

Wegaanpassingsbesluit Oostbaan A7 knooppunt Zaandam – Purmerend-Zuid

Aanleg spitsstrook in het kader van de Speedwet wegverbreding

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat

van A naar Beter

Wegaanpassingsbesluit Oostbaan A7 knooppunt Zaandam – Purmerend-Zuid

Aanleg spitsstrook in het kader van de Spoedwet wegverbreding

Afkortingen:

m.e.r.	=	Milieueffectrapportage (het proces)
MER	=	Milieueffectrapport (het product)
NO ₂	=	Stikstofdioxide
OWAB	=	Ontwerp-wegaanpassingsbesluit
PM ₁₀	=	Fijn stof
WAB	=	Wegaanpassingsbesluit
ZOAB	=	Zeer Open Asphalt Beton

Colofon

Uitgave Ministerie van Verkeer en Waterstaat,
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat,
Regionale Dienst Noord-Holland
Postbus 3119
2001 DC HAARLEM

Bezoekadres: Toekanweg 7
Haarlem

Informatie: Drs. E. de Heij

Telefoon: (023) 530 12 61

Fax: (023) 530 12 57

Datum 10 oktober 2006

Inhoudsopgave

I	Het wegaanpassingsbesluit	5
II	Toelichting	9
1	Aanleiding tot het project	9
2	Verkeerskundige effecten	10
2.1	Netwerkniveau	10
2.2	Onderliggend wegennet	10
2.3	Verkeersafwikkeling	10
3	Aanpassingsmaatregelen en bijkomende infrastructurele voorzieningen	10
4	Openstelling spitsstrook	12
5	Verkeersveiligheidsmaatregelen	12
6	Incident management	14
7	<i>Milieueffectrapportage</i>	15
7.1	Inleiding	15
7.2	Geluid	16
7.3	Luchtkwaliteit	18
7.4	Externe veiligheid	21
7.5	Natuur en landschap	21
7.6	Bodem en water	22
8	Bouw hinder	23
9	Evaluatieprogramma	23
III	Kaarten	24
IV	Zienswijzen op het ontwerp-wegaanpassings- besluit en aanvragen voor uitvoeringsbesluiten	25
V	<i>Wijzigingen in het wegaanpassingsbesluit</i>	26
VI	Vervolgprocedure uitvoeringsbesluiten	30
VII	Bijlagen	31
VIII	Beroep	32

I Het wegaanpassingsbesluit

Aanhef

Hierbij stel ik het wegaanpassingsbesluit vast voor de aanpassing van de oostbaan A7 van km 4,7 (Zaandam) tot km 14,8 (Purmerend), waarbij de vluchtstrook wordt ingericht als spitsstrook. Het betreft projectnummer 3 van de bijlage, onder A, bij de Spoedwet wegverbreding.

Dit wegaanpassingsbesluit, dat bestaat uit: de besluittekst (I), de toelichting (II) en de overzichts- en detailkaarten (III) voorziet in de daarvoor voorgenomen noodzakelijke maatregelen. Dit besluit gaat vergezeld van een aantal bijlagen die geen deel uitmaken van het wegaanpassingsbesluit.

Artikel 1. Aanpassingsmaatregelen

1.

Op het wegvak Zaandam – Purmerend van de A7 wordt over de lengte van 8,2 km de oostelijke rijbaan tussen km 5,12 (van de verbindingsweg van de A8 naar de A7 in het knooppunt Zaandam) en km 13,00 (afrit Purmerend-Zuid) de vluchtstrook ingericht als spitsstrook. Hiermee wordt het aantal rijstroken op het bovengenoemde wegvak gedurende de openstelling van de spitsstrook uitgebreid van 2 naar 3 rijstroken.

2.

De breedte van de rijbaan blijft gelijk. Binnen deze verhardingsbreedte krijgt de spitsstrook een breedte van 3,35 meter. Het dwarsprofiel van de weg wordt op de volgende plaatsen aangepast.

- In de verbindingsweg van de A8 naar de A7 in het knooppunt Zaandam van km 5,12 A8 tot km 5,42 A7 krijgt de linker permanente rijstrook een breedte van 3,25 meter en de rechter permanente rijstrook een breedte van 3,40 meter;
- Ter hoogte van de samenvoeging van de verbindingsweg van de A8 naar de A7 met de A7 krijgen de permanente rijstroken van km 5,42 tot km 6,1 een breedte van respectievelijk 3,35 meter, 3,40 meter en 3,40 meter.

3.

Alle aanpassingsmaatregelen vinden plaats op rijkseigendom. De aanpassingsmaatregelen zijn weergegeven op de kaartbijlagen (III).

Artikel 2. Bijkomende infrastructurele voorzieningen

1.

Aanleg van drie extra pechhavens met een lengte van circa 100 meter en een breedte van circa 3,50 meter op een onderlinge afstand van circa 700 meter. Deze pechhavens langs de oostelijke rijbaan zijn gelegen van km 5,55 tot km 5,65, van km 6,30 tot km 6,40 en van km 7,10 tot km 7,20. Een en ander is nader aangegeven op de kaartbijlagen (III). De pechhavens worden aangelegd op rijkseigendom.

2.

De spitsstrook wordt langs de aansluitingen Zaandijk (van km 6,6 tot km 8,3) en Wijdewormer (van km 10,6 tot km 11,7) geleid waarvoor op de oostelijke hoofdrijbaan de in- en uitvoegstroken worden verplaatst naar de vluchtstrook. Een en ander is nader aangegeven op de kaartbijlagen (III). De aanpassing vindt plaats op rijkseigendom.

Artikel 3. Openstelling spitsstroken

De spitsstrook kan alleen worden opengesteld als het aantal voertuigen op de oostelijke rijbaan van knooppunt Zaandam naar de aansluiting Purmerend-Zuid boven de 3000 voertuigen per uur stijgt. De spitsstrook wordt weer gesloten, wanneer het aantal voertuigen in de betreffende richting daalt onder de 3000 voertuigen per uur. De spitsstrook is gesloten tussen 23.00 en 07.00 uur.

Artikel 4. Verkeersveiligheidsmaatregelen

1.

Gedurende de periode dat de spitsstrook geopend is, wordt de maximumsnelheid op de oostbaan verlaagd van 120 km/u naar 100 km/u.

2.

Ten behoeve van de zichtbaarheid voor de weggebruiker wordt de dynamische bebording waarop opening en sluiting van de spitsstrook zijn aangegeven hoog geplaatst op masten of portalen.

3.

Ten behoeve van de visuele inspectie en bewaking van de spitsstrook wordt het wegvak voorzien van camera's.

4.

Naast de rijbaan worden, naast de acht reeds bestaande, drie extra pechhavens aangebracht. Elke pechhaven wordt voorzien van een praatpaal.

5.

Het huidige signaleringssysteem wordt uitgebreid, zodat incidenten snel kunnen worden gedetecteerd.

6.

In de zijberm zal vanaf km 5,12 (van de verbindingsweg van de A8 naar de A7 in het knooppunt Zaandam) tot km 7,77 (van de A7) de geleiderail worden verplaatst en op de ontbrekende stukken worden aangebracht. Daarnaast zal het portaal ter hoogte van km 12,0 worden beschermd.

7.

Ten behoeve van een eenduidig wegbeeld wordt zorggedragen voor uniformiteit in bebording, bewegwijzering, signalering, markering etc. en voor uniformiteit bij het begin- en eindpunt van de spitsstrook.

8.

Gedurende de openstelling van de spitsstrook geldt voor de betreffende rijbaan een inhaalverbod voor vrachtwagens. Het inhaalverbod voor vrachtwagens met vaste tijden van 06.00 uur tot 10.00 uur en 15.00 uur tot 19.00 uur komt te vervallen.

Artikel 5. Geluidsmaatregelen

1. Gemeente Oostzaan

Bij vaststelling van het wegaanpassingsbesluit wordt conform artikel 87g lid 3 van de Wet geluidhinder de hogere waarde voor de woning vastgesteld, zoals vermeld in tabel 7.1 van de toelichting (II).

2. Gemeente Purmerend

Bij vaststelling van het wegaanpassingsbesluit wordt conform artikel 87g lid 3 van de Wet geluidhinder de hogere waarde voor de woning vastgesteld, zoals vermeld in tabel 7.2 van de toelichting (II).

3. Gemeente Wormerland

Bij vaststelling van het wegaanpassingsbesluit wordt conform artikel 87g lid 3 van de Wet geluidhinder de hogere waarden voor de zeven woningen vastgesteld, zoals vermeld in tabel 7.3 van de toelichting (II).

4. Gemeente Zaanstad

Bij vaststelling van het wegaanpassingsbesluit wordt conform artikel 87g lid 3 van de Wet geluidhinder de hogere waarden voor de veertien woningen vastgesteld, zoals vermeld in tabel 7.4 van de toelichting (II).

Artikel 6. Maatregelen voor water

De toename van het verhard oppervlak wordt gecompenseerd door het oppervlaktewater in de polder de Wijde Wormer en het Oostzanerveld te verruimen met respectievelijk 12% en 22% van de toename van het verhard oppervlak. Een en ander is nader aangegeven op de kaartbijlagen (III). De aanpassing vindt plaats op rijkseigendom.

Artikel 7. Verlegging kabels en leidingen

Ten behoeve van de wegaanpassing dienen de volgende kabels en leidingen te worden verlegd.

Beheerder	Soort kabel	Aantal	Locatie
KPN	Koperen kabel	3	Tussen km 8,85 en km 9,05.
	Glasvezelkabel	3	
	Praatpaalkabel	1	
UPC	Glasvezelkabel	1	Tussen km 8,85 en km 9,05.
	Lege buizen	2	
NUON	Telecommunicatiekabel	1	Tussen km 8,85 en km 9,05.
	Laagspanningskabel	1	

Artikel 8. Nadeelcompensatie

Voor zover blijkt dat een belanghebbende ten gevolge van het wegaanpassingsbesluit als het onherroepelijk is of ten gevolge van een onherroepelijk besluit ter uitvoering van dit wegaanpassingsbesluit als bedoeld in artikel 7, eerste lid van de Spoedwet wegverbreding schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven, en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende op andere wijze is verzekerd, zal hem op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding worden toegekend.

Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Voor kabels en leidingen is de Regeling nadeelcompensatie kabels en leidingen 1999 van toepassing dan wel hoofdstuk 5 van de Telecom wet. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het wegaanpassingsbesluit is vastgesteld. De beslissing op een verzoek om schadevergoeding zal niet eerder worden genomen dan nadat het wegaanpassingsbesluit of het uitvoeringsbesluit onherroepelijk is geworden.

Artikel 9. Evaluatieprogramma

De minister van Verkeer en Waterstaat zal, conform artikel 7.37 van de Wet milieubeheer, een evaluatie uitvoeren naar de feitelijke milieugevolgen. De evaluatie beperkt zich tot de in de milieueffectrapportage voorspelde milieugevolgen. Het evaluatieonderzoek zal zijn gericht op het meten/waarnemen van de werkelijk optredende effecten en mogelijk aanvullende maatregelen. De termijn waarover de evaluatie zich uitstrekt vangt aan vanaf het moment dat met de werkzaamheden wordt gestart tot drie jaar na ingebruikname van de weg met bijbehorende voorzieningen. Voordat met de werkzaamheden wordt aangevangen, zal een nulmeting worden uitgevoerd, die als referentiekader zal fungeren voor de evaluatie, voor zover deze referentie niet in de milieueffectrapportage is beschreven.

24 oktober 2006,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

II Toelichting

1 Aanleiding tot het project

De regelgeving voor aanpassingen aan het hoofdwegennet (Tracéwet) kende ten tijde van het van kracht worden van de Spoedwet wegverbreding een procedure die veel tijd in beslag nam. Deze procedure gold zowel voor de aanleg van wegen als voor wegverbredingen. Dat betekende dat ook voor een relatief eenvoudige ingreep een lange procedure doorlopen diende te worden. Teneinde eenvoudige ingrepen in filegevoelige onderdelen van het hoofdwegennet mogelijk te maken is destijds besloten tot invoering van een snellere procedure in specifieke regelgeving. De Spoedwet wegverbreding voorziet in die snellere procedure. Nadien is de Tracéwet gewijzigd, waardoor voor wegaanpassingen een kortere procedure geldt, vergelijkbaar met die van de Spoedwet. Deze gewijzigde Tracéwet is 30 november 2005 van kracht geworden. De Spoedwet wegverbreding blijft voor de projecten die opgenomen zijn in de bijlage bij de Spoedwet onverkort gelden.

In het kader van de Spoedwet wegverbreding worden die wegen aangepakt die tot de grootste knelpunten van het wegennet worden gerekend. Bij de selectie heeft verder een rol gespeeld dat de projecten binnen afzienbare tijd kunnen worden gerealiseerd, alsmede of deze uit het beschikbare budget kunnen worden gefinancierd.

De kern van de afwegingen die ten grondslag hebben gelegen aan de keuze van de projecten die onder de reikwijdte van de Spoedwet wegverbreding vallen, ligt in de visie dat het meest effectieve wegennetwerk een wegennetwerk is waarin de elementaire schakels zijn gevrijwaard van files. Deze elementaire schakels zijn de wegen rondom de grote steden en belangrijke knooppunten. Het gaat om zogenaamde ringen of draaischijven rondom de grote en middelgrote stedelijke agglomeraties en belangrijke knooppunten. Op deze draaischijven van het wegennet komen de verkeersstromen op de diverse rijkswegen samen en splitsen zich weer. Opstoppen op deze draaischijven leiden direct tot slechter functioneren van het gehele wegennet. Worden deze elementaire schakels in beweging gehouden, dan gaat de prestatie van het totale wegennet fors vooruit.

De Spoedwet wegverbreding levert een bijdrage aan de oplossing van de grote en bekende knelpunten in de doorgaande verbindingen. Het resultaat van de Spoedwet wegverbreding zal niet zijn dat de files compleet zijn verdwenen. De capaciteit van de wegen zal echter in de spits wel toenemen.

Dit wegaanpassingsbesluit heeft betrekking op projectnummer 3 van de bijlage, onder A, bij de Spoedwet wegverbreding: op de oostbaan van rijksweg A7 Zaandam – Purmerend wordt tussen km 4,7 (Zaandam) en km 14,8 (Purmerend) de vluchtstrook ingericht als spitsstrook.

2 Verkeerskundige effecten

2.1 Netwerkniveau

De A7 tussen het knooppunt Zaandam en de aansluiting Purmerend-Zuid is samen met de A8 de belangrijkste wegverbinding van oostelijk Noord-Holland met Amsterdam en de noordelijke randstad. Tevens is de A7 een belangrijke verbinding met de kop van Noord-Holland, Friesland, Groningen en het noorden van Duitsland.

Op de A7 tussen het knooppunt Zaandam en de aansluiting Purmerend-Zuid staan tijdens de avondspits vrijwel dagelijks files, die via de A8 terugslaan tot op de A10.

De aanleg van de spitsstrook zal de filevorming tegengaan, omdat daarmee de capaciteit in de avondspits wordt vergroot en de afstroom van het verkeer vanuit de A8 en de A7 verbetert.

2.2 Onderliggend wegennet

Bij congestie op het hoofdwegennet zal het verkeer op zoek gaan naar alternatieve routes op het onderliggend wegennet. Met de aanleg van de spitsstrook worden de verliestijden op het hoofdwegennet geminimaliseerd. Hierdoor zullen minder automobilisten gebruik maken van de alternatieve routes op het onderliggend wegennet, waardoor de overlast op het onderliggend wegennet zal verminderen.

2.3 Verkeersafwikkeling

In 2004 was sprake van een slechte doorstroming op de A7 in de avondspits. Tot 2010 zal de situatie nog verslechteren. Het deel van de A7 tussen het knooppunt Zaandam en de aansluiting Zaandijk krijgt zelfs de kwalificatie 'overbelast'. Dit zal inhouden dat er sprake is van structurele filevorming voor dit traject. Na aanleg van de spitsstrook verbetert de kwaliteit van de verkeersdoorstroming tot 'matig'. Incidenteel kan er file ontstaan op deze locatie, maar het aantal en de lengtes van de files zal kleiner zijn dan in de huidige situatie.

3 Aanpassingsmaatregelen en bijkomende infrastructurele voorzieningen

Huidige situatie

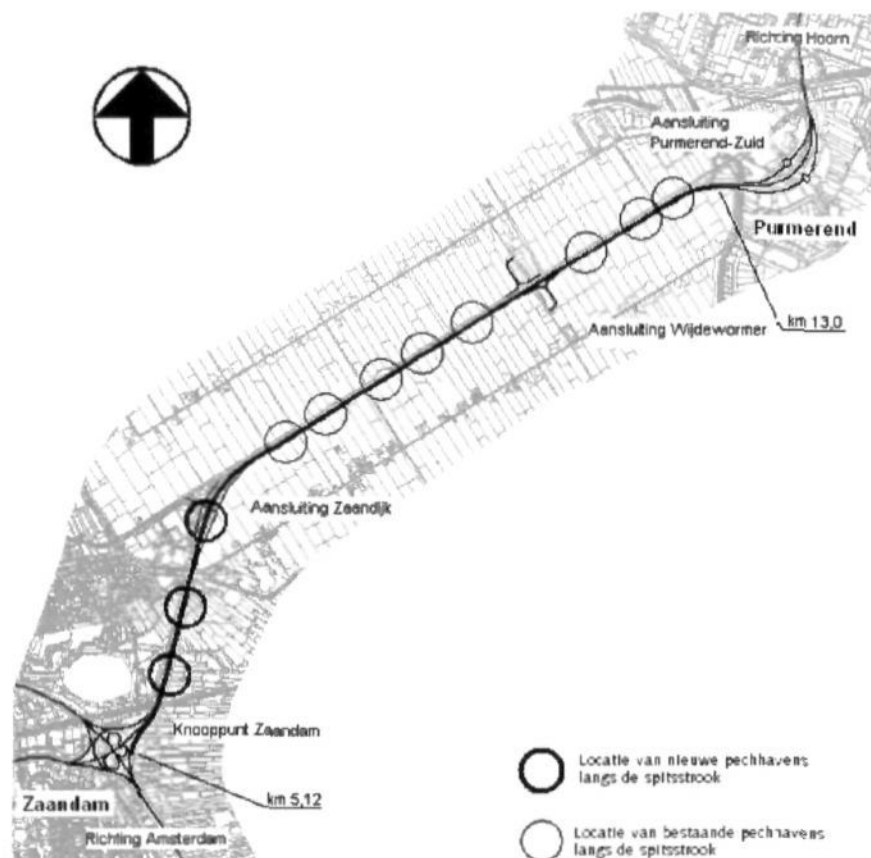
- In de huidige situatie (2005) bestaat de oostelijke rijbaan van de A7 tussen de verbindingsweg in het knooppunt Zaandam van de A8 naar de A7 en de afrit Purmerend-Zuid uit twee rijstroken met een vluchtstrook.
- Ter hoogte van km 5,42 komt de A7 aan de linkerzijde met 1 rijstrook samen met de verbindingsweg. De A7 bestaat hier uit drie rijstroken. Bij km 5,85 wordt de linkerrijstrook afgestreept.
- Van het knooppunt Zaandam tot km 6,10 geldt een maximumsnelheid van 100 km/u. Vanaf km 6,10 geldt een maximumsnelheid van 120 km/u.
- Het wegvak is voorzien van verkeerssignalering en openbare verlichting.
- Langs het wegvak zijn reeds acht pechhavens aanwezig.

Nieuwe situatie

- De vluchtstrook op de oostelijke rijbaan wordt tussen km 5,12 (de verbindingsweg van de A8 naar de A7 in het knooppunt Zaandam) en km 13,00 (afrit Purmerend-Zuid) ingericht als spitsstrook. Met deze aanpassing wordt het aantal rijstroken op de oostelijke rijbaan bij

openstelling van de spitsstrook uitgebreid van 2 naar 3 rijstroken. De breedte van de rijbaan blijft hetzelfde als in de huidige situatie.

- De spitsstrook krijgt een breedte van 3,35 meter. De spitsstrook begint bij km 5,12 in de verbindingsweg van de A8 naar de A7 in het knooppunt Zaandam. In deze verbindingsweg krijgt de linker permanente rijstrook een breedte van 3,25 meter en de rechter permanente rijstrook een breedte van 3,40 meter. Ter hoogte van km 5,42 vindt de samenvoeging plaats van de A7 en de verbindingsweg van de A8 naar de A7. De meest linkerrijstrook van de hoofdrijbaan van de A7 krijgt ter plaatse van de samenvoeging de breedte van 3,35 meter. De middelste en rechter rijstrook krijgen ter hoogte van de samenvoeging elk een breedte van 3,40 meter. Na de afstropping van de linkerrijstrook bij km 5,85 behouden de twee permanente rijstroken elk een breedte van 3,50 meter. Een en ander is nader aangegeven op de kaartbijlagen (III).
- De spitsstrook wordt langs de aansluitingen Zaandijk en Wijdewormer geleid en in de aansluiting Purmerend-Zuid aangesloten op de bestaande situatie.
- Tijdens de spitsperiode is er geen vluchtstrook. Daarom worden er naast de acht bestaande pechhavens op drie locaties extra pechhavens aangelegd, waarvoor extra verharding noodzakelijk is. Elke pechhaven heeft een lengte van circa 100 meter en een breedte van circa 3,50 meter. De pechhavens langs de oostelijke rijbaan zijn gelegen van km 5,55 tot km 5,65, van km 6,30 tot km 6,40 en van km 7,10 tot km 7,20.
- De signalering, bebording en bewegwijzering worden aangepast en zodanig (elektronisch) aangestuurd en geplaatst dat het voor de weggebruiker duidelijk is wanneer de spitsstrook in gebruik is en welke maximumsnelheid op dat moment geldt.



Planning

Volgens de meest recente planning zal realisatie en openstelling van de spitsstrook medio 2007 plaatsvinden. Het project wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat Noord-Holland. De realisatie vindt geheel plaats op rijksgronden.

4 Openstelling spitsstrook

De spitsstrook wordt alleen geopend als dat gezien de (verwachte) drukte op de weg wenselijk is. Dat is pas het geval wanneer het aantal voertuigen op de rijbaan richting Purmerend boven de 3000 voertuigen per uur stijgt. Bij dit aantal is de verkeersafwikkeling nog acceptabel (dat wil zeggen filevrij). De praktijk heeft echter uitgewezen dat de spitsstrook op dat moment moet kunnen worden opengesteld om de toenemende drukte tijdig te kunnen opvangen. In de verkeerscentrale wordt gesignaleerd wanneer het aantal van 3000 voertuigen is bereikt. Op basis van dit signaal en op basis van de verwachting en de ervaring van de wegverkeersleider over de toename van de drukte zal de spitsstrook na inspectie geopend worden.

Wanneer het aantal voertuigen op de betreffende rijbaan van het wegvak daalt beneden de 3000 voertuigen per uur zal de wegverkeersleider de spitsstrook weer sluiten. In de praktijk zal dit betekenen dat de strook voornamelijk open zal zijn gedurende de avondspits (15:00-19:00 uur) en incidenteel in de periode daarbuiten. De spitsstrook is gesloten tussen 23.00 en 07.00 uur.

5 Verkeersveiligheidsmaatregelen

Uitgangspunt voor de Spedwetprojecten is dat de verkeersveiligheid door het gebruik van spits-, plus- en bufferstroken niet nadelig wordt beïnvloed. Op wegvakniveau zal als gevolg van het ontbreken van de vluchtstrook, versmalde rijstroken en/of complexe verkeerssituaties, de verkeersveiligheid afnemen. Positieve effecten van de extra rijstroken zijn te verwachten door minder congestie, waardoor minder kop-staartbotsingen optreden en minder sluipverkeer op het onderliggende wegennet ontstaat.

Om de negatieve effecten van de spitsstrook tegen te gaan dienen aanvullende maatregelen te worden genomen. De Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) heeft geadviseerd over het ontwerp van spits- en plusstroken en over de aanvullende maatregelen die moeten worden genomen om het veiligheidsniveau op de betreffende wegvakken op peil te houden. Het AVV-advies (Nota Veiligheid Spitsstroken Plusstroken en Bufferstroken, AVV, september 2003) is als bijlage bij dit besluit gevoegd.

Voor het onderhavige project worden overeenkomstig het AVV-advies de volgende verkeersveiligheidsmaatregelen genomen:

- Tijdens de openstelling van de spitsstrook geldt een snelheidslimiet van 100 km/u, daarbuiten de huidige limieten van 120 km/u en 100 km/u;
- Ten behoeve van de visuele inspectie en bewaking van de spitsstrook en pechhavens wordt het wegvak voorzien van camera's;
- Er worden, naast de acht pechhavens die in het kader van het groot onderhoud zijn aangelegd, drie extra pechhavens aangelegd. De elf pechhavens hebben een tussenruimte van 450 tot 1100 meter. De afstand tussen de derde aan te leggen pechhaven en de eerste bestaande pechhaven is groter dan 1000 meter. Bij een afstand van 1000 meter zou de pechhaven worden aangelegd op het viaduct bij de aansluiting Zaandijk. De aanleg van een pechhaven op deze locatie vraagt om een verbreding van het viaduct. De kosten voor de verbreding van het viaduct worden

bespaard door de pechhaven vóór het viaduct te plaatsen. De keuze om de pechhaven vóór het viaduct aan te leggen in plaats van er na heeft te maken met een bocht in de A7 en het verticaal verloop van de A7 ter plaatse van de aansluiting Zaandijk. De locatie vóór het viaduct is beter zichtbaar voor de weggebruiker en de gebruiker van de pechhaven heeft een beter zicht op het verkeer;

- Elke pechhaven wordt voorzien van een praatpaal;
- Het reeds aanwezige elektronische systeem wordt zodanig uitgebreid dat stilvallende voertuigen snel kunnen worden gedetecteerd;
- In verband met onvoldoende obstakel vrije ruimte wordt de geleiderails van km 5,12 tot km 7,77 verplaatst en op ontbrekende stukken aangebracht en wordt het portaal ter hoogte van km 12,00 beschermd;
- Er geldt een inhaalverbod voor vrachtwagens bij openstelling van de spitsstrook. Het inhaalverbod voor vrachtwagens met vaste tijden van 06.00 uur tot 10.00 uur en 15.00 tot 19.00 uur komt te vervallen;
- Ten behoeve van de zichtbaarheid voor de weggebruiker wordt de dynamische bebording waarop opening en sluiting van de spitsstrook is aangegeven zonodig (afhankelijk van de plaatselijke situatie) hoog geplaatst op masten of portalen.

Tevens is het project getoetst aan de Europese overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen (Geneve, Trb. 1979, 78, zoals laatstelijk gewijzigd in Trb. 2004, 7 hierna: de Overeenkomst). Deze toetsing is neergelegd in een afwegingsnotitie verkeersveiligheid. Deze afweging is als bijlage E Projectspectifieke afwegingsnotitie verkeersveiligheid - Spoorwetproject nummer 3 Spitsstrook A7 Zaandam – Purmerend, 3 november 2005, toegevoegd aan het MER.

Het rechte traject A7 Zaandam – Purmerend voldoet voor het grootste deel aan de bepalingen uit de Overeenkomst. Er zijn een aantal afwijkingen.

Ten eerste zal tijdens de spitsperiode de vluchtstrook gebruikt worden als extra rijstrook. Deze tijdelijke rijstrook heeft een breedte van 3,35 meter en voldoet daarmee niet aan de bepaling uit de Overeenkomst, namelijk dat een rijstrook minimaal 3,50 meter breed zou moeten (should) zijn. Hierbij is het volgende afgewogen.

Tijdens de openstelling van de spitsstrook wordt een snelheidsverlaging ingevoerd en worden er maatregelen genomen voor detectie en bewaking. Tevens worden vluchthavens aangelegd. Hierdoor en gelet op de uitkomsten van de ongevalanalyse van de bestaande spits- en plusstroken is er geen aanleiding is om te veronderstellen dat de verkeersveiligheid zal verslechteren. Ten tweede zijn de reguliere rijstroken in de verbindingsboog A7/A8 smaller dan 3,50 meter. Op dit weggedeelte geldt een permanente maximumsnelheid van 100 km/u. Deze maatvoering (3,25 meter links en 3,40 meter rechts) en snelheid komen overeen met eerdergenoemd AVV-advies van september 2003 (p. 13) en bieden derhalve voldoende veiligheid.

Ten derde bedraagt de breedte van de berm tijdens de openstelling van de spitsstrook 0,75 meter tot 1,05 meter en voldoet daarmee niet aan de bepaling uit de Overeenkomst namelijk een aanbevolen bermbreedte van 3,25 meter. De redresseerruimte naast de spitsstrook biedt mede gezien de verlaagde maximumsnelheid voldoende veiligheid voor regulier gebruik als rijstrook en komt overeen met de maatvoering uit eerder genoemd AVV-advies. Langs de verbindingsweg van de A8 naar de A7 bedraagt de bermbreedte 0,75 meter en is daarmee niet conform het AVV-advies. Gezien het feit dat het een verbindingsweg in een knooppunt betreft en de korte lengte waarover deze

bepierking zich uitstrekt zal dat dit geen negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid hebben.

Op de A7 Zaandam – Purmerend zal een snelheidsverlaging en een inhaalverbod voor vrachtauto's gelden als de spitsstrook geopend is. Daarnaast worden er maatregelen genomen voor detectie en bewaking. Tevens worden pechhavens aangelegd. Hierdoor en gelet op de uitkomsten van de ongevalanalyse van de bestaande spits- en plusstroken alsmede de A7 is er geen aanleiding is om te veronderstellen dat de verkeersveiligheid zal verslechteren.

Op dit deel van de A7 is een groot percentage van de ongevallen file gerelateerd (kop/staart ongevallen) en is een positief effect op de filevorming ook positief voor de verkeersveiligheid.

Tevens kan op basis van het MER de conclusie getrokken worden dat de milieukwaliteit gelijk zal blijven dan wel op sommige aspecten licht zal verbeteren.

De huidige en toekomstige congestie op het wegvak is uit economisch oogpunt ongunstig. De spitsstrook heeft vermindering van de filevorming tot gevolg en leidt tot een verlaging van de filekosten met € 0,8 miljoen per jaar tegen relatief lage investeringskosten. Dit is in het belang van de weggebruiker.

Dit alles afwegende worden de afwijkingen van de Overeenkomst gerechtvaardigd geacht.

6 Incident management

Onder incident management (IM) wordt verstaan de maatregelen die beogen de weg zo snel mogelijk voor het verkeer vrij te maken nadat een incident heeft plaatsgevonden, een en ander met inachtneming van de verkeersveiligheid, de behartiging van belangen van mogelijke slachtoffers *alsmede beheersing van mogelijke schade*.

Er is een calamiteitenplan op maat opgesteld dat beschrijft hoe wordt gehandeld bij calamiteiten en andere incidenten en welke hulpdiensten daarbij betrokken kunnen zijn. Het calamiteitenplan op maat is in twee stappen gerealiseerd.

De eerste stap omvat het advies 'Incident Management bij Spits- en bufferstroken', uitgebracht door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV).

Dit advies beschrijft de in het kader van incidentmanagement te nemen maatregelen en bevat als zodanig richtlijnen voor het specifiek voor elk Spiedwetproject op te stellen calamiteitenplan op maat. Het AVV-advies is als een separate bijlage bij dit wegaanpassingsbesluit gevoegd.

Stap 2 is het projectspecifieke 'Calamiteitenplan op maat A7'. Dit is in overleg met de plaatselijke hulpdiensten opgesteld.

Het plan bevat de concreet voor het betreffende project te nemen maatregelen in het kader van incidentmanagement. In het calamiteitenplan op maat zijn afspraken met de verschillende hulpdiensten vastgelegd over onder meer aanrijroutes alsook over de verdeling van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden bij hulpverlening.

7 Milieueffectrapportage

7.1 Inleiding

Ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit is een milieueffectrapport (MER), opgenomen als bijlage 1, opgesteld. In dit kader is onderzoek verricht naar de aspecten geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur en landschap, en bodem en water. De effecten van de spitsstrook en de toetsing daarvan aan de geldende wettelijke kaders, is op hoofdlijnen in deze toelichting weergegeven.

M.e.r.-plicht

De ingebruikname van de vluchtstrook als spitsstrook leidt tot capaciteitsuitbreiding. Deze capaciteitsuitbreiding heeft mogelijk effecten voor het milieu en heeft geleid tot de m.e.r.-plicht. Daarom is een MER opgesteld. De uitkomsten van de m.e.r. dragen bij aan de besluitvorming over de voorgenomen wegaanpassing.

Alternatieven

In het MER zijn de volgende alternatieven meegenomen: de huidige situatie, de referentiesituatie, het voorkeursalternatief (de spitsstrook) en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). De huidige situatie in het MER is de situatie zoals de weg is voor de aanleg van de spitsstrook en na het groot onderhoud. De referentiesituatie betreft de situatie in 2010 indien de spitsstrook niet gerealiseerd zou zijn. Het belangrijkste verschil is met de huidige situatie is dat de autonome groei wordt meegenomen. Het voorkeursalternatief bestaat uit de spitsstrook en het MMA bestaat uit het voorkeursalternatief aangevuld met enkele milieumaatregelen.

In bijlage L van het MER is een lijst met mogelijke MMA maatregelen opgenomen en daarbij is aangegeven welke MMA maatregelen in het MER zijn opgenomen. De in het MER overgenomen maatregelen zijn:

- Aan de westzijde van de A7 een extra waterpoel met een natuurvriendelijke oever. Deze waterpoel wordt met een ecoduiker in verbinding gebracht met de aan te leggen waterpoel aan de oostzijde van de A7.
- Het plaatsen van houten geleiderail.

Inmiddels is gebleken dat de houten geleide rail niet beschikt over de noodzakelijke certificering en deze ook niet binnen afzienbare tijd zal krijgen. De benodigde veiligheid voor met name motorrijders kan nog niet gewaarborgd worden. Het effect van de tweede waterpoel eventueel in combinatie met een ecoduiker is beperkt en bovendien kostbaar omdat hiervoor kabels en leidingen verlegd moeten worden.

Het voorkeursalternatief bestaat uit een benuttingsalternatief. Het onderhavige wegaanpassingsbesluit bevat daarmee een aantal MMA-kenmerken:

- Door te kiezen voor benutting is het extra ruimte beslag nihil;
- Een maximumsnelheid van 100 km/u tijdens de openstelling van de spitsstrook;
- Aantasting van unieke, onvervangbare en oncompenseerbare objecten is niet aan de orde;
- De huidige hoogteligging en tracering van de A7 blijft ongewijzigd;
- Een waterpoel met een natuurvriendelijke oever ten behoeve van de watercompensatie.

Uit oogpunt van kosten, effectiviteit en toepasbaarheid worden er geen MMA-maatregelen uitgevoerd. Voorliggend besluit voorziet in de realisatie van een spitsstrook.

7.2 Geluid

Voor het onderhavige wegaanpassingsbesluit is akoestisch onderzoek verricht. Uit het onderzoek blijkt dat langs het beschouwde wegvak geen woningen liggen waarbij zonder geluidsmaatregelen een overschrijding optreedt van de grenswaarde met 2 dB(A) of meer (art. 87f of art. 87g lid 4). Bij 23 woningen is sprake van een nog niet afgehandelde saneringssituatie, hetgeen wil zeggen dat er in 1986 sprake was van een overschrijding van een geluidsbelasting van 55 dB(A), waarvoor nog geen hogere waarde is vastgesteld (art. 87g lid 3).

Voor de saneringsituaties dienen maatregelen te worden overwogen. Blijkens de gebruikte doelmatigheidscriteria is het plaatsen van geluidsschermen echter niet doelmatig. Er zal daarom voor deze 23 woningen een hogere waarde moeten worden vastgesteld in het WAB. Nadat het WAB onherroepelijk is geworden, wordt een gevelisolatieonderzoek uitgevoerd om vast te stellen of wordt voldaan aan de wettelijke binnenwaarden. Indien de wettelijke binnenwaarden worden overschreden, zullen isolatiemaatregelen worden uitgevoerd. De woningen, waarvoor hogere waarden worden vastgesteld, en de voorgenomen vast te stellen hogere waarden zijn opgenomen in de hiernavolgende tabellen 7.1, 7.2, 7.3 en 7.4.

Tabel 7.1 Hogere waarden gemeente Oostzaan

Straat	Postcode	Waar-neem-hoogte	Gevel-zijde	Hogere waarde [dB(A)]	Regime
Achterdichting Wijk C 304	1511PA	1,5	W	59	87g lid 3
Achterdichting Wijk C 304	1511PA	4,5	W	61	87g lid 3

Tabel 7.2 Hogere waarden gemeente Purmerend

Straat	Postcode	Waar-neem-hoogte	Gevel-zijde	Hogere waarde [dB(A)]	Regime
Purmerland 4	1448MC	1,5	ZW	64	87g lid 3
Purmerland 4	1448MC	4,5	ZW	67	87g lid 3
Purmerland 4	1448MC	7,5	ZW	67	87g lid 3

Tabel 7.3 Hogere waarden gemeente Wormerland

Straat	Postcode	Waar-neem-hoogte	Gevel-zijde	Hogere waarde [dB(A)]	Regime
Oosterdwarsweg 3	1456NR	1,5	NW	57	87g lid 3
Oosterdwarsweg 3	1456NR	4,5	NW	60	87g lid 3
Oosterdwarsweg 5	1456NR	1,5	NW	57	87g lid 3
Oosterdwarsweg 5	1456NR	4,5	NW	58	87g lid 3
Zuiderweg 69 A	1456NH	1,5	W	55	87g lid 3
Zuiderweg 69A	1456NH	4,5	W	57	87g lid 3
Zuiderweg 70	1456NH	1,5	W	55	87g lid 3
Zuiderweg 70	1456NH	4,5	W	57	87g lid 3

Zuiderweg 71	1456NH	1,5	W	55	87g lid 3
Zuiderweg 71	1456NH	4,5	W	57	87g lid 3
Zuiderweg 72	1456NH	1,5	ZO	63	87g lid 3
Zuiderweg 72	1456NH	4,5	ZO	65	87g lid 3
Zuiderweg 72	1456NH	7,5	ZO	66	87g lid 3
Zuiderweg 73	1456NH	1,5	ZO	57	87g lid 3
Zuiderweg 73	1456NH	4,5	ZO	60	87g lid 3
Zuiderweg 73	1456NH	7,5	ZO	60	87g lid 3

Tabel 7.4 Hogere waarden gemeente Zaanstad

Straat	Postcode	Waar-neem-hoogte	Gevel-zijde	Hogere waarde [dB(A)]	Regime
Voorster Beek 19	1509HT	1,5	O	57	87g lid 3
Voorster Beek 19	1509HT	4,5	O	57	87g lid 3
Voorster Beek 19	1509HT	7,5	O	57	87g lid 3
Waal 90	1509HC	1,5	ZO	57	87g lid 3
Waal 90	1509HC	4,5	ZO	58	87g lid 3
Waal 90	1509HC	7,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 92	1509HC	1,5	ZO	58	87g lid 3
Waal 92	1509HC	4,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 92	1509HC	7,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 94	1509HC	1,5	ZO	58	87g lid 3
Waal 94	1509HC	4,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 94	1509HC	7,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 96	1509HC	1,5	ZO	58	87g lid 3
Waal 96	1509HC	4,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 96	1509HC	7,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 98	1509HC	1,5	ZO	58	87g lid 3
Waal 98	1509HC	4,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 98	1509HC	7,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 100	1509HC	1,5	ZO	58	87g lid 3
Waal 100	1509HC	4,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 100	1509HC	7,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 102	1509HC	1,5	ZO	58	87g lid 3
Waal 102	1509HC	4,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 102	1509HC	7,5	ZO	60	87g lid 3
Waal 104	1509HC	1,5	ZO	58	87g lid 3
Waal 104	1509HC	4,5	ZO	60	87g lid 3
Waal 104	1509HC	7,5	ZO	60	87g lid 3
Willinkbeek 14	1509HV	1,5	ZO	57	87g lid 3
Willinkbeek 14	1509HV	4,5	ZO	58	87g lid 3
Willinkbeek 14	1509HV	7,5	ZO	58	87g lid 3
Willinkbeek 18	1509HW	1,5	NO	57	87g lid 3
Willinkbeek 18	1509HW	4,5	NO	57	87g lid 3
Willinkbeek 18	1509HW	7,5	NO	58	87g lid 3
Willinkbeek 22	1509HW	1,5	NO	57	87g lid 3
Willinkbeek 22	1509HW	4,5	NO	58	87g lid 3
Willinkbeek 22	1509HW	7,5	NO	58	87g lid 3
Zandbeek 12	1509HX	1,5	ZO	57	87g lid 3
Zandbeek 12	1509HX	4,5	ZO	58	87g lid 3
Zandbeek 12	1509HX	7,5	ZO	58	87g lid 3
Zandbeek 13	1509HX	1,5	ZO	57	87g lid 3

Zandbeek 13	1509HX	4,5	ZO	58	87g lid 3
Zandbeek 13	1509HX	7,5	ZO	59	87g lid 3

7.3 Luchtkwaliteit

Op 5 augustus 2005 zijn in werking getreden het Besluit luchtkwaliteit 2005 en de Meetregeling luchtkwaliteit 2005. Het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) vervangt het eerdere Besluit luchtkwaliteit uit 2001. Ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit is door TNO onderzoek gedaan naar de effecten van de *wegaanpassing op de luchtkwaliteit*.

Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit bij snelwegen zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) maatgevend.

Bij de bepaling van de concentraties fijn stof is conform artikel 5 van het Blk 2005 en artikel 12 van de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 en de daarbij behorende bijlage een correctie uitgevoerd voor het aandeel zeezout.

In het onderzoek zijn de volgende situaties in beschouwing genomen:

- 2000 - basisjaar;
- 2008 - de autonome ontwikkeling (geen wegaanpassing, permanente maximum rijsnelheid van 120 km/uur);
- 2008 - het voorkeursalternatief, wegaanpassing met een maximum rijsnelheid van 120 km/uur die tijdens de openstelling van de spitsstrook wordt verlaagd tot 100 km/uur: voorkeursalternatief (120/100-spits);
- 2010 - de autonome ontwikkeling
- 2010 - het voorkeursalternatief
- 2010 - een rijsnelheidsvariant van het voorkeursalternatief met een *permanente maximum rijsnelheid van 100 km/uur (variant 100-etmaal)*;
- 2010 - een rijsnelheidsvariant van het voorkeursalternatief met een *permanente maximum rijsnelheid van 80 km/uur (variant 80-etmaal)*.

Voor alle situaties is de luchtkwaliteit breed in beeld gebracht, onder andere door middel van het totale aantal hectares overschrijding van de uurgemiddelde en de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ en de etmaalgemiddelde en jaargemiddelde grenswaarde voor PM₁₀.

De overschrijdingen zijn behalve in aantallen hectares ook uitgedrukt in contouren. Deze zogenaamde grenswaardencontouren zijn geprojecteerd op luchtfoto's van het wegvak zodat duidelijk wordt of en, zo ja, waar de overschrijding tot op welke afstand van het asfalt plaatsvindt. Alleen voor de *grenswaarde van de uurgemiddelde concentraties NO₂ zijn geen contouren* bepaald omdat binnen het rekengebied van het model geen overschrijdingen zijn geconstateerd.

Er is voor een drietal locaties km 6,6 (Zaandam Zuiderweg), km 9,2 (Wijdewormer Westerdwarsweg) en km 13,3 (Purmerend Laan der Continenten) concentratiedwarsprofielen gemaakt die het concentratieverloop (dichtbij de weg) loodrecht op de weg illustreren en inzicht geven in het verloop van de concentraties tussen de wegrand en haar omgeving.

De berekende concentraties zijn getoetst aan:

- de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentraties voor NO₂ (40 µg/m³);
- de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentraties van NO₂ (18 keer per jaar een overschrijding van 200 µg/m³);
- de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentraties van PM₁₀ (40 µg/m³);
- de grenswaarde voor de etmaalgemiddelde concentraties van PM₁₀ (35 maal per jaar een overschrijding van 50 µg/m³).

Tevens is een doorkijk gegeven naar de toekomst (2015) voor de autonome ontwikkeling en het voorkeursalternatief.

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat de emissies, concentraties en overschrijdingsoppervlakken voor het voorkeursalternatief (2008) gelijk zijn aan of licht verbeteren ten opzichte van dezelfde grootheden voor de autonome ontwikkelingen (2008). Dit geldt ook voor 2010. De contouren laten zien dat deze lichte verbetering danwel het gelijk blijven van het voorkeursalternatief ten opzichte van de autonome ontwikkeling, overal langs de onderzochte trajecten geldt.

Voor wat betreft de situatie in 2015 geldt ook dat de emissies voor het voorkeursalternatief kleiner zijn dan voor de autonome ontwikkeling. Naar verwachting geldt dit eveneens voor de concentraties en de overschrijdingsoppervlakten.

Van de rijsnelheidsvarianten (2010) scoort de 80-etmaalvariant qua emissies, concentraties en overschrijdingsoppervlakken het best. De 100-etmaalvariant ligt qua prestatie iets dichterbij het voorkeursalternatief (120/100-spits) dan bij de autonome variant.

Voor de overige Blk-stoffen (koolmonoxide, zwaveldioxide, lood en benzeen) kan overschrijding van de grenswaarden in 2008, 2010, 2015 en de tussenliggende jaren redelijkerwijs worden uitgesloten.

Nu ten gevolge van de wegaanpassing de luchtkwaliteit licht verbetert of gelijk blijft ten opzichte van de autonome ontwikkeling en dat de rijsnelheidsvarianten een verbetering opleveren ten opzichte van de autonome ontwikkeling en het voorkeursalternatief is voldaan aan het bepaalde in artikel 7, lid 3 sub a van het Blk 2005. Dat betekent dat de luchtkwaliteit het onderhavige wegaanpassingsbesluit niet in de weg staat.

Daarbij is in aanmerking genomen, dat het rijk inmiddels een omvangrijk pakket aan maatregelen heeft vastgesteld ter verbetering van de luchtkwaliteit. Deze maatregelen, die deels een aanvulling vormen op het Nationaal luchtkwaliteitsplan 2004, zijn beschreven in de brief van 20 september 2005 van de Minister en de Staatssecretaris van VROM aan de Voorzitter van de Tweede Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 30 175, nr. 10). Het rijkspakket vormt onderdeel van een integrale aanpak door het kabinet van het luchtkwaliteitsprobleem. In totaal heeft het kabinet € 900 miljoen extra beschikbaar gesteld in de periode 2005-2015 voor het realiseren van een omvangrijk pakket aan maatregelen van alle overheden ter verbetering van de luchtkwaliteit, hoofdzakelijk gericht op verkeer maar ook op landbouw en industrie.

Op het moment dat dit besluit voor tekening gereed was kwamen nieuwe emissiefactoren beschikbaar voor snelwegen. TNO heeft met gebruik van deze nieuwste emissiefactoren een update gemaakt van het luchtkwaliteitsonderzoek van april 2006. De resultaten hiervan zijn neergelegd in de notitie van 9 oktober 2006 die als bijlage bij dit besluit is gevoegd. Hieruit blijkt dat het overschrijdingsoppervlak duidelijk daalt ten opzichte van het TNO-onderzoek van april 2006. Verder blijkt dat het voorkeursalternatief ook met de nieuwe emissiefactoren beter scoort dan de autonome ontwikkeling. Dit betekent dat ook uitgaande van de nieuwste inzichten de luchtkwaliteit niet aan het wegaanpassingsbesluit in de weg staat.

Luchtkwaliteit en de opmerkingen van de Commissie MER

Het toetsingsadvies van de Commissie MER van 31 augustus 2006 over het milieueffectrapport ligt gelijktijdig met dit wegaanpassingsbesluit ter inzage. De Commissie MER heeft drie opmerkingen over de uitgangspunten qua emissiefactoren en achtergrondconcentraties van PM10.

- a.) Tabel B.3 geeft aan dat voor PM10 in het jaar 2010 voor licht verkeer voor 100 km/u 0,033 g/km/voertuig wordt geprognoseerd. Voor 80 km/u wordt 0,026 geprognoseerd. Dit is een forse afname (ca. 21%). De Commissie vraagt zich af of deze gegevens juist zijn nu in eerdere onderzoeken kleinere verschillen zijn genoemd.
- b.) De Commissie ziet dat tabel B.4 in het luchtkwaliteitsrapport aangeeft dat voor PM10 in het jaar 2015 voor licht verkeer een toename van de emissie plaatsvindt ten opzichte van het jaar 2010. Op de bladzijde ervoor wordt in de toelichting aangegeven dat tussen 2010 en 2015 de PM10 emissiefactoren van personenauto's met 20% per jaar afnemen. Het voorgaande is in strijd met elkaar.
- c.) De Commissie ziet verschillen in overschrijdingsoppervlak als zij het luchtkwaliteitsrapport van dit wegaanpassingsbesluit en het luchtkwaliteitsrapport van het wegaanpassingsbesluit A12 Zoetermeer-Gouda met elkaar vergelijkt. Deze verschillen en dan met name het grotere overschrijdingsoppervlak langs de A7 kan de Commissie niet verklaren.

Ad a.)

In eerdere luchtonderzoeken is uitgegaan van 80 km/u emissiefactoren die samen met de UNRR-2005-set zijn verstrekt door het MNP. Deze 80 km/u emissiefactoren zijn destijds bij gebrek aan betere basisgegevens (zoals de benodigde ritcycli) tot stand gekomen door interpolaties tussen een buitenstedelijke weg en een snelweg. Voor het nauwkeurig in beeld brengen van de effecten op luchtkwaliteit langs snelwegen (waarbij de vergelijking tussen rijsnelheden relevant is) waren deze 80 km/u emissiefactoren daarom, zoals het MNP heeft erkend, eigenlijk niet zo geschikt. TNO en MNP is vervolgens verzocht om generieke emissiefactoren voor snelwegen bij 80 km/u met de laatste stand der techniek te bepalen. Deze emissiefactoren zijn gebruikt voor de berekening van de emissie bij een snelheidsverlaging naar 80 km/u op de snelweg A7 Zaandam – Purmerend. De forse afname van de emissie bij 80 km/u, forser dan voorheen is berekend aan de hand van de situatie op buitenwegen, is correct en met goedkeuring van het MNP vastgesteld.

De reden van de forse afname ten opzichte van de emissie op buitenwegen is onder meer dat op buitenwegen auto's weliswaar 80 km/u mogen rijden, maar gemiddeld door allerlei tijdelijke belemmeringen zoals kruisingen en langzaam verkeer slechts circa 44 km/u rijden, terwijl op snelwegen met een snelheidsbeperking van 80 km/u met een meer constante snelheid wordt gereden. Daarbij is de forse afname van de emissie bij 80 km/u ten opzichte

van 100 km/u in lijn met het verbruik van personenauto's zoals deze door autofabrikanten en consumentenorganisaties worden genoemd.

Ad b.)

Dit is inderdaad in strijd met elkaar. De gegevens van de tabel zijn correct en tot stand gekomen onder verantwoordelijkheid van het MNP. De tekst in de toelichting op de bladzijde voor de tabel bevat tekstuele onzorgvuldigheden. Ten onrechte wordt in deze tekst gesuggereerd dat tussen 2010 en 2015 de PM10-emissiefactoren van personenauto's met 20% per jaar afnemen. Doorgaans nemen de emissiefactoren in de toekomst af, maar dit geldt niet voor de PM10-emissiefactoren voor personenauto's tussen 2010 en 2015. De te algemeen geformuleerde tekst heeft geen enkele invloed op de berekeningen en conclusies in de rapportage. De uitgevoerde berekeningen en conclusies zijn correct.

Ad c.)

Bij de bepaling van het overschrijdingsoppervlak spelen veel factoren een rol. In dit geval is er een hoge achtergrondconcentratie voor fijn stof in het zuiden van het onderzochte traject langs de A7, waardoor met een kleine bijdrage de norm reeds wordt overschreden. Het overschrijdingsoppervlak neemt daardoor toe. Daarnaast is het onderzoeksgebied bij de A7 groter, waardoor het absolute aantal hectaren overschrijdingsoppervlak toeneemt. Andere factoren die de verspreiding van emissies en daarmee het overschrijdingsoppervlak beïnvloeden zijn onder meer hoogteligging, meteo, ruwheid en dergelijke.

7.4 Externe veiligheid

Ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit is onderzoek gedaan naar de externe veiligheid. De conclusie is dat de grenswaarde van het plaatsgebonden risico (PR) en de oriënterende waarde van het groepsrisico (GR) niet wordt overschreden. Er behoeven uit het oogpunt van externe veiligheid dan ook geen maatregelen te worden genomen.

7.5 Natuur en landschap

Natuur

Ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit is onderzocht of sprake is van significante effecten op beschermde gebieden en beschermde flora en fauna.

De ingrepen vinden plaats in de nabijheid van delen van de Ecologische hoofdstructuur- en Natuurbeschermingswet-gebieden. Er vindt geen aantasting van deze terreinen plaats. De toename van het verkeer als gevolg van de benuttingsmaatregel ten opzichte van de referentiesituatie leidt niet tot een meetbare toename van de verstoring door geluid in het aanliggende natuurgebied het Oostzanerveld. Ook neemt de barrièrewerking van de A7 niet significant toe. De verstoring door verlichting neemt niet toe ten opzichte van de referentiesituatie. Er is geen vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 nodig.

In de bermen van de A7 zijn in het recente verleden zwanebloem (in sloten) en rietorchis (binnen het knooppunt Zaandam) als beschermde planten aangetroffen.

Wat betreft zoogdieren geldt dat in de bermen van de A7 een aantal meer algemene soorten wordt verwacht, zoals veldmuis, gewone bosmuis, bosspitsmuis en dwergmuis. In of nabij het plangebied en mogelijk ook in de

berm zijn verder te verwachten mol, egel, haas, vos, wezel, hermelijn en bunzing. De algemene amfibiesoorten middelste groene kikker, bruine kikker, gewone pad en mogelijk ook kleine watersalamander kunnen worden aangetroffen. Verder is het aannemelijk dat de kleine modderkruiper aanwezig is in sloten nabij de A7.

Voor de aangetroffen beschermde soorten die onder tabel 2 (AmvB, art 75) vallen en waarvoor nog geen gedragscode is opgesteld (Kleine modderkruiper (*Cobitis Taenia*) en Rietorchis) wordt bij de Dienst Regelingen van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit ontheffing aangevraagd. Rekening houdend met de ontheffingaanvragen en in overleg met Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit zijn een aantal maatregelen tot stand gekomen om de schade te beperken.

De overige (meer algemene) soorten vallen onder tabel 1 (AmvB, art 75). Voor deze soorten hoeft geen ontheffing meer te worden aangevraagd.

Landschap

De aanleg van de spitsstrook heeft geen negatieve effecten op het landschap en er zijn geen waardevolle archeologische en cultuurhistorische elementen direct langs de A7 die aangetast worden.

7.6 Bodem en water

Er is onderzocht welke effecten het project heeft op de bodem en het (oppervlakte)water.

Bodem

Uit historisch onderzoek is gebleken dat zich in de middenberm en in de naaste omgeving van de A7 geen verdachte of te saneren bodemverontreinigingslocaties bevinden, zoals bedoeld in de Wet Bodembescherming, die invloed hebben op de kwaliteit van het tracé. *Het tracé doorsnijdt geen bodembeschermingsgebied.*

Bij de aanleg van de pechhavens vindt verbreding van het wegprofiel plaats en zal als gevolg daarvan grondverzet plaatsvinden. Wanneer het ontgravingsplan beschikbaar is, wordt voorafgaand aan de realisatie een bouwstoffenonderzoek uitgevoerd.

Water

Ter invulling van de watertoets is overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. De voorgenomen benuttingsmaatregel en de effecten daarvan op het (oppervlakte)water zijn besproken en hebben geresulteerd in een advies van het Hoogheemraadschap. Het advies is volgens onderstaande toelichting in dit besluit overgenomen.

Er is een toename van het verhard oppervlak door de aanleg van pechhavens. Daar bij de uitvoering van het groot onderhoud nog geen watercompensatie heeft plaats gevonden in verband met de verbreding van de weg zal bij de realisatie van het wegaanpassingsproject tevens de achterstallige watercompensatie worden uitgevoerd. Er is gekeken naar de invloed hiervan op de waterhuishouding, met name op de waterbergingscapaciteit. De toename van het verhard oppervlak wordt, conform het advies van het waterschap, gecompenseerd door 12% en 22% van deze toename aan extra oppervlaktewater te realiseren. De realisatie van dit extra oppervlaktewater zal plaats vinden binnen de grenzen van rijkseigendom. In de Wijde Wormer wordt de oostelijke berm-sloot ter hoogte van km 8,85 - km 9,05 verruimd tot een waterpoel van circa 23 meter breed met een talud van 1:3. In het

Oostzanerveld wordt de oostelijke bermsloot ter hoogte van km 5,49 - km 5,83 verbreed, eveneens met een talud van 1:3.

Het wegvak is uitgevoerd in ZOAB. Dit zorgt voor een filterende werking waarbij verontreinigingen in het wegdek cumuleren. In zijn algemeenheid geldt dat, om de filterende werking van ZOAB te behouden, het noodzakelijk is de structuur open te houden en het wegdek regelmatig te reinigen. Periodieke reiniging is een onderdeel van het regulier onderhoud van ZOAB wegen. Ten aanzien van de waterkwaliteit geldt dat verder geen aanvullende maatregelen genomen zullen worden.

8 Bouwhinder

De ombouw van de weg zal in principe in een tijdperiode van circa een half jaar plaatsvinden. De ombouwwerkzaamheden worden zo uitgevoerd dat ze zo weinig mogelijk hinder voor omgeving en verkeer opleveren.

Voorafgaand aan en tijdens de ombouw worden maatregelen getroffen om de doorstroming van het verkeer zoveel mogelijk te garanderen.

9 Evaluatieprogramma

Op grond van de Wet milieubeheer bestaat binnen de m.e.r.-procedure een verplichting tot het opstellen en uitvoeren van een evaluatieprogramma. Een evaluatieprogramma wordt gelijktijdig met het m.e.r.-plichtige besluit, in dit geval het Wegaanpassingsbesluit, vastgesteld. Voor het evaluatieprogramma wordt verwezen naar het voorstel dat is opgenomen in het MER dat als bijlage 1 is opgenomen.

III Kaarten

- **Overzichtstekening** schaal 1 : 20 000
Tekeningnummer NHTZ-2003-0283
 - **Plantekening 1** schaal 1 : 2500
Tekeningnummer NHTZ-2003-0284
 - **Plantekening 2** schaal 1 : 2500
Tekeningnummer NHTZ-2003-0285
 - **Plantekening 3** schaal 1 : 2500
Tekeningnummer NHTZ-2003-0286
-

IV Zienswijzen op het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en aanvragen voor uitvoeringsbesluiten

Op grond van de Speedwet wegverbreding en de Algemene wet bestuursrecht hebben vanaf 9 mei 2006 tot en met 19 juni 2006 het ontwerp-wegaanpassingsbesluit Oostbaan A7 knooppunt Zaandam – Purmerend-Zuid en de aanvragen voor de in onderstaande tabel vermelde besluiten en ontwerpen van ambtshalve te nemen besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit ter inzage gelegen.

Type uitvoeringsbesluit	Wettelijke regeling	Aanleiding uitvoeringsbesluit	Bevoegd gezag
Ontheffing	Flora- en faunawet	Effecten beschermde soorten flora en fauna	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Ontheffing	Keur	Compensatie uitbreiding verhard oppervlak	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
Intrekkingsbeschikking*	Wet beheer Rijks-waterstaatswerken	Verleggen kabels en leidingen van derden	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Verkeersbesluit*	Wegenverkeerswetgeving	Wijzigen maximumsnelheid Spitsstrookbord Inhaalverbod vrachtwagens	Ministerie van Verkeer en Waterstaat

* Deze uitvoeringsbesluiten worden ambtshalve, dus niet op aanvraag, door het bevoegd gezag genomen

Op 1 juni 2006 is een hoorzitting gehouden in De Doele, Koemarkt 56 te Purmerend ten behoeve van belanghebbenden die hun zienswijze mondeling naar voren wilden brengen. Geen van de aanwezigen heeft gebruik gemaakt van deze mogelijkheid zijn of haar mening kenbaar te maken. Van deze hoorzitting is een verslag gemaakt, dat bij de Nota van Antwoord is gevoegd (zie bijlage 8).

Daarnaast hebben in totaal 83 sprekers schriftelijk gereageerd. Het grootste deel van de reacties betreft opmerkingen over de verkeerscijfers, het akoestisch onderzoek en de daaraan verbonden maatregelen. Een overzicht van alle ingediende zienswijzen en de beantwoording daarvan is opgenomen in de Nota van Antwoord op de zienswijzen naar aanleiding van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit.

De wijzigingen in het wegaanpassingsbesluit naar aanleiding van zowel de ingediende reacties als ook de ambtshalve aangebrachte wijzigingen zijn weergegeven in hoofdstuk 5 van dit wegaanpassingsbesluit.

V Wijzigingen in het wegaanpassingsbesluit

Ten opzichte van het ontwerp-besluit zijn er een aantal (inhoudelijke) wijzigingen aangebracht. Deze betreffen zowel ambtshalve wijzigingen alsmede wijzigingen als gevolg van de inspraak.

Artikel 1

In artikel 1 is het woord "avondspitsperiode" vervangen door "openstelling van de spitsstrook".

Toelichting

De spitsstrook kan alleen worden opengesteld als het aantal voertuigen op de oostelijke rijbaan van knooppunt Zaandam naar de aansluiting Purmerend-Zuid boven de 3000 voertuigen per uur stijgt. De spitsstrook wordt weer gesloten, wanneer het aantal voertuigen in de betreffende richting daalt onder de 3000 voertuigen per uur.

In de praktijk zal dit betekenen dat de strook voornamelijk open zal zijn gedurende de avondspits (15:00-19:00 uur) en incidenteel in de periode daarbuiten. De spitsstrook is gesloten tussen 23.00 en 07.00 uur.

Artikel 4, sub 8

In artikel 4, sub 8 is toegevoegd dat het inhaalverbod voor vrachtwagens met vaste tijden komt te vervallen.

Toelichting

Bij openstelling van de spitsstrook geldt een inhaalverbod voor vrachtwagens. De spitsstrook wordt alleen geopend als dat gezien de (verwachte) drukte op de weg wenselijk is. Deze tijden hoeven niet overeen te komen met de vaste tijden van het inhaalverbod voor vrachtwagens en daarom komen de vaste tijden te vervallen. Deze maatregel wordt nu niet alleen in hoofdstuk II Toelichting genoemd.

Artikel 5

In artikel 5 wordt verwezen naar de vast te stellen hogere waarden in de toelichting op dit wegaanpassingsbesluit. Het aantal vast te stellen hogere waarden is toegenomen en een aantal is gewijzigd.

Toelichting

Naar aanleiding van een aantal inspraakreacties op het OWAB heeft Rijkswaterstaat de verkeerscijfers voor 1986 opnieuw bekeken. Op basis van een nadere beoordeling van de verkeerscijfers is gebleken dat de gehanteerde verkeerscijfers 1986 voor de nachtperiode voor het weggedeelte op de A7 ter hoogte van de woonwijk het Kalf niet juist zijn. De verkeersintensiteiten 1986 zijn voor dit weggedeelte opnieuw bepaald. Tevens is gebleken dat de locatie van de middenbermbarrier nabij woonwijk het Kalf niet juist in het geluidsmodel stond.

Met de nieuwe verkeerscijfers voor 1986 en de juiste locatie van de middenberm barrier heeft er een aanpassing van het akoestisch onderzoek plaats gevonden.

Uit het aangepaste akoestisch onderzoek is gebleken dat voor 23 woningen verspreid over 4 gemeenten sprake is van een nog niet afgehandelde sanering. Een groot aantal van deze woningen liggen in de gemeente Zaanstad in de woonwijk Kalf. Uit de maatregelafweging blijkt dat geluidsschermen ter vermindering van het geluid op deze saneringswoningen als maatregel niet doelmatig zijn. Voor de 23 woningen is sprake van een nog niet afgehandelde sanering en wordt een hogere waarde vastgesteld. Vergeleken met het OWAB zijn dit 17 extra woningen. Voor drie woningen blijft de hogere waarde gelijk en voor drie woningen wijzigt de hogere waarde. De adressen met de bijbehorende hogere waarde staan vermeld in de tabellen waarnaar artikel 5 van het Wegaanpassingsbesluit verwijst.

De volgende adressen zijn toegevoegd aan de lijst met hogere waarden.

Tabel V.1 Nieuwe waarden gemeente Wormerland en Zaanstad

Straat	Postcode	Waar-neem-hoogte	Gevel-zijde	Hogere waarde [dB(A)]	Regime
Zuiderweg 69 A	1456NH	1,5	W	55	87g lid 3
Zuiderweg 69 A	1456NH	4,5	W	57	87g lid 3
Zuiderweg 70	1456NH	1,5	W	55	87g lid 3
Zuiderweg 70	1456NH	4,5	W	57	87g lid 3
Zuiderweg 71	1456NH	1,5	W	55	87g lid 3
Zuiderweg 71	1456NH	4,5	W	57	87g lid 3
Voorster Beek 19	1509HT	1,5	O	57	87g lid 3
Voorster Beek 19	1509HT	4,5	O	57	87g lid 3
Voorster Beek 19	1509HT	7,5	O	57	87g lid 3
Waal 90	1509HC	1,5	ZO	57	87g lid 3
Waal 90	1509HC	4,5	ZO	58	87g lid 3
Waal 90	1509HC	7,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 92	1509HC	1,5	ZO	58	87g lid 3
Waal 92	1509HC	4,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 92	1509HC	7,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 94	1509HC	1,5	ZO	58	87g lid 3
Waal 94	1509HC	4,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 94	1509HC	7,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 96	1509HC	1,5	ZO	58	87g lid 3
Waal 96	1509HC	4,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 96	1509HC	7,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 98	1509HC	1,5	ZO	58	87g lid 3
Waal 98	1509HC	4,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 98	1509HC	7,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 100	1509HC	1,5	ZO	58	87g lid 3
Waal 100	1509HC	4,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 100	1509HC	7,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 102	1509HC	1,5	ZO	58	87g lid 3
Waal 102	1509HC	4,5	ZO	59	87g lid 3
Waal 102	1509HC	7,5	ZO	60	87g lid 3
Waal 104	1509HC	1,5	ZO	58	87g lid 3
Waal 104	1509HC	4,5	ZO	60	87g lid 3
Waal 104	1509HC	7,5	ZO	60	87g lid 3
Willinkbeek 14	1509HV	1,5	ZO	57	87g lid 3
Willinkbeek 14	1509HV	4,5	ZO	58	87g lid 3
Willinkbeek 14	1509HV	7,5	ZO	58	87g lid 3

Willinkbeek 18	1509HW	1,5	NO	57	87g lid 3
Willinkbeek 18	1509HW	4,5	NO	57	87g lid 3
Willinkbeek 18	1509HW	7,5	NO	58	87g lid 3
Willinkbeek 22	1509HW	1,5	NO	57	87g lid 3
Willinkbeek 22	1509HW	4,5	NO	58	87g lid 3
Willinkbeek 22	1509HW	7,5	NO	58	87g lid 3
Zandbeek 12	1509HX	1,5	ZO	57	87g lid 3
Zandbeek 12	1509HX	4,5	ZO	58	87g lid 3
Zandbeek 12	1509HX	7,5	ZO	58	87g lid 3
Zandbeek 13	1509HX	1,5	ZO	57	87g lid 3
Zandbeek 13	1509HX	4,5	ZO	58	87g lid 3
Zandbeek 13	1509HX	7,5	ZO	59	87g lid 3

Voor de volgende adressen zijn de hogere waarden ten opzichte van de in het OWAB gewijzigd.

Tabel V.2 Hogere waarden gemeente Oostzaan en Wormerland

Straat	Postcode	Waar-neem-hoogte	Gevel-zijde	Hogere waarde [dB(A)]	Regime
Achterdichting Wijk C 304	1511PA	1,5	W	59	87g lid 3
Achterdichting Wijk C 304	1511PA	4,5	W	61	87g lid 3
Zuiderweg 72	1456NH	4,5	ZO	65	87g lid 3
Zuiderweg 72	1456NH	7,5	ZO	66	87g lid 3
Zuiderweg 73	1456NH	1,5	ZO	57	87g lid 3

II Toelichting

7.1 Inleiding

In het Mer bestaat het Meest Milieuvriendelijk Alternatief uit twee maatregelen bovenop het voorkeursalternatief:

- Aan de westzijde van de A7 een extra waterpoel met een natuurvriendelijke oever. Deze waterpoel wordt met een ecoduiker in verbinding gebracht met de aan te leggen waterpoel aan de oostzijde van de A7.
- Het plaatsen van houten geleiderail.

In het ontwerp-wegaanpassingsbesluit is aangegeven de houten geleide rail te realiseren daar waar mogelijk. Het betreft een kleine extra investering voor een voorziening die uit oogpunt van verkeersveiligheid aangebracht moet worden. De benodigde verkeersveiligheid voor met name motorrijders kan nog niet gewaarborgd worden en daarom wordt afgezien van de realisatie van deze maatregel.

7.3 Luchtkwaliteit

De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar advies drie opmerkingen gemaakt over de uitgangspunten qua emissiefactoren en achtergrondconcentraties van PM10.

In paragraaf 7.3 staan deze opmerkingen verwoord en wordt hierover nadere uitleg gegeven. Daarnaast wordt in paragraaf 7.3 ingegaan op een update van het luchtkwaliteitsonderzoek van april 2006. Deze update is als bijlage 7 opgenomen.

7.5 Natuur en Landschap

Voor de Latijnse benaming van de kleine modderkruiper werd *Cobutus Talinea* gebruikt. Dit moet zijn *Cobitis Taenia*. Deze benaming is verbeterd.

Verder hebben er in Hoofdstuk II Toelichting een aantal kleine tekstuele wijzigingen plaatsgevonden.

Bijlagen

Bijlage 1G "Akoestisch onderzoek A7 ZSM/Spoodwet wegverbreding" van 15 juni 2005 is vervangen door *bijlage 5 "Aangepast akoestisch onderzoek" van 24 augustus 2006*.

Bijlage 7 geeft een update van het onderzoek naar de luchtkwaliteit van april 2006.

VI Vervolgprocedure uitvoeringsbesluiten

Parallel aan de voorbereiding van het wegaanpassingsbesluit, zijn de besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit voorbereid, met toepassing van de (oude) in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht geregelde openbare voorbereidingsprocedure.

De volgende procedurestappen vinden in dit verband nog plaats:

- Binnen 6 weken na bekendmaking van het wegaanpassingsbesluit door de minister dienen de definitieve uitvoeringsbesluiten door de bestuursorganen genomen te worden.
- *Vervolgens maakt de minister de uitvoeringsbesluiten bekend. Daarmee start de beroepstermijn van 6 weken voor het wegaanpassingsbesluit en de uitvoeringsbesluiten.*
- De Spoedwet wegverbreding gaat er hierbij vanuit, dat de eventuele beroepen tegen het wegaanpassingsbesluit en die tegen de uitvoeringsbesluiten door de Raad van State tegelijkertijd worden behandeld.

VII Bijlagen

Deze bijlagen maken geen onderdeel uit van het WAB.

1. Milieueffectrapport (MER)

met als bijlagen:

- A. Begrippenlijst;
 - B. Procedure en planning;
 - C. Studiegebied;
 - D. Uitgangspunten van het verkeersmodel;
 - E. Projectspectifieke afwegingsnotitie verkeersveiligheid;
 - F. Berekening risicocijfers;
 - G. Akoestisch onderzoek A7 ZSM/Spoedwet Wegverbreding;
 - H. Effectbeoordeling (luchtkwaliteit) wegverbreding ZSM/Spoedwet;
 - I. Beoordeling externe veiligheid Spoedwet-projecten;
 - J. Natuur en landschap MER A7;
 - K. Advies Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;
 - L. Mogelijke maatregelen MMA.
2. Veiligheid Spitsstroken Plusstroken en Bufferstroken, AVV, september 2003
3. Incident Management bij spits- en bufferstroken, AVV, november 2003
4. Calamiteitenplan op maat, 13 december 2005
5. Aangepast Akoestisch onderzoek, 24 augustus 2006
6. Toetsingsadvies over het milieueffectrapport, Ontwerp-wegaanpassingsbesluit Oostbaan A7 knooppunt Zaandam – Purmerend-Zuid en de aanvullingen daarop, 31 augustus 2006
7. Update luchtkwaliteitsberekeningen A7 Zaandam - Purmerend, 9 oktober 2006
8. Nota van antwoord, oktober 2006

VIII Beroep

Tegen dit besluit kan een belanghebbende beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In afwijking van art. 6:8 van de Algemene wet bestuursrecht vangt de termijn voor het indienen van een beroepschrift tegen dit wegaanpassingsbesluit pas aan met ingang van de dag na die waarop de in art. 10, lid 7 van de Spoedwet wegverbreding bedoelde bekendmaking van de besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit heeft plaatsgevonden.

De termijn om een beroepschrift in te dienen bedraagt zes weken. Een beroepschrift moet worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

Het beroepschrift dient in tweevoud te worden toegezonden, te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.

Zo mogelijk dient bij het beroepschrift tevens een fotokopie te worden gevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft.

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de Voorzitter van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het verzoek dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. de naam en het adres van de verzoeker;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van het bestuursorgaan dat het besluit heeft genomen en datum en nummer of kenmerk van het besluit;
- d. de gronden van het verzoek (motivering).

Bij het verzoek dient voorts een fotokopie van het beroepschrift te worden overgelegd. Zo mogelijk wordt tevens een kopie van het besluit waarop het geschil betrekking heeft overgelegd.

Naar aanleiding van het verzoek kan de Voorzitter een voorlopige voorziening treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

Indien het beroep- of verzoekschrift in een vreemde taal is gesteld en een vertaling voor een goede behandeling van het verzoek noodzakelijk is, dient de indiener zorg te dragen voor een vertaling.

Voor het indienen van een beroep en/of verzoek om een voorlopige voorziening is griffiegeld verschuldigd.