



Quickscan Verzorgingsplaatsen A9

Verbinding A8-A9

Planstudie, 2e fase

projectnummer 414643
definitief
9 juni 2017

Quickscan Verzorgingsplaatsen A9

Verbinding A8-A9

Planstudie, 2e fase

projectnummer 414643

definitief
9 juni 2017

Opdrachtgever

Provincie Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

datum vrijgave
09 juni 2017

beschrijving revisie
definitief

goedkeuring
S. Zondervan, MSc



vrijgave
drs. T. Artz



Inhoudsopgave

Blz.

1	Vraagstelling en doel	1
2	Uitgangspunten	2
3	Mogelijke locaties	4
3.1	Zoekgebied en potentiële locaties	4
3.1.1	Huidige situatie A9 en A22	4
3.1.2	Zoekgebied	6
3.1.3	Mogelijke locaties	6
3.1.4	Verzorgingsplaats bij aansluiting bij Beverwijk niet mogelijk	7
3.1.5	Twee locaties, vijf varianten	7
3.2	Twee locaties	9
3.2.1	Locatie Akersloot	9
3.2.2	Locatie Castricum	11
3.2.3	Indicatie van investeringskosten	13
4	Beoordeling	16
4.1	Aanpak	16
4.2	Functionaliteit	16
4.2.1	Afstanden	16
4.2.2	Ontwerp en verkeer	17
4.2.3	Beoordeling	18
4.3	Landschap en natuur	18
4.3.1	Landschap en aardkundige waarden	18
4.3.2	Cultuurhistorie en archeologie	22
4.3.3	Natuur	24
4.4	Bodem en water	26
4.5	Leefomgeving	27
4.5.1	Geluid en luchtkwaliteit	27
4.5.2	Externe veiligheid	28
4.6	Ruimte en ruimtegebruik	28
5	Samenvatting en conclusie	31
5.1	Overzicht van beoordelingen	31
5.2	Beschouwing	32
5.2.1	Algemeen: uitgangspunten, detailniveau en uitwerkingsmogelijkheden	32
5.2.2	Vrijkomende locaties en combinatie met de alternatieven Golfbaan en Heemskerk	32
5.2.3	Duurzaamheid	32
5.3	Beschouwing per variant	33
5.3.1	Varianten aan rechter rijbaan	33

5.3.2	Varianten aan linker rijbaan	33
5.3.3	Varianten gepaarde verzorgingsplaatsen	33

Bijlage 1: Ontwerpprincipes aansluitingen

Bijlage 2: Schetsontwerpen verzorgingsplaatsen

1 Vraagstelling en doel

Twee van de drie alternatieven (de alternatieven Golfbaan en Heemskerk) die in de planstudie A8-A9 worden onderzocht hebben als consequentie dat de bestaande verzorgingsplaatsen / benzineverkoop punten niet kunnen worden gehandhaafd. Vanwege de rechten van de huurders van de twee benzinestations en vanwege de wens dat aan de A9 verzorgingsplaatsen aanwezig zijn is voorts nog het uitgangspunt in de planstudie dat –als wordt gekozen voor alternatief Golfbaan of alternatief Heemskerk) – er nieuwe locaties voor de verzorgingsplaatsen worden ingericht. Dit resulteert in de vraag of er locaties beschikbaar zijn en – als het er meerdere zijn – welke dan de meest geschikte is. Een alternatief voor het inrichten van nieuwe locaties is het liquideren van de bestaande locaties en de huurders/pachters schadeloos te stellen, zonder nieuwe locaties in te richten.

Deze quickscan brengt het volgende in beeld:

- wat zijn de wensen en eisen met betrekking tot verzorgingsplaatsen/benzinestations;
- welke potentiële locaties zijn aanwezig;
- welke inrichting is globaal mogelijk voor deze locaties;
- wat zijn de eigenschappen, voor- en nadelen van locaties.

De analyse wordt gedaan voor beide kanten van de A9. De vergelijking van de locaties is separaat gedaan voor de oostzijde (verkeer in noordelijke richting) en westzijde (verkeer in zuidelijke richting). Dit is mogelijk omdat er geen beleid is om de verzorgingsplaatsen aan weerszijden van een snelweg op ongeveer dezelfde plaats te hebben. Er is dus een afzonderlijke keuze mogelijk voor de oost- en de westkant van de A9.

Optie opheffen bestaande locaties zonder vervangende nieuwe locaties

Een alternatief voor het inrichten van nieuwe locaties is het liquideren van de bestaande verzorgingsplaatsen en benzineverkoop punten en de huurders/pachters schadeloos te stellen, zonder nieuwe locaties in te richten. Bij deze optie gaat het vooral om de kosten die moeten worden gemaakt voor uitkoop/ schadeloosstelling en heeft daarnaast tot gevolg dat op een lang traject van de A9 geen verzorgingsplaats aanwezig is. Deze optie is in deze quick-scan niet in beeld gebracht.

2 Uitgangspunten

Beleid RWS

Het beleid aangaande verzorgingsplaatsen en benzinestations is gebaseerd op de Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen (benzinewet). Deze is van toepassing op het vestigen van benzinestations langs rijkswegen en regelt onder andere de manier van aanbesteden (verpachting aan exploitanten). Het ministerie van I&M bepaalt of en waar benzinestations en verzorgingsplaatsen langs Rijkswegen worden gerealiseerd. De hoofdlijnen van het huidige beleid zijn dat:

- verzorgingsplaatsen en benzinestations zijn gesitueerd langs (snel)wegen en zijn per motorvoertuig uitsluitend via een afrit van die (snel)weg bereikbaar;
- tussen verzorgingsplaatsen een afstand van 20 kilometer en tussen benzinestations 40 kilometer dient te zitten;
- langs bestaande rijkswegen tot 2024 geen nieuwe locaties mogen worden gerealiseerd;
- verplaatsen van bestaande locaties mag wel maar dan alleen langs dezelfde rijksweg, in de zelfde rijrichting en binnen een afstand van 10 kilometer vanaf de oude locatie;
- in geval van verplaatsing de huurder/exploitant de rechten (Wbr en huurrecht) meeneemt naar de nieuwe locatie;
- als een verzorgingsplaats en/of benzinestation moet verdwijnen of moet worden verplaatst de huurders/erfpachters recht hebben op schadeloosstelling. Bij opheffen van een locatie speelt de nog resterende huur c.q. erfpachtperiode een belangrijke rol bij het bepalen van de schadeloosstelling;
- het opzeggen van de Wbr vergunningen en de daarbij behorende huur c.q. erfpacht-overeenkomst aan Rijkswaterstaat is.

Locatie

Mogelijke locaties voor een alternatieve verzorgingsplaats moeten aan de volgende eisen voldoen:

- gelegen aan de snelweg (in dit geval de A9), zodat een directe toe- en afrit mogelijk is (eventueel in combinatie met een bestaande toe- en afrit);
- maximaal 10 km afstand tot de huidige verzorgingsplaats;
- minimaal ongeveer 20 km afstand tot reeds bestaande verzorgingsplaatsen.

Vanwege toe- en afritten zijn in principe twee situaties denkbaar:

- principe A: de verzorgingsplaats maak gebruikt van een (aangepaste) bestaande toe-/afrit; in dat geval ligt de locatie in de directe omgeving van een bestaande aansluiting en wordt een bestaande aansluiting omgebouwd tot een gecombineerde aansluiting met gecombineerde uitvoegers die na uitvoegen splitsen in een afrit naar de verzorgingsplaats en een afrit naar het onderliggend wegennet (en vv voor de toerit naar de snelweg);
- principe B: de verzorgingsplaats krijgt eigen toe-/afritten; in dat geval ligt de locatie op voldoende afstand van bestaande aansluitingen om een nieuwe aansluiting in te passen.

In bijlage 1 zijn hiervoor de principes en de benodigde lengtes en afstanden opgenomen.

Inrichting

Uitgangspunt is dat de alternatieve locaties dezelfde functionaliteiten hebben als de bestaande. Dat houdt in dat het aantal parkeerplaatsen voor personenauto's en vrachtauto's gelijk is aan de

bestaande situatie en dat tevens een benzinestation van gelijke omvang als de bestaande situatie wordt gerealiseerd.

De bestaande verzorgingsplaatsen¹ zijn ruim opgezet en zijn niet helemaal gelijk ten aanzien van aantallen parkeerplaatsen. Voor de nieuwe locaties wordt op basis van de indeling van de bestaande verzorgingsplaatsen uitgegaan van de volgende eisen:

Voorgesteld wordt voor zowel de oost- als de westkant uit te gaan van de volgende omvang:

- benzineverkooppunt: 7 tankeilanden (28 afleverzuilen), overkapping en shop;
- vrachtwagens: 25 parkeerplaatsen;
- personenauto's: 40 parkeerplaatsen.

In de schetsontwerpen is hiervoor alleen het benodigde oppervlak weergegeven, zonder verdere uitwerking.

¹ De bestaande verzorgingsplaatsen hebben eigen in- en uitvoegers (principe B)

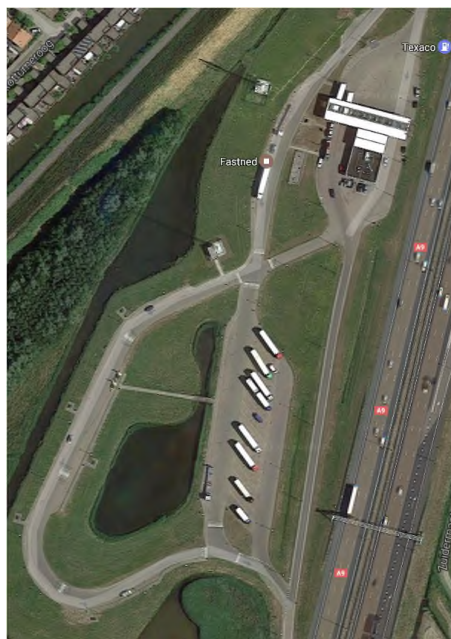
3 Mogelijke locaties

3.1 Zoekgebied en potentiële locaties

3.1.1 Huidige situatie A9 en A22

De bestaande verzorgingsplaatsen (figuur 3.1) liggen aan de A9 bij Heemskerk, ter hoogte van km 56,9. Aan de ongeveer 29 km snelweg A9 tussen Alkmaar (Kooimeer) en het Rottepolderplein zijn dit de enige verzorgingsplaatsen. Bij Alkmaar staat aan de (oude) rotonde Kooimeerplein een tankstation. Het dichtstbijzijnde tankstation in zuidelijke richting bevindt zich aan de A9 bij Amstelveen (Amsterdamse Bos) op ongeveer 28 km afstand van de verzorgingsplaatsen bij Heemskerk. Figuur 3.2 geeft een beeld van de A9 en de situering van de aansluitingen van het onderliggend wegennet.

De verzorgingsplaats aan de westelijke rijbaan (verkeer in zuidelijke richting; verzorgingsplaats Akermaat) heeft een benzinestation, een aantal parkeerplaatsen voor vrachtauto's en personenauto's en enkele eenvoudige voorzieningen (picknicktafels en banken). Verzorgingsplaats Twaalfmaat aan de oostzijde heeft vergelijkbare voorzieningen en daarbij een wegrestaurant Twaalfmaat.

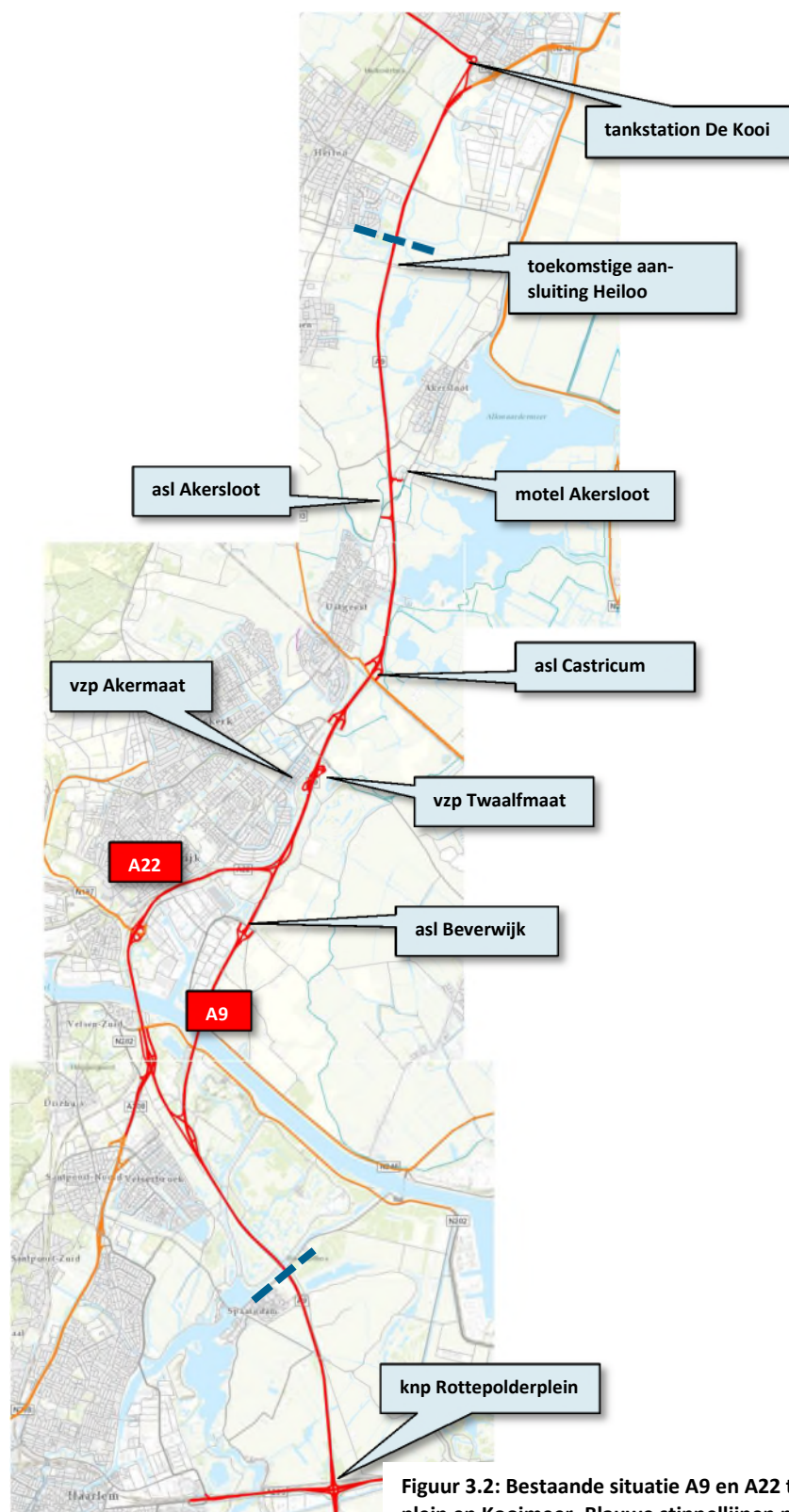


Oostzijde: verzorgingsplaats Akermaat



Westzijde: verzorgingsplaats Twaalfmaat

Figuur 3.1: Bestaande verzorgingsplaatsen



Figuur 3.2: Bestaande situatie A9 en A22 tussen Rottepolderplein en Kooimeer. Blauwe stippellijnen markeren de grens van het zoekgebied voor nieuwe locaties (tot 10 km vanaf bestaande verzorgingsplaatsen)

3.1.2 Zoekgebied

Uitgangspunt is dat de nieuwe locaties maximaal 10 km (gemeten langs de snelweg) verwijderd mogen zijn van de huidige locaties en moeten liggen aan dezelfde autosnelweg. Het zoekgebied (figuur 3.2) strekt zich daardoor uit langs A9 tussen ongeveer Zijkanaal C bij Spaarndam in het zuiden (km 47) tot Heiloo in het noorden (km 67).

3.1.3 Mogelijke locaties

Quick scan mogelijke locaties

Er is geen uitgebreide (GIS) analyse uitgevoerd naar mogelijke locaties. Op basis van het kaartbeeld en luchtfoto's is een quick scan uitgevoerd naar plekken die eventueel in aanmerking komen als locatie. Hierbij is vooral gekeken naar het bestaande gebruik en functies langs de A9. Bestaande functies kunnen een belemmering zijn cq. op voorhand leiden tot niet tot weinig kansrijke locaties in de volgende gevallen:

- de bestaande of geplande functie is kapitaalsintensief (zoals bedrijventerrein, woningbouw, golfbanen, grote ondergrondse leidingen of andere infrastructuur);
- de bestaande bestemming heeft een formele beschermde status (zoals NNN², stelling van Amsterdam, (archeologisch) monument).

Gebieden of locaties die niet of nauwelijks kansrijk zijn, zijn niet als potentiële locatie beschouwd.

Langs A22

Langs de A22 is geen ruimte voor een verzorgingsplaats als gevolg van de tunnel en de benodigde afstanden tot in- en uitvoegers en vanwege andere functies langs de snelweg (figuur 3.3). Voor de A22 geldt bovendien dat dit strikt genomen de A22 niet de A9 is en dus eigenlijk niet voldoet aan de eisen van RWS.

A9 ten zuiden van Noordzeekanaal

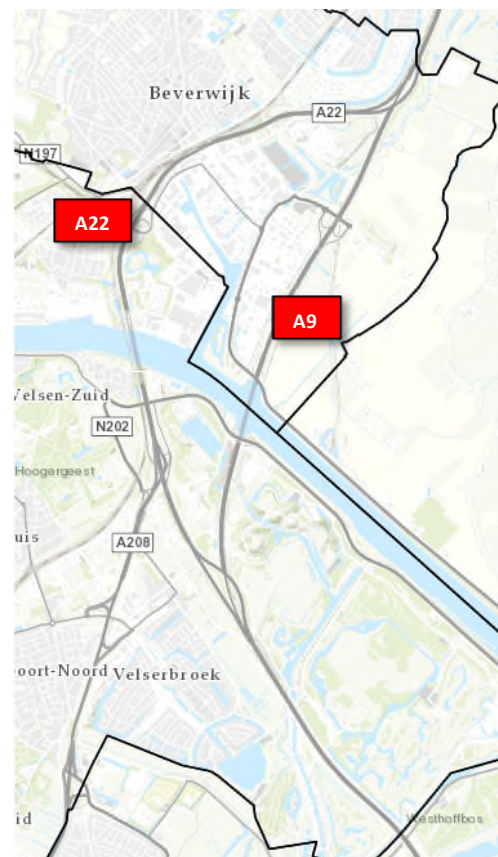
Voor de A9 ten zuiden van het Noordzeekanaal geldt ook dat geen ruimte aanwezig is voor een verzorgingsplaats vanwege de benodigde afstand tot de splitsing van de A9 en de A22 en vanwege belemmerende functies langs de snelweg.

A9 tussen samenvoeging A9-A22 en aansluiting Castricum

Langs dit deel van het tracé zijn vanwege de andere aansluitingen geen verzorgingsplaatsen mogelijk.

A9 ten noorden van aansluiting Castricum

Direct en noorden van de aansluiting Castricum is in principe aan beide kanten van de A9 ruimte aanwezig om een verzorgingsplaats te realiseren. Daarnaast lijkt bij en ten noorden van de bestaande aansluiting Aker-sloot aan beide kanten van de A9 ruimte aanwezig te zijn waar een verzorgingsplaats mogelijk is.



Figuur 3.3: A9 en A22

² NNN is Nationaal NatuurNetwerk, voorheen EHS (Ecologische hoofdstructuur)

3.1.4 Verzorgingsplaats bij aansluiting bij Beverwijk niet mogelijk

In het voortraject van deze quickscan is een locatie bij de aansluiting Beverwijk op de A9 als een mogelijkheid genoemd. Deze locatie (figuur 3.4) blijkt bij nadere beschouwing weinig kansrijk om de volgende redenen:

- aan de westkant van de A9 is bij de aansluiting Beverwijk geen mogelijkheid om een verzorgingsplaats te realiseren die voldoet aan de eis dat een uitsluitend een rechtstreekse aansluiting op de snelweg mogelijk is;
- de locatie ligt ten zuiden van de samenvoeging van A9 en A22 waardoor minder potentiële gebruikers de verzorgingsplaats passeren;
- aan de westkant is een onderdeel van de landelijke hoofdverbinding voor aardgas aanwezig en moet daarnaast rekening worden gehouden met een locatie voor de berging van baggerspecie.

De locatie Beverwijk is daarom verder niet onderzocht.



Figuur 3 Plankaart bestemmingsplan De Buitenlanden met gewijzigde locatie ingetekend (in blauw)

Figuur 3.4: Plankaart Bestemmingsplan bij aansluiting Beverwijk met strook voor hoofdtransportleiding voor aardgas en locatie baggerspeciedepot

3.1.5 Twee locaties, vijf varianten

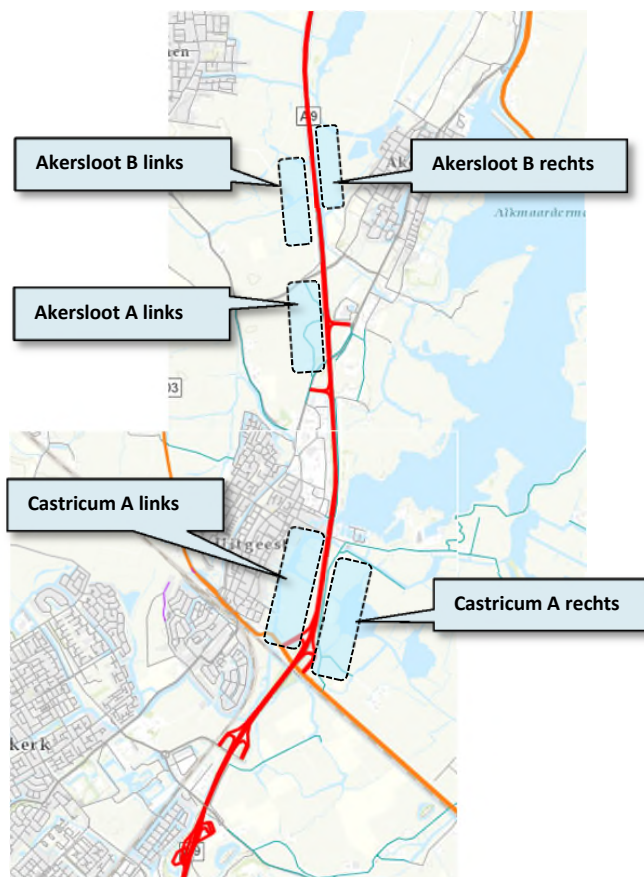
De scan van het zoekgebied levert aan beide kanten van de A9 twee mogelijke locaties op voor een verzorgingsplaats, namelijk bij Akersloot (ten noorden van de bestaande aansluiting) en bij de aansluiting Castricum.

Vanwege het al dan niet mogelijk zijn van de aansluitingsprincipes A (gezamenlijke in- en uitvoegers) en B (eigen in- en uitvoegers van verzorgingsplaats) levert dit in totaal 5 varianten op, namelijk (figuur 3.5):

- Akersloot A links
- Akersloot B rechts
- Akersloot B links
- Castricum B rechts
- Castricum B links

In overeenstemming met het gebruik bij RWS is de oostelijke rijbaan (noordelijke richting) aangeduid als de rechter rijbaan en de westelijk rijbaan als de linker rijbaan.

Voor de potentiële locaties zijn schetsontwerpen gemaakt. Daarbij zijn de vigerende ontwerp-eisen voor autosnelwegen (ROA) gehanteerd (zie ook bijlage 1). Deze ontwerp-eisen zijn zodanig³ dat – zeker bij toepassing van het principe A, met gezamenlijke in- en uitvoegers van verzorgingsplaats en een reguliere aansluiting – veel ruimte nodig is voor een verzorgingsplaats. Een opmerking hierbij is dat wellicht in beperkte mate nog aanpassingen en optimalisaties mogelijk zijn ten aanzien van de ligging van de in- en uitvoegers. Dat vraagt echter om het afwijken van de richtlijnen. De marges zijn klein en de nu gemaakte ontwerpen zoeken op een aantal plaatsen ook al de marges van de richtlijnen op.



Figuur 3.5: Overzicht mogelijke locaties

³ Rekening moet worden gehouden met o.a. voldoende lengte om snelheidsverschillen terug te brengen (snelheid verminderen bij uitvoegen en snelheid maken bij invoegen), boogstralen e.d.

3.2 Twee locaties

3.2.1 Locatie Akersloot

In principe is op het gedeelte van de A9 tussen de aansluiting Akersloot en de (toekomstige) aansluiting Heiloo (agrarische gebied) ruimte aanwezig waar een verzorgingsplaats zou kunnen worden gerealiseerd. Voor dit gebied zijn echter (behoudens de locaties zoals beschreven in paragraaf 3.1.5) verder geen locaties onderzocht vanwege:

- de gevoeligheid van het gebied vanwege landschap en natuur;
- de grotere afstand tot de bestaande (te verplaatsen) verzorgingsplaatsen en de kleinere afstand tot het tankstation Kooiplein.

Daarbij is de verwachting dat een verzorgingsplaats verder naar het noorden dan de al opgenomen varianten bij Akersloot geen meerwaarde zal hebben ten opzichte van de locaties die al worden beschouwd (figuur 3.6).



Figuur 3.6: Impressie van het open landschap ten noorden van Akersloot

Op de locatie Akersloot zijn aan de westkant (links) twee mogelijkheden aanwezig op basis van de principes A en B. Aandachtspunten hierbij zijn het onderliggende landschap met wegen, verkavelingsstructuur en watergangen en de bestaande aansluiting Akersloot. Deze aansluiting heeft een krappe bocht vanaf de A9.

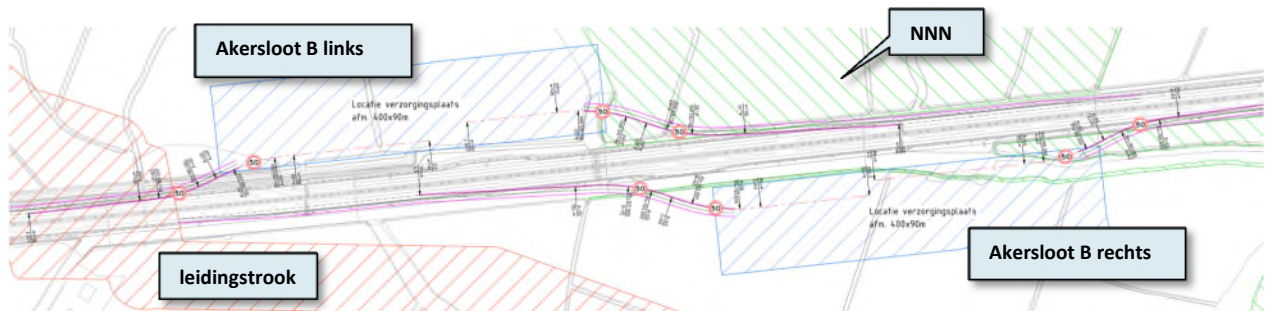
Aan de oostkant (rechts) is een variant op basis van principe B niet mogelijk vanwege de bestaande stedelijke functies (waaronder hotel Akersloot). Aan deze kant zijn de bebouwing van Akersloot, de leidingenstrook van het landelijk hoofdtransportnet voor aardgas⁴ en het NNN belangrijke aandachtspunten voor de inpassing.

Op basis van de benodigde afstanden en lengtes (zie bijlage 1) zijn schetsontwerpen voor de verzorgingsplaatsen gemaakt (zie bijlage 2). Bij de schetsontwerpen is zo veel mogelijk rekening gehouden met de aanwezige functies en waarden. Een beperkt optimalisatie is wellicht mogelijk, maar de marges zijn klein. Bij de varianten Akersloot B rechts en B links (figuur 3.7) is rekening gehouden met een afstand van ongeveer 50 m tussen verzorgingsplaats en leidingstrook en is tevens gestreefd de verzorgingsplaats zo veel mogelijk buiten het NNN te houden. Hierdoor ligt de variant aan de linker rijbaan iets verschoven (in zuidelijke richting) ten opzichte van de variant aan de rechter rijbaan. Bij deze varianten liggen de verzorgingsplaatsen 'los' van de bestaande aansluitingen Akersloot, die daardoor niet aangepast hoeven te worden.

⁴ Zoals opgenomen in de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035 van de ministeries van IenM en het huidige EZ



Figuur 3.7 Locaties bij Akersloot



Figuur 3.8: Schetsontwerp van de varianten Akersloot B rechts en B links. (nb noord is rechts)

Aan de linkerkant is tevens een variant A mogelijk (figuur 3.8). Bij deze variant is een beperkte aanpassing aan de bestaande aansluiting noodzakelijk (o.a om deze te laten voldoen aan de vigerende ontwerprichtlijnen. Bij deze variant zijn de onderliggende structuren van wegen en landschap van belang bij de inpassing, maar is geen NNN aanwezig.



Figuur 3.9: Schetsontwerp van de variant Akersloot A links. (nb noord is rechts)

3.2.2 Locatie Castricum

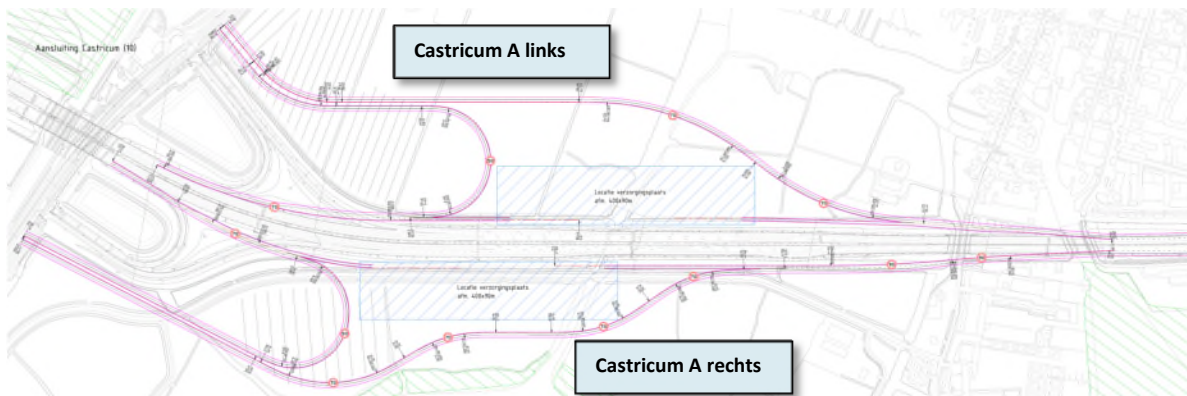
Bij de huidige aansluiting Castricum is op basis van principe A (gezamenlijke in- en uitvoegers) aan beide kanten van de A9 een verzorgingsplaats mogelijk (figuur 3.10). Maatgevend voor de ligging van de verzorgingsplaats op deze locaties is de afstand tot de bestaande aansluiting Heemskerk (zuidelijk van de aansluiting Castricum). Vanwege de benodigde afstand tussen de invoeger van de aansluiting Castricum en de uitvoeger van de aansluiting Heemskerk is voor de variant Castricum A links een verschuiving in zuidelijke richting niet of nauwelijks mogelijk (als wordt vastgehouden aan de richtlijnen voor het ontwerp van snelwegen). Het bestaande puntstuk van de aansluiting Castricum kan niet worden verschoven in zuidelijke richting⁵, waardoor (vanwege toepassing van principe A) de samenvoeging van de toerit vanaf de verzorgingsplaats en de toerit vanaf Castricum afstand vraagt in noordelijke richting. Dit zelfde geldt voor de uitvoegers van de A9 vanaf de oostelijke rijbaan. Daarnaast moet (als de aansluiting wordt aangepast) rekening worden gehouden met de benodigde boogstralen in de verbindingswegen. De boogstralen van de huidige verbindingswegen voldoen niet aan de vigerende richtlijnen. De richtlijnen voor wegontwerp beperken de mogelijkheden voor de inpassing.

⁵ ook niet als het bestaande viaduct van de A9 over N203 en spoorlijn zou worden aangepast; de afstand tot Heemskerk is maatgevend



Figuur 3.10: Locaties bij Castricum

Verdere uitwerking van het schetsontwerp is uiteraard nodig als voor deze locatie wordt gekozen. Een goede inpassing in het gebied vraagt om aanpassing en zo mogelijk verschuiven. Dit is niet onmogelijk maar kan waarschijnlijk alleen als wordt afgeweken van ontwerprichtlijnen en/of als gebruik wordt gemaakt van ongelijkvloerse kruisingen van in- en uitvoegers. Het is evident dat – als wordt gekozen voor deze locatie- een nadere inpassingsstudie noodzakelijk is.



Figuur 3.11: Schetsontwerp van de varianten Castricum A rechts en A links. (nb noord is rechts)

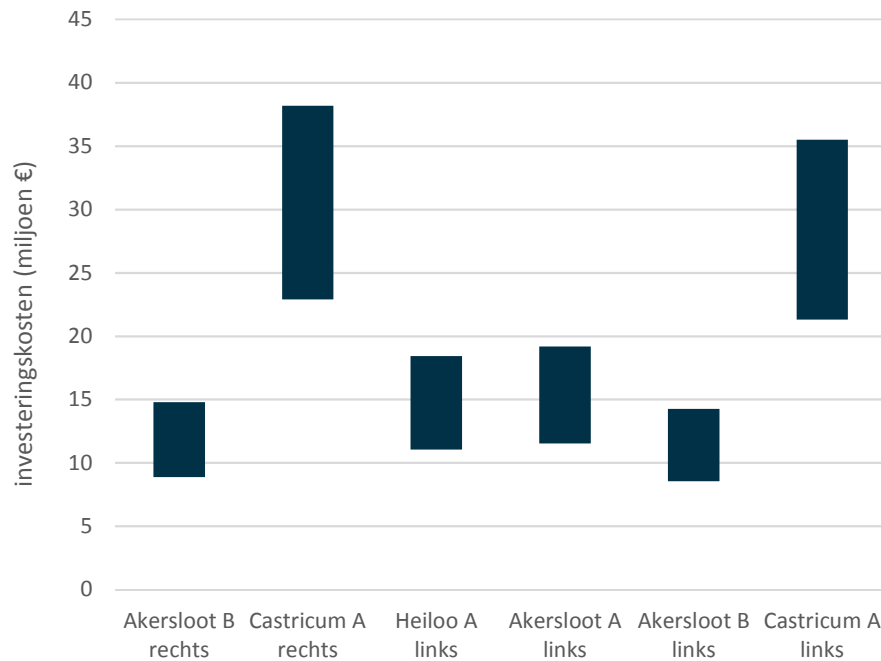


Figuur 3.12: Impressie van het inpassingsgebied bij Castricum

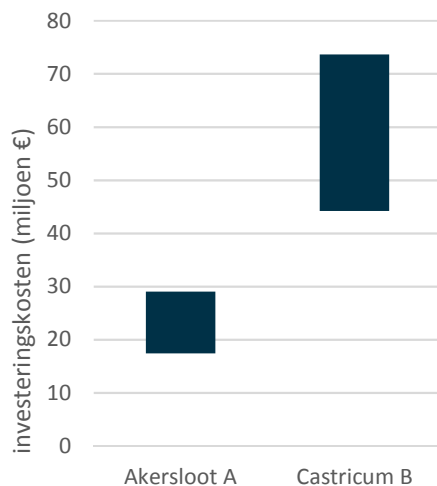
Aandachtspunten voor de varianten bij de aansluiting Castricum zijn het onderliggende landschap met de verkavelingsstructuur, de wegen en watergangen (met de brede waterloop Wijde Laans die de A9 kruist), woonbebouwing en het NNN ten oosten van de A9. Direct ten zuiden van de N203 ligt de spoorlijn Zaandam – Uitgeest. Deze is beschouwd als een harde belemmering, waardoor de aanpassingen aan de bestaande aansluiting (vanwege de verzorgingsplaats) aan de noordkant van de N203 moeten plaatsvinden ('omklappen' van de aansluiting is niet mogelijk c.q. (te) kostbaar).

3.2.3 Indicatie van investeringskosten

Op basis van de schetsen voor de ligging van de verzorgingsplaatsen en de uitgangspunten voor de omvang van het benzinestation zijn kostenramingen gemaakt voor de investeringskosten van de verzorgingsplaatsen. De ramingen voor de verzorgingsplaatsen zijn opgesteld volgens de SSK-systematiek. Over de directe (bouw)kosten zijn een risicopercantage en opslagen voor engineering e.d. gehanteerd. De raming is exclusief BTW. Over de geraamde middenwaarde is in de figuren 3.13 en 3.14 een bandbreedte van 25% naar boven en naar beneden gehanteerd.



Figuur 3.13: Raming van de investeringskosten exclusief BTW (middenwaarde +/- 25%) van de afzonderlijke varianten



Figuur 3.14: Raming van de investeringskosten voor 'gepaarde' verzorgingsplaatsen exclusief BTW (middenwaarde +/- 25%)

Er zijn separate deelramingen gemaakt voor de inrichting van de verzorgingsplaatsen (inclusief de benzinestations) en de benodigde ingrepen om de verzorgingsplaatsen aan te sluiten op de snelweg (kosten voor in- en uitvoegers, waar relevant aanpassingen aan bestaande infrastructuur en kunstwerken, sloop van opstallen e.d.). De opbouw van de bedragen is weergegeven in figuur 3.15. Bij het gehanteerde niveau van de schetsontwerpen zijn de geraamde kosten voor de inrichting van de verzorgingsplaatsen bij de vijf varianten gelijk.

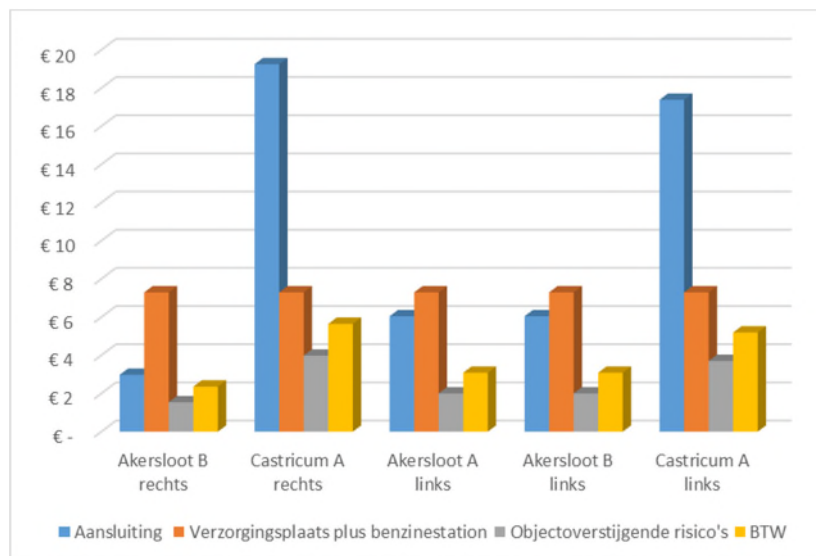
De ramingen zijn gebaseerd op de schetsontwerpen en aanvullende informatie op basis van luchtfoto's e.d. De raming is gebaseerd op expert judgement en ervaring met de realisatie van verzorgingsplaatsen.

In de ramingen zijn kosten voor de volgende onderdelen opgenomen:

- grondkosten voor nieuwe verzorgingsplaatsen;
- kosten voor de inrichten van benzinestations (waarin de afleverzuilen een belangrijk onderdeel zijn, uitgangspunt is 28 afleverzuilen);
- inrichten van de verzorgingsplaats (verhardingen, straatmeubilair, riolering, verlichting, beplanting e.d.);
- aanleg van toe- en afritten (grondwerk, verhardingen);
- (waar nodig) aanpassing van bestaande toe- en afritten en verbindingswegen (grondwerk, verhardingen e.d.);
- (waar nodig) aanpassingen aan bestaande watergangen;
- (waar nodig) aanpassing van bestaande kunstwerken;
- (waar nodig) sloop van opstallen.

Er is geen rekening gehouden met:

- amoveren bestaande verzorgingsplaatsen, inclusief bodemsanering;
- schadeloosstellingen e.d. (NB hierbij kan van belang zijn dat de nieuwe locaties aan een minder druk gedeelte van de A9 liggen);
- eventuele kosten voor bodemsanering op de nieuwe locaties;
- bouwen en inrichten van een horecavoorziening.



Figuur 3.15: Hoofdelementen van de kosten (middenwaarde)

4 Beoordeling

4.1 Aanpak

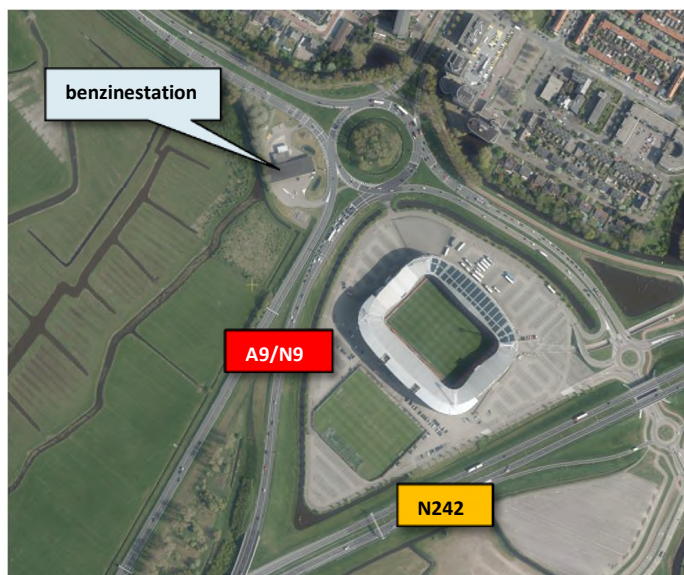
In dit hoofdstuk zijn de varianten voor de locaties voor een verzorgingsplaats beoordeeld. De beoordeling heeft het karakter van expert judgement, passend bij een quick scan. Bij de beoordeling is de volgende beoordelingsschaal gehanteerd:

+++	sterk positief effect, zeer grote meerwaarde
++	positief effect, grote meerwaarde
+	klein positief effect, kleine meerwaarde
0	geen relevant effect
-	klein negatief effect, kleine impact
--	negatief effect, grote impact
---	sterk negatief effect, zeer grote impact

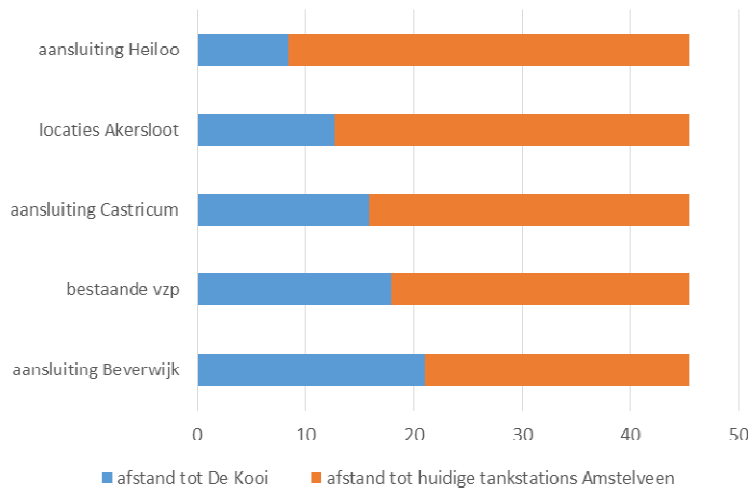
4.2 Functionaliteit

4.2.1 Afstanden

Langs de A9 zijn (naast de te verplaatsen verzorgingsplaatsen) een tankstation aanwezig aan de rotonde bij De Kooi bij Alkmaar (figuur 4.1) en bij Amstelveen. Het tankstation De Kooij ligt net ten noorden van de splitsing van de A9 en in de N9 (langs de westkant van Alkmaar, richting Den Helder) en de N242 (provinciale weg langs oostkant Alkmaar richting Heerhugowaard). Het is dus niet een reguliere verzorgingsplaats die past bij een autosnelweg en er zijn ook geen mogelijkheden voor parkeren van (vracht)auto's.



Figuur 4.1: Benzinstation bij De Kooi.



Figuur 4.2: Afstanden (in km)

Ook de benzinestations bij Amstelveen (Amsterdamse Bos, figuur 4.3) zijn krap en bieden geen ruimte voor parkeren (vracht)auto's; het zijn dus geen 'echte' verzorgingsplaatsen. Het is de bedoeling dat deze benzinestations worden verplaatst naar verder oostelijk aan de A9 gelegen (nieuw aan te leggen) verzorgingsplaatsen. Daardoor neemt de afstand tussen de verzorgingsplaatsen aan de A9 toe. Figuur 4.2 laat de afstanden tussen de potentiële nieuwe locaties en de bestaande benzinestations zien.

Bij Akersloot ligt bij de A9 een motel (Van der Valk). Deze voorziening kan niet worden aange-merkt als (een onderdeel van) een verzorgingsplaats.



Figuur 4.3: Bestaande benzinestations langs A9 bij Amstelveen

4.2.2 Ontwerp en verkeer

De schetsontwerpen voldoen aan de ontwerprichtlijnen. Er is vooralsnog geen voorkeur voor de opties A en B voor de aansluitingen (gecombineerd met een bestaande aansluiting of eigen toegenafritten).

In de schetsontwerpen zijn indicatieve vlakken aangeduid voor de verzorgingsplaats. Hiervoor is een verdere uitwerking noodzakelijk, waarbij ook meer rekening kan worden gehouden met de

eigenschappen van het inpassingsgebied, zoals de structuur van de verkaveling en de ligging van waterlopen. Dit kan wellicht betekenen dat aanwezige landschappelijke grenzen (deels) kunnen worden gehandhaafd. Dit vraagt echter maatwerk, waarbij de ontwerprichtlijnen voor autosnelwegen de kaders stellen waarvan alleen kan worden afgeweken als blijkt dat dat verantwoord is gezien de doorstroming op de A9 en de verkeersveiligheid. Er is op dit moment geen nadere beoordeling gemaakt van de ontwerpen en de mogelijkheden voor inpassing.

De variant Akersloot links A heeft als (klein) voordeel dat de noodzaak bestaat de bestaande aansluiting Akersloot (westzijde) aan te pakken. Dat maakt het mogelijk de huidige krappe bocht in de aansluiting te vervangen door een ruimere bocht. Deze variant heeft daarnaast een klein positief effect op de verkeersveiligheid doordat er veel meer deceleratielengte aanwezig is bij de westelijke afrit (vanwege de gecombineerde uitvoeger met de verzorgingsplaats).

Ook de varianten bij Castricum hebben een klein positief effect op de A9 en de verkeersveiligheid. De huidige verbindingbogen bij de aansluiting van de aansluiting Castricum voldoen niet aan de vigerende ontwerprichtlijnen en de ruimere bogen die in het geval van de locaties bij Castricum zullen worden gemaakt zijn veiliger.

4.2.3 Beoordeling

De beoordeling van de varianten bij Castricum is wat gunstiger dan voor de varianten bij Akersloot vanwege de afstand tot de huidige verzorgingsplaatsen en de afstand tot de andere verzorgingsplaatsen/benzinestations. Drie varianten zijn vanwege een gunstig effect op de verkeersveiligheid licht positief beoordeeld.

criterium	rechter rijbaan		linker rijbaan		
	Akersloot B rechts	Castricum A rechts	Akersloot A links	Akersloot B links	Castricum A links
afstand tot huidige verzorgingsplaats	0	+	0	0	+
afstand tot andere verzorgingsplaats	0	+	0	0	+
verkeersveiligheid	0	+	+	0	+

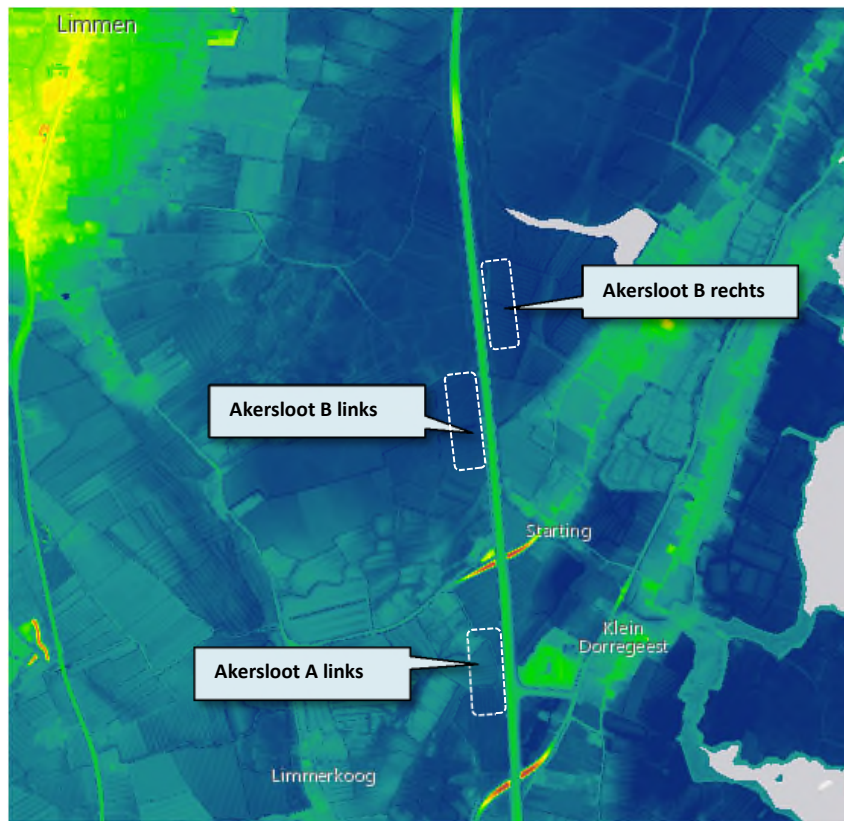
4.3 Landschap en natuur

4.3.1 Landschap en aardkundige waarden

Locaties Akersloot

De varianten bij Akersloot liggen in het open gebied tussen Uitgeest, Castricum, Akersloot en Limmen/Heiloo. In het lage, natte gebied (strandvlakte, Oer-IJ gebied) is nog de oude onregelmatige verkavelingsstructuur aanwezig. Vanaf de A9 wordt dit gebied ervaren als een open en landschappelijk relatief ongerepte zone tussen de meer verstedelijkte gebieden aan de noordkant (Alkmaar, Heiloo) en zuidkant (Uitgeest, Akersloot). Uitgeest, Akersloot en ook Heiloo en Limmen liggen op de wat hoger gelegen voormalige strandwallen (figuur 4.4). Deze hogere en minder natte gebieden hebben vanouds de bewoning en zijn wat meer verdicht. De A9 kruist de strandwal van Akersloot – Uitgeest tussen de locaties Akersloot en Castricum. De openheid van het gebied en de herkenbaarheid van de strandvlaktes en strandwallen wordt aangetast als in het open gebied ten noorden van Akersloot een verzorgingsplaats wordt aangelegd. Dit geldt voor de

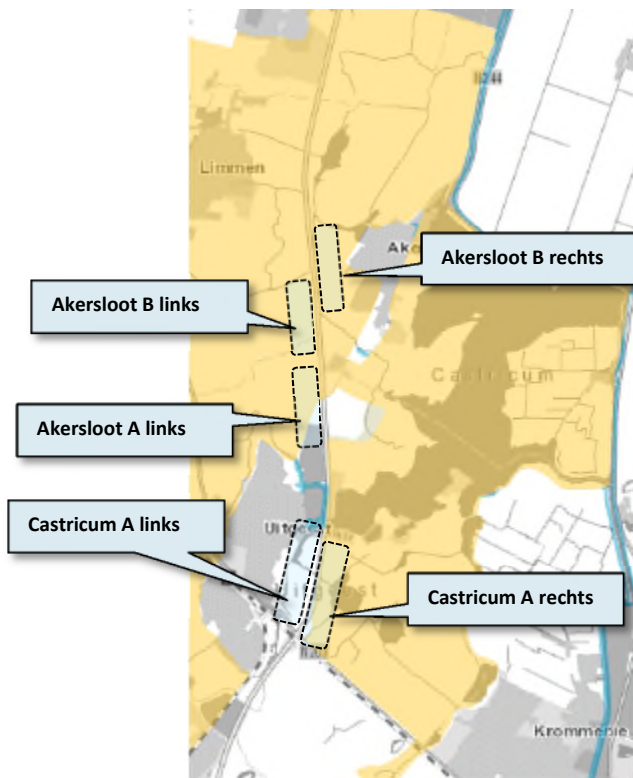
die varianten bij Akersloot, die alle drie 'los' in het open gebied liggen, op enige afstand van de landschappelijk meer verdichte bestaande woongebieden. De drie varianten bij Akersloot zijn daarom gelijk en (sterk) negatief beoordeeld.



Figuur 4.4: Hoogtekaart (www.ahn.nl)

De verwachting is dat de drie varianten zullen leiden tot een aantasting van lokale bestaande structuren van verkaveling en watergangen. Variant Akersloot B links lijkt daarbij wat beter inpasbaar dan de beide andere varianten.

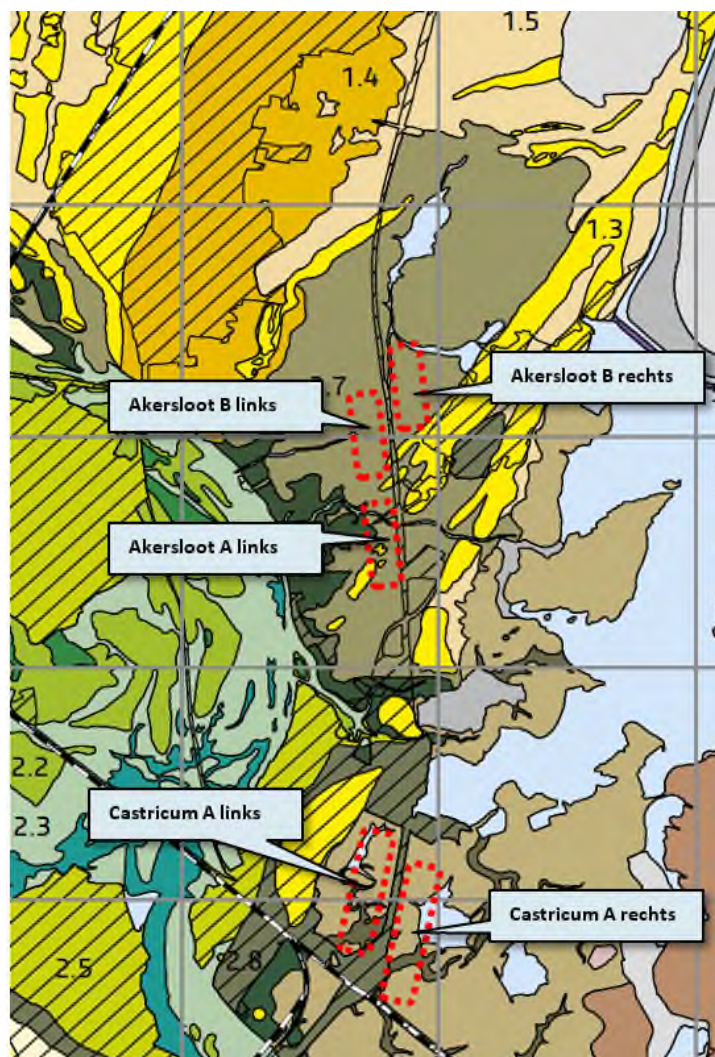
De drie locaties liggen in een gebied dat door de provincie is aangeduid als aardkundig waardevol (figuur 4.5) vanwege de strandwallen, strandvlakte en het krekenpatroon.



Figuur 4.5: Aardkundig waardevolle gebieden (PRV Noord-Holland)

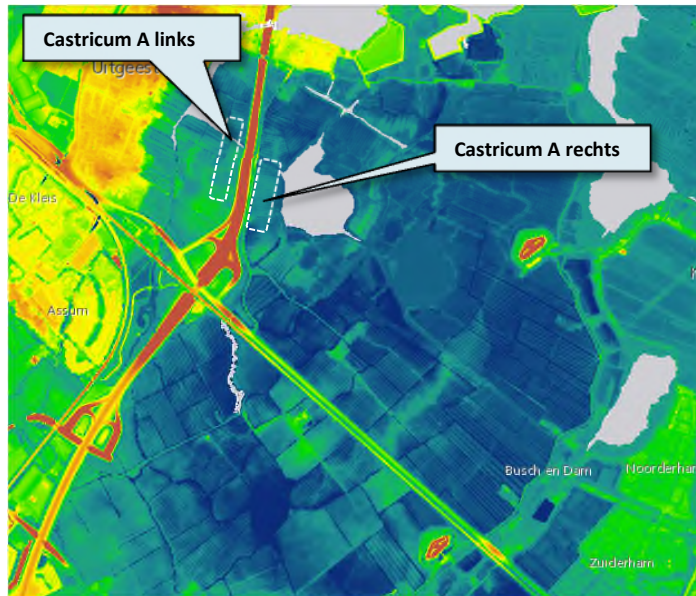
Locaties Castricum

De varianten bij Castricum liggen landschappelijk op de grens van het lage en natte open poldergebied aan de oostzijde en de reeds door verstedelijking (oude kernen op de hogere strandwalen en recente stedelijke ontwikkelingen) aan de westzijde (figuur 4.7). Dit is vanaf de A9 – die ten noorden van de locatie Castricum de wat meer verdichte en wat hogere strandwal van Uitgeest-Akersloot kruist - beleefbaar. De ontwikkeling van het opstel terrein van de spoorwegen aan de oostkant (langs de spoorlijn Zaandam-Uitgeest) leidt hier al tot enige aantasting van de openheid. Het realiseren van verzorgingsplaatsen op deze locatie zal tot gevolg hebben dat het huidige verschil tussen het open en nog tamelijk ongerepte landschap aan de oostkant en de meer door stedelijke functies gekenmerkte westkant vervaagt. Dit geldt voor de verzorgingsplaatsen afzonderlijk (als één van beide zou worden gerealiseerd) maar zeker ook in het geval beide verzorgingsplaats er zouden komen. Voor beide varianten geldt tevens dat de restanten van oude verkavelingsstructuren en kreekruigjes van het Oer-IJ zullen worden aangetast (zie figuur 4.6).



Figuur 4.6: Uitsnede uit de geologische kaart van het Oer-IJ gebied (uit P.Vos et al, 2015⁶)

⁶ P. Vos et al, 2015: *Landscape history of the Oer-IJ tidal system, Noord-Holland (The Netherlands)*. in: P. Vos, *Origin of the Dutch Coastal Landscape*, dissertatie Universiteit Utrecht, 2015



Figuur 4.7: Hoogtekaart (www.ahn.nl)

Het plangebied van variant Castricum A rechts is aangeduid als aardkundig waardevol (figuur 4.5) maar de verwachting is dat ook ten westen van de A9 in het plangebied van variant Castricum A links resten van kreekkruggen aanwezig zijn.

Beoordeling

De beoordeling van de varianten is opgenomen in onderstaande tabel.

criterium	rechter rijbaan		linker rijbaan		
	Akersloot B rechts	Castricum A rechts	Akersloot A links	Akersloot B links	Castricum A links
effect op landschappelijke hoofdstructuur	--	--	--	--	-
effect op lokale (verkavelings)structuur	--	--	--	-	--
effect op aardkundige waarden	-	-	-	-	0

4.3.2 Cultuurhistorie en archeologie

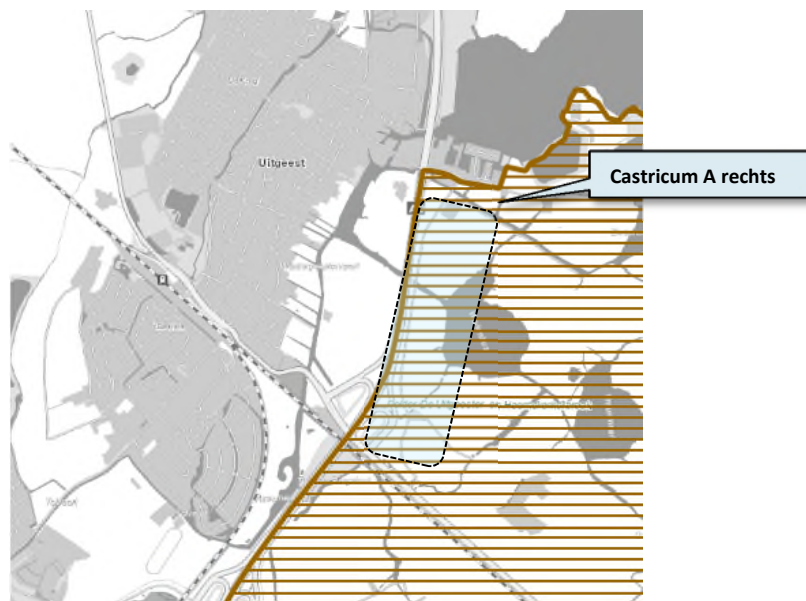
De vijf locaties liggen in een gebied dat een lange bewoningsgeschiedenis heeft en waar een grote kans aanwezig is op archeologische vondsten. Zowel bij de locaties bij Akersloot als bij de locaties bij Castricum is de verwachting dat er negatieve effecten op het archeologisch bodemarchief zullen zijn. Dat betekent dat bij verdere uitwerking nader archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Bij de locaties bij Castricum is de ingreep (door de verzorgingsplaats zelf maar ook de benodigde in- en uitvoegers) groter dan bij de varianten bij Akersloot (groter ruimtebeslag). Als wordt uitgegaan van geen relevant verschil in verwachtingswaarden voor de verschillende locaties is daardoor de beoordeling voor de locaties bij Castricum negatiever dan voor de locaties bij Akersloot.

Locaties Akersloot

De varianten bij Akersloot liggen buiten de Stelling van Amsterdam.

Locaties Castricum

De A9 vormt ter plaatse van de locaties Castricum de grens van het inundatiegebied van de Stelling van Amsterdam (zie figuur 4.8 Stelling van Amsterdam). De variant Castricum A links ligt daardoor net buiten het inundatiegebied en de variant Castricum A rechts ligt er geheel in. Het realiseren van een verzorgingsplaats en de bijbehorende infrastructuur (de aanpassing van de bestaande aansluiting) leiden tot een aantasting van dit open en lage onderdeel van de SvA. Kanttekening hierbij is dat in de nabijheid van deze locatie geen fort aanwezig is en de liniedijk op relatief grote afstand ligt. Het feitelijke effect op de waarde van de SvA is daardoor ook voor variant Castricum A rechts beperkt.



Figuur 4.8: Inundatiegebied/schootsveld van de Stelling van Amsterdam (bruine arcering) bij Castricum

Beoordeling

De beoordeling van de vijf varianten op cultuurhistorie en archeologie is in de onderstaande tabel weergegeven.

criterium	rechter rijbaan		linker rijbaan		
	Akersloot B rechts	Castricum A rechts	Akersloot A links	Akersloot B links	Castricum A links
Stelling van Amsterdam	0	-	0	0	0
overige waarden cultuurhistorie	-	-	-	-	-
archeologie	-	--	-	-	--

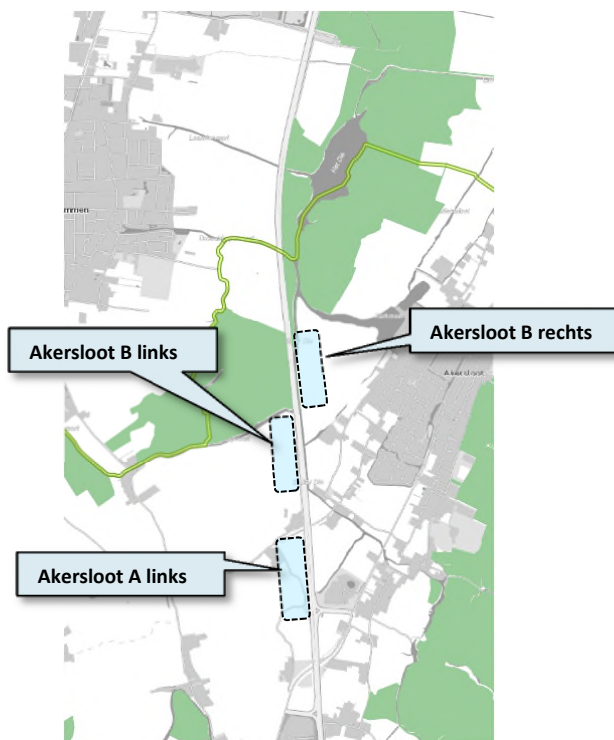
4.3.3 Natuur

Er is in het kader van deze quickscan geen informatie verzameld over de actuele waarde van de inpassingsgebieden voor flora en fauna. De beoordeling heeft plaatsgevonden aan de hand van de status van de gebieden in het provinciale beleid.

Locaties Akersloot

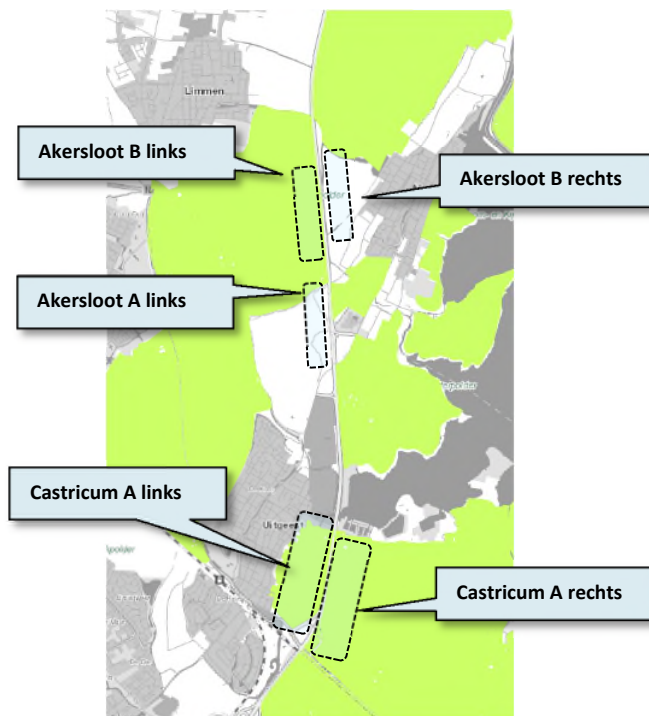
De drie varianten bij Akersloot liggen nabij en voor een klein deel in het NNN (zie figuur 4.9). De schetsontwerpen in bijlage 2 laten zien dat variant Akersloot A links geheel buiten het NNN ligt en ook op enige afstand van het NNN. Deze variant heeft daardoor geen effect op het NNN.

De varianten Akersloot B rechts en B links raken het NNN en hebben beide een klein ruimtebeslag in het NNN bij de Slikker Die en Kromme Sloot in de Groot Limmerpolder.



Figuur 4.9: Locatie bij Akersloot en het NNN (groen)

Twee van de drie varianten bij Akersloot liggen net niet in weidevogelleefgebied, maar grenzen daar wel direct aan (figuur 4.10). Variant Akersloot B links ligt in weidevogelleefgebied. Doordat de varianten direct langs de snelweg liggen (die al een bron van verstoring is) is een effect op weidevogels aanwezig maar (ten opzichte van de referentiesituatie, zonder verzorgingsplaats, niet groot).



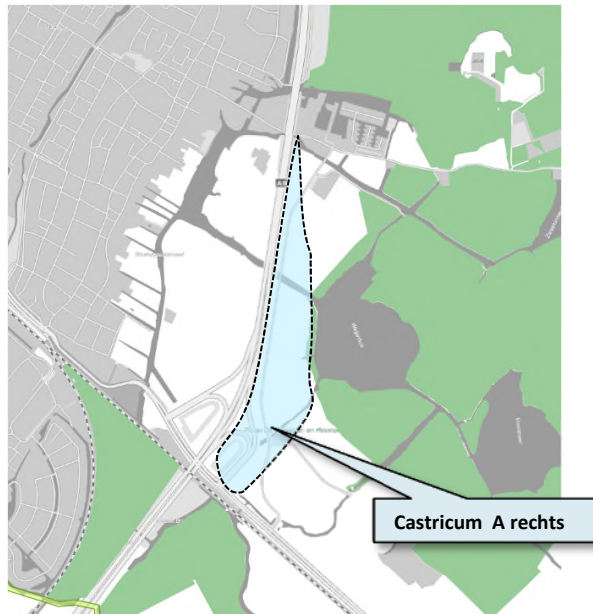
Figuur 4.10: Weidevogelleefgebieden (PRV Noord-Holland)

Er is voor deze quickscan geen informatie verzameld over specifieke soorten. De verwachting is dat de grotere watergangen door de inpassingsgebieden van belang kunnen zijn voor vleermuizen en andere soorten. De drie varianten hebben invloed op een aantal van dergelijke watergangen.

Locaties Castricum

Variant Castricum A links ligt geheel buiten het NNN. De variant Castricum A rechts leidt (bij het nu voorliggende schetsontwerp) tot een klein ruimtebeslag in het NNN, in de oeverzone van het Weijenbus (figuur 4.11). Het gaat om de invoeger vanaf de N203 in noordelijke richting. Hier is in het ontwerp wellicht nog een kleine optimalisatie mogelijk. Effect op het NNN door ruimtebeslag kan echter naar verwachting niet worden voorkomen. Naast het effect van ruimtebeslag is er een effect op het NNN door verstoring door beweging, geluid en licht. Dit is tevens relevant voor weidevogels: beide locaties liggen in weidevogelleefgebied (figuur 4.10). Het gedeelte van het weidevogelleefgebied ter plaatse van variant Castricum A links gaat door de verzorgingsplaats nagenoeg volledig verloren als weidevogelgebied en ook de variant aan de oostkant Castricum A rechts leidt tot verlies van leefgebied voor weidevogels. In vergelijking met de varianten bij Akersloot is het ruimtebeslag veel groter.

Ook voor de locatie Castricum geldt dat geen gegevens over soorten beschikbaar zijn, maar dat de groterewatergangen van belang kunnen zijn voor vleermuizen en andere soorten. Beide varianten hebben invloed op dergelijke watergangen.



Figuur 4.11: Locatie Castricum A rechts en het NNN (groen)

Beoordeling

De effecten van de varianten op natuurwaarden zijn samengevat in de onderstaande tabel.

criterium	rechter rijbaan		linker rijbaan		
	Akersloot B rechts	Castricum A rechts	Akersloot A links	Akersloot B links	Castricum A links
effect op NNN	-	-	0	-	0
effect op weidevogels	-	--	-	--	--
effect op overige soorten	-	-	-	-	-

4.4 Bodem en water

Het realiseren van een verzorgingsplaats kan – als geen maatregelen worden getroffen- effecten hebben op bodem, grond- en oppervlaktewater.

Kwaliteit van bodem en grondwater

Bij het inrichten van een verzorgingsplaats (en met name van het benzinestation) moeten maatregelen worden genomen die verontreiniging van bodem en grondwater moeten voorkomen. De kans op verontreinigingen is daarom als niet onderscheidend beschouwd.

Waterhuishouding (oppervlaktewater)

De nu gemaakte schetsontwerpen houden nog geen rekening met bestaande (hoofd)watergangen. Bij de verdere uitwerking is het handhaven van de functionaliteit van het watersysteem een vereiste. Het gevolg daarvan kan zijn dat bestaande (mogelijk cultuurhistorisch waardevolle) waterlopen moeten worden verlegd. Het effect op de waterhuishouding is daardoor neutraal (of mogelijk positief als het realiseren van de verzorgingsplaats wordt aangegrepen om de functionaliteit van het watersysteem te verbeteren. Dit laat onverlet dat dergelijke ingrepen cultuurhistorisch negatief kunnen worden beoordeeld.

Bij de verzorgingsplaatsen zal voldoende compensatie van verhard oppervlak moeten worden gerealiseerd.

De beoordeling van alle varianten is daarom neutraal.

4.5 Leefomgeving

4.5.1 Geluid en luchtkwaliteit

Bij deze aspecten is gekeken naar de afstand van de locaties tot woonbebouwing. De effecten van een verzorgingsplaats zijn het gevolg van emissie (geluid, lucht) op de verzorgingsplaats zelf (vooral door optrekkende vrachtwagens) en op de toe- en afritten. De verkeersintensiteit op de toe- en afritten is overigens in vergelijking met normale aansluiting veel kleiner. Het gevolg daarvan is dat bij de verzorgingsplaatsen de hoofdrijbaan van de A9 de dominante geluidbron blijft.

In de directe omgeving van een verzorgingsplaats kan enige hinder optreden door het geluid van de parkeerplaatsen (startende en vertrekkende vrachtwagens, dichtslaan van portieren e.d.). Ook is niet uitgesloten dat aggregaten van koelwagens leiden tot geluidemissie.

Locaties Akersloot

De varianten Akersloot B links en B rechts liggen min of meer in de open ruimte op relatief grote afstand van woonbebouwing. Bij deze varianten is het effect op de leefomgeving door geluid en emissies naar de lucht niet relevant. Bij de variant Akersloot links A liggen enkele huizen in de buurt van de locatie. Vanwege het geringe aantal en de dominantie van de invloed van de A9 is dit als niet onderscheidend beschouwd.

Locaties Castricum

Bij de variant Castricum A links schuift de uitvoeger vanaf de A9 op in de richting van de woonbebouwing van Uitgeest. Dit kan leiden tot een (naar verwachting overigens beperkte) toename van de geluidbelasting. De afstand tussen woonbebouwing en verzorgingsplaats is dermate groot en de emissie van luchtverontreinigende stoffen vanaf de verzorgingsplaats beperkt zodat bij de woonbebouwing er geen relevant effect op de luchtkwaliteit wordt verwacht.

Dit geldt ook voor variant Castricum A rechts. Deze variant is voor de effecten door geluid neutraal beoordeeld vanwege de relatief grote afstand tot woonbebouwing.

Beoordeling

De varianten bij Akersloot zijn voor de effecten door geluid neutraal beoordeeld. Deze staan samengevat in de onderstaande tabel.

criterium	rechter rijbaan		linker rijbaan		
	Akersloot B rechts	Castricum A rechts	Akersloot A links	Akersloot B links	Castricum A links
leefomgeving: geluid	0	0	0	0	-
leefomgeving: lucht	0	0	0	0	0

4.5.2 Externe veiligheid

In relatie tot externe veiligheid zijn twee aspecten van belang. In de eerste plaats zijn benzine-stations (met name vanwege LPG) een risicobron. Het gevolg daarvan is dat voldoende afstand aanwezig moet zijn tot kwetsbare objecten (woningen).

Een tweede aspect zijn de risicocontouren van bestaande functies. In dit verband is vooral de hoofdtransportleiding voor aardgas van belang. Deze kruist de A9 bij Akersloot.

Locaties Akersloot

De afstand tot woonbebouwing is zodanig dat geen relevant effect op externe veiligheid aan de orde is.

De varianten Akersloot A rechts en A links liggen in de buurt van de hoofdtransportleiding voor aardgas. De schetsontwerpen gaan uit van een afstand van de verzorgingsplaatsen tot de grens van de leidingstrook van tenminste 50 m. Gezien deze afstand is er geen relevant effect op de externe veiligheid voor de varianten bij Akersloot.

Locaties Castricum

De afstanden tot de woonbebouwing bij de varianten bij Castricum is zodanig dat geen relevant effect op externe veiligheid te verwachten is.

Beoordeling

De vijf varianten zijn voor het aspect externe veiligheid neutraal beoordeeld (zie onderstaande tabel).

criterium	rechter rijbaan		linker rijbaan		
	Akersloot B rechts	Castricum A rechts	Akersloot A links	Akersloot B links	Castricum A links
verzorgingsplaats als risicobron	0	0	0	0	0
verzorgingsplaats in relatie tot aardgasleidingen	0	0	0	0	0

4.6 Ruimte en ruimtegebruik

Bij dit aspect is een beoordeling gedaan van de effecten van de verzorgingsplaatsen op het gebruik van ruimte en het effect op bestaande functies (zoals woningen).

Locaties Akersloot

De varianten bij Akersloot kunnen worden gerealiseerd zonder de noodzaak woningen of andere panden te slopen.

De drie varianten bij Akersloot maken relatief efficiënt gebruik van de ruimte. Er is weinig 'rest-ruimte' (overhoeken). Het ruimtebeslag is grotendeels in agrarische grond.

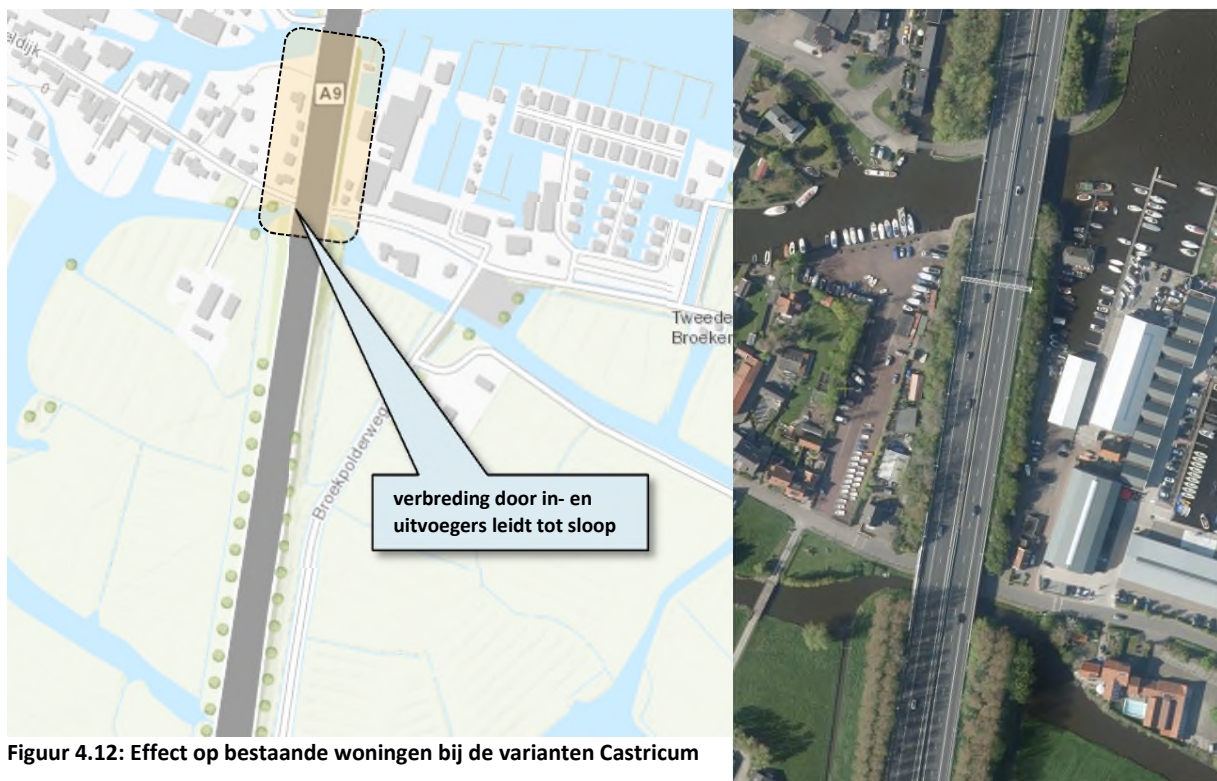
De varianten Akersloot B rechts en B links liggen relatief dicht bij de hoofdtransportroute voor aardgas (opgenomen in de Structuurvisie buisleidingen 2012-2035). Het realiseren van een verzorgingsplaats kan als gevolg hebben dat de uitbreidingsruimte bij deze leidingen wordt

beperkt. Dit is een aandachtspunt bij de verdere uitwerking van deze locatie(s) als ze zouden worden aangemerkt als voorkeurslocatie.

Locaties Castricum

De variant Castricum B links heeft bij het voorliggende schetsontwerp de consequentie dat enkele woningen en panden moeten worden gesloopt (westkant) (zie figuur 4.12). Ook de variant Castricum A rechts kan leiden tot de noodzaak enkele panden te slopen. Bij een verdere uitwerking en optimalisatie van de inrichting van de verzorgingsplaats en de ligging van de in- en uitvoegers kan worden gestreefd naar het beperken van de ingreep ter plaatse van de woningen. Dat betekent dat moet worden afgeweken van de richtlijnen voor het ontwerp van autosnelwegen. Dat is niet onmogelijk maar vraagt nader onderzoek, waarbij onder andere moet worden gekeken naar de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de A9 en naar de verkeersveiligheid.

Vanwege de noodzaak de bestaande aansluiting aan te passen en de verbindingbogen (veel) ruimer te maken (om ze te laten voldoen aan de vigerende ontwerprijchlijnen) is het totale ruimtebeslag van de beide varianten bij Castricum relatief groot. Er is binnen de aangepaste aansluiting veel restruimte aanwezig. Dit is negatief beoordeeld.



Figuur 4.12: Effect op bestaande woningen bij de varianten Castricum

Beoordeling

De beoordeling van de varianten is opgenomen in onderstaande tabel.

criterium	rechter rijbaan		linker rijbaan		
	Akersloot B rechts	Castricum A rechts	Akersloot A links	Akersloot B links	Castricum A links
sloop van woningen en andere bouwwerken	0	-	0	0	--
efficiënt gebruik van ruimte	0	--	0	0	--

5 Samenvatting en conclusie

5.1 Overzicht van beoordelingen

In deze paragraaf is een overzicht opgenomen van de beoordelingen van de varianten. Vervolgens is in paragraaf 5.2 een beschouwing opgenomen van varianten en zijn de varianten onderleg vergeleken. Daarbij is in eerste instantie een vergelijking tussen de varianten aan dezelfde kant van de A9 gekeken (dus de twee varianten rechts en de drie varianten links. Daarna is een beschouwing opgenomen voor het geval de voorkeur bestaat om verzorgingsplaatsen aan beide kanten van de A9 ongeveer op gelijke hoogte te hebben. Tot slot zijn conclusies en aanbevelingen geformuleerd.

aspect	criterium	rechter rijbaan		linker rijbaan		
		Akersloot B rechts	Castricum A rechts	Akersloot A links	Akersloot B links	Castricum A links
functionaliteit	afstand tot huidige vzw	0	+	0	0	+
	afstand tot andere vzw	0	+	0	0	+
	verkeersveiligheid	0	+	+	0	+
landschap en aardkundige waarden	effect op landschappelijke hoofdstructuur	--	--	--	--	-
	effect op lokale (verkavelings)structuur	--	--	--	-	--
	effect op aardkundige waarden	-	-	-	-	0
cultuurhistorie en archeologie	Stelling van Amsterdam	0	-	0	0	0
	overige waarden cultuurhistorie	-	-	-	-	-
	archeologie	-	--	-	-	--
natuur	effect op NNN	-	-	0	-	0
	effect op weidevogels	-	--	-	--	--
	effect op overige soorten	-	-	-	-	-
leefomgeving	leefomgeving: geluid	0	0	0	0	-
	leefomgeving: lucht	0	0	0	0	0
	externe veiligheid	0	0	0	0	0
ruimte en ruimtegebruik	sloop van woningen en andere bouwwerken	0	-	0	0	--
	efficiënt gebruik van ruimte	0	--	0	0	--

5.2 Beschouwing

5.2.1 Algemeen: uitgangspunten, detailniveau en uitwerkingmogelijkheden

Voor de mogelijke locaties van verzorgingsplaatsen zijn schetsontwerpen gemaakt. Daarbij zijn de richtlijnen voor het ontwerp van autosnelwegen gehanteerd. Deze richtlijnen (die onder andere betrekking hebben op de minimale afstand tussen in- en uitvoegers, boogstralen e.d.) leiden tot de schetsontwerpen (zie ook bijlage 2). De locatie van de verzorgingsplaats is daarbij als een blok ingetekend. Vanzelfsprekend is voor de locaties die wordt gekozen een zorgvuldige inpassing noodzakelijk, waarbij rekening kan worden gehouden met de bestaande landschappelijke en lokale structuren en waarden (zoals NNN). Bij de inpassing moet bijvoorbeeld rekening worden gehouden met hoofdwatgangen en de verkavelingsstructuur. De verwachting is dat – met name voor de locaties bij Castricum – grote aanpassingen aan het schetsontwerp alleen mogelijk zijn als wordt afgeweken van de ontwerprichtlijnen. Dat is niet onmogelijk als kan worden aangetoond dat er geen problemen ontstaan voor de doorstroming en de verkeersveiligheid.

5.2.2 Vrijkomende locaties en combinatie met de alternatieven Golfbaan en Heemskerk

Het verplaatsen van de verzorgingsplaatsen naar een nieuwe locatie heeft als gevolg dat de ruimte van de bestaande locaties beschikbaar komen voor een nieuwe invulling.

Bij alternatief Golfbaan voor de nieuwe verbinding A8-A9 komt ter plaatse van de bestaande verzorgingsplaatsen de aansluiting van de nieuwe wegverbinding op de A9. Het amoveren van de bestaande verzorgingsplaatsen heeft bij dit alternatief geen positief effect op landschappelijke en cultuurhistorische (Stelling van Amsterdam) waarden. Bij alternatief Golfbaan zijn ter hoogte van de aansluiting Castricum geen aanpassingen aan de bestaande A9 in het ontwerp van het alternatief opgenomen. Bij alternatief Golfbaan zijn daardoor in principe alle beschouwde varianten voor de verzorgingsplaatsen mogelijk.

Bij alternatief Heemskerk voor de nieuwe verbinding A8-A9 zijn ook ten noorden van de aansluiting Heemskerk (tevens de aansluiting van de nieuwe wegverbinding) aanpassingen aan de A9 noodzakelijk voor een goede doorstroming van het verkeer op de snelweg. Het gevolg daarvan is dat bij alternatief Heemskerk de locatie aan de oostkant (Castricum A rechts) niet mogelijk is. Daardoor resteert bij alternatief Heemskerk aan de oostkant (rechter rijbaan) alleen de locatie Akersloot B rechts. Voor de linkerrijbaan (westzijde) zijn in principe nog drie varianten mogelijk. Als wordt uitgegaan van gepaarde verzorgingsplaatsen (linker- en rechter rijbaan ongeveer tegenover elkaar) zijn bij alternatief Heemskerk alleen de varianten Akersloot B links en Akersloot B rechts mogelijk. Bij dit alternatief kunnen de bestaande verzorgingsplaatsen niet worden gehandhaafd vanwege de benodigde aanpassingen aan de A9. De ruimte van de bestaande verzorgingsplaatsen komt bij alternatief Heemskerk beschikbaar voor een nieuwe invulling. Daarbij kan worden gedacht aan een invulling die beter past bij de Stelling van Amsterdam (voor de verzorgingsplaats Twaalfmaat aan de oostkant). Dit kan lokaal een positief effect hebben op de Stelling.

5.2.3 Duurzaamheid

Het verplaatsen van de verzorgingsplaatsen kan worden aangegrepen om ambities ten aanzien van duurzaamheid een plek te geven. Daarbij kan het gaan om de inrichting van de verzorgingsplaatsen en het materiaalgebruik, maar ook om ambities ten aanzien van duurzame energie

(elektrisch rijden, energieopwekking e.d.). De potenties (bijvoorbeeld ten aanzien van zonnenvelden in overhoeken) van de locaties bij Castricum zijn door het grotere ruimtebeslag groter dan voor de 'slanke' varianten bij Akersloot B links en Akersloot B rechts.

5.3 Beschouwing per variant

5.3.1 Varianten aan rechter rijbaan

De beoordelingstabel laat zien dat de locatie Castricum sterker negatief wordt beoordeeld dan de variant bij Akersloot. Voor beide locaties geldt dat er sterk negatieve effecten zijn op landschappelijke waarden en de beleving van het landschap. De landschappelijke effecten treden bij beide locaties op, maar hebben een wat verschillend karakter. Het gebied ten noorden van Akersloot is wat gevoeliger voor ingrepen dan het gebied bij Castricum, maar daar tegenover staat dat de ingreep bij Akersloot (door het toepassen van principe B, eigen in- en uitvoegers) kleiner is.

De locatie bij Castricum is wat negatiever beoordeeld ten aanzien van de effecten op natuur en is daarnaast minder gunstig voor ruimte en ruimtegebruik. Tegenover deze meer negatieve beoordeling staat een meer positieve beoordeling vanwege de functionaliteit (afstanden tot andere verzorgingsplaatsen).

De kleinere ingreep van de variant bij Akersloot leidt ook tot lagere kosten dan de variant bij Castricum.

5.3.2 Varianten aan linker rijbaan

Voor de linker rijbaan zijn drie varianten bekeken. Van deze drie varianten heeft de variant Akersloot A links een iets gunstiger combinatie van negatieve effecten en een klein voordeel ten aanzien van de verkeersveiligheid dan de beide overige varianten. De variant Castricum A links is voor een aantal aspecten negatiever beoordeeld, maar past beter bij de uitgangspunten van RWS ten aanzien van verzorgingsplaatsen (afstanden). Ook voor deze kant van de A9 geldt dat beide locaties negatief worden beoordeeld voor de landschappelijke effecten, waarbij het gebied bij Akersloot wat gevoeliger is voor ingrepen, maar dat de ingreep daar (door het principe B met de eigen in- en uitvoegers) kleiner is dan de ingreep die bij Castricum nodig is.

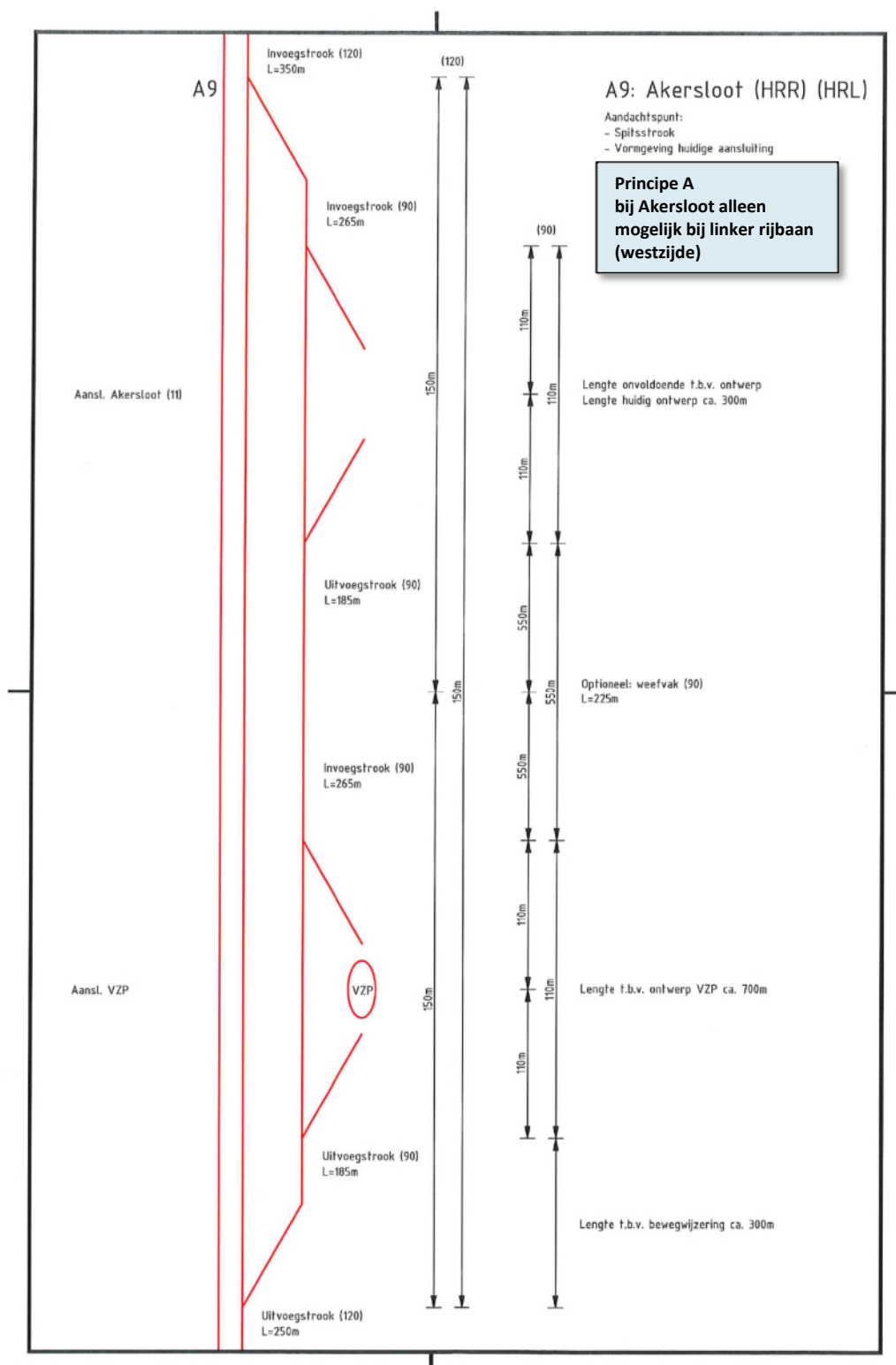
De variant bij Castricum heeft duidelijk hogere investeringskosten dan de varianten bij Akersloot.

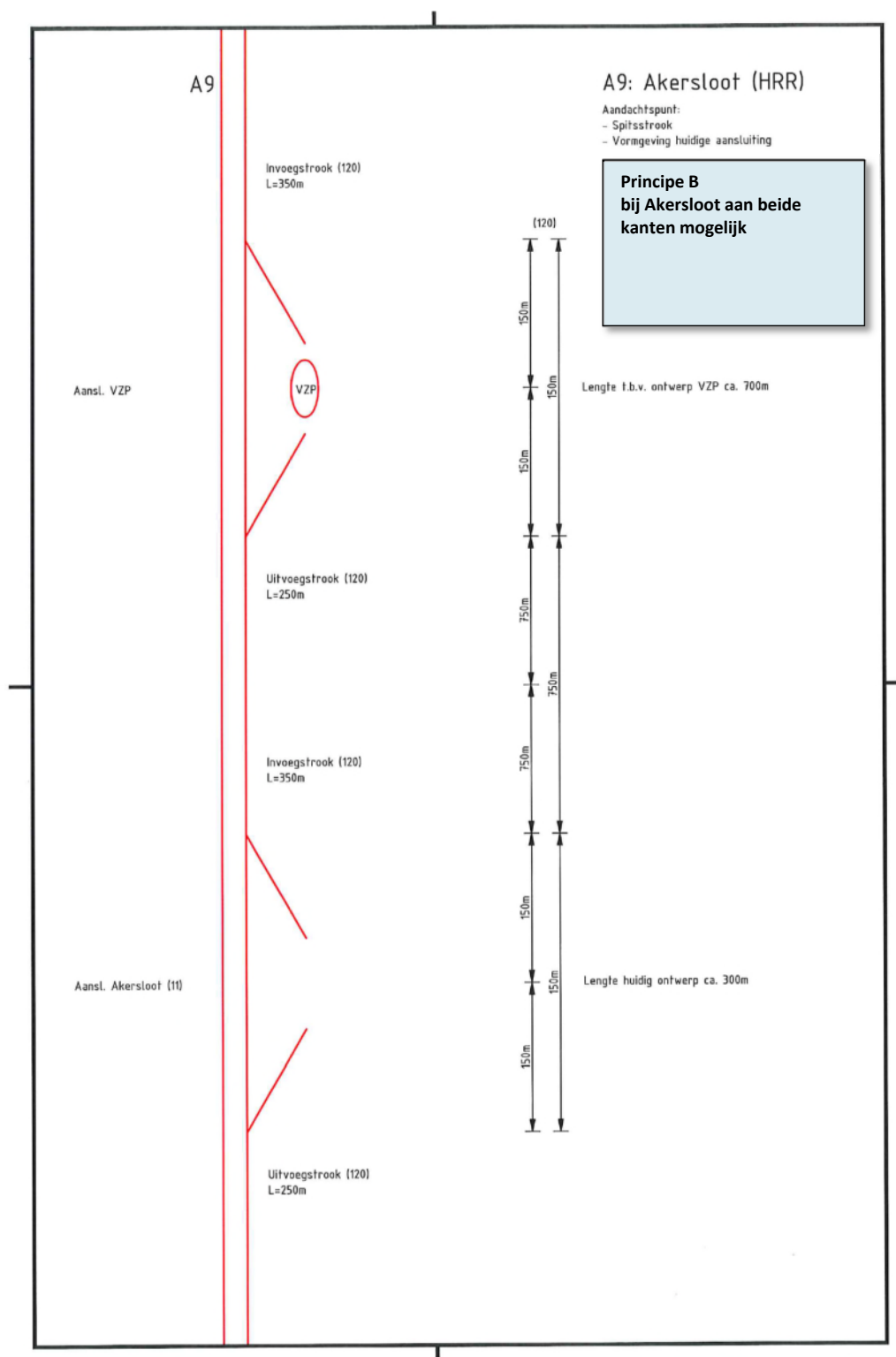
5.3.3 Varianten gepaarde verzorgingsplaatsen

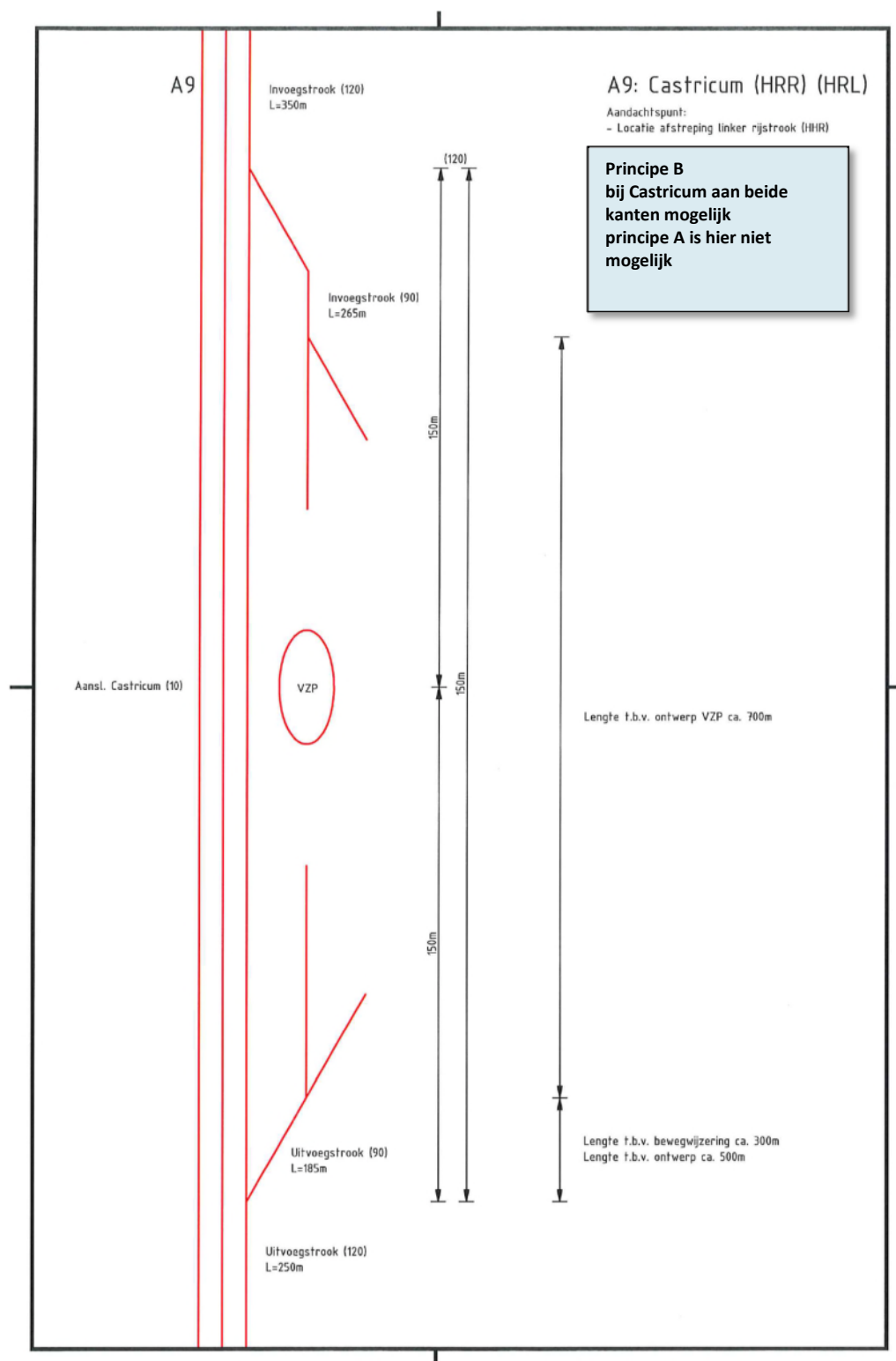
Als wordt gekeken naar 'gepaarde' locaties gaat het om de vergelijking tussen de varianten Akersloot B enerzijds en Castricum A anderzijds. Van deze combinaties voldoet de locatie Castricum het best aan de uitgangspunten van RWS over verzorgingsplaatsen. Voor beide locaties zijn de landschappelijke effecten en de effecten op natuurwaarden (sterk) negatief beoordeeld. De landschappelijke effecten van de beide locaties hebben een verschillend karakter, maar zijn beide, op een andere manier, tamelijk ingrijpend.

In de onderlinge vergelijking is de locatie bij Akersloot wat minder ongunstig dan de locatie Castricum. Hierbij is van belang dat de locatie Akersloot als gevolg van de 'losse' ligging een minder ruimte vragende ingreep is dan de locatie bij Castricum.

Bijlage 1 Ontwerpprincipes aansluitingen







Bijlage 2 Schetsontwerpen verzorgingsplaatsen

Akerslout A links

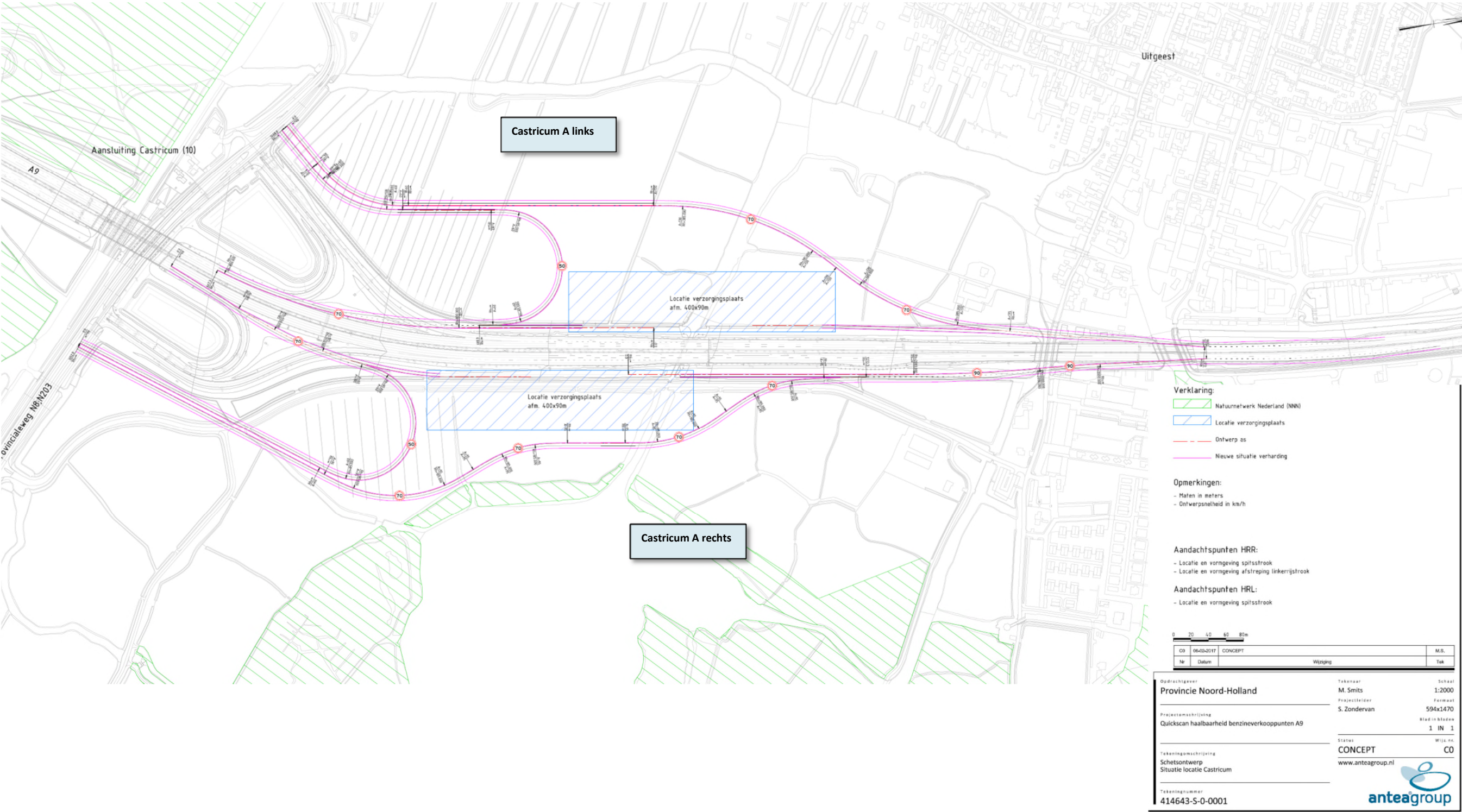




Akerslout B rechts en B links



Castricum A rechts en A links



Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE
T. 0622790422
E. marijke.visser@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2017

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt door middel van druk, fotokopie,
elektronisch of op welke wijze dan ook,
zonder schriftelijke toestemming van de
auteurs.