

× Gemeente
× Amsterdam

 Provincie
Noord-Holland Rijkswaterstaat
Ministry of Infrastructure and the
Environment

Planstudie Knoop

A10-N247-S116 (KANS)

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

17 januari 2018
Concept 1.14

COLOFON

Datum 17 januari 2018

Kenmerk INT/2017/3695

Opgesteld door Thijs de Bruin

Projectleider Chris Engelsman

Versie 1.14

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	3
1 Waaron een Planstudie KANS?	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Wat is er aan de hand?	5
1.3 Wat willen we bereiken en voor wie?	6
1.4 Wie is Wie in de Planstudie?	6
1.5 Leeswijzer	7
2 Situatie en probleemverkenning	8
2.1 Situatieschets en afbakening	8
2.2 Probleemverkenning	9
3 Ambities, doelen en beoordelingskader	10
3.1 Gezamenlijke ambitie van de wegbeheerders	10
3.2 Afzonderlijke doelstellingen	10
4 Alternatieven en varianten	13
4.1 Inleiding	13
4.2 invloed op het verkeersaanbod	13
4.3 Lessen uit de verkenning kans	15
4.4 in de planstudie te onderzoeken alternatieven	17
4.4.1 Referentiesituatie	17
4.4.2 Alternatief 1: Beter benutten	18
4.4.3 Alternatief 2: Rechtsaf versterken	19
4.4.4 Alternatief 3: Fly-over	20
4.4.5 Alternatief 4: Combinatie van beter benutten, rechtsaf en fly-over	21
5 te onderzoeken milieuaspecten	22
5.1 Waar gaat de planstudie kans over?	22
5.2 Verkeersonderzoeken	22
5.2.1 Inleiding	22
5.2.2 Analyses statische verkeersmodellen	22
5.2.3 Berekeningen dynamisch verkeersmodel	23
5.3 Ontwerp en kostenraming	23
5.3.1 Ontwerp	23
5.3.2 Kostenraming	24
5.4 Te onderzoeken (milieu)thema's	24
5.4.1 Inleiding	24
5.4.2 Geluid	24
5.4.3 Luchtkwaliteit	24
5.5 Diverse quick scan onderzoeken	25
5.5.1 Algemene aanpak	25
5.5.2 Externe veiligheid	25
5.5.3 Bodem en water	25

5.5.4	Archeologie en cultuurhistorie	26
5.5.5	Niet gesprongen explosieven	26
5.5.6	Natuur	26
5.5.7	MKBA	26
6	Meedenken, inspreken en vervolg	27
6.1	Welke procedure wordt gevolgd?	27
6.2	Wie gaat Waarover?	27
6.3	Hoe en wanneer kunt u meedenken?	28
6.4	Vervolgproces	28
6.5	JURIDISCHE ASPECTEN van Planstudie en vervolgproces	29

1 WAAROM EEN PLANSTUDIE KANS?

1.1 AANLEIDING

De Knoop A10-N247-s116 (afgekort: KANS) is een belangrijke schakel in het wegennet aan de noordkant van Amsterdam, zowel voor het autoverkeer als voor het openbaar vervoer.

Figuur 1.1: Locatie van de KANS –knoop in Amsterdam noord, het projectgebied ligt in de cirkel (bron kaart: ESRI)



In de KANS-knoop komen netwerken van Rijk, provincie en gemeente bij elkaar en worden ook regionale en lokale OV-verbindingen met elkaar verbonden. De knoop ligt tegen het Centrumgebied Amsterdam-Noord aan, waar momenteel en in de komende jaren een grote ruimtelijk ontwikkelingsopgave wordt gerealiseerd, met verandering en toename van vervoerpatronen tot gevolg. De gevolgen van de lokale en regionale ontwikkelingen zullen ook merkbaar zijn op de ring A10. De verkeersproblematiek op de knoop is dan ook een belangrijk aandachtspunt voor zowel de gemeente Amsterdam, de provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat West-Nederland Noord als voor de Vervoerregio Amsterdam.

Samen met de drie wegbeheerders is de Vervoerregio Amsterdam initiatiefnemer van de Planstudie KANS. Namens de vier samenwerkende partijen is de Vervoerregio Amsterdam de penvoerder.

1.2 WAT IS ER AAN DE HAND?

De verkeersafwikkeling op en rond de KANS-knoop staat momenteel al onder druk. De reistijd en snelheden op routes door de knoop liggen ver onder de streefwaarden en die problematiek zal, wanneer er geen maatregelen worden getroffen, naar verwachting in de toekomst erger worden. Onder andere door de bouw van nieuwe woningen in Amsterdam en in de regio Waterland zal de omvang van het verkeer verder toenemen, waardoor zowel het autoverkeer als het OV in de spitsperioden structureel stil staat en daarbuiten steeds vaker slechts stapvoets vooruit komt.

Voor busreizigers en automobilisten die op hun route langs deze knoop komen, wordt het (nog) lastiger om hun bestemming binnen aanvaardbare tijd te bereiken. Daardoor komt de bereikbaarheid van de KANS-knoop en een groter gebied ten noorden van het IJ richting Purmerend, Waterland en Edam-Volendam onder druk te staan. Ook de aanstaande opening van de Noord/Zuidlijn zal lokaal en regionaal kunnen leiden tot knelpunten in de bereikbaarheid. Immers, vervoerpatronen van, naar en in het gebied zullen veranderen.

De problematiek op de knoop is een belangrijk aandachtspunt voor zowel de Vervoerregio Amsterdam, als de drie betrokken wegbeheerders: de gemeente Amsterdam, de provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat West-Nederland Noord. In 2016 en begin 2017 is door de partners een verkenning uitgevoerd.

In de verkenning is inzichtelijk gemaakt welke problemen er nu en in de toekomst op de knoop spelen. Vervolgens is onderzocht welke mogelijke oplossingsrichtingen de problemen het hoofd kunnen bieden. Op basis van de geconstateerde problemen en mogelijke oplossingen in de verkenning, is in het directeurenoverleg KANS van 27 januari 2017 besloten om de studie naar de KANS-knoop te vervolgen in een planstudie.

1.3 WAT WILLEN WE BEREIKEN EN VOOR WIE?

De Vervoerregio Amsterdam heeft mede namens de overige partners het initiatief genomen voor het uitvoeren van onderzoeken ten behoeve van de planstudie. De planstudie is de volgende stap op weg naar een gedragen ontwerp, goede planologische inbedding en uiteindelijk de eventuele realisatie van infrastructurele maatregelen. In de planstudie worden alternatieven en varianten voor het bereikbaarheidsprobleem geïnventariseerd en worden het doelbereik en de milieueffecten daarvan onderzocht.

Het doel van de planstudie is om met de resultaten en inzichten van het onderzoek, voldoende beslisinformatie beschikbaar te hebben om op directeuren- en bestuurlijk niveau een gedragen voorkeursbesluit te kunnen laten nemen door de vier partners: de gemeente Amsterdam, de Provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam.

Wanneer er geen maatregelen worden genomen, zorgen groeiende verkeersstromen in de knoop voor een verslechtering van de bereikbaarheid voor weggebruikers en OV-reizigers, met structurele filevorming en lange en onbetrouwbare reistijden tot gevolg. De planstudie biedt inzicht in de mate waarin specifieke maatregelen bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid in relatie tot de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen.

Het beoogde resultaat van de planstudie is om de betrokken overheden inzicht te geven in de aard en omvang van de bereikbaarheidsproblematiek. Zij kunnen dan een besluit nemen over gedragen voorkeursoplossingen waarmee de bereikbaarheidsdoelstellingen voldoende worden bediend. Op een later moment kunnen deze voorkeursoplossingen onderdeel worden van een procedure voor een concreet ruimtelijk besluit, zoals een Tracébesluit, een inpassingsplan of een bestemmingsplan. De formele planologische procedures maken dus geen onderdeel uit van de planstudie.

1.4 WIE IS WIE IN DE PLANSTUDIE?

In een planstudie wordt onderscheid gemaakt tussen initiatiefnemers en het bevoegd gezag, waarbij het bevoegd gezag de partij of partijen zijn die uiteindelijk besluiten over het treffen van maatregelen.

Voor de Planstudie KANS zijn vier partijen gezamenlijk de initiatiefnemer: Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam. De Vervoerregio Amsterdam is zowel namens als in overleg met de drie betrokken wegbeheerders de penvoerder voor de Planstudie.

Als Bevoegd gezag treden de besturen van de drie betrokken wegbeheerders op, te weten de Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam, Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland en de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat West-Nederland Noord (namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat).

1.5 LEESWIJZER

Het belangrijkste doel van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau is dat de initiatiefnemers van de planstudie duidelijkheid scheppen voor gebruikers, belanghebbenden en besluitvormers over wat onderzocht gaat worden en hoe dat zal gebeuren.

Het wat en hoe wordt aangeduid met de twee termen reikwijdte en detailniveau. Daarmee wordt het volgende bedoeld:

- Reikwijdte: welke alternatieven voor de oplossing van het gesignaleerde probleem worden onderzocht?
- Detailniveau: welke onderzoeken worden op welke wijze uitgevoerd met welke mate van detail, om het doelbereik en de relevante milieueffecten in beeld te brengen?

Na dit inleidende eerste hoofdstuk wordt op de reikwijdte van de planstudie ingegaan in de hoofdstukken 2, 3 en 4, waarbij de volgende zaken aan bod komen:

- Hoofdstuk 2: situatie en probleemverkenning;
- Hoofdstuk 3: de ambities, doelen en het beoordelingskader;
- Hoofdstuk 4: alternatieven en varianten.

Hoofdstuk 5 beschrijft welke thema's in de planstudie worden onderzocht en hoe het onderzoek per thema wordt uitgevoerd.

Tot slot gaat hoofdstuk 6 in op de procedure die planstudie KANS volgt en geeft daarbij antwoord op de vraag hoe en wanneer u kan meedenken.

2 SITUATIE EN PROBLEEMVERKENNING

2.1 SITUATIESCHETS EN AFBAKENING

De Knoop A10 - N247 - s116 (KANS) is een belangrijke schakel in het wegennet aan de noordkant van Amsterdam, zowel voor het autoverkeer als voor het openbaar vervoer, des te meer wanneer in 2018 het Station Noord van de Noord/Zuidlijn (metro) in gebruik wordt genomen. De KANS-knoop ligt tegen het Centrumgebied Amsterdam-Noord, nabij het begin- en eindpunt van de nieuwe Noord/Zuidlijn.

Figuur 2.2: Projectgebied van de Planstudie KANS



De knoop bestaat uit de aansluiting van de Nieuwe Leeuwarderweg (s116) en de Slochterweg (N247) op de A10-noord en brengt vervoerstromen op het hoofdwegennet, het regionaal- en lokaal niveau bij elkaar. De N247 verbindt de A10 en Amsterdam-Noord met Broek in Waterland, Monnickendam en Edam-Volendam en faciliteert via de N235 bij Het Schouw ook de regionale route naar Purmerend. De s116 verbindt de A10 met de IJtunnel en het centrum van Amsterdam.

Een belangrijk onderdeel van de KANS-knoop is de aansluiting van de s116 op de IJdoornlaan, die op het onderliggende wegennet de verbinding vormt tussen de s117 (A10 aansluiting Landsmeer) en de s115 (A10 aansluiting Schellingwoude). Langs de IJdoornlaan ontsluiten ook de nieuwe busstations van station Noord aan de Noord/Zuidlijn.

De planstudie richt zich op de verkeersafwikkeling op en direct rond de knoop A10-N247-s116. Het projectgebied is het gebied waarbinnen maatregelen in het kader van de planstudie KANS denkbaar zijn. Het projectgebied omvat een deel van de N247 (tussen het kruispunt N247-N235 en de A10), een deel van de s116 (tussen de A10 en de aansluiting met de IJdoornlaan) en een deel van de A10 tussen de aansluitingen s117 (Landsmeer) en s115 (Schellingwoude).

Het studiegebied waarbinnen de effecten van maatregelen in het projectgebied mogelijk merkbaar zijn, is ruimer en wordt globaal afgebakend door het wegennet van Amsterdam-Noord (tussen s115 en s117), A7, A8, N235, N247 en N244. De omvang van het studiegebied is afhankelijk van de uitkomsten van de onderzoeken. Wanneer blijkt dat er significante effecten op grotere afstand van KANS merkbaar zijn, dan zal het studiegebied worden opgerekt.

2.2 PROBLEEMVERKENNING

In de Verkenning KANS uit 2016 is een probleemanalyse uitgevoerd, die een beeld geeft van de knelpunten en mogelijke oorzaken daarvan. Het betreft knelpunten met betrekking tot de verkeersafwikkeling in de huidige situatie en de toekomst (2020 en 2030). Daarbij wordt uitgegaan van de huidige infrastructuur en de maatregelen en projecten die bestuurlijk zijn vastgesteld.

Problemen verkeersafwikkeling autoverkeer

In de huidige situatie wordt zowel in de ochtend- als avondspits op de meeste trajecten niet voldaan aan de streefwaarden van de wegbeheerders. Deze streefwaarden betreffen bijvoorbeeld acceptabele vertraging en acceptabele gemiddelde snelheden. Met name op de provinciale wegen N247 en N235 is het in de spitsperiodes al zo druk dat de gemiddelde snelheid daalt en de reistijd over het traject toeneemt met circa 5 tot 8 minuten, tot een maximum van circa 30 minuten. Voor deze analyse is gebruik gemaakt van beschikbare gegevens uit 2015 en deze zijn geverifieerd met actuele reistijdgegevens van begin 2016.

Volgens prognoses op basis van de gebruikte verkeersmodellen wordt in 2020 op vrijwel alle trajecten niet voldaan aan de streefwaarden. Ondanks de reeds bekende wijzigingen en capaciteitsuitbreidingen van het wegennet, geldt dit ook voor de situatie in 2030. Voor de situatie in 2030 zijn twee ruimtelijke-economische scenario's onderzocht: een scenario met hoge groeiverwachtingen en veel ruimtelijke ontwikkelingen, en een scenario met lage groei.

Problemen verkeersafwikkeling openbaar vervoer

In het plangebied heeft het openbaar vervoer op verschillende plaatsen eigen infrastructuur. Dat geldt voor de nieuwe Noord/Zuidlijn (metro) en tevens zijn er in het gebied veel busbanen aanwezig. Op de busbanen kan het openbaar vervoer in de regel goed doorrijden. Daar waar auto en bus samenkomen op het reguliere wegennet ondervindt ook de bus vertraging. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de op- en afritten van en naar het (bus)station Noord. In het hoge scenario 2030 kunnen de bussen door de filevorming op de IJdoornlaan en op de oprit naar de s116 in noordelijke richting het busstation regelmatig maar heel moeizaam verlaten.

De hoofdconclusie uit de Verkenning KANS is dat wanneer geen maatregelen worden getroffen, het verkeer op de knoop in de toekomst ernstige vertraging zal ondervinden. Dat geldt in mindere mate voor het busverkeer dat (grotendeels) over eigen infrastructuur beschikt. Echter, op de plekken waar auto en bus samen gebruik maken van dezelfde infrastructuur, ondervindt ook de bus ernstige vertraging.

In het eindrapport Verkenning KANS van 17 november 2016 is een uitgebreide beschrijving van de opzet en een uiteenzetting van de probleemanalyse te vinden. Deze rapportage is in te zien op de website van de vervoerregio via:

<https://www.vervoerregio.nl/artikel/20170830-knooppunt-a10n247s116-kans>

Na het inzichtelijk maken van de geconstateerde problemen, zijn er verschillende oplossingsrichtingen verkend. Dit heeft geleid tot enkele kansrijke maatregelen en oplossingsrichtingen die in hoofdstuk 4 van deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau verder worden beschreven.

3 AMBITIES, DOELEN EN BEOORDELINGSKADER

3.1 GEZAMENLIJKE AMBITIE VAN DE WEGBEHEERDERS

In de verkenning en de planstudie KANS werken de vier regionale partners gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat West-Nederland Noord en de Vervoerregio Amsterdam samen. De gezamenlijke ambitie van de KANS-partners is:

De doorstroming van het autoverkeer en openbaar vervoer nu en in de toekomst te garanderen, waarbij de verkeersveiligheid wordt verbeterd en rekening wordt gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen.

De begrippen autoverkeer en openbaar vervoer zijn erg algemeen, en de wensen van individuele weggebruikers en reizigers zeer divers. Bij het nastreven van de ambitie is het daarom van belang om steeds goed voor ogen te houden wie door de problematiek wordt geraakt en welke maatregelen daarbij effect effectief kunnen zijn.

3.2 AFZONDERLIJKE DOELSTELLINGEN

De vier individuele partners hebben ieder afzonderlijk eigen beleidsdoelen geformuleerd op het gebied van verkeer en vervoer waaraan de gezamenlijke planstudie zoveel mogelijk gehoor zou moeten geven.

Tabel 3.1: Doelstellingen van de individuele partners

Partner	Doel
Gemeente Amsterdam	Een goede bereikbaarheid van en in de stad voor alle modaliteiten, zoals verwoord in het Beleidskader Hoofdnetten (2005) en de MobiliteitsAanpak Amsterdam (2013), waarbij de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd moet zijn. Het is de ambitie van de gemeente Amsterdam om ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam-Noord mogelijk te maken, met aandacht voor onder andere luchtkwaliteit en geluidbelasting, en deze te ontsluiten via het stedelijk wegennet, regionaal wegennet en rijkswegennet.
Provincie Noord-Holland	Voldoen aan de doorstroomnormen uit de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) en de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren.
Rijkswaterstaat WNN	De doorstroming op het hoofdwegennet te laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit (NoMo) binnen kaders van verkeersveiligheid en duurzame leefomgeving (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, 2012).
Vervoerregio Amsterdam	De bussen en het langzaam verkeer in de knoop ongehinderd laten doorstromen en het autoverkeer verkeersveilig afwikkelen op een niveau dat de streefwaarden op trajecten en op van-deur-tot-deurrelaties worden gehaald.

De gezamenlijke ambitie voor de planstudie KANS (*de doorstroming van het autoverkeer en het openbaar vervoer nu en in de toekomst te garanderen, waarbij de verkeersveiligheid wordt verbeterd en prioritaire ruimtelijke ontwikkelingen worden gefaciliteerd*) is vertaald naar een beoordelingskader.

In het beoordelingskader hebben onder andere de streefwaarden voor de afwikkeling van het autoverkeer en de reistijden voor het openbaar vervoer een plaats gekregen. Deze zijn ontleend aan de vigerende beleidsnota's van de betrokken partijen. Een belangrijk doel bij de ambities is om een betrouwbare en

voorspelbare reistijd te kunnen bieden aan de weggebruikers en reizigers. Daarvoor wordt er gekeken naar ritten en reizen als onderdeel van de 'deur-tot-deur'-verplaatsingen die ook over de KANS-knoop gaan. In al die gevallen is de verplaatsing door de knoop dus slechts een klein deel van de totale route.

Voor de grotere verplaatsingen wordt gekeken naar representatieve routes door het gebied met een verplaatsingsafstand van zo'n 20 tot 40 kilometer en een onverstoord verplaatsingstijd van ongeveer een half uur tot driekwartier. Dergelijke verplaatsingen worden door een groot deel van de weggebruikers en reizigers gemaakt tijdens de drukke spitsperioden. Ter illustratie moet voor dergelijke verplaatsingen worden gedacht aan de routes tussen Edam/Volendam, Purmerend of Hoorn en Amsterdam.

Naast de meetbare doelmatigheidscriteria die volgen uit de doelstellingen van de vier betrokken partners, worden de alternatieven in de planstudie ook beoordeeld op minder kwantificeerbare onderdelen. Deze gaan over praktische zaken als de duurzame realiseerbaarheid van de maatregelen in de alternatieven; is een maatregel realiseerbaar zonder bovenmatige grootschalige reconstructies en staat latere planwijzigingen niet hinderlijk in de weg. Deze criteria zullen vooral kwalitatief worden beschreven, op basis van de expertise van de onderzoekers. Bovendien worden de financiële grootheden geraamd.

Tabel 3.2: Beoordelingskader met indicatoren per onderzoeksthema

Onderzoeksthema	Indicator
Doelmatigheidscriteria	
Verbeteren auto-bereikbaarheid	Reistijd van deur tot deur, kwantitatief Toekomstvast oplossingen, kwalitatief
Verbeteren OV-bereikbaarheid	Reistijd van deur tot deur, kwantitatief Betrouwbaarheid reistijden, kwantitatief
Verbeteren verkeersveiligheid	Aantal en aard van (te verwachten) ongevallen, kwantitatief Subjectieve verkeersveiligheid, kwalitatief
Toekomstvastheid en uitvoerbaarheid	
Robuustheid	Gevoeligheid voor RO-beleid, kwalitatief
	Gevoeligheid voor incidenten en calamiteiten, kwalitatief
Haalbaarheid	Maakbaarheid, kwalitatief
	Kosten (LCC), kwantitatief / monetair
	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse, kwantitatief
Doorstroming wegen	Rijksweg A10, kwantitatief Provinciale weg N247, kwantitatief Gemeentelijke (hoofd)wegen, kwantitatief
Milieuaspecten	
Leefmilieu	Geluidhinder, kwantitatief
	Luchtkwaliteit, kwantitatief
	Externe veiligheid, kwantitatief
Omgevingsaspecten	Bodem en water, kwalitatief
	Archeologie en cultuurhistorie, kwalitatief
	Explosieven, kwalitatief
	Natuur en ecologie, kwalitatief

De doelmatigheid van de alternatieven en varianten wordt in de planstudie getoetst aan de vermelde indicatoren van het beoordelingskader. Om per alternatief te bepalen wat de effecten op het leefmilieu en de omgeving zijn, wordt tevens berekend wat de gevolgen van de nieuwe verkeersstromen zijn voor de milieuaspecten zoals geluid, lucht en externe veiligheid. Daarnaast worden de ruimtelijke effecten van de aanpassingen in het wegontwerp bepaald voor thema's als bodem en water, archeologie en cultuurhistorie, explosieven en natuur en ecologie.

De beschrijving van de onderzoeksmethodes per milieu- en omgevingsthema zijn opgenomen in hoofdstuk vijf.

4 ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

4.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke alternatieven en varianten in de planstudie KANS worden onderzocht. Ook wordt ingegaan op maatregelen die niet zijn meegenomen in de planstudie. Daarbij worden lessen getrokken uit de conclusies uit de verkenning. De maatregelen die in de verkenning als kansrijk zijn geïdentificeerd, zijn op basis van de bovenstaande probleemanalyse verder uitgewerkt en gecombineerd tot volwaardige alternatieven. In onderstaande paragraaf wordt eerst nagegaan of er vanuit de betrokken overheden invloed kan worden uitgeoefend op het verkeersaanbod en of zodoende de problematiek kan worden beperkt.

4.2 INVLOED OP HET VERKEERSAANBOD

Aangezien de middelen die ons ter beschikking staan efficiënt en duurzaam ingezet moeten worden, is eerst nagegaan of de problematiek kan worden opgelost door de (auto)mobiliteit te beperken. Dat is gedaan door de Ladder van Verdaas¹ te hanteren. De Ladder of Zevensprong van Verdaas is een verwijzing naar zeven aspecten die van invloed zijn op het verkeer- en vervoerssysteem. Deze aspecten zijn in volgorde van de sporten van ladder:

- Ruimtelijke ordening;
- Prijsbeleid;
- Openbaar vervoer;
- Mobiliteitsmanagement;
- Benutting;
- Aanpassing aan de bestaande infrastructuur;
- Nieuwe infrastructuur.

Het is een systematiek die gebruikt wordt bij het identificeren van mogelijke oplossingen bij een bereikbaarheidsprobleem. De systematiek is erop gericht om oplossingen af te wegen en vooral om te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zo veel mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden door het toepassen van andere flankerende maatregelen. De uitbreiding van infrastructuur is de laatste stap op de ladder van Verdaas. Mogelijke oplossingen kunnen eerst gevonden worden in de ruimtelijke ordening, prijsbeleid, optimalisatie van het openbaar vervoer of in mobiliteitsmanagement. Pas wanneer al deze opties onvoldoende toereikend zijn, kan de uitbreiding van infrastructuur worden overwogen.

Op basis van de ladder zijn de volgende maatregelen of beleidsinstrumenten overwogen om de problematiek op het knooppunt te verlichten.

- **Ruimtelijke ordening.** Door nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in bestaande stedelijke gebieden te concentreren worden verplaatsingsafstanden korter en wordt er relatief meer gebruik gemaakt van fiets en OV. In het geval van Amsterdam Noord en omgeving wordt er sterk ingezet op verdichting. Ook voor ontwikkelingen in de Zaanstreek en Waterland worden vrijwel altijd locaties

¹ De systematiek is bedacht door Co Verdaas, onder meer voormalig Gedeputeerde Ruimtelijke Ordening in de provincie Gelderland en Staatssecretaris van Economische Zaken in het Kabinet Rutte II.

in bestaand stedelijk gebied en nabij ov-knooppunten gekozen. Het bestaande ruimtelijke beleid is zodoende al relatief gunstig voor het beperken van de mobiliteitsgroei, maar zorgt toch voor extra verkeersbewegingen op het knooppunt KANS (), omdat niet iedereen altijd met het OV of op de fiets gaat. In de planstudie KANS wordt dit instrument dan ook verder buiten beschouwing gelaten.

- **Prijsbeleid.** Met prijsbeleid is het de bedoeling om reizen in de drukke perioden, zoals de spits, (vooral) voor het autoverkeer duurder te maken, zodat de piekbelasting minder groot wordt en er minder investeringen in de infrastructuur nodig zijn. De inschatting van deskundigen is dat het effect van prijsbeleid op de congestie in de spits groot is. Gezien de ontwikkelingen van de mobiliteit lijkt het dan ook logisch dat er op termijn prijsbeleid wordt ingevoerd. Dat werkt alleen als het prijsbeleid op landelijk niveau wordt ingevoerd en op dit moment is daar geen politiek en maatschappelijk draagvlak voor. Aangezien de partners die samenwerken aan de planstudie KANS geen directe invloed hebben op het al dan niet invoeren van (landelijk) prijsbeleid en er veel onzekerheid bestaat over de vorm en impact daarvan, nemen we prijsbeleid nu niet mee als één van de te overwegen maatregelen in de planstudie. We zullen wel rekening houden met de invoering van prijsbeleid door een gevoeligheidsanalyse uit te voeren. Daarin stellen we de vraag of de voorgenomen maatregelen nog wel efficiënt zijn wanneer er minder autoverkeer in de spits voorkomt.
- **Openbaar Vervoer.** Het OV-gebruik van, in en naar het projectgebied is al op een heel hoog niveau. Een belangrijke aanleiding voor de planstudie KANS is de aanstaande openstelling van het station Noord aan de Noord/Zuidlijn, waarmee het OV-gebruik verder wordt gestimuleerd. De ingebruikname van het station leidt er toe dat diverse buslijnen volgens een nieuwe dienstregeling zullen gaan rijden, maar ook dat er nieuwe ruimtelijke functies rondom het station zullen ontstaan met als gevolg een extra en nieuwe vervoervraag. Ook valt te verwachten dat op de schaal van de stad Amsterdam nieuwe vervoerpatronen zullen ontstaan. Autobezoekers van de binnenstad zullen voor een deel gebruik maken van de P+R faciliteiten bij het nieuwe station en vandaar de reis naar het centrum met de bus of metro voortzetten. Hoewel daarmee valt te verwachten dat op de schaal van de stad en de regio het OV-gebruik relatief zal toenemen, leiden de extra functionaliteit en de nieuwe vervoerpatronen op en rond de knoop KANS tot een groter verkeersaanbod en autogebruik en dus tot een verdere toename van de verkeersproblematiek in die omgeving. Die problematiek is echter niet oplosbaar met een verdere inzet op openbaar vervoer.
- **Mobiliteitsmanagement.** Met mobiliteitsmanagement worden forensen verleid om buiten de spits te reizen of met het OV of de fiets te reizen. Daardoor wordt de piekbelasting minder groot en zijn minder investeringen in de infrastructuur nodig. In de verkenning is al beredeneerd dat deze maatregel voor het knooppunt KANS niet effectief is. Ten eerste is het effect relatief beperkt omdat er al veel mobiliteitsmanagement wordt toegepast en er al heel veel gebruik gemaakt wordt van het openbaar vervoer (bussen). Ten tweede is er een grote latente vraag naar capaciteit voor het autoverkeer in de spitsen, vooral vanaf de N247 en N235 vanuit Waterland. Dat blijkt onder meer uit het grote aantal forensen dat nu extra vroeg vertrekt (de ochtendspits

komt veel vroeger op gang dan elders) of forensen die nu met het OV reizen. Als meer mensen buiten de spits reizen of het OV nemen, zullen anderen dat niet meer doen en is het effect nihil. Het stimuleren van fietsgebruik kan afhankelijk van de maatregel en eventueel stimulerende fiscale maatregelen kansrijk zijn, maar het gaat om kleine aantallen en het zal de verkeersdruk op het knooppunt niet of nauwelijks verlichten.

Op basis van het bovenstaande, concluderen we dat we weinig invloed hebben op het verkeersaanbod en dat het niet wenselijk en realistisch is om maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening, mobiliteitsmanagement en prijsbeleid mee te nemen in de planstudie KANS.

Maatregelen op het vlak van het beter benutten en aanpassen van de bestaande infrastructuur maken integraal onderdeel uit van de te onderzoeken alternatieven en varianten.

4.3 LESSEN UIT DE VERKENNING KANS

Op basis van de probleemanalyse is in de verkenning KANS bekeken welke oplossingsrichtingen kansrijk zijn. Er zijn maatregelen verkend en uitgewerkt voor de korte (2020) en lange termijn (2030). De maatregelen zijn vervolgens beoordeeld op onder meer de kwaliteit van de verkeersafwikkeling, de kosten, en de kosten-batenverhouding.

Kansrijke maatregelen

Uit de modelberekeningen in de verkenning bleek dat ten gevolge van de meest kansrijke maatregelen de doorstroming voor het autoverkeer en het openbaar vervoer verbetert ten opzichte van de huidige situatie en referentiesituaties voor 2020 en 2030.

De streefwaarden voor de doorstroming van het openbaar vervoer worden daarbij in de toekomst gehaald. Voor het autoverkeer worden op een aantal relaties (zelfs met vergaande maatregelen) nog niet alle streefwaarden voor de doorstroming gehaald, maar treedt wel belangrijke verbetering op ten opzichte van de situatie zonder maatregelen.

Belangrijke conclusie is in ieder geval dat een robuuste oplossing alleen mogelijk lijkt door ook een aantal maatregelen op de A10 te nemen. De kansrijke maatregelen die vanuit de verkenning meegenomen worden in de planstudie zijn:

1. Fly-over van de N247 naar de A10-binnenring (voor regionaal verkeer van noord richting oost);
2. Rechtsaf via een nieuwe oprit van de N247 naar A10-buitenring (regionaal verkeer van noord richting west);
3. Vrije rechtsafer van de Nieuwe Leeuwarderweg / s116 naar de A10-binnenring (lokaal verkeer richting oost);
4. Verlengen invoegstrook op de A10-binnenring (lokaal en ringverkeer richting oost);
5. Aanpassen configuratie invoegstrook s116 op de A10-binnenring (lokaal verkeer richting oost): de invoegstrook van de s116 gaat over in de rechter rijstrook van de A10 en de linker rijstrook wordt afgestreept.

Realisatie basismaatregelen

Van een aantal kansrijke maatregelen is inmiddels besloten dat deze zullen worden gerealiseerd door de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland. Deze zijn daarom uitgangspunt voor de planstudie

KANS en worden als gerealiseerd beschouwd. Het betreft korte termijn maatregelen op de wegen die in beheer zijn van de gemeente of de provincie, die ontegenzeggelijk bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid en die oplossingsrichtingen in het kader van de planstudie KANS niet in de weg zitten. De gemeente en provincie zijn met de voorbereiding gestart en zetten in op realisatie in 2019. Het betreft de volgende maatregelen²:

- A. Verlengen van de linksaf strook, vanaf de N247 naar de A10-binnenring (voor regionaal verkeer van noord richting oost);
- B. Rijbaanscheiding met doorgetrokken streep op de N247, om gevaarlijke en daardoor zeer ongewenste inhaalmanoeuvres te voorkomen;
- C. Verdubbelen van de linksaf strook vanaf de N247 naar de A10-west om de capaciteit van invoegend verkeer naar de A10 te vergroten en daarmee de wachtrij op de N247 te verkorten;
- D. Optimalisatie verkeerslichten op de kruisingen van de aansluiting s116 / IJdoornlaan, om de doorstroming op het kruispunt te verbeteren.

Van de volgende de basismaatregelen is nog niet definitief duidelijk of deze door de gemeente Amsterdam opgepakt kunnen worden³:

- Busstrook langs de oprit van de IJdoornlaan naar s116, inclusief voorstart bussen in VRI (richting noord), om het busverkeer niet onnodig te laten wacht op de grote verkeersstromen richting de A10 en de N247;
- Busstrook vanaf de A10 tot de IJdoornlaan, dus langs de afrit van de s116 (richting zuid), om de bussen niet onnodig te laten wachten in de grote verkeersstromen vanaf de A10 en de N247 naar Amsterdam-Noord;
- Verlengen van de opstelstrook naar de IJdoornlaan (van noord richting west), om dit verkeer niet onnodig te laten wachten op de verkeersstroom die onderaan de afrit naar links wil.

Deze maatregelen worden meegenomen in de scope van de planstudie KANS. Ze worden nader uitgewerkt en de effecten worden bepaald. Er wordt daarbij gezocht naar een geschikt moment waarop de maatregelen kunnen worden overgedragen aan de gemeente Amsterdam.

Niet kansrijke maatregelen

Van de volgende twee maatregelen is op basis van de Verkenning geconcludeerd dat deze niet kansrijk zijn. Deze worden dan ook niet verder onderzocht in de planstudie:

- Een alternatief met een verkeersplein boven de A10 of het zogenaamde 'meeuwenei', in plaats van de huidige kruispunten. Gebleken is dat met een dergelijke oplossing niet voldoende capaciteit kan worden gecreëerd om het verwachte verkeersaanbod te verwerken.
- Een busviaduct in twee richtingen tussen de Nieuwe Leeuwarderweg (s116) en de N247 blijkt te duur te zijn in relatie tot de baten. De doorstroming van de bus verbetert nauwelijks (de bus rijdt nu ook vrijwel ongestoord door) en dat geldt ook voor de doorstroming van het autoverkeer.

² De nummering met hoofdletters verwijst naar de Verkenning uit 2016 en naar de afbeelding van figuur 4.1.

³ In de Verkenning van 2016 zijn deze maatregelen aangeduid met respectievelijk een Romeinse I, II en III.

Samenstellen alternatieven

Daarmee is de opgave voor de planstudie KANS afgebakend tot de hiervoor genoemde vijf kansrijke maatregelen en drie basismaatregelen. Op basis van deze maatregelen worden volwaardige alternatieven samengesteld en zo nodig voorzien van varianten die bijvoorbeeld rekening houden met een gefaseerde realisatie.

Vervolgens worden de maatregelen nader uitgewerkt. Binnen de scope van de genoemde maatregelen is er ruimte om te optimaliseren en aspecten toe te voegen, maar niet om de maatregelen die eerder zijn afgefallen opnieuw mee te nemen.

4.4 IN DE PLANSTUDIE TE ONDERZOEKEN ALTERNATIEVEN

De alternatieven verschillen van elkaar met betrekking tot de mate waarin nieuwe infrastructuur wordt gerealiseerd. Dat is gedaan vanuit de gedachte dat bestaande infrastructuur zo goed mogelijk moet worden benut voordat nieuwe infrastructuur wordt gerealiseerd (zie ook paragraaf 4.2).

4.4.1 Referentiesituatie

Speciale aandacht is nodig om te bepalen wat 'autonoom' is. Mede op basis van de resultaten van de Verkenning 2016 is inmiddels besloten om kansrijke maatregelen op korte termijn te gaan realiseren. Die worden integraal onderdeel van de autonome situatie: de situatie die in 2020 of 2030 bestaat zonder aanvullende besluiten.

Figuur 4.1: Referentiesituatie KANS



Tot de referentiesituatie of autonome ontwikkeling behoort het huidige netwerk van A10, N247 en s116, aangevuld met de maatregelen A tot en met D vanuit de Verkenning. De maatregelen zijn kort beschreven in paragraaf 4.3 en omvatten:

- A: Verlengen van de linksafstrook vanaf de N247 naar de A10-binnering en in aanvulling daarop het realiseren van een linksaf opstelstrook voor de bussen;
- B: Rijbaanscheiding met doorgetrokken streep op de N247;
- C: Verdubbelen van de linksaf strook vanaf de N247 naar de A10-west;
- D: Optimalisatie verkeerslichten aansluiting s116/ IJdoornlaan.

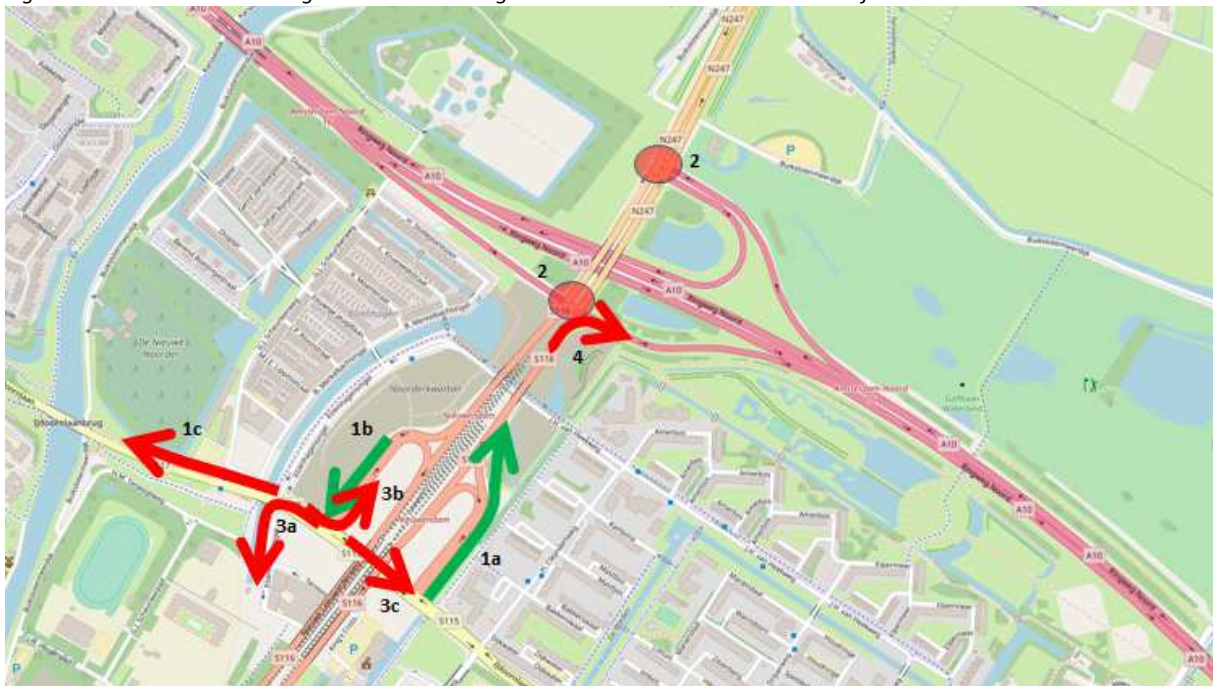
In aanvulling op dit maatregelenpakket wordt door de gemeente Amsterdam de doortrekking van de Elsenhagensingel gerealiseerd, tussen de IJdoornlaan en de Nieuwe Purmerweg bij de eerstvolgende aansluiting op de s116. Dit is aangegeven als maatregel E.

4.4.2 Alternatief 1: Beter benutten

In het alternatief Beter Benutten wordt ingezet op twee aspecten.

1. Verder ontvlechten van het busverkeer, waar een aantal basismaatregelen die op korte termijn worden uitgevoerd ook al bij helpen. Het betreft in ieder geval de overgebleven basismaatregelen uit de verkenning:
 - a. Busstrook langs de oprit van de IJdoornlaan naar s116;
 - b. Busstrook vanaf de A10 tot de IJdoornlaan;
 - c. Verlengen van de afrijstrook op de IJdoornlaan (van oost richting west).
2. Verder zal worden ingezet op een meer geavanceerde / integrale netwerkstrategie voor het verkeersmanagement op de knoop: zoals bufferen of VRI's beter integraal geoptimaliseerd op basis van verkeersaanbod.

Figuur 4.2: Schematische weergave van de maatregelen in het Beter Benutten alternatief



3. In aanvulling op de doortrekking van de Elzenhagensingel worden de opstelstroken linksaf vanaf de IJdoornlaan verdubbeld:
 - a. Linksaf van de IJdoornlaan naar de Elzenhagensingel (van oost naar zuid).
 - b. Linksaf van de IJdoornlaan naar de toerit s116 richting Centrum (van west naar zuid).
 - c. Verlengen van de opstelstroken van de IJdoornlaan naar de toerit s116 richting A10 (van west naar noord).
4. Verdubbelen van de rechtsaf stroken van de s116 naar de toerit A10 binnenring (van zuid naar oost).

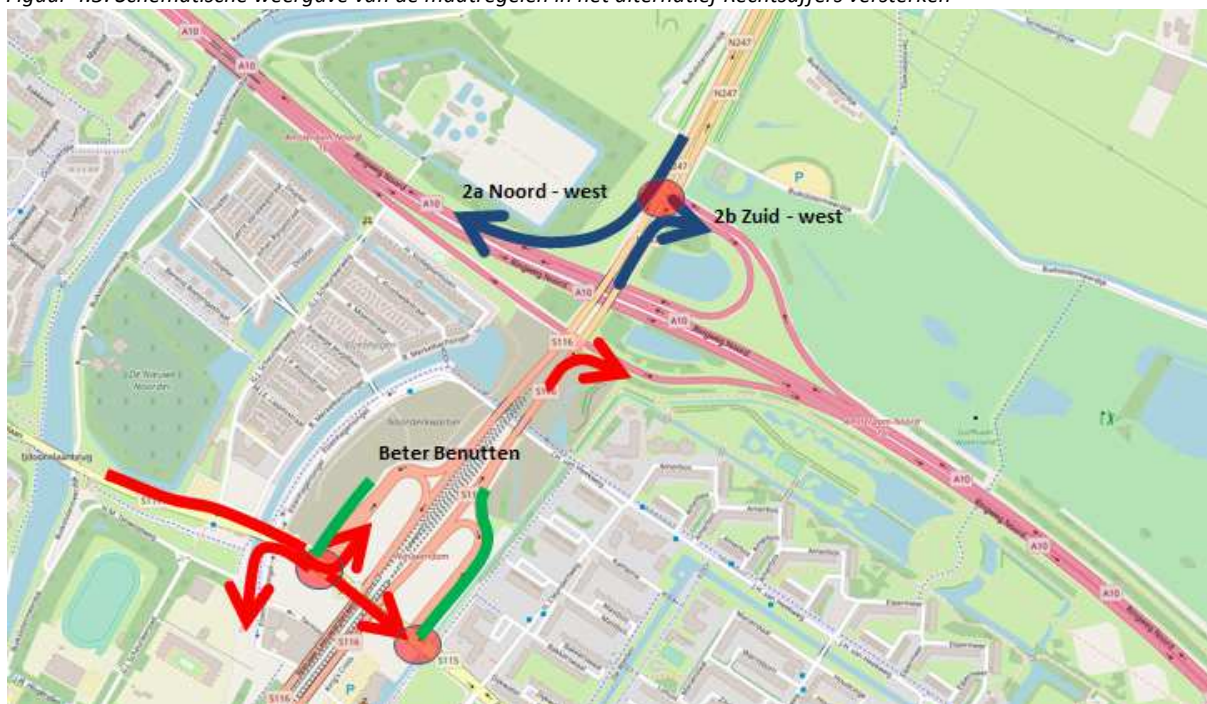
Uitgangspunt is dat de maatregelen uit dit alternatief 1 (Beter Benutten) ook in de navolgende alternatieven worden opgenomen. Het kan zijn dat dit niet voor alle maatregelen even logisch of mogelijk is, of dat de beter benutten maatregelen op iets andere wijze uitgevoerd moeten worden. In dat geval worden de betreffende maatregelen binnen het alternatief verder geoptimaliseerd.

Er is recent veel gedaan aan het beter benutten van de bestaande infrastructuur, waardoor er niet veel extra's meer te halen is zonder grootschalige aanpassingen. Bovendien is er op de kruispunten van de aansluiting geen ruimte voor meer opstelstroken. In aanvulling op de beschreven maatregelen kan gedacht worden aan een aantal experimenten gericht op overzichtelijkheid en zichtbaarheid, zoals specifieke bebording, duidelijkere markeringen of gekleurd asfalt.

4.4.3 Alternatief 2: Rechtsaf versterken

De gedachte achter dit alternatief is dat het ontvlechten van de verkeersstromen voor een betere en meer betrouwbare doorstroming zorgt. In dit geval wordt ontvlochten door het verkeer waar mogelijk middels een vrije rechtsafstrook af te wikkelen.

Figuur 4.3: Schematische weergave van de maatregelen in het alternatief Rechtsaffers versterken



In dit alternatief worden naast de beter benutten maatregelen, vrije rechtsaffers gerealiseerd voor:

- 2a: Het verkeer van de N247 uit noordelijk richting naar de A10 buitenring in westelijke richting;

- 2b: Voor verkeer van de Nieuwe Leeuwarderweg / s116 uit zuidelijke richting naar de A10 buitenring in westelijke richting.

Deze maatregelen zijn afkomstig uit de verkenning KANS. Bekeken zal worden of er nog maatregelen nodig zijn op de A10 om het invoegen van dit verkeer goed te faciliteren. Er wordt nagegaan of er in aanvulling op deze maatregelen nog andere rechtsaf bewegingen kunnen worden verbeterd. In de meeste gevallen lijkt dit door ruimtegebrek of conflicterende verkeersstromen / busbanen niet goed mogelijk.

4.4.4 Alternatief 3: Fly-over

In het alternatief Fly-over wordt naast de beter benutten maatregelen van alternatief 1, de linksaf beweging van het verkeer dat van de N247 uit noordelijke richting naar de A10 binnenring in oostelijke richting wil rijden, fysiek over het kruispunt en de aansluiting heen geleid, maatregelen 3a in figuur 4.4.

Daardoor ontstaat ruimte op de beide kruispunten van de aansluiting, zowel in fysieke ruimte voor het faciliteren van opstelruimte, als in tijd voor de afwikkeling van de verkeersregelingen op de kruispunten. Dit komt mede doordat de linksaf beweging van de A10 buitenring naar de s116 nu ongelijkvloers kruist met het verkeer op de fly-over.

Figuur 4.4: Schematische weergave van de maatregelen in het alternatief Fly-over



Om de verkeersstroom in goede banen te leiden en effectief te kunnen laten samenvoegen met het verkeer op de A10 binnenring in oostelijke richting, is het waarschijnlijk nodig om de configuratie van de rijstroken op de A10 te herschikken. De huidige invoegstrook zou dan een samenvoeging kunnen worden: de invoegstrook gaat over in de rechterrijstrook tot aan de volgende aansluiting met de s115.

Doordat de linksafbeweging vanuit het noorden naar de binnenring vervalt en ook het busverkeer via de fly-over wordt gefaciliteerd, ontstaat de mogelijkheid om verkeer vanaf de Nieuwe Leeuwarderweg/s116 via een vrij rechtsaffer naar de toerit te leiden, maatregelen 3b in figuur 4.4.

Uitgangspunt is dat de maatregelen uit alternatief 1 (Beter Benutten) ook in dit alternatief worden opgenomen. Het kan zijn dat dit niet voor alle maatregelen uit dit pakket logisch of mogelijk is, of dat deze beter benutten maatregelen op iets andere wijze uitgevoerd moeten worden.

4.4.5 Alternatief 4: Combinatie van beter benutten, rechtsaf en fly-over

In dit combinatiealternatief worden naast de beter benutten maatregelen van alternatief 1 de hoofdmaatregelen van alternatief 2 en alternatief 3 met elkaar gecombineerd.

Er worden dus zowel vrije rechtsaffers van alternatief 2 als de fly-over van alternatief 3 gerealiseerd en met elkaar gecombineerd. Dat heeft als consequentie dat ook de rijstrookconfiguratie op de A10 binnenring in oostelijke richting opnieuw wordt ingedeeld, met een samenvoeging van de rijbanen op de

Figuur 4.5: Schematische weergave van de maatregelen in het alternatief Combinatie parallelstrook tot gevolg en een samenvoeging daarvan met de hoofdrijbaan.



5 TE ONDERZOEKEN MILIEUASPECTEN

5.1 WAAR GAAT DE PLANSTUDIE KANS OVER?

Het onderzoek richt zich op de verkeersafwikkeling op en direct rond de knoop tussen de wegen A10 N247 en s116. Het projectgebied omvat een deel van de N247 (tussen het kruispunt N247-N235 en de A10), een deel van de Nieuwe Leeuwarderweg (tussen de A10 en de aansluiting met de IJdoornlaan) en een deel van de A10 tussen de aansluitingen s117 (Landsmeer) en s115 (Schellingwoude).

Het studiegebied voor een aantal van de onderzoeken in de planstudie is zo nodig ruimer, omdat significante (milieu)effecten kunnen optreden buiten het plangebied als gevolg van wijzigende vervoerpatronen. De onderzoeken zelf hebben betrekking op verkeer gerelateerde thema's zoals geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid, en op thema's met meer aan het ruimtegebruik gerelateerde ontwikkelingen zoals bodem en water, archeologie, cultuurhistorie en natuur.

Voordat de onderzoeken worden uitgevoerd, wordt aan de hand van een verkeerskundige analyse de aard en omvang van de problematiek scherp in beeld gebracht. Bij de problematiek wordt een aantal relevante en onderscheidende maatregelpakketten nader gedefinieerd en samengesteld, die probleemoplossend kunnen zijn en ook realiseerbaar zouden kunnen zijn.

5.2 VERKEERSONDERZOEKEN

5.2.1 Inleiding

Voor de alternatieven en varianten bepalen we de mate van probleemoplossend vermogen en doelbereik. Dat geeft duidelijkheid over de mate waarin de gesignaleerde knelpunten worden opgelost en de gestelde ambities en doelen worden bereikt. Zo nodig worden de alternatieven en varianten op onderdelen gewijzigd of aangevuld. Dat gebeurt met behulp van een modelanalyse op drie niveaus: door toetsing met het Rijksmodel NRM, met het verkeersmodel van de gemeente VMA en met een lokaal micromodel AIMSUN.

5.2.2 Analyses statische verkeersmodellen

Voorafgaand aan de ontwerpwerkzaamheden, wordt op basis van de beschikbare verkeersmodelberekeningen uit de verkenningen van 2016 en begin 2017 een analyse van modelgegevens uitgevoerd om de hierboven genoemde alternatieven zo goed mogelijk op vorm te kunnen geven. Dat wil zeggen dat het benodigde aantal rijstroken en de kruispuntindeling worden bepaald.

Na de eerste ontwerpronde, wanneer globaal in beeld is of de gewenste configuratie van de alternatieven in is te passen, worden de verkeersmodelberekeningen van de planstudie uitgevoerd. De berekeningen worden uitgevoerd met verkeersmodellen voor het Rijkswegennet (geheten NRM) en voor de regio Amsterdam (geheten VMA). Beide modellen zijn zogenaamde statische modellen. Dat wil zeggen dat die op regionale en gemeentelijke schaal de gevolgen voor de verkeersstromen door veranderingen in beeld kunnen brengen. Gevolgen door bijvoorbeeld ruimtelijke ontwikkelingen of grootschalige wijzigingen aan het wegennet, bijvoorbeeld door autonome besluitvorming of juist vanwege een concrete maatregel in een alternatief.

Dat biedt ten eerste een geactualiseerd inzicht in de huidige situatie en de referentiesituatie. In de uitwerking worden de bestaande en toekomstige knelpunten geactualiseerd en in beeld gebracht. Ten tweede wordt onderzocht in hoeverre de geconstateerde knelpunten op te lossen zijn met één van de alternatieven die hiervoor in hoofdstuk 4 zijn omschreven. Vragen die beantwoord worden, zijn:

- Welke knelpunten zijn er op het gebied van bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid?
- Welke knelpunten zijn er als gevolg daarvan op het gebied van leefbaarheid?
- Wat is het oplossend vermogen van de verschillende alternatieven?
- Zijn de alternatieven robuust, zowel op netwerkniveau (verplaatsen we het probleem niet? Wat als er een incident / calamiteit optreedt?) als wat betreft de gehanteerde uitgangspunten (wat als er meer/minder woningbouw plaatsvindt? Wat als de P+R zeer grote aantallen reizigers trekt? Etc.).

Om te bepalen in hoeverre de huidige verkeersproblematiek toe- of afneemt, wordt voor de huidige situatie het basisjaar 2017 onderzocht en voor de autonome en plansituaties het jaar 2030, zowel in het lage als het hoge groeiscenario.

Voor de alternatieven en varianten bepalen we de mate van probleemoplossend vermogen en doelbereik aan de hand van de aspecten en indicatoren van het beoordelingskader, zie daarvoor paragraaf 3.2 op pagina 10 en verder. Daarmee wordt duidelijk in welke mate de gesignaleerde knelpunten worden opgelost en de gestelde ambities en doelen worden bereikt. Zo nodig worden de alternatieven en varianten op onderdelen gewijzigd of aangevuld.

5.2.3 Berekeningen dynamisch verkeersmodel

Naast de analyses met behulp van de statische verkeersmodellen op het niveau van het regionale en gemeentelijke wegennet, maken we ook gebruik van meer gedetailleerde modellen en simulaties. Dat gebeurt met behulp van een microscopisch dynamisch AIMSUN model, waarvan de naam verwijst naar de gehanteerde software. Dit model heeft als belangrijke eigenschap dat het eenvoudig en inzichtelijk kan schakelen tussen het macroniveau van het Rijksmodel NRM, het mesoniveau van het regionaal model VMA en het gewenste microniveau op de lokale wegen van de KANS-knoop dat gewenst is om kruispunten en aansluitingen te kunnen analyseren.

Met deze modelanalyses zijn we in staat om zowel de doorstroming van de vervoerstromen op de A10 te analyseren, als het regionaal verkeer op de N247, als het lokale verkeer op de s116 en de aansluitende wegen. Tot op voertuigniveau kunnen we analyseren hoe men nu en in de toekomst, al of niet in een aangepast wegennet, door het verkeer beweegt. Omdat het mogelijk is om individuele voertuigen te volgen, kunnen goede analyses worden gemaakt van de reis- en rijtijden en kunnen ook kleinschalige maatregelen aan bijvoorbeeld verkeerslichten of de rijstrookindeling worden getoetst.

Door het rijgedrag in detail te bestuderen wordt bovendien ook duidelijk in hoeverre verkeersonveilige situaties worden opgelost of juist moeten worden opgelost. Dat betreft situaties die daadwerkelijk onveilig zijn omdat er een verhoogde ongevals kans optreedt, maar ook situaties die door weggebruikers als onveilig kunnen worden ervaren, doordat de situaties complex zijn, of onoverzichtelijk.

Aan de hand van de dynamische modelberekeningen worden de reistijden door de knoop voor het autoverkeer en de rijtijden van de bussen bepaald en daarmee dus ook de potentiële verliestijden of vertragingen. Daarnaast geven deze analyses inzicht in de prestaties van de verschillende onderdelen van het wegennet.

5.3 ONTWERP EN KOSTENRAMING

5.3.1 Ontwerp

Van de maatregelpakketten worden de infrastructurele maatregelen ontworpen tot op het niveau dat het ruimtebeslag met voldoende onderscheidend vermogen in beeld is gebracht, geschikt om de

milieueffecten in beeld te brengen. Meestal betekent dit tot op het niveau van de as van de weg met een gestandaardiseerd dwarsprofiel, en een enkele keer zal de inpassing in detail worden uitgewerkt tot op het niveau van een voorontwerp voor voldoende onderscheidend inzicht.

Van de ontwerpen wordt daarnaast ook bepaald hoe ze in de praktijk gerealiseerd kunnen worden. Daarbij kijken we naar het fysieke ruimtebeslag, maar vooral ook naar de wijze waarop dat ruimtebeslag beschikbaar kan worden gemaakt en gehouden terwijl het overige verkeer zoveel mogelijk ongestoord door kan rijden. Ook kijken we daarbij naar omliggende functionaliteiten en projecten die mogelijk beïnvloed worden, zowel voor nu als in de (verre) toekomst. Denk daarbij aan het nieuwe station Noord, maar ook aan de mogelijkheid om in de toekomst de Noord/Zuidlijn wellicht door te trekken naar het noorden. We vragen ons dan af hoe we de ontwerpen van de maatregelen en alternatieven zo kunnen inpassen dat dergelijke processen en projecten niet onmogelijk gemaakt worden.

5.3.2 Kostenraming

Van de ontwerpen worden de investeringsniveaus bepaald aan de hand van kentallen voor de kosten van ontwerpelementen zoals wegverhardingen, grondwerk, openbare verlichting, bebordingen en bewegwijzering. Daarvoor worden eenheidsprijzen per element bepaald en de te hanteren percentages en staartkosten conform de zogenaamde Standaardsystematiek Kostenraming (SSK) van CROW, het landelijke kennisplatform op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.

5.4 TE ONDERZOEKEN (MILIEU)THEMA'S

5.4.1 Inleiding

In deze fase van de planstudie wordt vooral gekeken naar het probleemoplossend vermogen van onderscheidende alternatieven en varianten en naar de daarbij relevante milieuthema's ten aanzien van leefbaarheid, omgevingswaarden en een maatschappelijke kosten-batenanalyse.

5.4.2 Geluid

Een belangrijk aan verkeer gerelateerd milieuthema is geluid, omdat gebruikers en vooral omwonenden verkeersgeluid als één van de meest directe milieugevolgen van de situatie ervaren.

Op basis van beschikbare verkeerskundige gegevens uit de (pre)verkenningen, en zo nodig aanvullende berekeningen met het verkeersmodel, worden met de zogenaamde Standaard RekenMethode 2 (SRM2) geluidcontouren berekend van de relevante voorkeurs- en drempelwaarden. Vervolgens wordt in beeld gebracht welke geluidsbeperkende maatregelen eventueel getroffen moeten worden om de alternatieven en varianten te laten passen binnen de Wet Geluidhinder.

Pas in de volgende fase, indien de bevoegde gezagen besluiten om een voorkeursalternatief vast te leggen in een planologische procedure, wordt tot op detailniveau ontworpen en de geluidbelasting tot op adresniveau volledig doorgerekend.

5.4.3 Luchtkwaliteit

Het doel van het milieuonderzoek naar de luchtkwaliteit is te toetsen of er wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm). Dit valt samen met de stikstof-berekening als hierna beschreven. Daarnaast wordt er een indicatieve uitspraak gedaan over het effect van de alternatieven en varianten op de luchtkwaliteit.

Stikstofdepositie

De N247 tussen de A10 en Het Schouw ligt dichtbij het Natura 2000 gebied Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske. Dit uitgeveende laagveencomplex ten noorden van Amsterdam biedt onderdak aan diverse prioritaire soorten en bijzonder vogels en heeft mede daardoor internationale allure. Vergroting van de capaciteit van de KANS-knoop kan leiden tot wijzigingen in het routekeuzegedrag van weggebruikers en heeft mogelijk een verkeer aantrekkende werking, met milieueffecten voor de flora en fauna tot gevolg. Om de doelstellingen van het Europese natuurbeleid te borgen is het daarom nodig om een prognose van de stikstofontwikkeling uit te werken. De resultaten daarvan kunnen van dwingend belang zijn in een m.e.r. procedure (milieueffectrapportage).

In het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) is het noodzakelijk om een zogenaamde AERIUS-berekening uit te voeren om de stikstofdepositie te bepalen. Afhankelijk van de hoeveelheid stikstofdepositie én de situatie in het Natura 2000 gebied, moet een vergunning worden aangevraagd in het kader van de Wet Natuurbescherming. In een aantal gevallen kan worden volstaan met een eenvoudigere meldingsprocedure. Als de toename onder de drempelwaarde blijft hoeft er niets te gebeuren.

Het uitvoeren van een stikstofdepositieberekening houdt in dat er een rekenmodel wordt opgebouwd met rijlijnen en verkeersintensiteiten. Met behulp van de rekentool AERIUS wordt vervolgens de stikstofdepositie als gevolg van het project berekend.

5.5 DIVERSE QUICK SCAN ONDERZOEKEN

5.5.1 Algemene aanpak

Naast de milieuonderzoeken naar geluid en luchtkwaliteit, wordt een aantal quick scan onderzoeken uitgevoerd. Dit gebeurt met algemeen toegankelijke informatie, bijvoorbeeld via de website <https://maps.noord-holland.nl/kaarten/>. De informatie wordt aangevuld met relevante en beschikbare beleidsdocumenten en vigerende onderzoek informatie naar milieuthema's in het studiegebied van de planstudie KANS.

De quick scan onderzoeken worden uitgevoerd voor de thema's externe veiligheid, bodem en water, archeologie en cultuurhistorie, niet gesprongen explosieven, en naar natuur. De quick scan onderzoeken hebben als doel om te inventariseren waar en in welke mate in het projectgebied belangrijke waarden voorkomen die (negatief) beïnvloed worden door de realisatie van de alternatieve maatregelen. Dat biedt inzicht in de noodzaak van aanvullende, mitigerende of compenserende maatregelen.

5.5.2 Externe veiligheid

De A10 en N247 zijn aangewezen als een route voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarom wordt berekend in hoeverre significante effecten zijn te verwachten ten aanzien van externe veiligheid in de verschillende alternatieven.

5.5.3 Bodem en water

Bodem

Ten behoeve van de alternatievennota worden de problemen met betrekking tot de geofysische gesteldheid (draagkracht) en milieukundige bodemkwaliteit (verontreinigingen) geïnventariseerd. Deze inventarisatie is gericht op het in beeld brengen van de algemene kwaliteit van grond, grondwater en waterbodem. Van de alternatieven wordt vervolgens vastgesteld in welke mate het ruimtebeslag daarvan de ter plaatse aanwezige bodemopbouw beïnvloed.

Water

In overleg met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier wordt het effect van de diverse alternatieven op de waterkwantiteit en –kwaliteit indicatief in beeld gebracht.

5.5.4 Archeologie en cultuurhistorie

Met behulp van de provinciale kaartsystemen (EGIS, Atlas Mobiliteit) worden de archeologische verwachtingswaarde en cultuurhistorische elementen in het projectgebied beeld gebracht. De tracés worden getoetst op het doorsnijden, vernietigen of aantasten van deze waarden.

5.5.5 Niet gesprongen explosieven

Met behulp van de provinciale kaartsystemen (EGIS, Atlas Mobiliteit) worden de bekende locaties van Niet Gesprongen Explosieven (NGE) in beeld gebracht die een potentieel knelpunt kunnen vormen voor de realisatie van oplossingsmaatregelen in het plangebied.

5.5.6 Natuur

Voor de inventarisatie van de effecten op het gebied van flora en fauna, wordt gebruik gemaakt van bestaand studiemateriaal.

Voor het studiegebied wordt een quick scan Flora & Fauna opgesteld, bestaande uit een (bureau)inventarisatie van aanwezige beschermde soorten in het onderzoeksgebied en veldbezoek gericht op habitatgeschiktheid voor de soorten die in de regio kunnen voorkomen. Het projectgebied wordt geanalyseerd op mogelijke effecten van de aanleg van infrastructuur en verdere ingrepen op de mogelijk voorkomende soorten. Op basis daarvan worden aanvullende maatregelen geïnventariseerd om effecten te voorkomen en te verminderen.

Habitat-proof besluitvorming

Mogelijke consequenties voor Natura2000-gebieden, vooral bij planvorming op hoog schaal- en abstractieniveau, behoeven vroeg aandacht in de planstudie en vragen om transparante en iteratieve analyse. Dit om mogelijke risico's tijdig te adresseren en besluitvorming met goede argumenten te voeden.

5.5.7 MKBA

Van de alternatieven wordt ook een zogenaamde maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) opgesteld. Per maatregelpakket per alternatief wordt vanuit de kostenraming bepaald wat de bijbehorende investeringen zijn en vanuit de verkeerskundige analyses met de verkeersmodellen wordt bepaald wat de opbrengsten zijn. De opbrengsten bestaan bijvoorbeeld en vooral uit de in geld uitgedrukte reistijdwinst, of beter gezegd: het voorkomen van reistijdverlies. Daarmee wordt duidelijk in hoeverre de mogelijke investeringen doelmatig zijn.

Er worden twee MKBA grootheden bepaald, te weten de Baten gedeeld door de Kosten, die bij voorkeur groter is dan 1 en de Baten minus de Kosten, die bij voorkeur groter is dan 0.

6 MEEDENKEN, INSPREKEN EN VERVOLG

6.1 WELKE PROCEDURE WORDT GEVOLGD?

Het doel van de planstudie is om beslisinformatie te verkrijgen, waarmee Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, de provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam een besluit kunnen nemen over een voorkeursalternatief. De maatregelen van het voorkeursalternatief moeten zorgen voor een betere doorstroming van het auto- en busverkeer op de knoop.

Vooralsnog volgt uit de voorgenomen activiteit niet rechtstreeks een m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht. Omdat echter niet op voorhand valt uit te sluiten dat een nog te nemen besluit over een eventueel voorkeursalternatief activiteiten omvat die zijn aan te merken als m.e.r.-(beoordelings)plichtig, volgen we een vormvrije m.e.r.-beoordeling volgens de Wet Milieubeheer. Zie paragraaf 6.5 voor een juridische toelichting.

Het eerste publieke document in de procedure van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is deze concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau, waarin de initiatiefnemer Vervoerregio Amsterdam mede namens de drie betrokken wegbeheerders gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, de problematiek schetst en de te onderzoeken kansrijke oplossingsrichtingen benoemt.

6.2 WIE GAAT WAAROVER?

Voor de Planstudie KANS is de Vervoerregio Amsterdam penvoerder namens en in overleg met de drie betrokken wegbeheerders. Dat betekent dat de publicaties in het kader van de planstudie worden opgesteld door de Vervoerregio. Indien nodig en gewenst laat zij zich bijstaan door externe deskundigen, bijvoorbeeld op het gebied van verkeersmodelanalyses of onderzoek naar natuurwaarden. De betrokken ambtenaren en deskundigen vormen samen een Projectgroep, die wekelijks met elkaar inhoudelijk overleggen.

De Vervoerregio Amsterdam voert de planstudie uit namens en samen met de drie betrokken wegbeheerders. Iedere wegbeheerder heeft één of meerdere ambtelijke afgevaardigden in de Begeleidingsgroep, die de belangen van de betrokken wegbeheerder en haar eindgebruikers vertegenwoordigt in de planstudie. De Projectgroep rapporteert ongeveer maandelijks aan de Begeleidingsgroep en bespreekt dan de voortgang en conceptstukken en producten van de planstudie.

Ongeveer één keer per kwartaal komen de hoogste ambtelijke vertegenwoordigers van de wegbeheerders en de Vervoerregio bij elkaar in het Directeurenoverleg. Zij bespreken de algehele voortgang en bereiden zo nodig besluitvorming voor door de besturen van de partners (Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam), al dan niet verenigd in een Bestuurlijk Overleg KANS.

Besluitvorming over de NRD en het voorkeursalternatief wordt voorgelegd aan de afzonderlijke bestuursorganen van de vier partners. Omdat dit een uitvloeisel betreft van de taken van de wegbeheerder in het kader van de Wegenwet, zal dit ter besluitvorming worden voorgelegd aan het dagelijks bestuur, te weten burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam, Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland en de Hoofdingenieur Directeur van Rijkswaterstaat West-Nederland Noord namens de Minister van Infrastructuur en Milieu. Daarnaast wordt het voorkeursalternatief ter besluitvorming voorgelegd aan het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam, voor het leveren van een financiële bijdrage aan de realisatie van de maatregelen.

Wanneer het besluit vraagt om grootschalige investeringen of wijziging van vigerend beleid, dan zal het besluit daarna mogelijk ook worden voorgelegd aan de gemeenteraad, Provinciale Staten en/of de Minister.

6.3 HOE EN WANNEER KUNT U MEEDENKEN?

Voor de planstudie KANS volgen we een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Dat is geen formele procedure en de naam geeft al aan dat de inrichting en op te leveren producten ervan vormvrij zijn. Desalniettemin kiezen de vier partners ervoor om wel zo veel mogelijk aan te sluiten bij het reguliere proces van een formele m.e.r.-procedure. Dat betekent onder meer dat de planstudie wordt gestart met de publicatie en het vrijgeven van een concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau zodat u uw reactie kenbaar kan maken. Deze notitie bevat ook alle gebruikelijke onderdelen en informatie, alsof het een formele m.e.r.-procedure betreft. Ook het resultaat van de Planstudie KANS wordt gepubliceerd en vrijgegeven zodat u uw reactie kenbaar kan maken dit is naar verwachting eind 2018 of begin 2019.

Met de publicatie van deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt eenieder uitgenodigd om zijn of haar reactie te geven op het probleem, de beschreven oplossingsrichtingen en de wijze van onderzoeken. U hoeft dus niet een aantoonbaar belang te hebben om dat te kunnen doen. Uw reactie zorgt ervoor dat het voorkeursalternatief kwalitatief beter wordt.

De termijn om uw reactie te geven sluit acht weken na publicatie. Publicatie van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is voorzien op 1 februari 2018, zodat u uw mening kenbaar kunt maken tot en met 29 maart 2018. U kunt dat doen door het Reactieformulier Planstudie KANS NRD in te vullen (te downloaden via de [webpagina KANS](#)) en dit formulier via e-mail of brief te sturen aan:

Planstudiekans@vervoerregio.nl

Vervoerregio Amsterdam
T.a.v. Planstudie KANS NRD
Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

Aan het begin van de reactieperiode (1 februari 2018 – 29 maart 2018) wordt een bijeenkomst over de Planstudie KANS georganiseerd waar de inhoud van deze concept NRD nader wordt toegelicht. Eenieder is uitgenodigd om aanwezig te zijn bij deze bijeenkomst. U bent in deze bijeenkomst welkom om met ons mee te denken over de exacte invulling van alternatieven en varianten. Op de [webpagina KANS](#) vindt u eind januari 2018 informatie over deze bijeenkomst.

6.4 VERVOLGPROCES

Met deze concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is de planstudie formeel gestart. Dat wil zeggen, het is voor belangstellenden de eerste publieke gelegenheid om kennis te nemen van de planstudie KANS. Het beoogd resultaat van de Planstudie KANS is een rapportage met transparante objectieve informatie over knelpunten en oplossingsrichtingen en effecten, ten behoeve van een voorkeursbesluit door de besturen van de partners (Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam).

Na publicatie van de concept NRD start een reactietermijn van acht weken. Naar aanleiding van de reacties op de concept NRD wordt door de samenwerkende partijen een Nota van Antwoord opgesteld. Op basis van deze Nota van Antwoord stellen de afzonderlijke bestuursorganen van de vier partners een definitieve NRD voor de planstudie KANS vast. Dat zal naar verwachting kort voor de zomer 2018 zijn. De Nota van Antwoord wordt gepubliceerd op de webpagina KANS.

Vervolgens worden de alternatieven verder uitgewerkt en onderzocht en wordt door de samenwerkende partijen een voorstel voor een voorlopig voorkeursalternatief opgesteld. Dat wordt voorgelegd aan de afzonderlijke bestuursorganen van de vier partners. Het voorlopig voorkeursalternatief en de resultaten van de onderzoeken worden daarna gepubliceerd. Dat zal naar verwachting eind 2018 of begin 2019 zijn. Daarna is er wederom gelegenheid voor het geven van uw reactie en verschijnt naar aanleiding daarvan een Nota van Antwoord, met een eventueel voorkeursbesluit door de samenwerkende besturen.

De (eventuele) keuze voor een voorkeursalternatief volgt naar verwachting medio 2019. Dit besluit betekent ook de start van de formele planologische procedures in de vervolgfase: de planuitwerking KANS, die de realisatie van infrastructurele maatregelen mogelijk moet maken. Daarna volgt het reserveren van benodigde budgetten en het opstellen van contractdocumenten voor een aanbesteding en realisatie.

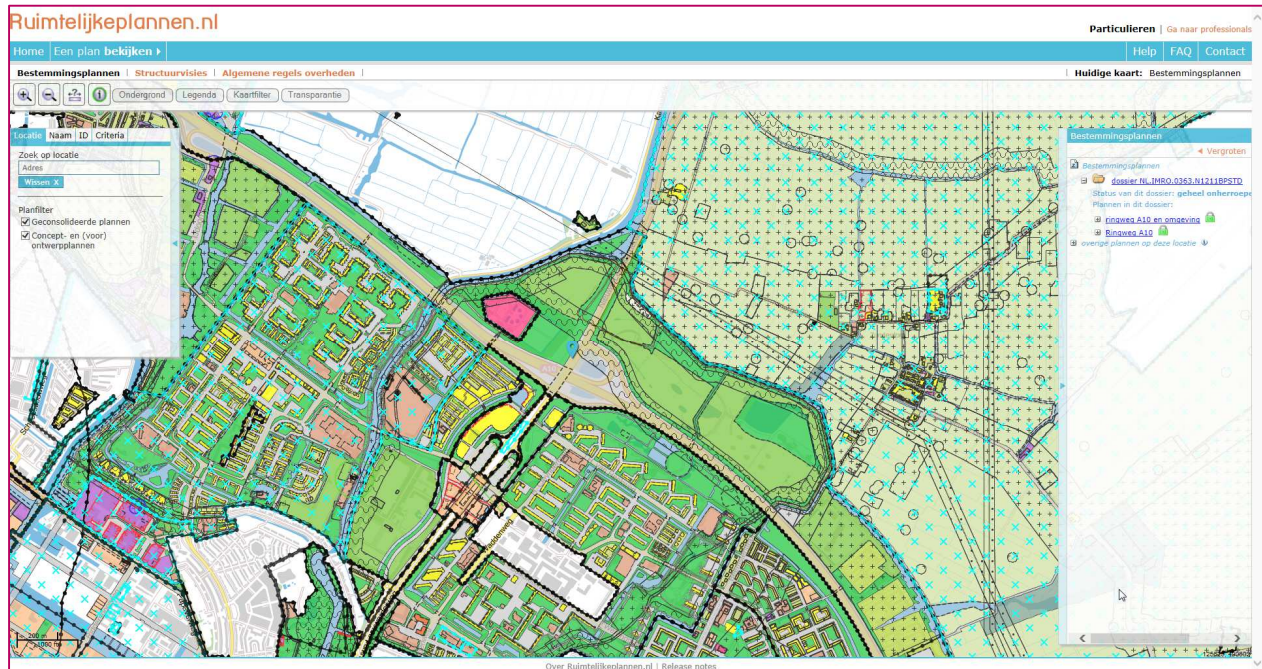
Het daadwerkelijk uitvoeren van maatregelen zal daarom op zijn vroegst pas in 2021 plaatsvinden, waarna openstelling voor het verkeer in of na 2022 volgt.

6.5 JURIDISCHE ASPECTEN VAN PLANSTUDIE EN VERVOLGPROCES

Het doel van de planstudie is om beslisinformatie te verkrijgen, waarmee Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, de provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam een besluit kunnen nemen over een voorkeursalternatief. Het is voorstelbaar dat ten minste een deel van de maatregelen vervolgens leiden tot een planologische procedure, denk daarbij aan (de aanpassing van) een gemeentelijk bestemmingsplan, een provinciaal inpassingsplan of een rijks-inpassingsplan. De genoemde planvormen kennen een eigen procedure, waarin is geregeld en voorgeschreven hoe belanghebbenden hun zienswijze op de gepresenteerde ontwerpplannen kenbaar kunnen maken, meestal conform de regels van de Algemene Wet Bestuursrecht.

Een overzicht van vigerende plannen in het projectgebied is te raadplegen via de website <http://www.ruimtelijkeplannen.nl>. Een schermafdruck van de stand van zaken in het najaar van 2017 is afgebeeld in figuur 6.1.

Figuur 6.1: Overzicht Ruimtelijke Plannen, stand najaar 2017



Inspraak kan eerder aan de orde komen dan in de planologische procedure voor een ruimtelijk plan. Namelijk in het kader van een m.e.r.-procedure (milieueffectrapportage). Voor welke specifieke initiatieven dat geldt, is vastgelegd in de Wet Milieubeheer (geactualiseerd 6 juli 2017). In de zogenaamde C en D-lijst van het bij de wet behorende Besluit m.e.r. zijn die concrete gevallen benoemd, denk bijvoorbeeld aan het realiseren van een energiecentrale, of het aanleggen van een zeehaven, maar ook het aanleggen of verbreden van een autoweg. In de C-lijst staan m.e.r.-plichtige activiteiten en in de D-lijst de zogenaamde m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten.

Omdat de aard en omvang van het voorkeursalternatief nog niet bekend is, dat is immers het onderwerp van onderzoek in deze planstudie, kan nu nog niet met zekerheid worden gesteld of de maatregelen van het voorkeursalternatief m.e.r.-(beoordelings)plichtig zijn. Dat kan in potentie het geval zijn als het voorkeursalternatief een verbreding van de A10 of de N247 omvat, over een lengte van meer dan 10km (activiteit C1.2 of C1.3), of indien dat een lengte tussen de 5 en 10 kilometer betreft (activiteit D1.1 of D1.2). Op voorhand lijkt het niet waarschijnlijk dat het voorkeursbesluit dergelijke maatregelen omvat, maar dat is niet volledig uit te sluiten.

Een m.e.r.-plicht kan ook voortvloeien uit een zogenaamde Habitat toets. Van deze toets is sprake wanneer de maatregelen van het voorkeursalternatief leiden tot verslechtering of significante verstoring van nabijgelegen Natura2000 gebieden. Dat lijkt eveneens niet heel waarschijnlijk, maar is op voorhand niet uit te sluiten.

Tenslotte kan een m.e.r.-plicht voortvloeien vanuit de provinciale milieuverordening en dan met name vanwege de verstoring van stiltegebieden langs of in de buurt van de N247 en aansluitende wegen. Ook dat is op voorhand niet uit te sluiten.

Vooralsnog volgt uit de voorgenomen activiteit niet rechtstreeks een m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht. Omdat echter niet op voorhand valt uit te sluiten dat een nog te nemen besluit over een eventueel

voorkeursalternatief activiteiten omvat die zijn aan te merken als m.e.r.-(beoordelings)plichtig, volgen we een vormvrije m.e.r.-beoordeling volgens de Wet Milieubeheer.