



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Startnotitie Omlegging A9 Badhoevedorp



Colofon

Initiatiefnemer

Rijkswaterstaat

Eindredactie

Derk van der Laan, Amsterdam

Vormgeving

OptimaForma BV, Voorburg

Fotografie

Ruud Gort fotografie

Plattegronden

Rijkswaterstaat

Druk

Opmeer drukkerij bv



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Startnotitie Omlegging A9 Badhoevedorp

Januari 2007

Inhoud

	Samenvatting	5
1	Inleiding	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	Startnotitie is basis procedure	7
2	Probleemanalyse	8
2.1	Probleemstelling	8
3	Projectdoelstellingen	10
3.1	Ambitie van het project	10
3.2	Doelstellingen van het project	10
4	De beste oplossing	12
4.1	Inleiding	12
4.2	Integrale oplossingsprincipes	12
4.2.1	Eisen aan oplossingen	12
4.2.2	Drie typen oplossingen	13
4.2.3	Beoordeling oplossingen	13
4.2.4	Keuze oplossing	14
4.3	Omleggingstracés	15
5	Alternatieven in onderzoek	17
5.1	Inleiding	17
5.2	Samenhang tussen de omlegging van de weg en de gebiedsuitwerking	17
5.3	Alternatieven	17
	Nulalternatief	17
	Voorkeursalternatief	18
	Bogenalternatief	19
	Meest milieuvriendelijk alternatief	19
6	Onderzoek naar de effecten	20
6.1	Uitgangspunten	20
6.2	Onderzoeksaspecten en -methode	20
	Leefmilieu	20
	Woonmilieu	21
	Verkeer en vervoer	21
	Ruimtelijke structuur	21
	Overige aspecten	21
6.3	Overige onderdelen in de Trajectnota/MER	22
7.	Procedure en planning	23
7.1	De Tracéwet en afstemming met andere regelingen	23
7.2	Stappen in de procedure	23
7.3	De planning	26
7.4	Inspraakreacties	26
7.5	Hoe kunt u reageren?	27

De A9 door Badhoevedorp wordt verlegd en gaat straks om het zuiden van de kern heen lopen. Dit is de beste manier om verschillende belangrijke problemen waarmee bewoners, weggebruikers en bestuurders worstelen, aan te pakken. Het omleggen van de autosnelweg betekent een betere leefbaarheid in de zone rond de A9 in Badhoevedorp. Ook worden de regio Amsterdam en Schiphol beter bereikbaar, omdat het verkeer op de hoofdwegen rond Badhoevedorp sneller doorstroomt. Bovendien krijgt Badhoevedorp extra mogelijkheden om zich te ontwikkelen.

Deze Startnotitie is onderdeel van de planstudie naar de omlegging van de A9 (knooppunt Raasdorp - aansluiting Aalsmeer). De notitie markeert het begin van de tracé/m.e.r.-procedure, voorgeschreven in de Tracéwet. Alle overheden steunen het omleggen van de A9. Zij hebben een budget van maximaal 300 miljoen euro vrijgemaakt om het project uit te kunnen voeren in de periode 2011-2015.

In 2005 hebben de belangrijkste partijen de Bestuursovereenkomst Omlegging A9 te Badhoevedorp gesloten. Het Ministerie van Verkeer & Waterstaat, de Provincie Noord-Holland, Gemeente Haarlemmermeer, Gemeente Amsterdam, Stadsregio Amsterdam en Schiphol Nederland BV kiezen voor een integrale aanpak en financiering van de omlegging. Ze willen tegelijkertijd een kwalitatief hoogwaardige ontwikkeling van het gebied mogelijk maken. Het bijzondere is dat de voorgestelde omlegging te maken heeft met het streven van alle partijen om in de eerste plaats de leefbaarheid en de ruimtelijke structuur van Badhoevedorp te verbeteren. De omlegging vindt niet primair plaats om verkeerskundige redenen.

Deze notitie analyseert de problemen die spelen en geeft nader aan welke doelen het project wil bereiken. De verschillende mogelijke oplossingsrichtingen worden behandeld en op hun merites beoordeeld. De uiteindelijke keuze voor twee alternatieven, en de voorkeur voor één daarvan, wordt beargumenteerd. Het is een variant waar alle partijen, die de bestuursovereenkomst hebben ondertekend, achter staan.

De Startnotitie geeft aan welke alternatieven Rijkswaterstaat in de volgende stap, de planstudie, wil gaan onderzoeken. Daarbij komen ook de verschillende effecten van de alternatieven aan bod. Onder meer op het gebied van het leefmilieu, het wonen, verkeer en vervoer en de ruimtelijke structuur.

De notitie gaat verder in op de tracéwetprocedure en alle stappen waaruit die bestaat. Een schema geeft de planning van de stappen in de tijd aan.

Tot slot komt aan de orde hoe op dit onderzoeksvorstel kan worden gereageerd en om welke onderwerpen het nu gaat. Deze Startnotitie kent een inspraakperiode van zes weken. Vooral concrete voorstellen voor de te onderzoeken alternatieven en effecten zijn in dit stadium van planvorming welkom.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Een lange aanloop

In de jaren dertig van de vorige eeuw kocht Rijkswaterstaat al grond om een rijksweg aan te leggen tussen Haarlem en Amsterdam, daar waarop nu ook de A9 ligt. Toen zou deze weg gaan lopen ten zuiden van de toenmalige bebouwing van Badhoevedorp. Het zou echter tot 1967 duren voordat de weg daadwerkelijk werd aangelegd. Ondertussen had Badhoevedorp zich uitgebreid in zuidelijke richting en liep de weg niet langer onder het dorp langs, maar er dwars doorheen. Deze situatie heeft, met het drukker worden van de weg, steeds meer leefbaarheidproblemen opgeleverd. Het plaatsen van hoge geluidsschermen verminderde weliswaar de geluidsoverlast maar versterkte de barrièrewerking van de weg in het dorp.

In de jaren '80 werd de roep om het leefbaarheidprobleem op te lossen sterker, en in 1991 leek het er op dat de omlegging van A9 werkelijkheid zou worden. De minister van Verkeer en Waterstaat sprak toen een voorkeur uit voor een omlegging van de A9 ten zuiden van Badhoevedorp. In 1992 bleek echter dat een omlegging financieel niet haalbaar was en werd besloten om het bestaande tracé te verbreden van 2 naar 3 rijstroken, eventueel met een gehele of gedeeltelijke overkapping van de weg door Badhoevedorp. Het overleg hierover met de gemeente Haarlemmermeer leverde geen resultaat op, de barrièrewerking bleef een bron van bezwaren. In de jaren '90 en daarna heeft Verkeer en Waterstaat mogelijkheden onderzocht om de problemen rond leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming op de A9 op te lossen, omdat een omlegging financieel niet haalbaar leek.

De gemeente Haarlemmermeer ging ondertussen op zoek naar andere mogelijkheden, want het ontwikkelen van stedenbouwkundige projecten zou misschien extra geld kunnen opbrengen om de weg toch om te kunnen leggen.

Haarlemmermeer en projectontwikkelaar Bohemen stelden samen het Plan Omlegging A9 op. Dit werd in de periode 2001-2003 besproken met de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het initiatief, dat op zich goede elementen bevatte, kon echter niet doorgaan omdat voldoende financiële dekking ontbrak. Eind 2004 is de tijd rijp voor een nieuw onderzoek, de gemeente Haarlemmermeer neemt het initiatief. Het project krijgt een aantal pijlers: leefbaarheid, gebiedsontwikkeling, goede bereikbaarheid van Schiphol, een goede verkeersafwikkeling op de A9 en knooppunt Badhoevedorp plus de mogelijkheid om de weg op termijn uit te breiden naar 4 rijstroken. Dit levert nu wèl een plan op dat haalbaar lijkt: de A9 omleggen ten zuiden van Badhoevedorp.

Bestuursovereenkomst: overeenstemming over het omleggen van de A9

Op 31 oktober 2005 ondertekent een groot aantal betrokkenen de Bestuursovereenkomst Omlegging A9 te Badhoevedorp:

- Ministerie van Verkeer & Waterstaat,
- Provincie Noord-Holland,
- Gemeente Haarlemmermeer,
- Gemeente Amsterdam,
- Stadsregio Amsterdam,
- Schiphol Nederland BV.

Zij willen een integrale aanpak plus financiering van een passende en doelmatige omlegging, ingebed in een kwalitatief hoogwaardige gebiedsontwikkeling. Het taakstellend budget voor de Omlegging A9 bedraagt 300 miljoen euro.

De deelnemers leggen in deze Bestuursovereenkomst vast dat 6 maanden na ondertekening de uitwerkingsfase moet worden afgerond in een Voorkeursalternatief waar alle partijen achter staan. Dit

Voorkeursalternatief is 26 april 2006 vastgesteld door de Stuurgroep Omliegging A9 Badhoevedorp. Op 29 juni 2006 heeft de gemeenteraad van Haarlemmermeer ingestemd met het in studie nemen van dit Voorkeursalternatief.

De partijen hebben afgesproken dat Rijkswaterstaat Noord-Holland namens Verkeer en Waterstaat de initiatiefnemer wordt. De gemeente Haarlemmermeer is primair verantwoordelijk voor de gebiedsontwikkeling: dit proces vindt plaats naast, maar wel in samenhang met de planstudie.

Apart soort planstudie

Het bijzondere is dat deze omliegging allereerst zijn oorsprong vindt in het streven van alle partijen om de leefbaarheid en de ruimtelijke structuur in Badhoevedorp te verbeteren. En dus niet primair op verkeerskundige gronden. De Bestuursovereenkomst en de daarop gebaseerde integrale oplossingrichting staan centraal. Verder gaat aan een normale planstudie altijd een verkenning vooraf, die een verkeersprobleem in al zijn facetten bekijkt en waarin een scala aan oplossingrichtingen de revue passeert. Op basis van de verkenning wordt dan besloten tot het onderzoeken van een oplossing door infrastructuur aan te leggen of te veranderen. Hier ligt dat anders. De Bestuursovereenkomst is maatgevend voor de omliegging en de gebiedsontwikkeling in en ten zuiden van Badhoevedorp.

1.2 Startnotitie is basis procedure

Voor u ligt de Startnotitie van de planstudie naar de omliegging van de A9 Badhoevedorp tussen knooppunt Raasdorp en de aansluiting Aalsmeer ter hoogte van Amstelveen. Hiermee begint de door de Tracéwet voorgeschreven tracé/m.e.r.-procedure.

Wanneer u niet weet hoe de tracé/m.e.r.-procedure verloopt, of wat de officiële functie is van deze notitie, dan raden we u aan eerst hoofdstuk 7 te lezen.

Deze Startnotitie en de reacties hierop vormen de basis voor een besluit straks over het verdere verloop van de procedure en de invulling daarvan. Rijkswaterstaat legt het hoe, wat, waar en waarom van de procedure er in uit. En beschrijft welke alternatieven en (milieu)effecten Rijkswaterstaat in de volgende fase van de procedure, de trajectnota/MER-fase, wil onderzoeken. Iedereen kan meedenken, adviseren over en inspreken op de uitvoering van het onderzoek.



De tankauto die in 1978 Badhoevedorp in gevaar bracht.

2 Probleemanalyse

2.1 Probleemstelling

Leefbaarheid knelpunt

De A9 van Amstelveen naar Haarlem loopt dwars door de kern Badhoevedorp. De autosnelweg scheidt de dorpsdelen ten noorden en ten zuiden van de snelweg en vormt zo een visuele en fysieke barrière die nadelige gevolgen heeft voor de ruimtelijke en sociale samenhang in het dorp. De smalle onderdoorgangen veroorzaken een sociaal- en verkeersonveilige situatie. De visuele hinder voor omwonenden is groot omdat de weg op een dijk ligt met aan weerszijden geluidsschermen.

De weg veroorzaakt in Badhoevedorp milieuproblemen: er rijdt heel veel verkeer over en er liggen woningen dicht langs. In de huidige situatie worden hoge concentraties fijn stof en stikstofdioxide aangetroffen¹, waardoor voor enkele duizenden woningen de normen worden overschreden. Door de groei van het verkeer is de geluidhinder toegenomen. Hierdoor wordt de toegestane geluidbelasting voor enkele honderden woningen overschreden.

De vele files op de A9 ter hoogte van Badhoevedorp zorgen ervoor dat het doorgaande verkeer vaak andere routes kiest. Meer dan 30% van het verkeer op de lokale en regionale wegen² is doorgaand verkeer, dat eigenlijk op de snelweg thuishoort. Dit leidt in Badhoevedorp tot bereikbaarheidsproblemen en overlast van sluipverkeer.

Bereikbaarheid regio verslechtert

De autosnelweg A9 verbindt de economische centra Haarlem en Amsterdam en vormt een belangrijke route richting Schiphol. De A9 bij Badhoevedorp bestaat in de huidige situatie uit 2 x 2 rijstroken met vluchtstroken. Per dag passeren 95.000 auto's³ de A9 door Badhoevedorp. De weg krijgt dagelijks grotere hoeveelheden verkeer te verwerken dan ze aan kan, wat leidt tot files in het gebied (zie figuur 1).

In de ochtendspits staat er dagelijks een file richting Amsterdam die gemiddeld een kwartier duurt. Niet zozeer deze file is een probleem, maar wel de lange file tussen Beverwijk en knooppunt Raasdorp. Deze file staat hier dagelijks meer dan een uur en kan oplopen tot 15 kilometer lengte. De oorzaak is de beperkte capaciteit (2 rijstroken) bij Badhoevedorp; dit weggedeelte fungeert als flessenhals. Door deze file wordt de reistijdnorm uit de Nota Mobiliteit niet gehaald. In de ochtendspits reis je van Alkmaar

¹ ZSM onderzoek spitsstrook Velsen-Badhoevedorp (2005)

² Kentekenenquête gemeente Haarlemmermeer (2005)

³ Filethermometer 2005, Rijkswaterstaat Noord-Holland (februari 2006)



Figuur 1: filelocaties in Noord-Holland. Bron: filethermometer 2005



naar Badhoevedorp in gemiddeld 40 minuten⁴. Dit is 1,8 keer de vrije reistijd, terwijl de norm 1,5 bedraagt.

In de avondspits is de file richting Alkmaar gemiddeld een half uur. Dat komt omdat verderop, ten noorden van Haarlem, de weg overgaat van 3 naar 2 rijstroken. Dagelijks bereikt de file een lengte van ongeveer 12 kilometer, en dat beïnvloedt de doorstroming bij Badhoevedorp. Door file wordt ook in de avondspits de norm uit de Nota Mobiliteit niet gehaald. Met een rijtijd van 37 minuten duurt het afleggen van het traject 1,7 maal langer dan wanneer er geen files staan.

In 2009 komt er tussen Velsen en Raasdorp een spitsstrook die het fileknelpunt op dit wegvak zal oplossen. Op het traject Badhoevedorp - Raasdorp wordt in 2009 op de noordbaan een spitsstrook aangelegd. Een relatief eenvoudige maatregel die voor de korte termijn soelaas biedt, maar niet afdoende is voor de lange termijn. Als er verder niets gebeurt, zal dit traject A9 Badhoevedorp-Raasdorp een probleem vormen. Want het is het enige deel van de A9 tussen Amsterdam Zuidoost en Velsen met slechts twee rijstroken op de zuidbaan.

De opstoppingen op de A9 en in het knooppunt Badhoevedorp betekenen dat de economische centra Haarlem en Amsterdam én het deel van Noord-Holland ten noorden van Amsterdam minder goed bereikbaar zijn dan gewenst. Bovendien wordt de bereikbaarheid van Schiphol bedreigd: de verkeershinder breidt zich via knooppunt Badhoevedorp uit naar andere richtingen.

De A9 heeft in de huidige situatie onvoldoende waarde om de toekomst goed aan te kunnen. Door de krappe ligging in bebouwd gebied is uitbreiding met extra wegstroken op het huidige tracé immers niet meer mogelijk.

Kansen voor ruimtelijke ontwikkeling

De A9 belemmert de ruimtelijke structuur van Badhoevedorp. De gemeente Haarlemmermeer ziet kansen om de aanpak van de verkeersproblematiek te combineren met een kwaliteitsimpuls in de ruimtelijke structuur van Badhoevedorp.

Daarnaast is het mogelijk de ontsluiting van Badhoevedorp-zuid te verbeteren. Dat schept een gunstige voorwaarde voor het ontwikkelen van een kwalitatief hoogwaardige gebiedsontwikkeling, met ruimte voor kantoren en bedrijven.

⁴ uit Filethermometer Noord Holland 2005 (2006)

3 Projectdoelstellingen

Over de ambitie van het project en welke drie hoofdoelen moeten worden bereikt

3.1 Ambitie

De verschillende overheden hebben zich de afgelopen jaren uitgesproken over oplossingen van het probleem. Het provinciaal verkeer- en vervoersplan⁵ noemt de slechte bereikbaarheid op de A9, die het economisch en sociaalrecreatief functioneren van de regio onder druk zet. De provincie zal daarom meewerken aan de omleggingsplannen.

Het regionaal verkeer- en vervoersplan⁶ wil de afwikkeling van het verkeer behouden op het niveau zoals dat in 2000 was. In het Uitvoeringsprogramma van de regio is de omlegging opgenomen. De visie op de Schipholregio⁷ noemt als eerste prioriteit bij de infrastructuur voor 2010 de verbreding van de A9 tussen Rottepolderplein en het knooppunt Badhoevedorp. Het omleggen van de A9 krijgt in de toekomst extra waarde als Amsterdamse buitenring. Bovendien maakt het verdere groei van Schiphol mogelijk. In het Streekplan⁸ wordt gestreefd naar een betere bereikbaarheid van woon-, werk- en recreatiegebieden. Om de achterstand in de infrastructuur tot 2010 enigszins in te lopen pleit het Streekplan voor het verbreden van de A9, inclusief de omlegging Badhoevedorp.

Bestuursvereenkomst

Alle partijen die de Bestuursvereenkomst hebben ondertekend, willen de leefbaarheid in de huidige A9-zone in Badhoevedorp verbeteren en een goed doorstromende en toekomstvast snelwegverbinding A9 realiseren. Als een waarborg voor het bereikbaar houden van Schiphol en andere economische centra in de regio. En om Badhoevedorp een kwaliteitsimpuls in de ruimtelijk structuur te geven.

Met ondertekening van de Bestuursvereenkomst heeft het Rijk gekozen voor omlegging van de A9 in plaats van het aanpassen van het huidig tracé van de A9 tussen de knooppunten Raasdorp en Badhoevedorp inclusief de reconstructie van het knooppunt Badhoevedorp. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT)⁹ van 2006 is deze wijziging opgenomen en zijn de gereserveerde gelden vrijgemaakt voor de 'Omlegging A9 bij Badhoevedorp'.

3.2 Drie doelen

- Betere leefbaarheid in de A9-zone te Badhoevedorp

Er wordt, stedenbouwkundig gezien, een verbinding mogelijk gemaakt tussen Badhoevedorp noord en zuid die de barrièrewerking opheft en de eenheid in Badhoevedorp herstelt. Van belang is dat hier sociaal- en verkeersveilige verbindingen worden gerealiseerd¹¹. De partijen willen de leefbaarheid in Badhoevedorp verder verbeteren door de hinder van geluid en lucht terug te dringen en sluisverkeer te voorkomen. Zoals de Nota Mobiliteit aangeeft, streeft het project ernaar dat in 2020 in de woongebieden langs de A9 tenminste de grootste geluidsknelpunten van boven de 65dB¹² zijn weggewerkt.

Voor een beter leefklimaat in de directe omgeving wordt de weg landschappelijk goed ingepast, volgens de afspraken (Project IV) uit het convenant Mainport en Groen¹³. Dat gebeurt in samenhang met het deelproject voor het ontwikkelen van het Groene Carré noord. En ook met de ecologische verbindingzone Groene As¹⁴.

⁵ Provinciaal Verkeer en vervoersplan, Provincie Noord-Holland (2003)

⁶ Regionaal Verkeer en vervoersplan, Regionaal Orgaan Amsterdam (2004)

⁷ Ruimtelijk-economische visie Schipholregio (2002)

⁸ Streekplan Noord-Holland Zuid, Provincie Noord-Holland (2003)

⁹ Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, Ministerie V&W (2005)

¹⁰ Meerjarenplanning Infrastructuur en Transport, Ministerie V&W (2006)

¹¹ Convenant Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad (2001)

¹² Nota Mobiliteit, Ministerie Verkeer & Waterstaat (2005)

¹³ Convenant Mainport en Groen (1996)

¹⁴ Groene As Uitvoeringsprogramma 2006-2010, Provincie Noord-Holland (2006)

- Betere bereikbaarheid van de Amsterdamse regio en mainport Schiphol: doorstroming op en de toekomstvastheid van het hoofdwegennet rond Badhoevedorp.

Het project wil bijdragen aan een acceptabele en betrouwbare reistijd op het traject Badhoevedorp - Alkmaar in 2020¹⁵. De reistijd in de spits mag op dit traject maximaal 1,5 keer langer duren dan buiten de spits, terwijl reizigers ook weten hoe laat zij op hun bestemming aankomen. De bereikbaarheid van Schiphol wordt versterkt door de doorstroming tussen de verbindingen A9 en A4 te verbeteren. De Bestuursvereenkomst van 31 oktober 2005¹⁶ stelt als doel dat de verkeerskundige verbetering van een omlegging beter of gelijk dient te zijn vergeleken met de benuttingsmaatregelen en de reconstructie van het knooppunt Badhoevedorp.

Om de doorstroming te bevorderen dient het wegennet rondom Badhoevedorp minder gevoelig te zijn voor verstoringen, zoals ongelukken. Alternatieve routes kunnen daarbij helpen. De A9 bij Badhoevedorp is door de regionale wegbeheerders aangewezen als uitwijkmogelijkheid om de ring A10 draaiende te houden¹⁷.

De A9 zou in de toekomst ook kunnen dienen als omleidingroute voor de A4 en de A5. De plannen voor de A9 moeten toekomstige ontwikkelingen en uitbreidingen kunnen inpassen.

- Een kwaliteitsimpuls geven aan de ruimtelijke structuur van Badhoevedorp

¹⁵ Nota Mobiliteit, Ministerie Verkeer en Waterstaat (2005)

¹⁶ Bestuursvereenkomst Omlegging A9 Badhoevedorp (2005)

¹⁷ Netwerkvisie Noord-Holland, Rijkswaterstaat/ROA/ Provincie Noord-Holland/gemeente Amsterdam (2003)

¹⁸ Nota Mobiliteit, Ministerie Verkeer en Waterstaat, hoofdstuk 7 (2005)

Het aanpakken van de verkeersproblemen op de A9 schept nieuwe mogelijkheden voor het centrale gedeelte van Badhoevedorp: het ontwikkelen van woon-, werk- en recreatieve functies. In het gebied ten zuiden van Badhoevedorp worden ontwikkelingen voor luchthaven gerelateerde bedrijvigheid ten noorden en zuiden van de A9 mogelijk.

Met de aanpak van de verkeersproblemen worden tegelijkertijd de (potentiële) knelpunten van de kruising van de ecologische verbindingzone Groene As en de A9 ter hoogte van knooppunt Badhoevedorp weggenomen. Dit is in lijn met het rijksbeleid om in 2018 de knelpunten in de ecologische hoofdstructuur door infrastructuur te hebben opgelost.¹⁸



4 De beste oplossing

Over de verschillende oplossingen die in aanloop naar deze Startnotitie zijn ontwikkeld, en tot welke keuze dat heeft geleid

4.1 Inleiding

De keuze voor het Voorkeursalternatief is gemaakt na afweging van een hele reeks mogelijke oplossingsrichtingen. In dit hoofdstuk wordt deze film als het ware teruggedraaid en verantwoord waarom uiteindelijk is gekozen voor een zuidelijke omlegging van de A9.

4.2 Integrale oplossingsprincipes

Eind jaren negentig zijn al oplossingen onderzocht voor de verkeersproblemen tussen knooppunt Raasdorp - knooppunt Badhoevedorp¹⁹. Bij het voorbereiden van deze Startnotitie is dankbaar gebruik gemaakt van deze kennis. Daarnaast zijn aanvullende oplossingen tegen het licht gehouden. Rijkswaterstaat heeft, samen met de regionale partners de oplossingsrichtingen afgewogen die in de trajectstudie nader worden onderzocht. Daarbij geldt een belangrijke financiële randvoorwaarde. In de Bestuursovereenkomst van oktober 2005 hebben het Rijk en de regionale overheden afgesproken dat er een taakstellend budget beschikbaar is van 300 miljoen euro. Die geldt als bovengrens voor de totale projectkosten.

4.2.1 Eisen die aan oplossingen worden gesteld

Er is gekeken naar een aantal principieel verschillende verkeersmaatregelen. Om de oplossingsprincipes te beoordelen zijn eisen opgesteld die zijn gebaseerd op de doelen voor het project. Deze eisen zijn:

Leefbaarheid

- Er moet voldaan worden aan de normen voor geluid en lucht.
- De sociale onveiligheid en de barrièrewerking vanwege de A9 in Badhoevedorp moeten aanzienlijk worden teruggebracht.
- Het sluipverkeer moet worden teruggedrongen.

Bereikbaarheid

- Een betere doorstroming op de A9 tussen knooppunt Badhoevedorp en knooppunt Raasdorp.
- Een betere doorstroming in het knooppunt Badhoevedorp.
- Het creëren van een toekomstvaste oplossing.

Ruimtelijke ontwikkeling

- Er moet ruimte komen voor een duurzame verbetering van de ruimtelijke structuur in Badhoevedorp.
- Ruimtelijke ontwikkeling in de Driehoek moet niet onmogelijk worden gemaakt.

Overige eisen

Daarnaast gelden nog criteria die afzonderlijke partijen aan het project stellen:

- De verkeerskundige oplossingen moeten passen in het regionale netwerk rond Amsterdam (eis van het Rijk).
- Betere bereikbaarheid van Schiphol en de ontsluiting van Parkstad (eis van de regio).
- De oplossing moet uitvoerbaar zijn met minimale verkeershinder (eis van het Rijk).

¹⁹ Nota Alternatieven en Varianten, Rijkswaterstaat Noord-Holland (1998)



4.2.2 Drie typen oplossingen

Uitgaande van de eisen zijn drie typen oplossingen beschreven: maatregelen zonder uitbreiding van de weginfrastructuur (1), oplossingen op het huidige tracé van de A9 (2) en, tot slot, andere tracés (3).

1. Oplossingen die het verkeersaanbod beïnvloeden

- Mobiliteitssturende maatregelen
Regionale of landelijke maatregelen zoals tol of beprijzen die het aanbod van wegverkeer beïnvloeden.
- Extra openbaar vervoer
Uitbreiding van de bestaande openbaar vervoerfaciliteiten waardoor het wegverkeer afneemt.
- Dynamisch verkeersmanagement
Oplossingen waarbij verkeer geregeld wordt via bijvoorbeeld routegeleiding, toeritdoseerinstallaties.

2. Oplossingen op het bestaande tracé A9

- Benutting van het bestaande asfalt inclusief aanpassing knooppunt Badhoevedorp
Uitbreiding van het aantal rijstroken binnen de beschikbare breedte van de weg.
- Verbreding van de weg inclusief aanpassing knooppunt Badhoevedorp
Uitbreiding van de bestaande weg met extra rijstroken.
- Verdieping of verhoging van het huidige A9 tracé inclusief aanpassing knooppunt Badhoevedorp
Oplossingen waarbij een uitbreiding van de A9 wordt gecombineerd met bijvoorbeeld een tunnel, verdiepte ligging of een langgerekt en hooggelegen viaduct.

3. Alternatieve tracés van de A9 inclusief aanpassing knooppunt Badhoevedorp

- Omlegging van de A9
Gedeeltelijke omlegging van de A9 tussen knooppunt Raasdorp en knooppunt Badhoevedorp met één aangepast knooppunt, waarbij het oude A9 tracé komt te vervallen
- Een nieuwe verbinding tussen de A4 en de A5
Volledige verschuiving van de A9 tussen de A4 en de A5 waarbij 2 nieuwe knooppunten worden aangelegd en het oude A9 tracé komt te vervallen
- Uitbreiding van de A4 en de A5
Uitbreiding van de A4 en de A5 ter vervanging van de functionaliteit van de A9 tussen knooppunt Raasdorp en knooppunt Badhoevedorp waarbij het oude A9 tracé komt te vervallen.

4.2.3 Beoordeling oplossingen

De typen oplossingen zijn beoordeeld op grond van de eisen aan leefbaarheid, bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling en de overige criteria.

(1) Beoordeling van de maatregelen die het verkeersaanbod beïnvloeden

Maatregelen, zoals tol heffen of beprijzen, kunnen bijdragen aan een betere doorstroming omdat het minder druk wordt. Beprijzen is overigens één van de maatregelen die zal worden onderzocht in deze planstudie (zie hoofdstuk 6). Minder verkeer zal de uitstoot van schadelijke gassen en geluidsoverlast verminderen en zo Badhoevedorp meer leefbaar maken. Maar om de lucht- en geluidsproblematiek op te lossen zal het verkeer zo sterk moeten afnemen dat hiervoor een hoge kilometerprijs nodig is. Een tarief dat maatschappelijk onaanvaardbaar zal zijn. Daarnaast blijft het probleem van de doorsnijding van de dorpskern bestaan en is de gewenste gebiedsontwikkeling in Badhoevedorp niet mogelijk.

Een verdere uitbreiding van het openbaar vervoer om de problemen op te lossen is niet reëel. Een vermindering van de verkeersintensiteiten is hierdoor mogelijk, maar een merkbaar gewenst effect op de leefbaarheid vergt zulke extra maatregelen voor het openbaar vervoer dat het vanwege de kosten irreëel is. Daarbij komt dat ook hier de doorsnijding van de dorpskern blijft bestaan en er geen mogelijkheden zijn voor ruimtelijke ontwikkeling in Badhoevedorp. Overigens worden in de alternatieven wel mogelijkheden nagegaan om de bestaande OV verbindingen te verbeteren.

De inzet van dynamisch verkeersmanagement maakt het mogelijk om het verkeer opnieuw te verdelen, zodat de weg slimmer wordt gebruikt. Dit kan leiden tot minder vertragingen wanneer het verkeer even druk blijft. Het kan ook een positief effect hebben op de uitstoot van verkeer op de snelweg zelf. Maar het probleem wordt verplaatst: er zullen nu in de dorpskern zelf meer (stilstaande) voertuigen zijn die lokaal juist meer luchtproblemen veroorzaken. Ook voor deze oplossing geldt dat de dorpskern doorsneden blijft.

(2) Beoordeling oplossingen op het bestaande tracé

De oplossingen waarbij de A9 op de huidige locatie en hoogte blijft liggen (benutten of verbreden) dragen niet bij aan het verbeteren van de leefbaarheid in Badhoevedorp. Zowel de barrièrewerking als het halen van de normen voor geluid en lucht blijven een probleem. Ook hier zijn geen mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen in de kern.

Het ondertunnelen van het huidige A9 tracé draagt positief bij aan het verminderen van de barrièrewerking en het terugdringen van geluid- en luchtverlast in Badhoevedorp. Belangrijk aandachtspunt is het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A9. Het is mogelijk alle categorieën gevaarlijke stoffen waaronder LPG door een tunnel te vervoeren mits wordt voldaan aan de strenge veiligheidseisen met hoge kosten van dien. Een uitgangspunt van de planstudie is toekomstvastheid, waaronder de mogelijkheid van capaciteitsuitbreiding op het hoofdwegenet. Bij een tunneloplossing is het weliswaar technisch mogelijk hier rekening mee te houden, maar dit leidt tot hogere kosten. Een nadeel vormen de beperkingen die opgelegd worden aan het bouwen boven op een tunnel. Dat belemmert de duurzame ruimtelijke ontwikkeling in Badhoevedorp.

Het verhogen van het tracé is ongunstig voor de leefbaarheid in Badhoevedorp, met name voor geluid en lucht. Net als bij de tunnel beperkt deze aanpak de ruimtelijke ontwikkeling in de kern Badhoevedorp, want voor het bouwen onder een hooggelegen weg gelden strenge randvoorwaarden.

Voor zowel ondertunnelen als verhogen geldt dat het erg duur is, omdat in stedelijk gebied gebouwd moet worden.

(3) Beoordeling alternatieve tracés A9

Alle drie de mogelijkheden voldoen aan de eisen vanuit leefbaarheid. Wat de bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling betreft, zijn er wel verschillen. Doorstroming van verkeer en robuustheid scoren slecht bij uitbreiding van de A4 en A5. Ook de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden zijn hierbij beperkt. Het verschuiven van de A9 is duurder dan omleggen en past minder goed in het regionale verkeersnetwerk. Ook is het verschuiven van de A9 ingewikkelder uit te voeren dan het omleggen. Belangrijke positieve verschillen ten opzichte van de oplossingen (1) en (2) zijn de toekomstvastheid van een ander tracé (je kunt immers relatief eenvoudig uitbreiden), de uitvoerbaarheid (tijdens de aanleg rijdt het verkeer gewoon over het huidige tracé) en de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in Badhoevedorp: het oude tracé wordt gesloopt. Gezien de beschikbare ruimte in de omgeving is het verleggen van de A9 ten zuiden van Badhoevedorp het minst ingrijpend. Het gebied ten zuiden van Badhoevedorp is geschikt om nieuwe infrastructuur aan te leggen.

4.2.4 Keuze oplossing

Voor alle oplossingen die het verkeersaanbod beïnvloeden geldt dat ze beperkt bijdragen aan een betere doorstroming van het verkeer en aan minder geluid- en luchthinder. De problemen met de barrièrewerking van de A9 blijven echter bestaan. Ook zijn er geen mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling in de kern Badhoevedorp. Hierdoor ontbreekt draagvlak.

Oplossingen op het bestaande tracé leggen beperkingen op aan de duurzame ruimtelijke ontwikkeling in Badhoevedorp en leiden tot hogere kosten dan het taakstellend budget, waardoor het draagvlak in de regio afneemt.

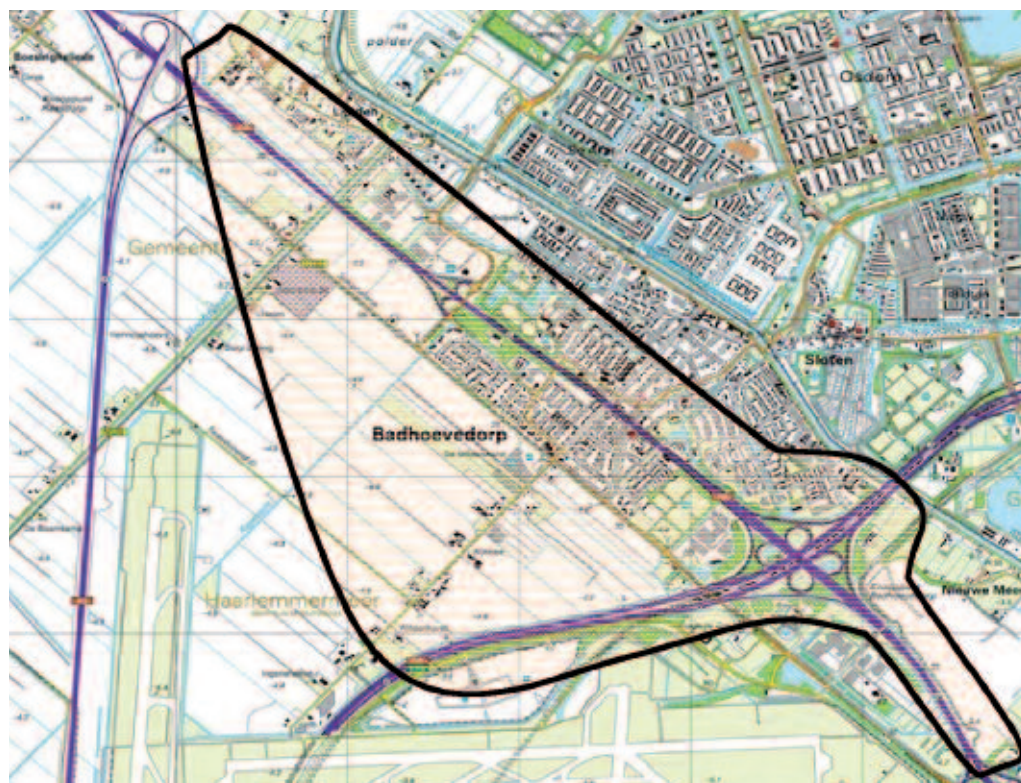
Alleen het type oplossing "een alternatief tracé voor de A9" voldoet aan wat de partijen hebben afgesproken. In onderlinge vergelijking is een omlegging van de A9 het minst ingrijpend voor het bestaande wegennet en de ruimtelijke structuur van de omgeving.

4.3 Omleggingstracés

De overheden hebben nauw samengewerkt bij het uitwerken van de verschillende tracés. De ligging is bepaald door:

- de afstand ten opzichte van de rand bebouwing;
- het oostelijk of westelijk van de A4 afbuigen.

Het plangebied, het gebied waar wegen aangepast zullen worden, omvat de A9 door Badhoevedorp tussen knooppunt Raasdorp (niet het knooppunt zelf) en de aansluiting Aalsmeer nabij Amstelveen. Naast de hoofdwegverbinding A9 maakt de onderliggende wegenstructuur tussen de huidige A9 en de A4 (ontsluiting Schiphol) deel uit van het plangebied. Het plangebied is afgebeeld in figuur 2.



Figuur 2: Plangebied Omlegging A9 Badhoevedorp

De afgelopen jaren zijn in Plan Bohemen²⁰ en in de voorbereiding op de Bestuursvereenkomst in 2005 verschillende tracés verkend. De gemeente Haarlemmermeer heeft als aanvullende eis meegegeven dat in het kader van de leefbaarheid de weg op minimaal 600 m van de rand bebouwing moet liggen²¹. De volgende tracés zijn onderzocht:

- Een korte omlegging (uit Plan Bohemen);
- Een afbuiging naar de A9 ten westen van de A4 (uit voorbereiding Bestuursvereenkomst);
- Een afbuiging naar de A9 ten oosten van de A4 (uit voorbereiding Bestuursvereenkomst);
- Een lange omlegging (uit Plan Bohemen).

²⁰ Zuidelijke omlegging Badhoevedorp A9, Bohemen (2001)

²¹ brief d.d. 19 oktober 2005 over beantwoording vragen raadssessie Haarlemmermeer 13 oktober 2005

Beoordeling tracés

Alle tracés leiden tot dezelfde verkeerseffecten op gebied van doorstroming en robuustheid van het netwerk.

Wat betreft leefbaarheid leveren de tracés vergelijkbare milieueffecten (geluid, lucht en externe veiligheid) op voor de bewoners en bedrijven langs de Sloterweg en in Badhoevedorp zelf. Ook de mate van doorsnijding van het landschap en de groenstructuren verschillen weinig. Dit rechtvaardigt de conclusie dat ook leefbaarheid niet onderscheidend is voor de tracés.

Als het gaat om de ruimtelijke ontwikkelingen maakt het wel verschil welke tracé wordt gekozen. De korte omlegging belemmert de ontwikkelingen ten zuiden van Badhoevedorp, terwijl een lange omlegging juist de verdere ontwikkelingen voor Schiphol hindert. De afbuiging ten oosten van de A4 heeft een negatieve invloed op de ontwikkelingen in het gebied Schiphol oost/de Elzenhof. Alleen bij het tracé "een afbuiging ten westen van de A4" komen ontwikkelingen in het gebied ten zuiden van Badhoevedorp en het verbeteren van de leefbaarheid in Badhoevedorp goed tot hun recht.

Conclusie

Het tracé "omlegging met afbuiging naar de A9 ten westen van de A4" voldoet het meest aan de eisen van de bestuurlijke partners. Uitgangspunt is dus een tracé dat zich kenmerkt door:

- Een ligging van de A9 op 600 m van de rand bebouwing; en
- Een afbuiging richting de huidige A9 ten westen van de A4.



5 Alternatieven in onderzoek

Over de alternatieven die de trajectstudie straks gaat onderzoeken

5.1 Inleiding

In de trajectstudie zal het Voorkeursalternatief, zie hoofdstuk 4, nader worden onderzocht. Aan de hand van de eisen van de regionale partners zijn twee alternatieven naar voren gekomen.

Het alternatief waarbij de verbinding Haarlem - Schiphol (v.v.) via het onderliggend wegennet door middel van een doorgetrokken T106 wordt gerealiseerd, heeft de voorkeur van de bestuurlijke partijen. Dit alternatief voldoet aan de eisen die zij stellen en past binnen het afgesproken budget.

Daarnaast is een ander alternatief uitgewerkt. Daarbij loopt de verbinding Haarlem - Schiphol via het hoofdwegennet en door middel van verbindingbogen tussen de A4 en de omgelegde A9. Het voordeel is de mogelijkheid het verkeer te sturen op het hoofdwegennet. Er is ook een nadeel: de kosten passen niet binnen het taakstellend budget.

De trajectstudie zal nader onderzoek doen naar de ligging van de wegen in beide alternatieven. Het is denkbaar dat er vanuit de verschillende doelstellingen geoptimaliseerd kan worden.

5.2 Samenhang tussen de omlegging van de weg en de gebiedsuitwerking

De Bestuursovereenkomst en het Voorkeursalternatief zijn tot stand gekomen in samenwerking tussen publieke en private partijen. De initiatieven van Bohemen en Haarlemmermeer, gevolgd door gezamenlijke plannen van Rijk, regionale overheden en Schiphol, kenmerken een succesvolle publiek-private samenwerking. In de Bestuursovereenkomst zijn zowel afspraken vastgelegd over de A9 als over het programma ruimtelijke ontwikkeling. In het proces kennen deze twee initiatieven een eigen procedure. De omlegging A9 vindt plaats onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat, de gebiedsontwikkeling onder de vlag van Haarlemmermeer. Beide initiatieven dienen zo veel mogelijk op elkaar te worden afgestemd. Rijkswaterstaat zal in overleg met de partners van de Bestuursovereenkomst een overlegstructuur maken die zorgt voor goede onderlinge afstemming en samenhang.

5.3 Alternatieven

Het komende onderzoek neemt vier alternatieven mee, die deze Startnotitie globaal beschrijft:

- Het Nulalternatief;
- Het Voorkeursalternatief;
conform voorkeurstracé met doorgetrokken T106;
- Het Bogenalternatief;
conform voorkeurstracé met verbindingbogen;
- Het Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA).

Nulalternatief

In een trajectnota/MER wordt standaard het zogenoemde Nulalternatief beschreven. Hierin worden verwachte ontwikkelingen meegenomen, gebaseerd op de gevolgen van al vastgestelde plannen.

Het Nulalternatief vormt de referentie waaraan de andere alternatieven getoetst worden. Daardoor wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van een situatie zonder

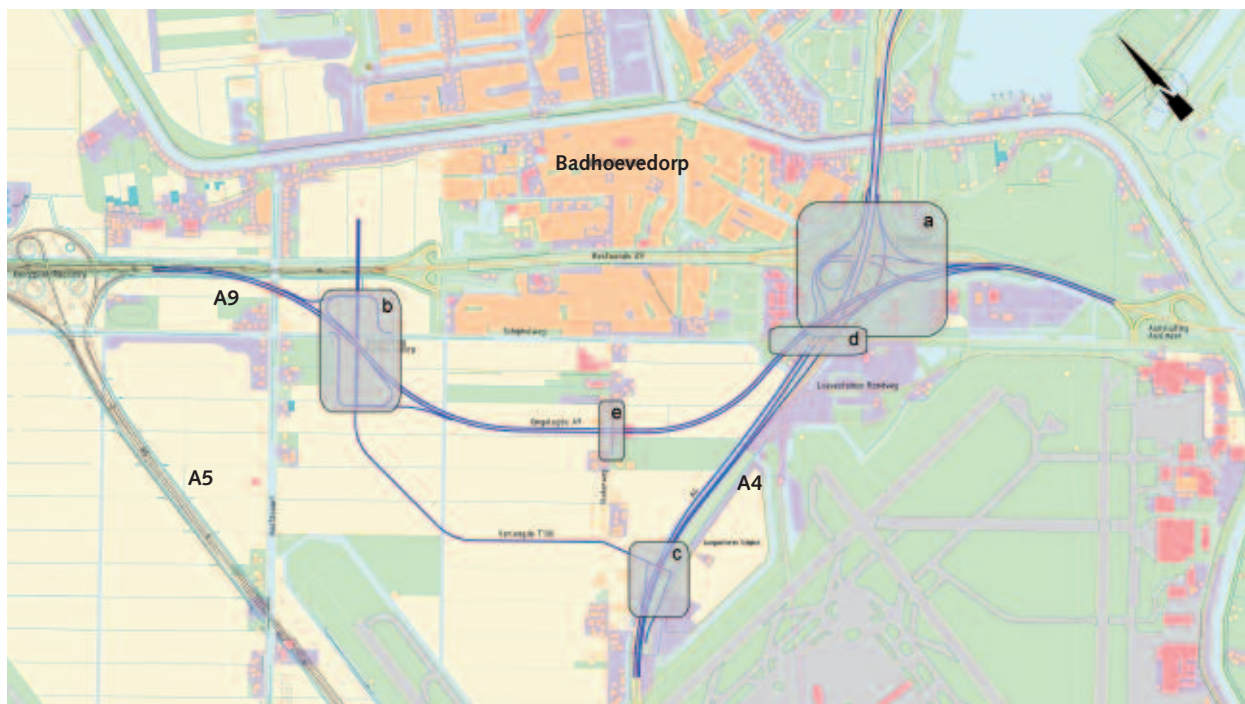
ingrijpende maatregelen. Ook de onderlinge verschillen tussen de alternatieven komen op deze wijze het best in beeld.

Het Nulalternatief beschrijft de situatie in 2020, dus zonder het omleggen van de A9, terwijl andere autonome ontwikkelingen wel plaats hebben gevonden: realisatie van spitsstroken op de A9 tussen Velsen en Badhoevedorp en de reconstructie van knooppunt Badhoevedorp, aanleg van de Westrandweg en de tweede Coentunnel. Verder wordt verondersteld dat ruimtelijke projecten als de Groene As en het Groene Carré noord uitgevoerd zijn.

Voorkeursalternatief

Het Voorkeursalternatief bestaat uit het omleggen van de A9 ten zuiden van Badhoevedorp. Ten oosten van knooppunt Raasdorp buigt de A9 naar het zuiden af. Ter hoogte van de kruising met de Schipholweg komt een nieuwe aansluiting Badhoevedorp die ook Parkstad ontsluit via de T106. De as van de A9 loopt op ongeveer 600 meter van de rand van de bebouwing van Badhoevedorp. Vlak voor de A4 buigt de weg in noordelijke richting om ter hoogte van het huidige knooppunt Badhoevedorp de A4 te kruisen. Ten oosten van dit knooppunt sluit het tracé aan op de huidige A9: de aansluiting Aalsmeer kan in de huidige vorm gehandhaafd worden.

Het Voorkeursalternatief kent een doorgetrokken T106. De verbinding Haarlem - Schiphol wordt mogelijk gemaakt door de T106 2x2-strooks door te trekken vanaf het nieuwe knooppunt Badhoevedorp richting Schiphol en in één richting aan te sluiten op de A4. Vanaf het nieuwe knooppunt Badhoevedorp in noordelijke richting zal de T106 aansluiten op de toekomstige inrichting van de T106 richting Parkstad.



Figuur 3: Voorkeursalternatief.

De volgende optimalisaties worden binnen het voorkeursalternatief onderzocht in de Trajectnota/MER:

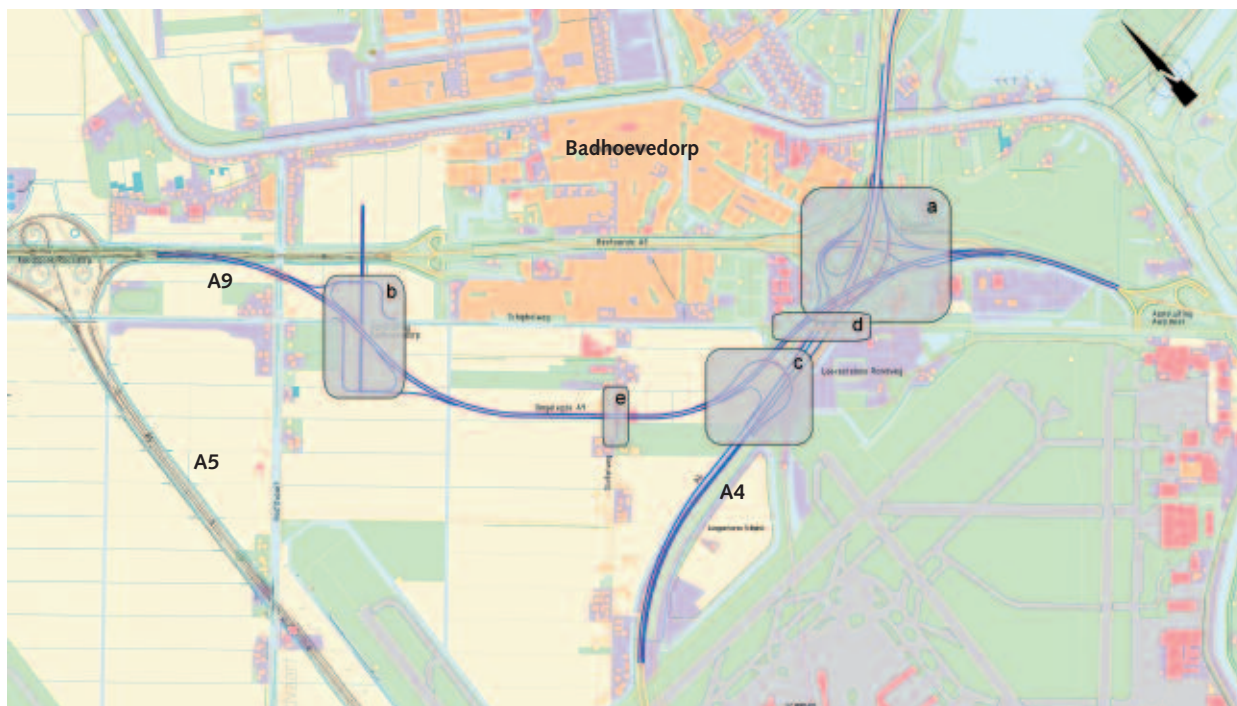
- a) Nadere uitwerking van het knooppunt Badhoevedorp;
- b) Nadere uitwerking van de aansluiting T106 op de A9;
- c) Nadere uitwerking van de aansluiting T106 op de A4;
- d) Nadere uitwerking van de kruising van de Schipholweg en de omgelegde A9;

Naar aanleiding van de informatiebijeenkomst van 25 april 2006 in Badhoevedorp zal ook de volgende optimalisatie worden onderzocht:

- e) De mogelijkheden om naast een fiets/voetgangersverbinding een autoverbinding te realiseren in de Sloterweg ter hoogte van de kruising met de omgelegde A9.

Bogenalternatief

Het Bogenalternatief kent exact dezelfde ligging van het tracé als het Voorkeursalternatief. Voor de verbinding Haarlem - Schiphol worden echter twee verbindingsbogen aangelegd tussen de A4 en de omgelegde A9 in plaats van de doorgetrokken T106.



Figuur 4: Bogenalternatief.

De volgende optimalisaties worden binnen het bogenalternatief onderzocht in de Trajectnota/MER:

- a) Nadere uitwerking van het knooppunt Badhoevedorp;
- b) Nadere uitwerking van de aansluiting T106 op de A9;
- c) Nadere uitwerking van de bogen op de A4;
- d) Nadere uitwerking van de kruising van de Schipholweg en de omgelegde A9;

Naar aanleiding van de informatiebijeenkomst van 25 april 2006 in Badhoevedorp zal ook de volgende optimalisatie worden onderzocht:

- e) De mogelijkheden om naast een fiets/voetgangersverbinding een autoverbinding te realiseren in de Sloterweg ter hoogte van de kruising met de omgelegde A9.

Meest milieuvriendelijk alternatief

De Trajectnota/MER onderzoekt ook een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA): een realistische aanpak die de verkeersproblemen oplost met de minste belasting voor de kwaliteit van de leefomgeving.

Het MMA wordt ontwikkeld op basis van het Voorkeursalternatief. In de milieueffectstudie worden de wettelijk verplichte mitigerende en compenserende maatregelen op gebied van geluid, lucht, natuur en water bepaald. In het MMA zullen, aanvullend op deze wettelijk verplichte zaken, milieumaatregelen gedefinieerd worden, die de kwaliteit van de leefomgeving in het plangebied verder verbeteren. Aanknopingspunten voor het MMA liggen bijvoorbeeld in een meer vergaande landschappelijke inpassing van de A9 dan is afgesproken in het Convenant Mainport en Groen. En in een ruimere vormgeving van de kruising van de A9 met de ecologische verbindingzone de Groene As en het Groene Carré.

6 Onderzoek naar de effecten

Over het onderzoek dat Rijkswaterstaat gaat doen naar de verschillende effecten van de alternatieven. Dat maakt uiteindelijk een beoordeling en onderlinge vergelijking van de alternatieven mogelijk. De alternatieven worden getoetst aan de doelen met daarbij de nadruk op hun wezenlijke verschillen. Ook wordt aangegeven hoe de alternatieven zich verhouden tot normen en criteria uit relevante wetten en beleidsnota's

6.1 Uitgangspunten planstudie

De belangrijkste zijn:

- De effecten van de alternatieven verschillen in reikwijdte. Sommige manifesteren zich vooral in de directe omgeving aan weerszijden van de weg, zoals bijvoorbeeld geluidhinder. Andere effecten hebben een veel grotere reikwijdte. Per type effect wordt bepaald hoe groot het studiegebied moet zijn.
- Voor elk alternatief worden de effecten in het jaar 2020 onderzocht. Daarnaast wordt met een gevoeligheidsanalyse een perspectief voor 2030 geschetst.
- Het European Coordination (EC) scenario van het CPB wordt gehanteerd omdat dit een gemiddeld economisch groeiscenario is en nieuwere scenario's van het CPB niet beschikbaar zijn.
- Het Kabinet vindt een andere manier van betalen van het gebruik van de weg noodzakelijk om de betrouwbaarheid te verbeteren, de reistijd te beperken en de economie te versterken. Het kabinet kiest in eerste instantie voor een gerichte investeringsstrategie: het realiseren van extra wegcapaciteit om deze doelen te bereiken in combinatie met een andere manier van beprijzen. Een volgend kabinet zal de invoering van het prijsbeleid voorbereiden zodat het in 2012 in werking kan treden. De studie houdt hier rekening mee. Elk alternatief (behalve het Nulalternatief) of elke variant wordt berekend met en zonder een vorm van prijsbeleid. Hierbij wordt uitgegaan van een kilometerprijs (gemiddeld tarief 3,4 eurocent per kilometer) en een congestieheffing op drukke plaatsen en tijden (tarief elf eurocent per congestiekilometer en bij een I/C -waarde van groter dan 0,8).
- De planstudie verwijst naar autonome ontwikkelingen. Hieronder worden projecten verstaan waarover het MIT uitspraken doet. Het gaat om de projecten waarover een besluit tot uitvoering is genomen en waarvan de financiering rond is (categorie 0) en om planstudies van projecten die naar verwachting voor 2014 starten en een voorlopige (gedeeltelijke) financiële reservering kennen: categorie 1.

6.2 Onderzoeksaspecten en -methode

Op welke manier worden de alternatieven getoetst aan de doelen van het project, en aan de wet en andere regels? Alle aspecten worden onderzocht, zowel die te maken hebben met de doelen uit hoofdstuk 3 als aspecten die gevolgen van de alternatieven op de omgeving in beeld brengen.

Leefmilieu

Het thema leefmilieu richt zich op geluid, lucht en externe veiligheid. Dit zijn belangrijke aspecten waarvan de effecten kwantitatief worden beschreven.

Het geluid wordt beoordeeld op de criteria uit de Wet Geluidhinder: het akoestisch ruimtebeslag, het aantal geluidsgevoelige objecten per geluidklasse, het aantal geluidsgehinderden en de cumulatie van geluid met andere bronnen: vliegverkeer Schiphol en railverkeer.

Het aspect lucht zal vooral ingaan op de lokale luchtkwaliteit: de gevolgen voor stikstofdioxide en fijn stof. Daarbij vindt toetsing plaats aan het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Voor andere stoffen zoals benzeen, lood, zwaveldioxide worden tot 2020 geen knelpunten verwacht. Toetsing van deze stoffen aan de normen is daarom niet relevant. In het luchtonderzoek zal (indien tijdig beschikbaar) gebruik gemaakt worden van de regel- en meetmethode lucht zoals die door VROM wordt opgesteld.

De externe veiligheid onderzoekt de gevolgen van transport van gevaarlijke stoffen voor de omgeving. Hierbij worden zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico kwantitatief bepaald.

Woonmilieu

Een snelweg door een dorpskern heeft een behoorlijke impact op het woonmilieu. De gevolgen van de oplossingen worden aan de hand van drie criteria in beeld gebracht. In de eerste plaats de sociale veiligheid, zoals voldoende en veilige verbindingen voor fietsers en wandelaars. Een tweede criterium is de lokale bereikbaarheid van voorzieningen zoals scholen, winkels, zorgcentra, sport- en recreatieterreinen. Deze bereikbaarheid wordt voor een groot deel bepaald door de fysieke barrièrewerking van de infrastructuur. De visuele beleving speelt, als derde, een rol in de kwaliteit van het wonen en zal kwalitatief worden beoordeeld.

Verkeer en vervoer

Twee belangrijke doelstellingen uit de Nota Mobiliteit zijn: 1. het mogelijk maken van de groei van verkeer en vervoer en 2. een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur. Deze doelstellingen zullen op basis van de volgende criteria in beeld worden gebracht.

De mate waarin de verschillende oplossingen straks de groei van verkeer mogelijk maken, wordt berekend aan de hand van de voertuigprestatie (aantal voertuigkilometers per tijdseenheid) per alternatief.

De bereikbaarheid wordt bepaald op basis van de reistijd op een aantal trajecten, zoals gedefinieerd in de Nota Mobiliteit. De betrouwbaarheid van de reistijd wordt kwalitatief ingeschat: als kans op een onverwachte vertraging door een calamiteit. Op basis van zogenaamde intensiteit en capaciteit verhoudingen (I/C verhouding) worden mogelijke filelocaties in beeld gebracht.

De verkeersafwikkeling op netwerkniveau wordt bepaald op basis van de gemiddelde rijsnelheid en het aantal voertuigverliesuren in het totale netwerk, en onderverdeeld naar de hoofdwegen en het stelsel van andere wegen.

Daarnaast wordt een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor de situatie in 2030.

Het effect van de verschillende alternatieven op de verkeersveiligheid wordt bepaald aan de hand van risicocijfers: de kans om als weggebruiker slachtoffer te worden van een ongeval.

Ruimtelijke structuur

De omlegging van de A9 heeft gevolgen voor gebruiksfuncties van het gebied zoals wonen, recreatie, de landbouw en bedrijven. Enerzijds zijn er negatieve effecten doordat bestaande functies zullen verdwijnen of worden aangetast. Anderzijds ontstaan er kansen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De effecten van de alternatieven op deze functies worden op basis van veranderingen in arealen kwantitatief in beeld gebracht.

Overige aspecten

Bodem en water

De bodem is belangrijk voor functies als wonen, natuur en landbouw. De bodem mag daarom niet verontreinigd zijn en dient zoveel mogelijk de bestaande structuur te behouden. De effectbepaling zal

kwalitatief ingaan op veranderingen in bodemkwaliteit en zettingen. Het aspect water zal zich richten op het oppervlaktewater. In overleg met de waterbeheerders wordt een Watertoets uitgevoerd.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie is een verzamelnaam voor alle sporen uit het verleden, zowel in het landschap (zichtbaar) als onder de grond (de archeologie). Ze hangen nauw met elkaar samen; de effecten zullen daarom in samenhang worden beschreven op basis van de Cultuurhistorische Waardenkaart, de Archeologische Monumentenkaart en de Indicatieve Kaart van Archeologische waarden.

Natuur

Bij het thema natuur komen de effecten op beschermde gebieden en soorten naar voren. Daarbij zullen de gevolgen van de alternatieven en varianten op de ecologische verbindingzone de Groene As worden bepaald. Ook worden de effecten op het groenplan het Groene Carré noord in beeld gebracht.

Mitigatie en compensatie

Op basis van de milieueffectstudie wordt bepaald welke maatregelen noodzakelijk zijn om aan wettelijke en beleidsmatige doelstellingen te voldoen. Het gaat hier onder andere om het bepalen van geluidwerende voorzieningen, natuurcompensatie, watercompensatie en maatregelen om de gevolgen van slechte luchtkwaliteit terug te dringen.

6.3 Overige onderdelen in de Trajectnota/MER

Leemten in kennis

De gegevens die in de Trajectnota/MER worden gepresenteerd, zullen misschien onvolledig blijken te zijn. Bij cruciale leemten kan geen besluitvorming plaatsvinden en moet nader onderzoek verricht worden. Daarom besteedt de Trajectnota/MER hier apart aandacht aan.

Evaluatie

In de Trajectnota/MER wordt een evaluatieparagraaf opgenomen. Dit is een eerste aanzet tot het opstellen van een evaluatieprogramma waarin voor het totale project is opgenomen wat, waarom, hoe, door wie en wanneer wordt geëvalueerd.



7 Procedure en planning

**Over de uitgebreide tracéwetprocedure en over alle stappen, waaruit die bestaat.
En over de planning in de tijd**

7.1 De Tracéwet en afstemming met andere regelingen

Het project wordt uitgevoerd volgens de uitgebreide tracéwetprocedure. Deze Startnotitie markeert het begin daarvan en volgt de regels van de Tracéwet. Het doel is het bevorderen van een zorgvuldige besluitvorming. Daartoe regelt de wet onder meer dat er op verschillende momenten inspraak mogelijk is voor burgers en belangengroeperingen, evenals overleg met betrokken overheidsinstanties. Ook moet op verschillende momenten advies worden gevraagd aan deskundigen.

In de Tracéwet zijn twee andere regelingen op elkaar afgestemd:

1. de regeling voor het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r.) uit de Wet Milieubeheer;
2. de regeling voor het nemen van een planologisch besluit over de uitvoering van een tracé; deze hangt nauw samen met de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Het bevoegd gezag wordt gevormd door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. Provincies, regionale openbare lichamen, gemeenten en waterschappen zijn bij de besluitvorming betrokken omdat het project raakvlakken heeft met hun bevoegdheden en belangen. Mocht de besluitvorming in een impasse komen, dan biedt de Tracéwet de twee ministers de mogelijkheid om knopen door te hakken.

Watertoets

Sinds 2001 worden waterhuishoudkundige doelstellingen op een evenwichtige wijze meegenomen in ruimtelijke plannen en besluiten. De formele momenten waarop de Watertoets wordt gebruikt, vallen samen met de formele momenten in de tracé/m.e.r.-procedure.

7.2 Stappen in de procedure

Welke stappen kent de procedure? Het schema in paragraaf 7.3 toont deze stappen en het bijbehorende tijdschema.

Stap 1: Startnotitie

De Startnotitie is opgesteld door de initiatiefnemer Rijkswaterstaat. Vanaf de eerste stap in de procedure wordt regelmatig overlegd met verschillende betrokken partijen: gemeenten, provincies, waterschappen en maatschappelijke organisaties. De relevante waterbeheerders worden erbij betrokken door hun de mogelijkheid te bieden om mee te denken over de alternatieven, het onderzoek van effecten en de keuze voor oplossingen om waterproblemen te voorkomen. Het bevoegd gezag legt de Startnotitie zes weken ter inzage en stuurt hem ter beoordeling toe aan onder meer de wettelijke adviseurs (ministers van VROM en LNV).

Stap 2: Inspraak, advies

In de zes weken dat de Startnotitie ter inzage ligt, kan iedereen schriftelijke inspraakreacties indienen (zie paragraaf 7.4 voor termijn en adres). De inspraak in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van belangstellenden en betrokkenen over de alternatieven en effecten die onderzocht moeten worden in de verdere procedure. De vraag welk besluit de ministers zouden moeten nemen komt pas later aan de orde (in de Trajectnota/MER-fase). De waterbeheerders geven in het kader van de Watertoets een wateradvies over de Startnotitie.

Stap 3: richtlijnen voor de Trajectnota/MER

De inspraakreacties worden gebundeld in een inspraaknota. De reacties gaan bovendien naar de Commissie voor de Milieueffectrapportage. Deze commissie van onafhankelijke deskundigen brengt aan het bevoegd gezag een advies uit over de 'richtlijnen voor de inhoud van de Trajectnota/MER'. Het bevoegd gezag stelt vervolgens, mede op basis van de inspraakreacties, het advies van de Commissie en de overige adviezen, de richtlijnen vast voor het opstellen van de Trajectnota/MER. Onderdeel van de richtlijnen is een waterparagraaf.

Stap 4: Trajectnota/MER

Rijkswaterstaat is als initiatiefnemer verantwoordelijk voor het opstellen van de Trajectnota/MER. De richtlijnen uit stap 3 zijn daarbij het uitgangspunt.

De drie belangrijkste onderwerpen in de Trajectnota/MER zijn:

1. een analyse van de huidige en toekomstige problemen;
2. een beschrijving van de mogelijke oplossingen waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden, oftewel de alternatieven;
3. een overzicht van de effecten van elk van deze alternatieven voor ondermeer het verkeer en het milieu.

Tijdens het opstellen van de Trajectnota/MER wordt regelmatig overlegd met verschillende betrokken partijen. Is de Trajectnota/MER gereed, dan biedt Rijkswaterstaat het document aan het bevoegd gezag aan. Als de nota in de ogen van het bevoegd gezag voldoende kwaliteit heeft, wordt het document ter inzage gelegd.

Stap 5: Inspraak, advies en toetsing

De Trajectnota/MER ligt minimaal acht weken ter inzage. In deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waarin de inhoud van de nota wordt toegelicht. Ook nu is er gelegenheid tot inspreken, zowel schriftelijk als mondeling (tijdens speciaal daarvoor georganiseerde hoorzittingen). De centrale vragen tijdens deze inspraakronde zijn:

- Is het (milieu)effectonderzoek in de Trajectnota/MER correct en volledig genoeg uitgevoerd om er een besluit op te kunnen baseren?
- Welk van de beschreven alternatieven en varianten verdient de voorkeur?

Ook in dit stadium wordt de besturen van de betrokken gemeenten, regionale openbare lichamen, provincies en waterschappen gevraagd om hun mening te geven over de alternatieven en varianten.

Direct na de inspraakronde beoordeelt de Commissie voor de Milieueffectrapportage de kwaliteit van de informatie en presenteert zij haar oordeel in een toetsingsadvies.

Het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) brengt een Rapport van bevindingen uit aan de Minister van V&W. Het OVI is een overlegplatform waarin tal van maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen vertegenwoordigd zijn en waarin beleidsvoornemens van de Minister van V&W beoordeeld worden. De waterbeheerders geven in het kader van de Watertoets een wateradvies over de Trajectnota/MER.

Stap 6: Besluitvorming (Ontwerp-tracébesluit en Tracébesluit)

Op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER, de inspraakreacties en de adviezen bepaalt de Minister van V&W, in overeenstemming met de Minister van VROM, in het Standpunt of het project doorgaat en zo ja, welk alternatief verder zal worden uitgewerkt in een Ontwerp-tracébesluit. Zodra het Ontwerp-tracébesluit klaar is wordt dit weer ter inzage gelegd. Belanghebbenden en betrokkenen kunnen in dit stadium opnieuw zowel schriftelijk als mondeling inspreken. De waterbeheerders zullen in het kader van de Watertoets wederom een wateradvies geven over het Ontwerp-tracébesluit.

Na afweging van alle binnengekomen reacties stelt de Minister van V&W, in overeenstemming met de Minister van VROM, het definitieve Tracébesluit vast.

Stap 7: Beroep

Tegen het Tracébesluit is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Stap 8: Planologische inpassing en vergunningen

Als de ministers besluiten tot aanleg of reconstructie van de weg, dan moeten de betrokken provincies en gemeenten het gekozen alternatief planologisch inpassen. Zolang dat nog niet is gedaan, staat het Tracébesluit boven de geldende streek- en bestemmingsplannen. Voordat tot uitvoering kan worden overgegaan moeten nog veel vergunningen worden verleend. Deze vergunningen worden in één keer aangevraagd. Tijdens deze stap kan bezwaar worden gemaakt tegen de inhoud van de vergunningen, behalve als die gaan over onderwerpen die al deel uitmaken van het Tracébesluit. De afweging daarover heeft immers dan al plaatsgevonden (stap 6).

Stap 9: Realisatie en evaluatie

Als een Tracébesluit tot aanleg of reconstructie van de weg is genomen en de relevante procedures zijn doorlopen, kan de realisatie plaatsvinden. Het bevoegd gezag moet dan de feitelijk optredende milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de in de Trajectnota/MER voorspelde effecten. Hiertoe wordt tezamen met het Tracébesluit een evaluatieprogramma opgesteld. Dit programma bepaalt hoe en op welke termijn er onderzoek verricht wordt. Als de gevolgen in de praktijk ernstiger zijn dan verwacht, moet het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter inzage gelegd.



7.3 De planning in de tijd

Onderdeel	Activiteiten	Planning
Stap 1, 2 en 3 Startnotitie en Richtlijnen	<ul style="list-style-type: none"> • BG maakt de startnotitie openbaar • Voorlichting en inspraak • Commissie(s) adviseren over richtlijnen voor MER • BG stelt richtlijnen vast 	<p>Januari 2007</p> <p>Mei 2007</p>
Stap 4 en 5 Trajectnota/MER	<ul style="list-style-type: none"> • IN stelt Trajectnota/MER op • BG publiceert Trajectnota/MER • Voorlichting, inspraak en hoorzitting over inhoud Trajectnota/MER • Commissie(s) adviseren BG over kwaliteit van het MER • Besturen adviseren over Trajectnota/MER • Standpunt 	<p>2008</p> <p>2009</p>
Stap 6 Ontwerp-tracébesluit en tracébesluit	<ul style="list-style-type: none"> • BG neemt ontwerp-tracébesluit en legt dit ter inzage • Voorlichting en inspraak over keuze en invulling besluit • Besturen adviseren over ontwerp-tracébesluit • BG neemt tracébesluit 	<p>2010</p> <p>2010</p>
Stap 7	<ul style="list-style-type: none"> • Beroepsprocedure 	
Stap 8 en 9 Uitvoering en evaluatie	<ul style="list-style-type: none"> • Uitvoering project • Evaluatie milieugevolgen 	vanaf 2011

Verklaring van de afkortingen:

- BG = bevoegd gezag, in dit geval de ministers van V&W en VROM
- IN = initiatiefnemer Rijkswaterstaat
- MER = Milieu Effect Rapport

7.4 Inspraakreacties

Rijkswaterstaat stelt een nota van antwoord op die ingaat op alle reacties en adviezen over de Startnotitie. De ministers van V&W en VROM en iedereen die op de Startnotitie heeft gereageerd, ontvangen een exemplaar van deze antwoordnota, zodat men kennis kan nemen van de reactie van Rijkswaterstaat.

7.5 Hoe kunt u reageren?

Deze Startnotitie heeft aangegeven welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat wil gaan onderzoeken in de planstudie. Tijdens de inspraak kunt u op dit voorstel reageren. De inspraaktermijn loopt af op 1 maart 2007. Vóór deze datum kunt u uw inspraakreactie opsturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat

Omlegging A9 Badhoevedorp

Postbus 30316

2500 GH DEN HAAG

Bij de inspraak in dit stadium van de procedure gaat het nog niet om de vraag welk besluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Die kwestie komt aan de orde in de volgende inspraakronde, na de publicatie van de Trajectnota/MER. Inspraakreacties naar aanleiding van deze Startnotitie zijn vooral bruikbaar wanneer ze het karakter hebben van concrete voorstellen voor te onderzoeken alternatieven en effecten.

Uw reactie is van harte welkom!

