



startnotitie

projectstudie / m.e.r.

verlegging rijksweg 706
bij Halfweg/Zwanenburg

startnotitie

projectstudie / m.e.r.

verlegging rijksweg 706
bij Halfweg/Zwanenburg

april 1993
hoofdafdeling ivv

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Noord-Holland
Postbus 3119
2001 DC Haarlem

STARTNOTITIE

PROJECTSTUDIE / MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE

VERLEGGING RIJKSWEG 706 BIJ HALFWEG/ZWANENBURG

april 1993

Inhoudsopgave

1. INLEIDING
 - 1.1 Aanleiding tot projectstudie/milieu-effectrapportage
 - 1.2 Doel projectstudie/milieu-effectrapportage
 - 1.3 Procedures
 - 1.4 Werkwijze
2. VERKENNING EN PROBLEEMSTELLING
 - 2.1 Huidige situatie
 - 2.2 Te verwachten ontwikkeling tot 2010
 - 2.3 Gewenste situatie
 - 2.4 Probleemstelling
3. ALTERNATIEVEN
 - 3.1 Algemeen
 - 3.2 Nul-alternatief
 - 3.3 Verleggings-alternatief
 - 3.4 Westrandweg/rijksweg 9-alternatief
 - 3.5 Meest milieuvriendelijk-alternatief
 - 3.6 Niet uit te werken overwogen alternatieven
4. TE BEPALEN EFFECTEN VAN DE ALTERNATIEVEN
 - 4.1 Algemeen
 - 4.2 Bereikbaarheid
 - 4.3 Leefbaarheid
 - 4.4 Ruimtelijke ordening en economische ontwikkeling
 - 4.5 Maatschappelijke kosten
5. VERGELIJKING ALTERNATIEVEN

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding tot projectstudie/milieu-effectrapportage

De meest directe wegverbinding tussen de centra van Amsterdam en Haarlem wordt, ondanks uitbreidingen van de weginfrastructuur in de afgelopen decennia, nog steeds gevormd door rijksweg 706. Deze rijksweg, plaatselijk bekend als N5, doorkruist de bebouwde kom van het dorp Halfweg met alle nadelige gevolgen voor het woon- en leefmilieu en de verkeersveiligheid van dien.

Tijdens bestuurlijk overleg op 21 mei 1987, tussen ondermeer de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude en het ministerie van Verkeer en Waterstaat, is de afspraak gemaakt de problematiek van rijksweg 706 door Halfweg bij de projectstudie Westrandweg (A5) te betrekken. Deze afspraak heeft ertoe geleid dat in tekstbijlage 2 van de in april 1989 verschenen projectnota Westrandweg een overzicht is gegeven van de problemen die door het doorgaand verkeer in Halfweg en Zwanenburg worden veroorzaakt. Een aantal mogelijke oplossingsrichtingen is daarbij aangegeven, waaronder een verlegging van rijksweg 706 langs de noordzijde van Halfweg.

Volgens het Besluit milieu-effectrapportage uit 1987 (op grond van de Wet Algemene Bepalingen Milieuhygiëne) valt een verlegging van rijksweg 706 bij Halfweg niet onder de verplichting tot het opstellen van een Milieu-Effect-Rapport (MER). In het in de projectnota Westrandweg geïntegreerde MER voor de Westrandweg is derhalve rijksweg 706 buiten beschouwing gelaten.

Op 8 maart 1991 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in de brieven, waarin zij haar besluiten over de Westrandweg, het Hoofdwegennet in de regio Schiphol en de N22 bekend heeft gemaakt, laten weten dat een plan voor een omlegging van rijksweg 706 bij Halfweg verder wordt uitgewerkt. Voor het oostelijk gedeelte van de verlegging moest, in samenhang met besluitvorming over de toekomstige wegenstructuur in het Westelijk Havengebied, nog een keuze worden gemaakt uit meerdere tracé-mogelijkheden.

Volgens een op 24 februari 1992 in werking getreden partiële herziening van het Besluit milieu-effectrapportage is het noodzakelijk geworden voor een verlegging van rijksweg 706 bij Halfweg alsnog een m.e.r.-procedure te doorlopen. Afgezien daarvan is het voor Verkeer en Waterstaat geleidelijk aan vanzelfsprekend geworden om de milieu-effecten van voorgenomen omvangrijke werken in beeld te brengen.

1.2 Doel projectstudie/milieu-effectrapportage

Het uiteindelijke doel van het project Verlegging rijksweg 706 bij Halfweg/Zwanenburg is het oplossen, dan wel beperken, van de leefbaarheidsproblemen ten gevolge van deze rijksweg. Het doel van de projectstudie/milieu-effectrapportage (m.e.r.) is het verschaffen van informatie over het project op basis waarvan, na inspraak en advisering, besluitvorming kan plaats-

vinden. De informatie wordt gebundeld in een projectnota en in een in de projectnota geïntegreerd Milieu-Effectrapport (MER). De specifieke doelen van de milieu-effectrapportage zijn het in beeld brengen van de milieu-effecten van de verschillende alternatieven voor een oplossing voor de door de traverse van rijksweg 706 door Halfweg veroorzaakte problemen.

1.3 Procedures

Bij de in september 1992 plaatsgevonden parlementaire behandeling van het wetsvoorstel Herverdeling wegenbeheer is bij amendement bepaald dat het beheer van rijksweg 706 bij het Rijk dient te blijven. De door de Tweede Kamer daartoe gebruikte argumenten zijn het capaciteitstekort op rijksweg 9 tussen Haarlem en Badhoevedorp en het nog ontbreken van de Westrandweg. Het wetsontwerp voorzag in overdracht van het Rijk naar de provincie Noord-Holland.

Nu vaststaat dat rijksweg 706 vooralsnog een rijksweg blijft, ligt de beslissingsbevoegdheid (het Bevoegd Gezag) over een verlegging van deze weg en over de vaststelling van het tracé bij de minister van Verkeer en Waterstaat. Formeel ligt ook het initiatief tot de te volgen procedures bij de minister, maar in feite treedt de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland op als Initiatiefnemer. De procedures zijn er op gericht dat de minister een besluit over rijksweg 706 kan nemen na inspraak, advisering en overleg en na een zorgvuldige afweging van de noodzaak en van de voor- en nadelen van de alternatieve oplossingen. De volgende twee nauw met elkaar samenhangende procedures zullen daartoe worden doorlopen.

- de in het Structuurschema Verkeer en Vervoer genoemde tracé-procedure.*)
- de wettelijke regeling voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.-procedure)

De besluitvormingsprocedure is onderstaand nader toegelicht.

De directie Noord-Holland van de Rijkswaterstaat treedt, zoals reeds is vermeld, op als Initiatiefnemer en heeft als eerste actie deze startnotitie opgesteld. De startnotitie heeft enkel als doel het voornemen tot het verleggen van rijksweg 706 en de daartoe te onderzoeken alternatieven kenbaar te maken.

De startnotitie wordt door de minister van Verkeer en Waterstaat (Bevoegd Gezag), voorgelegd aan de wettelijke adviseurs en aan de commissie voor milieu-effectrapportage.

De wettelijke adviseurs zijn:

- de inspecteur van de Volksgezondheid en Milieu (ministerie van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer)
- directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie (ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij).

*) Het bij de Tweede Kamer ingediende wetsvoorstel voor de Tracéwet heeft alleen betrekking op hoofdwegen, landelijke railwegen en hoofdvaarwegen. Omdat rijksweg 706 niet tot het hoofdwegenet behoort is het wetsvoorstel niet van toepassing op deze rijksweg.

De uit onafhankelijke deskundigen, op onder meer het gebied van milieu en verkeer, bestaande Commissie voor de Milieu-effect-rapportage (mer-commissie) heeft als taak het Bevoegd Gezag te adviseren over de richtlijnen voor het op te stellen Milieu-Effectrapport (MER) en toetst naderhand het MER op juistheid en volledigheid.

Gelijktijdig met het voorleggen aan de wettelijke adviseurs en de mer-commissie wordt de startnotitie door het Bevoegd Gezag ter inzage gelegd, waaraan, onder meer door een voorlichtings-bijeenkomst, de nodige ruchtbaarheid wordt gegeven. Een ieder kan met betrekking tot de voorgenomen activiteit bij het Bevoegd Gezag reageren en wensen ten aanzien van de projectstudie/milieu-effectrapportage kenbaar maken.

Uiterlijk 3 maanden na het begin van de ter inzagelegging van de startnotitie stelt het Bevoegd Gezag, na inspraak en advisering, de richtlijnen op voor het door de Initiatiefnemer op te stellen Milieu Effectrapport. De richtlijnen geven aan welke alternatieven redelijkerwijs dienen te worden onderzocht op de eveneens aangegeven (milieu-)aspecten.

In de volgende fase stelt de Initiatiefnemer de projectnota en het daarin geïntegreerde MER op.

Na afronding van de projectnota/MER volgt een periode van voorlichting, inspraak, advisering en overleg, gevolgd door een door de minister van Verkeer en Waterstaat, als Bevoegd Gezag, te nemen besluit over van rijksweg 706 ter hoogte van Halfweg. Bij dat besluit wordt aangegeven welke overwegingen tot het besluit hebben geleid, hoe rekening is gehouden met de inspraak en de adviezen en hoe de werkelijk optredende milieu-effecten zullen worden vergeleken met de voorspelde effecten.

Als tot een verlegging is besloten, komt vervolgens de fase waarin het plan voor een verlegging verder wordt uitgewerkt en de gemeenten worden verzocht de uitvoering planologisch mogelijk te maken door wijziging van de betreffende bestemmingsplannen. Tijdens de daarvoor te doorlopen procedure in het kader van de Wet ruimtelijke ordening, bestaan wederom de mogelijkheden van inspreken en van het maken van bezwaar.

De laatste fase bestaat uit een evaluatie, waarbij de feitelijke gevolgen voor het milieu worden vergeleken met hetgeen voor het gekozen alternatief in het M.E.R. is voorspeld. Als de gevolgen veel ernstiger zijn dan verwacht, kan het Bevoegd Gezag nadere maatregelen nemen.

1.4 Werkwijze

De projectstudie en het opstellen van de projectnota, met het daarin geïntegreerde Milieu-Effectrapport (MER), worden ver-richt door en onder verantwoordelijkheid van de directie Noord-Holland van de Rijkswaterstaat. De werkzaamheden worden begeleid door een ambtelijke werkgroep waarin, naast de Rijkswaterstaat, de provincie Noord-Holland, de gemeenten Haarlemmerliede en Spaarnwoude en Amsterdam, het recreatieschap Spaarnwoude en ad hoc de gemeente Haarlemmermeer zijn verte-

genwoordigd.

De projectstudie is in te delen in de volgende fasen:

- probleemanalyse;
- ontwikkeling alternatieven;
- bepaling effecten van de alternatieven;
- vergelijkend overzicht.

Allereerst wordt de bestaande situatie rond de traverse van rijksweg 706 door Halfweg beschreven, gevolgd door de situatie in 2010 als dan nog geen oplossing voor de problematiek is gerealiseerd (nul-alternatief). Het jaar 2010 is gekozen omdat de beleidsdoelstellingen in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer voor dat jaar zijn aangegeven en omdat voor 2010, met behulp van de integrale regionale verkeers- en vervoersstudie "De Noordvleugel", verkeersprognoses voor de verschillende alternatieven kunnen worden opgesteld.

Door de situatie in 2010 te vergelijken, met de volgens relevante beleidsdoelstellingen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid gewenste situatie, worden de problemen zichtbaar.

Uit de beleidsdoelstellingen van de verschillende overheden, dus de gewenste situatie wat betreft de verschillende milieu- en andere aspecten, volgen een aantal toetsingscriteria waaraan oplossingen voor de problematiek van de traverse Halfweg worden getoetst.

De tweede fase bestaat uit de uitwerking van alternatieven voor de oplossing van het probleem.

In de derde fase worden voor elk uitgewerkt alternatief de gevolgen voor de relevante aspecten bepaald en vergeleken met de toetsingscriteria.

De vergelijking van de alternatieven maakt uiteindelijk een door de minister van Verkeer en Waterstaat te maken keuze mogelijk. Die keuze zal afhankelijk zijn van het belang, dat bij de besluitvorming aan de verschillende aspecten wordt toegekend.

2. VERKENNING EN PROBLEEMSTELLING

2.1 Huidige situatie

Reeds rond 1700 is langs de trekvaart tussen Amsterdam en Haarlem een verharde weg aangelegd, die in de loop van de twintigste eeuw is uitgegroeid tot de huidige rijksweg 706. Het gedeelte tussen Amsterdam en Halfweg is uitgevoerd als dubbelbaans autoweg (2x2 rijstroken) en het gedeelte tussen Halfweg en Haarlem als autosnelweg. Rijksweg 706, waarover dagelijks ongeveer 28.000 motorvoertuigen rijden, doorkruist de bebouwde kom van het ca 2500 inwoners tellende Halfweg. (zie figuur 1)

Langs de zuidzijde van de weg worden ongeveer 50 woningen door het wegverkeer belast met geluidsniveaus tot 70 dB(A). Ten noorden van de weg ligt de Dubbele Buurt, een complex van ongeveer 25 huizen, ingeklemd tussen de weg en de spoorlijn. Naast geluidshinder, trillingen, luchtverontreiniging en visuele hinder ondervinden de bewoners van Halfweg ook de nadelige



gevolgen van de barrièrewerking van de rijksweg. De enige verbinding, tussen het van voorzieningen verstoken Halfweg Noord en de kern van het dorp, wordt gevormd door het gelijkvloerse, met verkeerslichten geregelde, kruispunt rijksweg 706 - Oranje Nassaustraat. Deze straat is de belangrijkste ontsluiting van het, enkel door de Ringvaart van de Haarlemmermeer van Halfweg gescheiden, ca 8000 inwoners tellende dorp Zwanenburg. Vooral door de smalle brug over de Ringvaart vindt tijdens de spitsuren op de met ongeveer 15.000 motorvoertuigen per etmaal belaste Oranje Nassaustraat filevorming plaats. Naast de rijksweg is de Oranje Nassaustraat een tweede barrière in Halfweg. Van het verkeer op rijksweg 706 is ongeveer 70% doorgaand ten opzichte van Halfweg/Zwanenburg.

De verkeersveiligheid op het gedeelte van rijksweg 706 binnen de bebouwde kom van Halfweg laat het nodige te wensen over. Behalve op en nabij het kruispunt met de Oranje Nassaustraat vinden relatief veel ongevallen plaats op het bochtige weggedeelte ter hoogte van de brug over het uitwateringskanaal van Rijnland.

2.2 Te verwachten ontwikkeling tot 2010

Gedurende jaren 1992 en 1993 worden (zijn) op rijksweg 706 vooral op verbetering van de verkeersveiligheid gerichte maatregelen uitgevoerd. De belangrijkste onderdelen zijn:

- een nieuwe, beter op het overstekend langzaam verkeer afgestemde, verkeersregeling op het kruispunt rijksweg 706 - Oranje Nassaustraat;
- voorzieningen op en langs de weg om de weggebruiker duidelijk te maken, dat de toegestane maximum snelheid op de rijksweg door Halfweg, 50 kilometer per uur bedraagt.

Gedurende de komende jaren zal blijken in hoeverre hiermee een verbetering van de verkeersveiligheid wordt bereikt.

Uit oogpunt van de Wet geluidhinder behoort de woonbebouwing langs rijksweg 706 te Halfweg tot de saneringssituaties. De sanering van bestaande situaties met te hoge geluidsbelastingen, zoals die te Halfweg, wordt verspreid over meerdere decennia uitgevoerd. In het Meerjaren Saneringsprogramma Geluidhinderbestrijding 1990 - 1994 van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is rijksweg 706/Halfweg, evenals de Oranje Nassaustraat, genoemd.

Het kruispunt met de Oranje Nassaustraat en het vrijwel aan elkaar grenzen van de hoofdrijbanen en de parallelwegen, maken het slechts in beperkte mate mogelijk om geluidsschermen langs de bestaande rijksweg te plaatsen. Dit nog afgezien van het visuele effect van schermen binnen de bebouwde kom van het dorp. Daar waar schermen achterwege blijven of onvoldoende effect hebben, zal in het kader van de sanering van de geluidshinder, isolatie van de gevels van de woningen plaats moeten vinden om tenminste het vereiste binnenniveau van 40 dB(A) te halen.

Door de provincie Noord-Holland wordt een ecologische verbindingzone ontwikkeld, die het Amstelland moet verbinden met het recreatiegebied Spaarnwoude. Deze zone kruist ten oosten van Halfweg de rijksweg 706.

In de nabijheid van Halfweg is de aanleg van de Westrandweg (rijksweg 5) gepland tussen rijksweg 10 nabij de Coentunnel en rijksweg 9 bij Lijnden (zie figuur 2). Als noord-zuid verbinding zal deze nieuwe autosnelweg nauwelijks van invloed zijn op het verkeersaanbod op rijksweg 706 door Halfweg. Ook de eventuele verbreding van rijksweg 9 tussen Velserbroek en het Rottepolderplein behoeft niet veel effect op rijksweg 706 te hebben, mits ook op het gedeelte van rijksweg 9 in de gemeente Haarlemmermeer voldoende capaciteit geboden wordt.

De toename van het verkeersaanbod op rijksweg 706 in de periode tot 2010 hangt hoofdzakelijk af van regionale ontwikkelingen, zoals een uitbreiding van het aantal arbeidsplaatsen in het Westelijk Havengebied van Amsterdam en van het slagen van het op beperking van de groei van het autoverkeer gerichte beleid volgens het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV). In het Masterplan Noordzeekanaalgebied, de Uitwerking Structuurplan voor de Westrand van Amsterdam en het bestemmingsplan "Ruigoord 1992" zijn gewenste regionale ontwikkelingen aangegeven.

De gemeente Haarlemmermeer heeft in 1992 een plan ontwikkeld voor een tweede brug over de Ringvaart. De brug is ten westen van Halfweg gepland in het verlengde van de Domineeslaan in Zwanenburg. Het aan de Zwanenburgse kant van de Ringvaart gelegen bedrijventerrein De Weeren (ca 2000 arbeidsplaatsen) wordt door deze brug vrijwel rechtstreeks aangesloten op rijksweg 706.

Een tweede brug zal een reductie van de verkeersbelasting van de Oranje Nassaustraat opleveren.

De financiering van de brug is een probleem. Verwacht mag echter worden dat in 2010 de tweede brug in bedrijf zal zijn.

2.3 Gewenste situatie

De gewenste situatie wat betreft de verschillende milieu- en andere aspecten is weergegeven in beleidsnota's van de verschillende overheden. Onderstaand zijn enkele voor de projectstudie / milieu-effectrapportage voor de verlegging van rijksweg 706 relevante beleidsdoelstellingen vermeld. Uit de beleidsdoelstellingen volgen criteria, waaraan in de projectnota/M.E.R. oplossingen voor de problematiek van de traverse Halfweg zullen worden getoetst.

Op rijksniveau zijn het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP), het Structuurschema Groene Ruimte, de Vierde Nota (voor de ruimtelijke ordening) Extra (VINEX) en het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) van belang voor de studie. Onderling heeft een afstemming plaatsgevonden, met name de in het SVV aangegeven milieudoelstellingen zijn afgestemd op het NMP.



In het SVV wordt gekozen voor een duurzame samenleving. Dat betekent dat er grenzen worden gesteld aan de externe effecten van het verkeer en vervoer, namelijk grenzen aan de luchtverontreiniging, het energieverbruik, de geluidshinder, het aantal verkeersslachtoffers, aantasting van de natuur, de leefbaarheid en aan het ruimtebeslag. Een goede bereikbaarheid van belangrijke economische centra is een andere belangrijke doelstelling van het SVV, maar die mag niet leiden tot het overschrijden van de voor een duurzame samenleving gestelde grenzen. Centraal staat in het SVV het terugdringen van de groei van het autoverkeer tot 35% in de periode tussen 1986 en 2010, in plaats van de verwachte 70% groei als de toename van het autoverkeer ongewijzigd zou doorgaan. Om de landelijke doelstelling van 35% te halen, zal met name in de Randstad een verder gaande reductie van de groei plaats moeten vinden. Voor de Noordvleugel van de Randstad vindt de uitwerking van het SVV plaats in de Integrale Verkeers- en Vervoersvisie Noordvleugel (INVERNO). Gestreefd wordt naar een beperking van de groei van het autoverkeer tot ca 20% in de periode 1986-2010.

Uit ondermeer de volgende concrete beleidsdoelstellingen uit het SVV kunnen voor een lokale studie bruikbare toetsingscriteria worden gedestilleerd.

- De uitstoot van NOx en koolwaterstoffen door het wegverkeer is in 2010 75% lager dan in 1986.
- De uitstoot van CO2 (broeikaseffect) is in 2010 20% lager dan in 1986.
- Het totaal oppervlak dat door interlocaal wegverkeer (buiten de bebouwde kom) wordt belast met meer dan 50 dB(A) neemt tussen 1986 en 2010 niet toe.
- Het aantal woningen dat door lokaal verkeer (binnen de bebouwde kom) wordt belast met meer dan 55 Db(A) is in 2010 50% lager dan in 1986.
- Het aantal verkeersdoden in 2010 is 50% lager dan in 1986.
- Het aantal verkeersgewonden in 2010 is 40% lager dan in 1986.
- Verdere versnippering van natuur en landschap wordt voorkomen en op langere termijn teruggedrongen.
- De veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt minstens gehandhaafd op het huidige niveau.
- Voor de tot het hoofdwegennet behorende wegverbindingen is in 2010 de congestiekans niet meer dan 5%.

Beleidsdoelstellingen op provinciaal niveau en op vervoerregionaal niveau komen overeen met de beleidsdoelstellingen volgens het SVV.

In het streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied is een verlegging van rijksweg 706 (N5) bij Halfweg genoemd en met pijlen op de streekplankaart aangegeven.

Volgens de provinciale beleidsnota Natuur en Landschap, deelnota Ecologische Structuren en Natuur en Landschapsbouw, behoort het gebied ten noorden van Halfweg tot de (provinciale) ecologische hoofdstructuur. Herstel en ontwikkeling van natuurwaarden is de hoofddoelstelling.

2.4 Probleemstelling

Door de situatie in het jaar 2010 (paragraaf 2.2) te vergelijken met de volgens de beleidsdoelstellingen op het gebied van milieu en verkeer gewenste situatie, wordt het probleem zichtbaar, namelijk het op lokaal niveau, de traverse van rijksweg 706 door Halfweg, niet voldoen aan een aantal doelstellingen op het gebied van milieu en verkeer, zoals luchtverontreiniging, geluidshinder en verkeersveiligheid.

3. ALTERNATIEVEN

3.1 Algemeen

Alle in de projectstudie/m.e.r. voor de verlegging van rijksweg 706 bij Halfweg te onderzoeken alternatieven gaan uit van de volledige uitvoering van het SVV-beleid in de periode tot 2010. Daartoe behoren zowel uitbreiding openbaar vervoer, waaronder Rail 21, en flankerend beleid, met als voornaamste component een drastische verhoging van de variabele autokosten. Andere onderdelen van het flankerend beleid zijn onder meer het beperken en duurder maken van de parkeermogelijkheden en het terugdringen van het solistisch woon- werkverkeer per auto.

Voor het zoeken naar de oplossing van het in het vorige hoofdstuk gedefinieerde probleem is van belang in eerste instantie alle daartoe redelijkerwijs denkbare alternatieven in beschouwing te nemen. Als vast komt te staan dat een alternatief in alle opzichten zeer slecht zal scoren, nauwelijks of niet uitvoerbaar is, op grond van voorgaande besluiten reeds buiten beeld is geraakt en/of in vergelijking met andere alternatieven extreem (meerdere malen) duurder is, kan een verdere ontwikkeling en vergelijking voor dat alternatief gemotiveerd achterwege worden gelaten.

In ieder geval zullen, als vergelijkingsbasis, de effecten worden onderzocht van het laten voortbestaan van de traverse van rijksweg 706 door Halfweg (nul-alternatief).

Als meest voor de hand liggende oplossing (de voorgenomen activiteit) komt een alternatief in beeld dat voorziet in een verlegging van rijksweg 706 langs de noordzijde van Halfweg (verleggings-alternatief).

Een andere te onderzoeken mogelijkheid is een zuidelijke omleiding via de aan te leggen Westrandweg en rijksweg 9 (Westrandweg/rijksweg 9-alternatief).

Tot de te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast (het meest milieuvriendelijk-alternatief).

In de volgende paragrafen wordt globaal op de verschillende alternatieven ingegaan.

3.2 Nul-alternatief

Het nul-alternatief, het resultaat van de te verwachten ontwikkelingen tot 2010 zonder verlegging van rijksweg 706, is reeds beschreven in paragraaf 2.2.

3.3 Verleggings-alternatief (zie figuur 3)

Het voornemen is om in de projectstudie/m.e.r. een drietal tracé-mogelijkheden voor een verlegging van rijksweg 706 langs de noordzijde van Halfweg te beschouwen. Gezien de functie van de weg en de te verwachten verkeersintensiteit wordt uitgegaan van een dubbelbaans autoweg (2x2 rijstroken) met door verkeerslichten geregelde kruispunten en ongelijkvloerse kruisingen voor het langzaam verkeer.

Voor het gedeelte ten westen van ongeveer het voormalige Zijkanaal F vallen de drie tracé's samen. Dat tracé-gedeelte kruist door middel van een viaduct de spoorlijn en doorsnijdt vervolgens het natuurgebied tussen de spoorlijn en de Spaarnedammerdijk en het deelgebied Houtrak van het recreatiegebied Spaarnwoude. Vanaf het voormalige Zijkanaal F zijn er drie mogelijkheden.

Tracé 1, min of meer parallel aan de Wethouder van Essenweg tot aan de Ruigoordweg alwaar wordt aangesloten op de Westrandweg en het wegennet in het Westelijk Havengebied.

Tracé 2, vanaf het voormalige Zijkanaal F diagonaal door het Geuzenbos naar de noordrand van de Brettenzone, een 500 meter brede groene strook tussen woonwijken van Amsterdam en tot het havengebied behorende bedrijventerreinen. Dit, maximaal tot de toekomstige Seineweg door te trekken tracé, biedt verschillende aansluitingsmogelijkheden met het Amsterdamse wegennet en met de Westrandweg.

Tracé 3, geen S-bocht ter hoogte van het voormalige Zijkanaal F, zoals in het geval van de tracé's 1 en 2, maar gestrekt, waardoor een restant van Zijkanaal F wordt doorsneden en een deel van de daarin liggende woon-schepen niet kan worden gehandhaafd. In de Brettenzone valt dit tracé samen met tracé 2.

Teneinde te voorkomen dat een belangrijk deel van het doorgaande verkeer door Halfweg blijft rijden, behoort tot het verleggings-alternatief het opbreken van het gedeelte van de bestaande rijksweg 706 tussen Halfweg en de toekomstige Westrandweg. Voor openbaar busvervoer en (brom)fietzers zal een doorgangsmogelijkheid gehandhaafd blijven.

3.4 Westrandweg/rijksweg 9-alternatief (zie figuur 4)

Na de aanleg van de Westrandweg is er voor doorgaand verkeer een mogelijkheid ontstaan om, via deze weg en rijksweg 9, zuidelijk om de kern Halfweg/Zwanenburg heen te rijden. Door, evenals bij het verleggings-alternatief, rijksweg 706 tussen

Halfweg en de Westrandweg op te breken, wordt het gebruik van de zuidelijke omleiding afgedwongen.

Het gedeelte van rijksweg 9 tussen het Rottepolderplein en het toekomstige knooppunt Lijnden zal volgens het Westrandweg/rijksweg 9-alternatief extra verbreed moeten worden.

De druk op lokale routes tussen Halfweg/Zwanenburg en Amsterdam, zoals de Wethouder van Essenweg, de Osdorperweg en de Lijnderdijk zal volgens dit alternatief groot worden. Een extra aansluiting op de Westrandweg ter hoogte van Zwanenburg kan dit probleem beperken.

Om duidelijk te maken dat het gedeelte van rijksweg 706 tussen het Rottepolderplein en Halfweg enkel nog een functie vervult voor de ontsluiting van Halfweg/Zwanenburg, zal dit weggedeelte worden versmald.

3.5 Meest milieuvriendelijk-alternatief

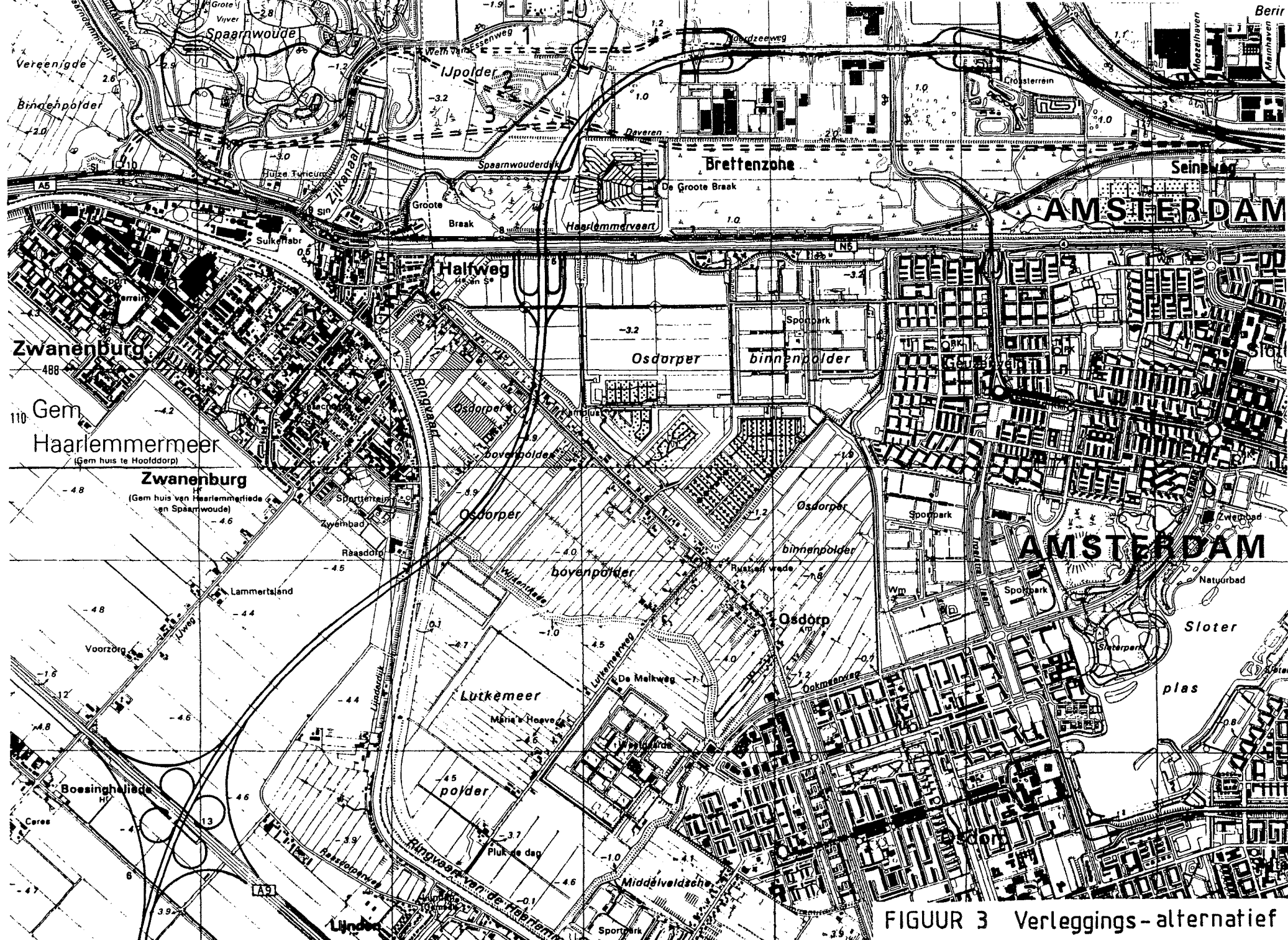
Elk van de alternatieven is gericht op beperking van de leefbaarheidsproblematiek in Halfweg en kan om die reden als milieuvriendelijk worden beschouwd. Het effect op de problematiek in Halfweg zal echter per alternatief verschillen. Bovendien veroorzaken de alternatieven, de een meer dan de ander, weer nieuwe milieuproblemen.

Nadat zicht is verkregen op de milieu-effecten van de te onderzoeken alternatieven, zal een meest milieuvriendelijk alternatief worden aangewezen. Aangegeven wordt hoe door mitigerende (verzachtende) en compenserende maatregelen nadelige milieu-effecten van dit alternatief kunnen worden beperkt. Ook voor de andere alternatieven zullen mogelijke aanvullende mitigerende maatregelen worden aangegeven.

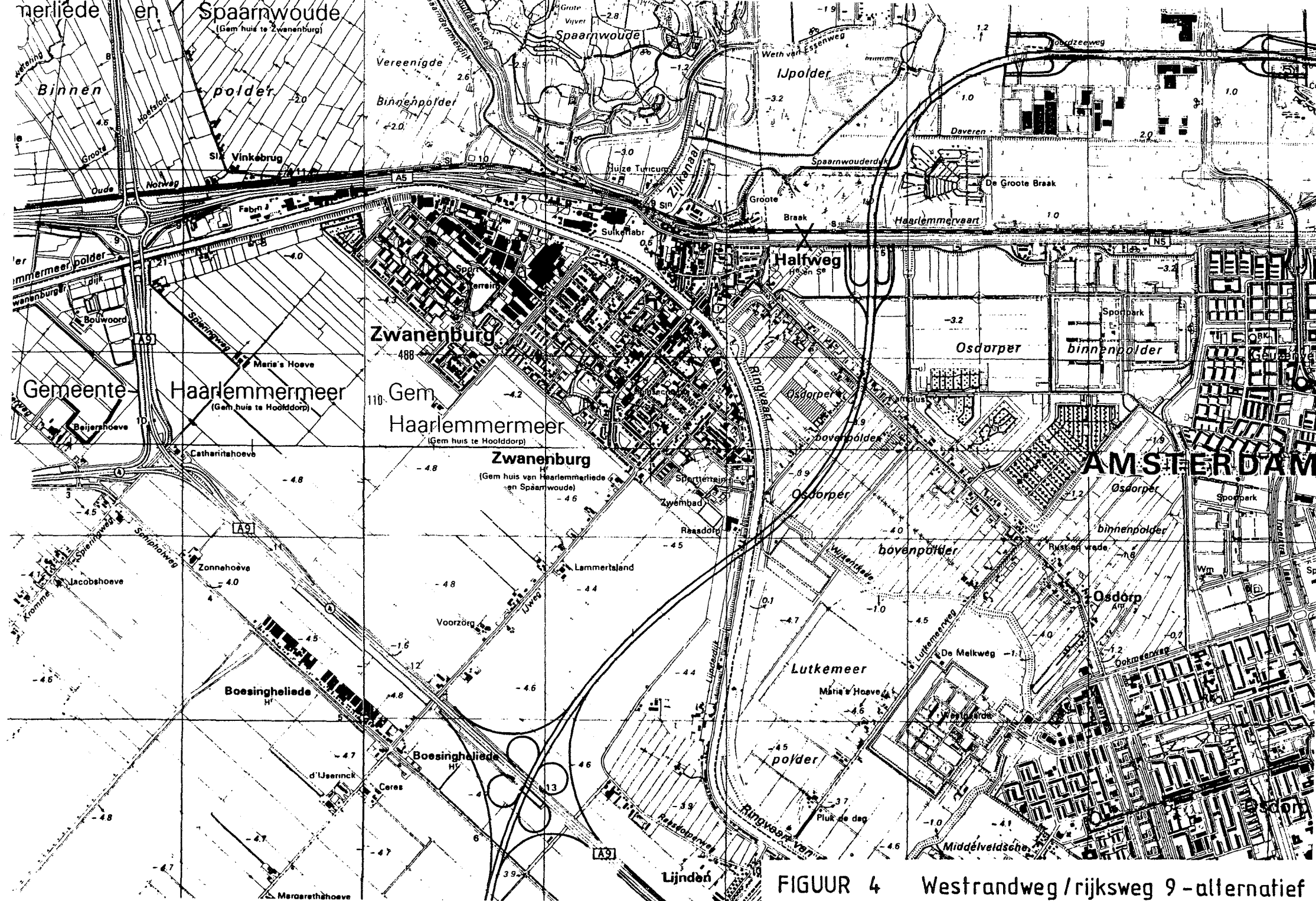
3.6 Niet uit te werken overwogen alternatieven

Zoals reeds onder 3.1 is vermeld, is het voor het zoeken naar de oplossing van het in het in hoofdstuk 2 gedefinieerde probleem, van belang in eerste instantie alle daartoe redelijkerwijs denkbare alternatieven in beschouwing te nemen. Als vast komt te staan dat een alternatief in alle opzichten zeer slecht zal scoren, nauwelijks of niet uitvoerbaar is, op grond van voorgaande besluiten reeds buiten beeld is geraakt en/of in vergelijking met andere alternatieven extreem (meerdere malen) duurder is, kan een verdere ontwikkeling en vergelijking met andere alternatieven, voor dat alternatief gemotiveerd achterwege worden gelaten.

Volgens een voorlopige eerste beschouwing komen de hierna volgende alternatieven in de projectnota/MER onder deze categorie te vallen. Inspraakreacties naar aanleiding van deze startnotitie, adviezen, de richtlijnen voor het milieu-effectrapport en het resultaat van nader onderzoek, kunnen aanleiding zijn het al of niet onderzoeken van alternatieven te wijzigen.



FIGUUR 3 Verleggings-alternatief



FIGUUR 4 Westrandweg / rijksweg 9 - alternatief

- Nulplus-alternatief

Volgens dit alternatief zou, onder handhaving van de bestaande rijksweg 706 door Halfweg, getracht moeten worden door verdergaande maatregelen, dan volgens sanering in het kader van de Wet geluidhinder, het probleem ten minste verder te beperken. Voor zover daartoe al reële mogelijkheden zijn te vinden, kunnen deze ook beschouwd worden als mitigerende maatregelen voor het nul-alternatief.

- Openbaar vervoer-alternatief

Een, vergeleken met de plannen volgens het SVV, nog verder gaande uitbreiding van het openbaar vervoer, zoals het 4-sporig maken van de spoorlijn tussen Sloterdijk en Haarlem en het bijvoorbeeld inzetten van extra spitsbussen, zal niet een zodanig effect op het verkeersaanbod hebben dat de milieuproblemen rond rijksweg 706 in Halfweg wezenlijk verminderen. Alleen door het inzetten van openbaar vervoer zal het nimmer mogelijk zijn het doorgaand verkeer uit Halfweg te weren en enkel het bestemmingsverkeer over te houden.

- Versmallings-alternatief

De achterliggende gedachte van dit alternatief is door het opbreken van een van beide rijbanen het verkeersaanbod en daarmee de milieuproblemen, te beperken. De capaciteit van het kruispunt met de Oranje Nassaustraat is bepalend voor de verkeershoeveelheid die verwerkt kan worden. Ook al zal volgens het versmallings-alternatief een deel van het verkeer verdrongen worden naar de route via de Westrandweg en rijksweg 9, blijft het resterende verkeer, dat over rijksweg 706 door Halfweg rijdt, dermate intensief dat de milieuproblematiek nauwelijks afneemt.

- Verschuivings-alternatief

Door, ten koste van afbraak van ten minste een deel van de bebouwing van de Dubbele Buurt, rijksweg 706 binnen het gedeelte van Halfweg ten oosten van de voormalige Suikerfabriek, vlak langs de spoorbaan te leggen, ontstaat een situatie, waarbij langs het gehele nieuw aan te leggen wegvak, geluidsschermen kunnen worden geplaatst en een ongelijkvloerse kruising voor het verkeer tussen Halfweg Noord en het centrum van het dorp kan worden gemaakt.

Omdat volgens het verschuivings-alternatief de aansluiting van de Oranje Nassaustraat op rijksweg 706 vervalt en voor de verbinding tussen deze straat en de bestaande aansluiting op rijksweg 706 ten westen van Halfweg slechts een smalle parallelweg beschikbaar zal zijn, is voor de ontsluiting van Zwanenburg de tweede brug over de Ringvaart voor dit alternatief een voorwaarde.

Door in de, in paragraaf 1.1 genoemde, brieven van 8 maart 1991 te laten weten, dat een plan voor een omlegging van rijksweg 706 bij Halfweg verder wordt uitgewerkt, heeft de minister van Verkeer en Waterstaat afgezien van het haar door de Raad van de Waterstaat geadviseerde Verschuivings-alternatief.

- **Verdiept-alternatief**

Het verdiept leggen van rijksweg 706 in een betonnen open bakconstructie is binnen de bebouwde kom van Halfweg nauwelijks uitvoerbaar. Het uitwateringskanaal van Rijnland (verleggen naar de oostzijde van Halfweg), de bebouwing langs de weg (deels slopen) en het tijdens de uitvoering laten doorgaan van het verkeer, vormen ernstige, zo niet onoverkomelijke, hinderpalen.

- **Tunnel-alternatief**

Voor een in een vanaf het maaiveld te bouwen tunnel geldt min of meer hetzelfde als voor het verdiept-alternatief. Voor beide alternatieven zullen de kosten zeer hoog zijn, hetgeen in nog sterkere mate geldt voor een geboorde tunnel, als deze in de gegeven situatie technisch al mogelijk is.

4. **TE BEPALEN EFFECTEN VAN DE ALTERNATIEVEN**

4.1 **Algemeen**

Van de te onderzoeken alternatieven zullen de effecten worden bepaald op de aspecten: bereikbaarheid, leefbaarheid, ruimtelijke ordening, economische ontwikkeling en maatschappelijke kosten en baten. De effecten worden getoetst aan de uit relevante beleidsdoelstellingen voortkomende criteria.

Aangezien de reikwijdte van de effecten per aspect verschilt kan geen eensluitend studiegebied voor alle aspecten worden aangegeven.

4.2 **Bereikbaarheid**

Aan de orde komen de bereikbaarheid van economische centra en de ontsluiting van de verschillende woon- werk- en recreatiegebieden in en rond Halfweg/Zwanenburg.

Van belang zijn de verkeersafwikkeling (congestiekans), de mobiliteitsontwikkeling (autokilometrage) en reistijd-effecten.

4.3 **Leefbaarheid**

De effecten op de volgende leefbaarheids-aspecten zullen worden bepaald:

- verkeersveiligheid
- luchtverontreiniging
- geluid en trillingen
- vervoer gevaarlijke stoffen
- bodem en (grond)water
- ecologische structuur, flora en fauna
- landschap, cultuurhistorie en archeologische vindplaatsen
- ruimtebeslag en versnippering
- woon- en leefmilieu, sociale beleving, barrièrewerking en recreatie

Voor de met leefbaarheid samenhangende aspecten dient bepaalt te worden of de effecten tijdelijk of permanent zijn en of ze optreden bij wegaanleg volgens een van de alternatieven, of bij het gebruik van de betreffende wegen.

4.4 Ruimtelijke ordening en economische ontwikkeling

Aandacht zal worden besteed aan de bijdrage van de verschillende alternatieven aan de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen, zoals is verwoord in de Vierde Nota Extra (VINEX), streekplan(uitwerkingen), enz.
Ook de gevolgen voor (de ontwikkeling van) bedrijventerreinen en land- en tuinbouw komen aan de orde.

4.5 Maatschappelijke kosten

Behalve de kosten van aanleg zullen ook de exploitatiekosten en de overige kwantificeerbare maatschappelijke kosten in beeld worden gebracht.

5. VERGELIJKING ALTERNATIEVEN

Nadat de effecten van de te onderzoeken alternatieven zijn bepaald en getoetst aan de tevoren opgestelde criteria, worden de alternatieven vergeleken, met de te verwachten ontwikkelingen zonder verlegging van rijksweg 706 (het nul-alternatief) als referentiekader.