Startnotitie' wordt aangege

ven, wat het onderwerp van de studie is, welk probleem de studie wil oplossen en welke mogelijkheden daarvoor bestaan.

Onderdeel van de studie vormt het milieu- effectrapport, dat gelijktijdig en in samenhang met de traiject-nota wordt voorbereid.
De resultaten van de studie worden verwerkt in een traject-nota en een milieu-effectrapport, samen de trajectnota/MER. Deze nota moet de Minister van Verkeer en Waterstaat de mogelijkheid bieden een weloverwogen besluit te nemen.

Voor de milieu-effectrapportage is een speciale commissie ingelsteld, die de Minister moet adviseren over het gewenste milieu-onderzoek: de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Deze laat de binnengekomen reacties meewegen in het advies dat zij uitbrengt aan de Minister. De Minister stelt uiteindelijk de Richtlijnen voor de milieu-effectrapportage vast.

De Startnotitie is pas het begin van een heel proces. Als uiteindelijk de trajectnota/MER aan de Minister wordt voorgelegd, stelt Verkeer en Waterstaat het publiek daarvan weer door middel van advertenties en voorlichtingsavonden op de hoogte. Ook dan krijgt u de gelegenheid uw mening kenbaar te maken.

DE TRAJECTSTUDIE

De oplossingen die worden bestudeerd, moeten zijn gebaseerd op het beleid en de doelstellingen in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II). In SVV II heeft de Rijksoverheid het verkeers- en vervoerbeleid tot 2010 vastgelegd. De doelstellingen van SVV II zijn te herleiden tot de volgende onderwerpen:
- leefbaarheid (milieu en veiligheid)
- geleiding van de mobiliteit en
- bereikbaarheid.

In SVV II is aangegeven dat de A8 en de A10 en de daarin gelegen Coentunnel deel uitmaken van het hoofdwegennet. Voor het hoofdwegennet

Jin i

wordt de bereikbaarheidsdoelstelling uitgedrukt in de congestiekans (ofwel de kans in een file te belanden), die maximaal 5% mag bedragen. Een norm waaraan het wegennet rond de Coentunnel met een congestiekans van nu al circa 25% totaal niet voldoet.

Niet alleen het SVV II is van belang. De oplossingen zullen ook moeten passen binnen de doelstellingen van onder meer het Nationale Milieubeleidsplan (Plus). Daarnaast zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met regionale beleidsplannen.

Werkwijze

In de Startnotitie staat de werkwijze beschreven die Rijkswaterstaat bij de trajectstudie zal volgen. De studie begint met het in kaart brengen van het te verwachten verkeers- en vervoersaanbod in 2010 en eindigt met het beschrijven van oplossingen en de effecten daarvan.

De Startnotitie beschrijft voor welke aspecten de effecten zullen worden onderzocht. Dit zijn:
- verkeerskundige aspecten (o.a. bereikbaarheid, verkeersveiligheid);
- transport van gevaarlijke stoffen;
- economische aspecten (bijv. de kosten die voortvloeien uit vertragingen die het vrachtvervoer ondervindt);
- waterhuishoudkundige aspecten (bijv. de gevolgen voor de dijken en af watering).

Ook de gevolgen voor het milieu worden onderzocht:
- bodem en grond- en oppervlakte water;
- flora en fauna;
- landschap en cultuurhistorie;
- geluid en trillingen;
- lucht;
- woonmilieu en veiligheid.

Speciale aandacht zal worden besteed aan de vraag in hoeverre het toewijzen van rijstroken aan bepaalde doelgroepen een bijdrage kan leveren aan de oplossing van het probleem. Hierbij kan worden gedacht aan vrachtverkeer, carpoolers en openbaar vervoer.

Alternatieven en varianten

Rijkswaterstaat stelt in de Startnotie voor de volgende oplossingen te onderzoeken:

Het Nul-alternatief
Bij dit alternatief wordt de situatie geschetst zoals die in het prognosejaar 2010 zal zijn wanneer geen capaciteitsuitbreiding wordt gerealiseerd. Daarbij wordt uitgegaan van de in SVV II neergelegde beleidsplannen, inclusief het daarin opgenomen openbaar vervoer.
Het nul-alternatief wordt als referentiekader gebruikt voor de overige alternatieven.

Het Openbaar Vervoer-alternatief (O.V. -alternatief)
Het wegennet wordt in principe niet uitgebreid, maar het netwerk voor het openbaar vervoer wel (volgens een regionaal mobiliteitspakket dat verder gaat dan het maatregelenpakket uit SVV II). Extra lijnen en optimalisering van dienstregelingen zullen worden opgenomen. Uiteindelijk moet blijken of uitbreiding van het openbaar vervoer, gecombineerd met "push- en pullmaatregelen" (aanmoedigend voor het openbaar vervoer, ontmoedigend voor het autogebruik) voldoende effectief is.

Het kan bij dit alternatief wel noodzakelijk zijn extra voorzieningen aan de wegen te treffen voor het weggebonden openbaar vervoer.

Het herverdelingsalternatief
Dit is een alternatief waarbij wordt bekeken of het mogelijk is het "overtollige" verkeer bij de Coentunnel te verdelen over openbaar vervoer en alternatieve routes. De Zeeburgertunnel kan bijvoorbeeld voor een gedeelte van het verkeer een redelijk alternatief vormen. Onderzocht zal worden of met push- en pullmaatregelen tot een oplossing kan worden gekomen.

	beleidspakket	regionaal mobiliteitspakket	nader te definieren pakket
Nulalternatief			
O.V-alternatief			
Herverdelingsalternatief			
Verbredingsalternatief A			
Verbredingsalternatief B			
Meest milieuvriendelijk alternatief			

MMA 1 wordt eerst in de trajectstudie nader bepaald, inclusief het daarbij behorende pakket.
Voor MMA 2 wordt een aantal milieudoelstellingen als taakstellend verondersteld.
Daaruit afgeleid worden de daarbij acceptabele verkeers- en vervoerstromen.