

1867-58



Rijkswaterstaat



**Samenvatting
Trajectnota/MER
Omlegging A9 Badhoevedorp**



De A9 wordt omgelegd

Rijkswaterstaat voert een planstudie uit naar de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp. De omlegging gebeurt in combinatie met gebiedsontwikkeling Badhoevedorp door de gemeente Haarlemmermeer. Deze brochure geeft in het kort weer waarom de A9 wordt omgelegd, welke alternatieven er zijn voor de omlegging en wat de belangrijkste resultaten zijn van het onderzoek naar de effecten van deze alternatieven. Ook de te volgen procedure komt op hoofdlijnen aan de orde.

Een barrière

De grond waarop de A9 bij Badhoevedorp ligt, is in de jaren dertig van de vorige eeuw al aangekocht om een weg aan te leggen. Die grond lag toen ten zuiden van Badhoevedorp. Het zou echter nog bijna veertig jaar duren tot de nieuwe A9 tussen Haarlem en Amsterdam er daadwerkelijk kwam. Toen had Badhoevedorp zich inmiddels uitgebreid en liep de weg dwars door het woongebied; een barrière die Badhoevedorp in tweeën deelt.

Toename verkeer

De toename in het verkeer leidde ertoe dat de problemen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit steeds groter werden en de roep om maatregelen sterker. Plannen in de jaren negentig om de weg om te leggen, bleken te duur en haalden het niet. En de weg bleef als een barrière door Badhoevedorp lopen.

Bestuursovereenkomst

In 2005 sloot een groot aantal betrokken partijen een bestuursovereenkomst over de omlegging van de A9. Zij willen een "inte-

grale aanpak en financiering van een passende en doelmatige omlegging, ingebed in een kwalitatief hoogwaardige gebiedsontwikkeling." Verbetering van de leefbaarheid, de bereikbaarheid en de ruimtelijke structuur zijn de drie belangrijkste doelen voor de omlegging. Onderteekenaars waren:

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- provincie Noord-Holland
- gemeente Haarlemmermeer
- gemeente Amsterdam
- stadsregio Amsterdam
- N.V. Luchthaven Schiphol

De plannen in het kort

De huidige A9 tussen knooppunt Raasdorp en knooppunt Badhoevedorp wordt verplaatst naar een tracé ten zuiden van Badhoevedorp, ongeveer 600 meter vanaf de rand van de huidige bebouwing. De nieuwe A9 gaat over de hoofdvaart en de Schipholweg heen; de Sloterweg gaat via een tunnel onder de A9 door. De nieuwe A9 wordt ook breder dan de huidige: twee keer drie rijstroken met een ruimtereservering voor twee keer vier rijstroken.

En de oude A9?

De oude A9 wordt afgebroken en de grond wordt gebruikt voor woningbouw. De omlegging van de A9 biedt daarmee een goede mogelijkheid om de ruimtelijke structuur in en rond het dorp te versterken en te herstellen en zo van Badhoevedorp weer één dorp te maken met een logische verbinding tussen beide dorpsdelen.

Drie alternatieven

De omlegging kent drie alternatieven die verschillen in de manier waarop de nieuwe weg aansluit op de oude A9 en op de omliggende wegen (A4 en A5):

- het bogenalternatief
- het bogenbinnenringalternatief
- het T106-alternatief

Dat laatste alternatief heeft een extra verbinding tussen Haarlem en Schiphol door middel van een nieuwe weg, de T106. Verderop in deze brochure worden de drie alternatieven uitvoeriger beschreven.

Tracéwetprocedure

Voor grote infrastructuurprojecten is het wettelijk verplicht een tracéwetprocedure te doorlopen. Doel van deze procedure is onder meer zorgvuldig aansluiten bij de Wet milieubeheer en de Wet op de ruimtelijke ordening. Daarnaast regelt de tracéwetprocedure de inspraak tijdens de verschillende stappen in de procedure.

De procedure bestaat uit een aantal stappen. De eerste stap is het uitbrengen van een Startnotitie. Dit is begin 2007 gebeurd.



Doel van de omlegging

De drie belangrijkste doelen van de omlegging van de A9 zijn vergroting van de leefbaarheid, vergroting van de bereikbaarheid en verbetering van de ruimtelijke structuur. Door de omlegging moeten deze doelen op een duurzame manier en in samenhang bereikt worden, zodat de weg ook in de toekomst voldoet en de veranderingen goed op elkaar zijn afgestemd.

Leefbaarheid

De A9 scheidt de dorpsdelen ten noorden en ten zuiden van de snelweg. De op een dijk gelegen weg met aan weerszijden geluidsschermen belemmert zowel de doorgang als het doorzicht. De smalle onderdoorgangen zorgen voor onveilige situaties, zowel in sociaal als in verkeersopzicht. Er zijn veel huizen die bloot staan aan verhoogde concentraties fijn stof en stikstofdioxide; voor geluid wordt de voorkeursgrenswaarde voor woningen overschreden. Daarnaast zorgen files op de A9 voor overlast van sluipverkeer op het onderliggend wegennet.

Bereikbaarheid

De weg krijgt dagelijks meer verkeer te verwerken dan waarop deze is berekend, wat leidt tot files. De opstoppingen op de A9 en het knooppunt Badhoevedorp hebben tevens tot gevolg dat de bereik-

baarheid van de economische centra Haarlem en Amsterdam en een deel van de kop van Noord-Holland onvoldoende is. Bovendien wordt de bereikbaarheid van Schiphol bedreigd.

Ruimtelijke structuur

De hooggelegen weg met zijn geluidsschermen belemmert de ontwikkeling van een goede ruimtelijke structuur in Badhoevedorp. De A9 vormt een fysieke en een psychologische barrière en de huidige ruimtelijke structuur vormt daardoor geen eenheid. De snelweg en de geluidsschermen vormen een wereld op zich: er bestaat geen duidelijke relatie tussen de A9 en de kern van Badhoevedorp en de directe omgeving van de weg wordt door veel mensen als onaangenaam ervaren.

In de Startnotitie is aangegeven welke alternatieven en effecten in de Trajectnota/MER onderzocht moeten worden. Inspraak was mogelijk van 1 februari tot 14 maart 2007.

De tweede stap bestaat uit het publiceren van een Trajectnota/MER. Hierin worden de effecten van de omlegging A9 op het verkeer en de omgeving beschreven. Ook op de Trajectnota/MER is inspraak mogelijk. De twee centrale vragen tijdens deze inspraakronde zijn:

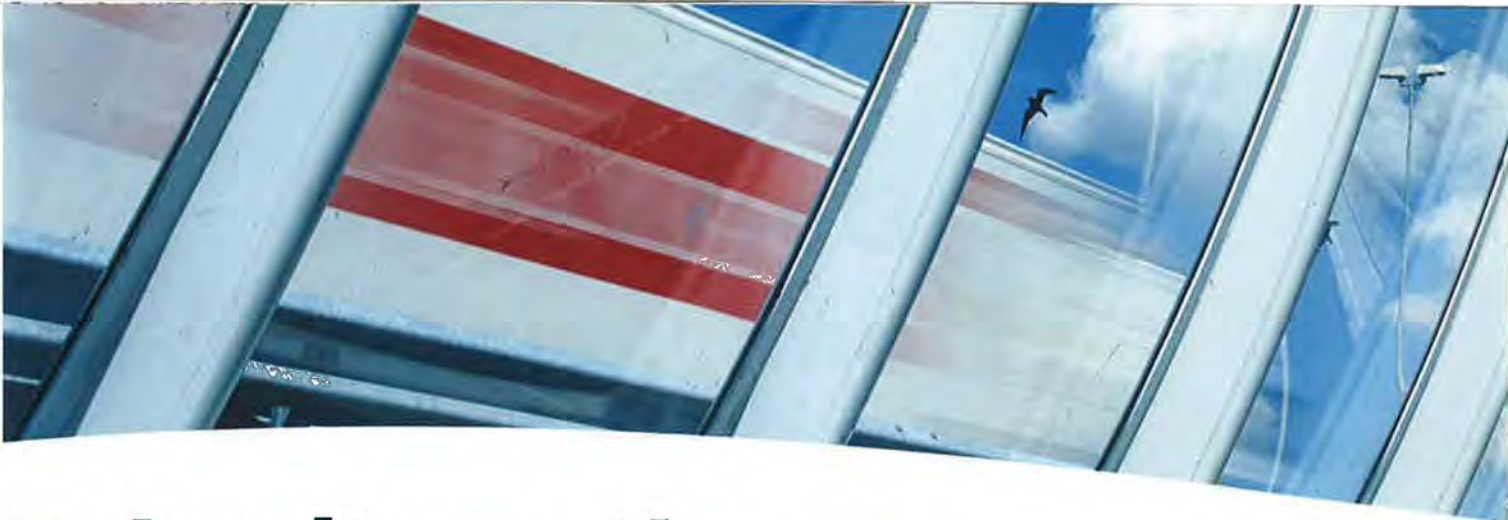
1. Is het (milieu)effectonderzoek in de Trajectnota/MER correct en volledig genoeg uitgevoerd om er een besluit op te kunnen baseren?
2. Welk van de beschreven alternatieven verdient de voorkeur?

Meer informatie over de mogelijkheden tot inspraak vindt u op de website van het Inspraakpunt: www.inspraakpunt.nl.

Ontwerpateliers onderliggend wegennet

In de Trajectnota/MER zijn ook de effecten van de alternatieven bekeken bij aanpassingen aan het onderliggend wegennet: de wegen die aansluiten op de A9. Om bewoners en belanghebbenden te betrekken bij het ontwerp van die aanpassingen, is een ontwerpatelier gehouden. Samen met bewoners en belanghebbenden zijn tijdens dit atelier ideeën voor de aansluiting Badhoevedorp en voor aanpassingen in het onderliggend wegennet getekend. Hieruit zijn twee structuurvarianten naar voren gekomen voor de toekomstige gebiedsontsluiting. De toekomstige gebiedsontsluiting is overigens geen onderdeel van het voornemen in de Trajectnota/MER. Omdat verschillende structuren voor gebiedsontsluiting wel invloed kunnen hebben op de effecten van de omgelegde A9, worden de effecten van deze structuurvarianten op de omgelegde A9 wel bekeken.





Drie alternatieven

Voor de omlegging van de A9 zijn in de Trajectnota/MER drie alternatieven nader bekeken: het bogenalternatief, het bogen-binnenring-alternatief en het T106-alternatief. Het bogen-binnenring-alternatief is een direct resultaat van de inspraakreacties op de Startnotitie; de andere twee kwamen voort uit de overwegingen die in de fase van de Startnotitie zijn gemaakt.

Bogenalternatief A9-A4

De omgelegde A9 in het bogenalternatief heeft voor de verbinding Haarlem-Schiphol twee verbindingssbogen tussen de A4 en de omgelegde A9. De verbinding Haarlem-Schiphol is hier een onderdeel van het knooppunt Badhoevedorp, dat in dit alternatief dus een volledig knooppunt is (in alle richtingen berijdbaar).

Net als in de huidige situatie is het in dit alternatief niet mogelijk om vanuit Haarlem, via de A5 naar de A4, richting Schiphol te rijden. Schiphol is in dit alternatief alleen te bereiken via de A9-A4.

Bogen-binnenring-alternatief A9-A4-A5

Het bogen-binnenring-alternatief verschilt met het bogenalternatief omdat hier, in

plaats van twee verbindingssbogen van de A9 en A4, alleen een verbindingssboog A9-A4 voor de richting Haarlem-Schiphol wordt aangelegd. De verbinding Schiphol-Haarlem loopt via een nieuwe verbindingssboog tussen de A4 en de A5 in het knooppunt De Hoek en niet via de A9.

Dit alternatief bevat daarmee geen volledig knooppunt Badhoevedorp; het is niet mogelijk om vanaf de A4 naar de A9 richting knooppunt Raasdorp en verder te reizen. De overige verbindingen zijn wel mogelijk. De driehoek A9-A4-A5 kan alleen rechtsom worden gereden.

T106-alternatief

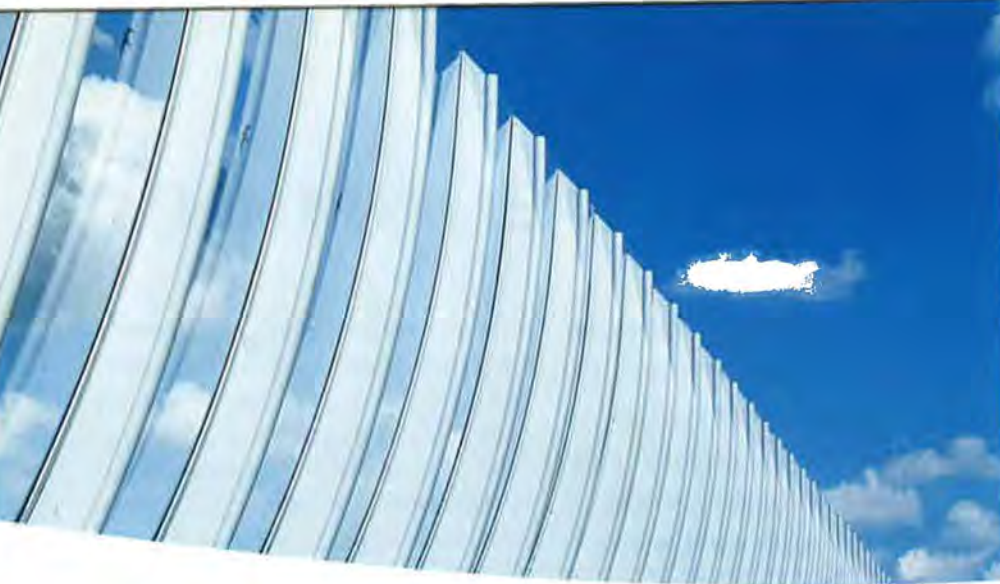
In het T106-alternatief wordt een verbinding



Bogenalternatief A9-A4



Bogen-binnenring-alternatief A9-A4-A5



Drie scenario's voor ruimtelijke ontwikkelingen in de driehoek Badhoevedorp-A4-Schiphol

Bij de effectbeoordeling in de Trajectnota/MER wordt rekening gehouden met ontwikkelingen in het gebied. Daarvoor gebruikt men doorgaans een standaardmodel voor economische groei. Toch zijn veel ontwikkelingen onzeker in het gebied en daarom worden de effecten ook doorgerekend in twee alternatieve scenario's: het scenario Airport Corridor Schittert, gekenmerkt door een sterke economie, gevolgd door een hoge vraag en veel ruimtelijke activiteit in het gebied; en het scenario Armoe Troef, dat uitgaat van een slecht draaiende wereld-economie met weinig technologische vooruitgang. Deze twee extra scenario's maken het mogelijk om de robuustheid van de omgelegde A9 in meerdere denkbare toekomsten te toetsen. Uit de toets blijkt dat de omgelegde A9 met twee keer drie rijstroken in alle scenario's voldoende functioneert. Ook de effecten verschillen niet wezenlijk van de effecten bij autonome ontwikkeling.

ding tussen Haarlem en Schiphol mogelijk gemaakt door een nieuwe weg vanaf aansluiting Badhoevedorp naar Schiphol. Bij Schiphol sluit deze weg, de T106, aan op de parallelrijbanen van de A4. Bij de aansluiting Badhoevedorp sluit de T106 aan op de toekomstige S106, richting Parkstad. De T106 kruist de bestaande wegen Tweeduizend El en Sloterweg ongelijkvloers.

Het knooppunt Badhoevedorp is in dit alternatief niet volledig. Het is niet mogelijk om vanaf Badhoevedorp via de A9 naar de A4 richting het zuiden te rijden en vice versa. Deze verbinding loopt via de A5. Net als in de huidige situatie is het niet mogelijk om vanuit Haarlem rechtstreeks via de A5 naar de A4 richting Schiphol te rijden.

Toetsingsalternatief

Om effecten van de alternatieven te meten, worden ze afgezet tegen de situatie waarin de A9 niet verlegd wordt. Dat betekent trouwens niet dat er niets gebeurt, want er waren al allerlei plannen voor de A9. Zoals de aanleg van spitsstroken en een reconstructie van het knooppunt Badhoevedorp. Die verzameling plannen is gebundeld in een vierde alternatief: het toetsingsalternatief. Dit toetsingsalternatief wordt in de beoordeling wel meegenomen, maar het kan op zichzelf niet als alternatief worden gekozen. Het voldoet immers niet aan de drie hoofd-doelstellingen leefbaarheid, bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling dorpskern.



T106-alternatief



De alternatieven beoordeeld

De drie alternatieven zijn beoordeeld op een reeks aspecten die wettelijk zijn voorgeschreven bij een tracéwetprocedure. Per alternatief wordt gekeken wat de effecten zijn op het gebied van algemene thema's als verkeer en vervoer, ruimtegebruik en sociale aspecten. Daarnaast vormen milieuthema's een belangrijk onderwerp bij de beoordeling. Er wordt gekeken naar zaken als luchtkwaliteit, geluid en trillingen en bijvoorbeeld effecten op het gebied van flora en fauna.

Tabel 1: Overzicht van de effecten¹

beoordelingscriterium	T106-alternatief	bogen-alternatief	bogen-binnenring-alternatief	toetsings-alternatief
algemene thema's				
verkeer en vervoer	+ / + +	+	+	0 / +
ruimtegebruik	- - (98 ha)	- (82 ha)	- (82 ha)	0
sociale aspecten	+	+	+	0
milieuthema's				
luchtkwaliteit	0	0	0	-
geluid en trillingen	+	+	+	0
externe veiligheid	+	+	+	0
flora, fauna ecologie*	-	-	-	0
landschap, cultuur-historie, archeologie	- -	-	-	0
bodem en water	-	0	0	0

¹ Beoordeling van de alternatieven ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

* NB: de negatieve effecten van de omleggingsalternatieven kunnen goed gecompenseerd worden door natuurlijke berminrichting en faunapassages.

In de tabel hiernaast zijn de drie alternatieven en het toetsingsalternatief naast elkaar gezet.

Zoals uit de tabel blijkt, zijn de verschillen tussen de drie alternatieven – T106, bogen en bogenbinnenring – niet groot. De positieve effecten van de drie alternatieven ten opzichte van het toetsingsalternatief zijn wel substantieel. Uiteindelijk scoort het T106-alternatief iets negatiever dan de overige twee. Het T106-alternatief eist een wat groter ruimtegebruik. Logisch, want er wordt een nieuwe weg aangelegd. Dat verklaart ook dat dit alternatief een iets groter negatief effect heeft op de aspecten landschap, cultuurhistorie en archeologie; dat hangt immers direct samen met het ruimtebeslag.

Terug naar de doelstellingen

De verschillen tussen de drie alternatieven zijn dus klein. Welke alternatieven scoren het best in relatie tot de drie doelstellingen van het project: vergroting van de leefbaarheid, vergroting van de bereikbaarheid en verbetering van de ruimtelijke structuur?

Leefbaarheid

Het bogenalternatief en bogen-binnenring-alternatief dragen het beste bij aan het verbeteren van de leefbaarheid in Bad-



hoevedorp. Het T106-alternatief scoort in dit opzicht wat minder door de negatieve effecten op het landschap, vanwege de extra doorsnijding door de nieuwe weg, de T106.

Bereikbaarheid

Alle drie de alternatieven voldoen aan de bereikbaarheidsdoelstelling: ze laten alle drie een betere doorstroming zien. Het T106-alternatief laat hier de grootste verbetering zien.

Ruimtelijke structuur

Alle alternatieven voor de omlegging maken een kwaliteitsimpuls voor de ruimtelijke structuur in Badhoevedorp mogelijk. De beide bogenalternatieven doen dat iets beter dan het T106-alternatief.

Hoe nu verder?

Op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER, de inspraakreacties en de adviezen bepaalt de minister van Verkeer en Waterstaat – in overleg met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu – of het project doorgaat en welk alternatief wordt uitgewerkt in een Ontwerptracébesluit. Dat wordt weer voor inspraak ter inzage gelegd. Na afweging van alle binnengekomen reacties stelt de minister van Verkeer en Waterstaat het definitieve

Tracébesluit vast. Het besluit is onherroepelijk als de beroepsprocedure is afgerond.

Als de ministers besluiten tot omlegging van de A9, dan moeten de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer het gekozen alternatief binnen een jaar planologisch inpassen. Voordat tot uitvoering kan worden overgegaan moeten ook nog veel vergunningen worden verleend. 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.

Als een Tracébesluit tot aanleg of reconstructie van de weg is genomen en de relevante procedures zijn doorlopen, kan de realisatie plaatsvinden. De nieuwe A9 zou dan medio 2015 open kunnen.

Meest milieuvriendelijk alternatief

Het ontwikkelen en beschrijven van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) is een verplicht onderdeel bij elke Trajectnota/MER. Dit MMA moet een realistisch alternatief zijn, dat de problemen met leefbaarheid, bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling voldoende oplost en natuur en milieu zo min mogelijk belast.

Vanuit milieuoogpunt hebben de bogenalternatieven de voorkeur boven het T106-alternatief. De bogenalternatieven verschillen onderling niet op de milieuthema's. Het MMA bestaat daarom uit een van de bogenalternatieven met een pakket extra milieumaatregelen. Enkele in de Trajectnota/MER voorgestelde maatregelen zijn tweelaags ZOAB, bermsloten met natuurvriendelijke oevers, maatregelen op het gebied van berminrichting, de toevoeging van waterpartijen in verkeersslussen en faunapassages. Qua kosten is het MMA gelijk aan de bogenalternatieven.

Planning

Inspraak en advies Trajectnota/MER	vanaf medio april 2009
Standpuntbepaling en Uitvoeringsbesluit	november 2009
Ontwerptracébesluit (OTB)	juli 2010
Inspraak en advies OTB	augustus - oktober 2010
Vaststelling Tracébesluit	januari 2011
Tracébesluit ter visie en eventueel beroep	februari - april 2011
Onherroepelijk Tracébesluit	januari 2012
Start uitvoering	februari 2012
Openstelling A9	augustus 2015
Bestaande A9 gesloopt	augustus 2016



Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

Rijkswaterstaat, de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, werkt voor u aan droge voeten, voldoende en schoon water, vlot en veilig verkeer over weg en water en betrouwbare en bruikbare informatie. www.rijkswaterstaat.nl

